



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

AJUNTAMENT D'ARTÀ

6452*Aprovació definitiva del Pla de mobilitat de la Colònia de Sant Pere*

Finalitzat el termini d'exposició pública per a la presentació de reclamacions contra l'acord adoptat pel Ple de l'Ajuntament, a la sessió de 24 d'abril de 2023, d'aprovació inicial del Pla de mobilitat de la Colònia de Sant Pere, publicat en el BOIB núm. 66, de 18 de maig de 2023, sense que s'hagin presentat reclamacions, queda aprovat definitivament el Pla següent, de conformitat amb el que preveu l'article 70.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local:

[pla de mobilitat: vegeu annex]

(Signat electrònicament: 30 de juny de 2023)

El batle

Manuel Galán Massanet





ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	4
1.1. Objecte de l'Estudi	4
1.2. Metodologia	4
1.3. Àmbit d'estudi	5
2. CONTEXT DE LA MOBILITAT	6
2.1. Distribució de la població i evolució demogràfica	6
2.2. Nivell de motorització	8
2.3. Centres atractors i generadors	8
3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	10
3.1. Mobilitat a peu	10
3.2. Bicicleta	12
3.3. Transport públic	13
3.3.1. Oferta de transport públic interurbà per carretera	13
3.4. Vehicle privat	15
3.4.1. Xarxa viària externa i trànsit	15
3.4.2. Xarxa viària de la Colònia de Sant Pere	16
3.4.3. Xarxa viària de Montferrutx	18
3.4.4. Intensitat de trànsit	20
3.5. Aparcament	31
3.5.1. Oferta d'aparcament i reserves d'estacionament	31
3.5.2. Demanda d'estacionament	33
4. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	36
5. OBJECTIUS DE L'ESTUDI DE MOBILITAT	39
5.1. Definició d'objectius	39
5.2. Relació de propostes	40
6. MESURES D'ACTUACIÓ	42
A. Mobilitat a peu	42
B. Mobilitat en bicicleta	61
C. Mobilitat en transport públic	68
D. Trànsit	70
E. Mobilitat elèctrica	83
F. Aparcament	86
G. Mercaderies	92
H. Multimodal	97
7. PROGRAMACIÓ DE PROPOSTES	99



1. INTRODUCCIÓ

La Colònia de Sant Pere és un nucli pertanyent al municipi d'Artà, situat a la part Nord de la comarca de Llevant de Mallorca. El seu terme municipal limita a l'oest amb Santa Margalida, a l'Est amb Capdepera i al sud amb Petra, Son Servera i Sant Llorenç. La superfície del municipi d'Artà és de 139,67 km².

1.1. Objecte de l'Estudi

L'objectiu del present Estudi és:

- Realitzar i desenvolupar una anàlisi i diagnosi de la situació actual, posant atenció especial al voltant de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx.
- Consensuar amb tots els agents implicats les actuacions de millora que cal implementar.
- Definir una sèrie de propostes d'actuació encaminades a donar solucions a les problemàtiques actuals a la Colònia de Sant Pere i Montferrutx.
- Planificar mesures que ajudin a reorientar les polítiques de mobilitat, tot dirigint-les cap al foment d'aquells modes més eficients ambiental, social i econòmicament: desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic.

1.2. Metodologia

La metodologia emprada per dur a terme el següent estudi es fonamenta en:

- Recopilació d'informació que pugui aportar l'Ajuntament a l'equip redactor.
- Recopilació d'informació de fonts oficials com el Consell Insular de Mallorca, l'Institut Nacional d'Estadística, la Direcció General de Trànsit, l'Institut d'Estadística de les Illes Balears i el Consorci de Transports de Mallorca.
- Recopilació d'informació a través de treball de camp: recopilació dels elements més significatius de la via pública, estudi d'ocupació de places d'aparcament i estudi de la intensitat de trànsit.
- Elaboració d'una cartografia de l'àmbit d'estudi d'acord als diferents modes de mobilitat.

1.3. Àmbit d'estudi

La delimitació de l'àmbit d'estudi esdevé una tasca útil de cara a l'anàlisi posterior de la informació recollida durant la fase de treball de camp. En conjunt, s'ha identificat com a àmbit d'estudi els nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx.

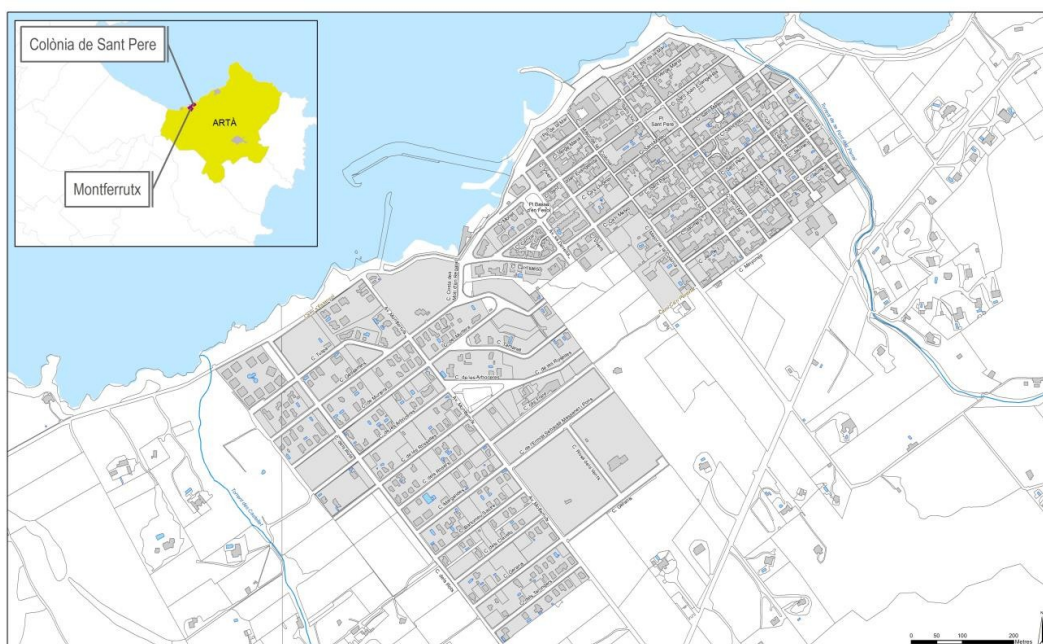


Fig. 1. Situació geogràfica dels nuclis de Colònia de Sant Pere i Montferrutx
Font: elaboració pròpia



2. CONTEXT DE LA MOBILITAT

2.1. Distribució de la població i evolució demogràfica

El municipi d'Artà compta amb una població total de 7.984 habitants (IBESTAT, 2020), de la qual 641 viuen al nucli de la Colònia de Sant Pere i 153 habitants a Montferrutx. En el nucli d'Artà, en canvi, viuen 7.050 habitants (el 88% de la població total).

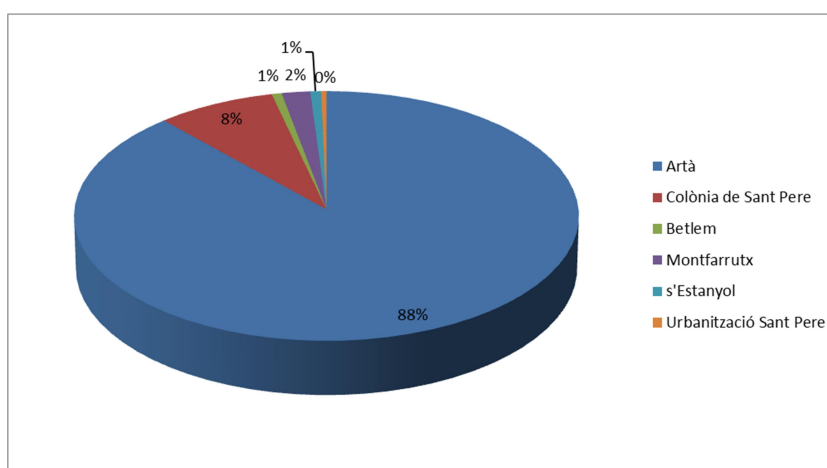


Fig. 2. Distribució demogràfica per nucli de població (2020)
Font: IBESTAT

Al llarg de la sèrie històrica analitzada (2000-2020), la població a la Colònia de Sant Pere i a Montferrutx ha crescut entorn a un 80,56% i un 194,23% respectivament. En canvi, la població en el conjunt del municipi d'Artà havia augmentat un 30,03% en el mateix espai de temps. A la gràfica següent s'observa com creix la població dels nuclis estudiats (Colònia de Sant Pere i Montferrutx) fins el 2012, i amb daltabaixos continua augmentant fins l'actualitat.

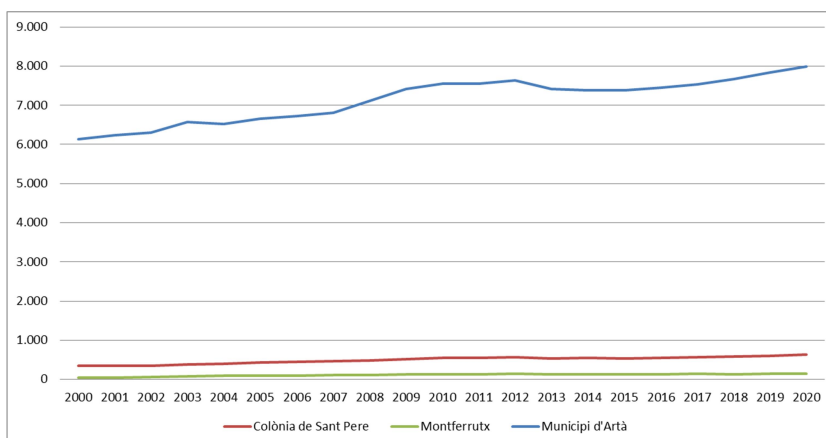


Fig. 3. Evolució demogràfica de la Colònia de Sant Pere, Montferrutx i el municipi d'Artà (2000 - 2020)
Font: IBESTAT

L'estructura poblacional actual del nucli de la Colònia de Sant Pere mostra com el grup d'edat comprés entre els 16 i els 64 anys és el que té una major presència. A aquest li segueix el grup menor de 16 anys. Per altra banda, en quant al gènere la distribució poblacional és pràcticament igual, lleugerament major de població femenina (50,70%).

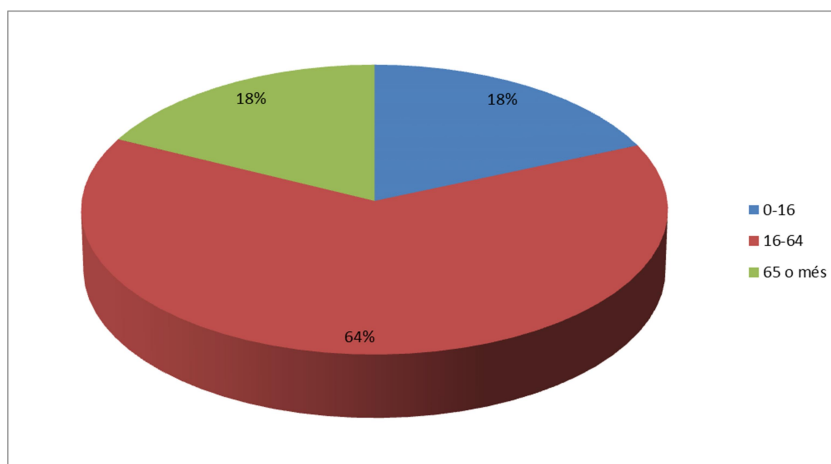


Fig. 4. Distribució demogràfica per grans grups d'edat a la Colònia de Sant Pere (2020)

Font: IBESTAT

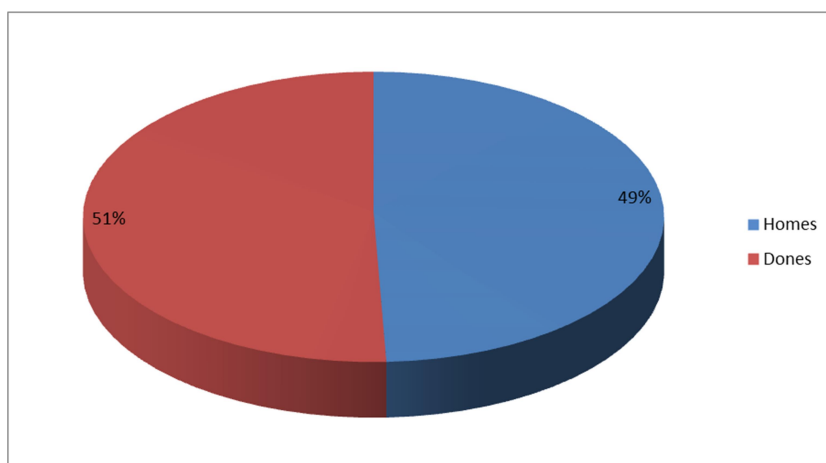


Fig. 5. Distribució demogràfica per gènere a la Colònia de Sant Pere (2020)

Font: IBESTAT

2.2. Nivell de motorització

L'índex de motorització és la relació entre el parc de vehicles (turismes, camions, autobusos, motocicletes, tractors, etc.) i la població resident d'un municipi. Es taxa en nombre de vehicles per cada 1.000 habitants. Així i tot, és habitual tenir en compte només el nombre de turismes enlloc del conjunt del parc de vehicles, a fi d'evitar distorsions.

No hi ha dades desagregades per nucli de població, així que es mostrarà a continuació el nivell de motorització del municipi d'Artà. L'any 2020 l'índex del municipi d'Artà era de 679,11 turismes per cada 1.000 habitants mentre que l'índex balear era de 625,65. La comparació entre el municipi i el conjunt de les Illes Balears dona com a resultat una evolució distinta, únicament similar entre 2006 i 2012. Així, durant el període 2000-2020 el conjunt de les Illes Balears ha vist reduït el seu índex a penes un 1,28%, mentre que Artà ha experimentat un augment de l'21,67%. Cal fer notar que a partir de l'any 2013 l'índex de motorització d'Artà ha sigut superior a l'índex balear.

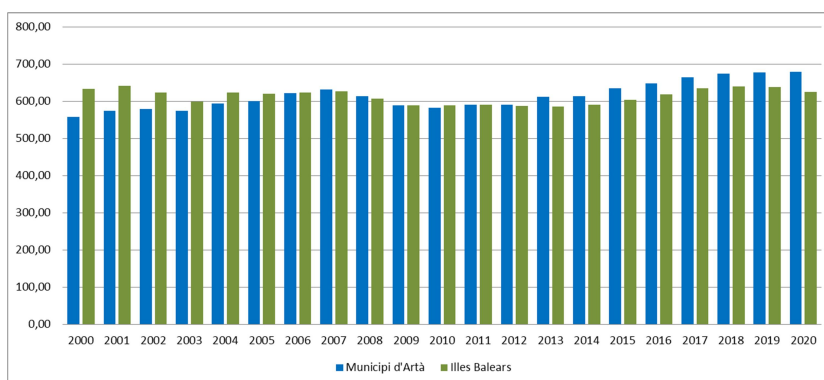


Fig. 6. Evolució comparada de l'índex de motorització del municipi d'Artà i Illes Balears (2000 – 2020)

Font: IBESTAT

2.3. Centres atractors i generadors

Els equipaments públics constitueixen una important font generadora de fluxos de mobilitat, associada a diferents perfils de població segons la tipologia que es tracti. Així mateix, en funció de la tipologia, el patró temporal de comportament dels desplaçaments, així com la intensitat d'aquests, podran també variar.

Per aquest motiu, és important conèixer quins són els principals equipaments, així com també determinar la seva ubicació geogràfica. Als nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx existeixen un conjunt de serveis, equipaments i llocs d'interès que actuen com a centres atractors i generadors de mobilitat.

A continuació es llisten els principals serveis i equipaments:



SERVEIS I EQUIPAMENTS	
Nom	Direcció
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
Poliesportiu 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
Cementiri	Ma-3331
Centre Cultural de la Colònia de Sant Pere	c. Sant Mateu, 15
Punt Verd	Ma-3120
Associació de persones majors	c. Llubiner, s/n

Taula 1. Serveis i equipaments de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

Font: Elaboració pròpia

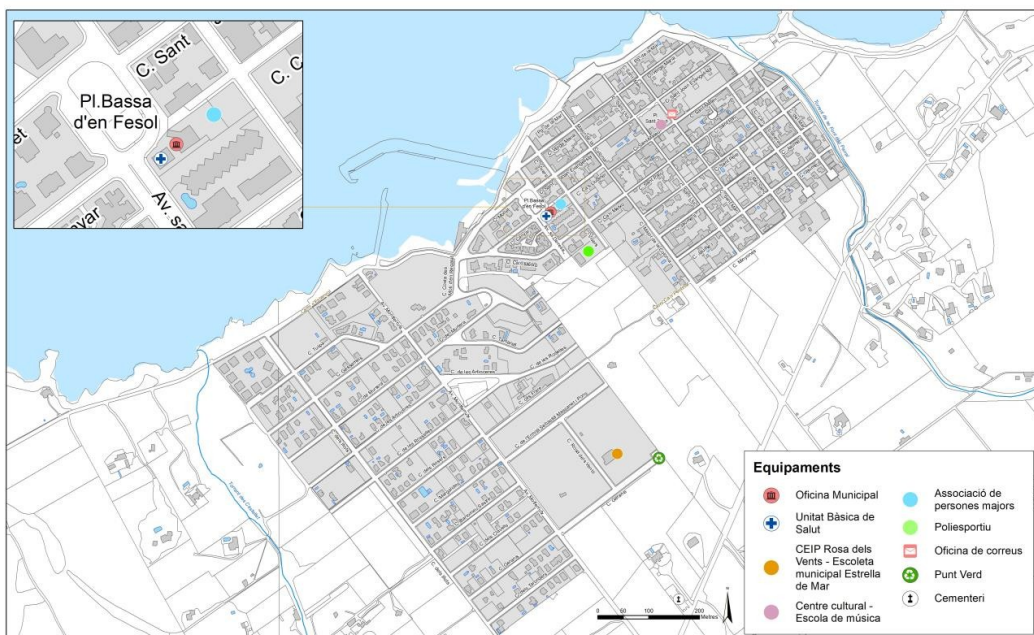


Fig. 7. Equipaments de Colònia de Sant Pere i Montferrutx

Font: Elaboració pròpia

3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

En aquest capítol es realitza una anàlisi de la situació actual de la mobilitat al nucli de la Colònia de Sant Pere, fent èmfasi en l'accessibilitat, la bicicleta, el transport públic, els sentits de circulació de la xarxa viària, l'aparcament i altres punts detectats.

3.1. Mobilitat a peu

En línies generals els habitants de Colònia de Sant Pere no compten amb els espais mínims requerits per a la mobilitat a peu. La zona exclusiva per a vianants es circumscriu únicament al passeig marítim de gran ús per als visitants en temporada alta. També destaca com un espai recuperat per als vianants l'entorn de la Pl. de la Bassa d'en Fesol. En canvi la Plaça de Sant Pere compta al seu voltant amb un entorn ocupat pel vehicle motoritzat.

Per altra banda, el carrer Vent del Nord es talla al trànsit rodat a l'hora d'entrada i sortida dels infants del CEIP Rosa dels Vents.

La mitjana d'amplària de voreres és inferior a 1,5 metres. Es tracta per tant d'una xarxa viària inaccessible que obliga als vianants a circular en molts casos per la calçada, quan aquesta no compta amb la prioritat circulatòria per als vianants. A més elements com fanals, arbrat, senyals de trànsit i discontinuïtats perjudiquen l'accessibilitat especialment per a persones amb mobilitat reduïda (PMR). Es fa impossible que dues persones caminin una al costat de l'altra.

En quant als encreuaments de carrer s'observa una manca important de passos de vianants tant a la Colònia de Sant Pere com també a Montferrutx. S'observa poca permeabilitat en l'entorn de la Plaça de Sant Pere i en l'avinguda de Montferrutx a banda i banda del carrer, especialment a l'entorn de la plaça de la urbanització.



3.2. Bicicleta

Actualment el nucli de la Colònia de Sant Pere disposa d'un ciclocarrer a l'aparcament del Passeig Marítim i es permet la circulació de bicicletes per tot el passeig.

El Passeig marítim, a més, disposa d'una bona oferta d'aparcament per a bicicletes al seu llarg. No obstant això alguns no estan ben ubicats o requereixen senyalització. En canvi, a la resta del nucli i la urbanització hi ha molts pocs punts d'estacionament de bicicletes: a la Plaça de Sant Pere, a la Plaça de Bassa d'en Fesol, a l'avinguda de Montferrutx i junt al Poliesportiu.

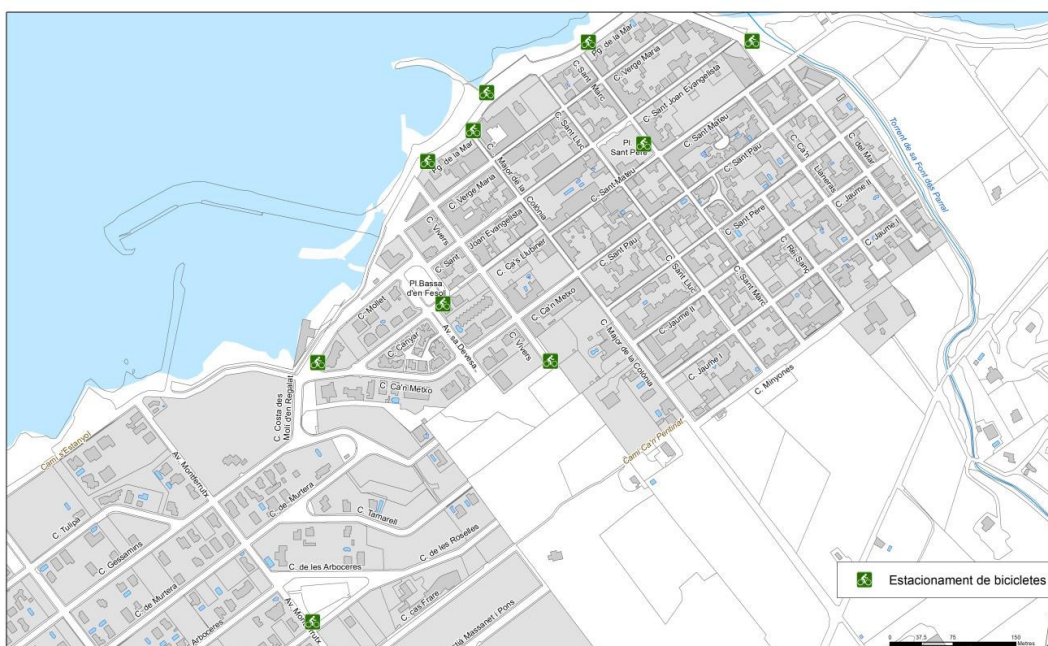


Fig. 9. Punts actuals d'estacionament de bicicleta
Font: Elaboració pròpia

la darrera tornada cap a la Colònia de Sant Pere. Aquest indicador té com a objectiu conèixer fins a quin punt una persona que s'ha de desplaçar per motius laborals (mobilitat obligada) pot estar coberta amb l'oferta de transport públic.

En el cas de setembre de 2021, la línia 421 cap a Artà, l'amplitud horària, en dia feiner era d'11h i 20 minuts, en dissabtes era de 6h i 30 minuts i en diumenges i festius de 6 hores i 10 minuts. En termes generals, es considera que una amplitud inferior a les 12 hores no és adequada. A l'actualitat, en dia feiner l'amplitud horària és d'11h i 25 minuts, en dissabtes de 10h i 45 minuts i en diumenges i festius de 8 hores i 25 minuts.

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. Horaris de la línia 421 (28/09/2021)

Font: 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. Horaris de la línia 421 (01/11/2021)

Font: TIB



3.4. Vehicle privat

3.4.1. Xarxa viària externa i trànsit

El nucli de la Colònia de Sant Pere està comunicat amb la xarxa principal de carreteres, enllaçant la carretera secundària Ma-3331 amb la Ma-12. La via principal Ma-12 uneix els municipis d'Artà i Alcúdia, així com els nuclis costaners de Port d'Alcúdia, Platja de Muro, Can Picafort i Son Serra.

El Consell de Mallorca publica a la seva web les dades d'aforament de trànsit de les diferents carreteres de l'illa, des de l'any 2013 fins el 2020. Aquestes dades permeten determinar fins a quin punt el volum de circulació ha variat. La imatge inferior mostra els resultats relatius a l'any 2019, ja que l'any 2020 va ser l'any de la pandèmia i no és un valor representatiu, a causa de la pandèmia.

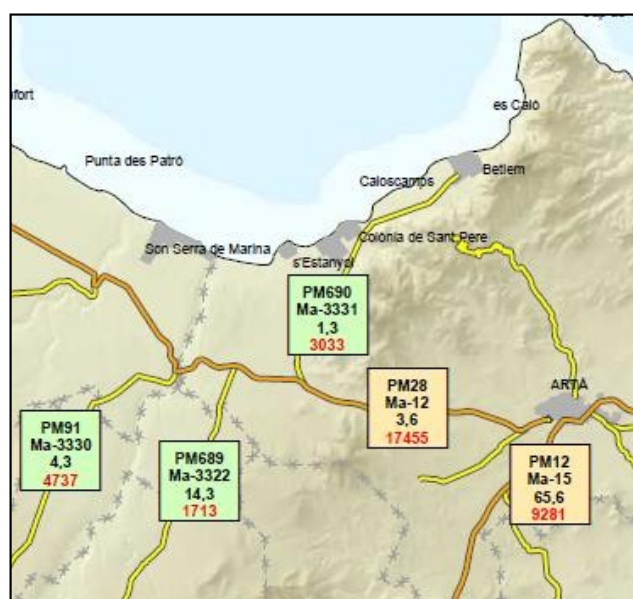


Fig. 13. Mapa d'aforaments (2019)
Font: Consell de Mallorca



La taula inferior mostra els resultats evolutius obtinguts en cadascuna de les estacions analitzades, en concret de les carreteres Ma-12, Ma-3322, Ma-3330 i Ma-3331 tot indicant el percentatge de variació acumulat durant tota la sèrie.

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. Intensitats de trànsit a les carreteres de l'entorn de la Colònia de Sant Pere
Font: elaboració pròpia a partir del Consell de Mallorca

3.4.2. Xarxa viària de la Colònia de Sant Pere

El nucli té 1 punt d'accés principal: el carrer Major de la Colònia que connecta amb la carretera Ma-3331. Per altra banda també està connectat amb Montferrutx i s'Estanyol mitjançant el camí de s'Estanyol i el carrer Costa Molí d'en Regalat.

S'observa una problemàtica associada a l'amplària de les vies. Els carrers en alguns casos compte amb cordó d'aparcament que redueix l'amplària útil de la calçada, així com també lleva la possibilitat de la circulació dels vianants per la vorera, en el cas que hi hagi.

També hi ha carrers amb una amplària major de 9,5 metres i per tant es podrien separar els itineraris de vianants dels vehicles de forma segura i accessible, però requereix d'un redisseny de les seccions viàries.

Els sentits de circulació resulten fonamentals per entendre la possible distribució interna dels principals fluxos de circulació. Constitueixen un element crític del sistema de mobilitat, doncs actuen com a mecanisme introductor o expulsor del trànsit respecte al nucli urbà. En especial, poden resultar crítics quan el conductor del vehicle no és resident i, per tant, no es coneix els carrers.

Hi ha un cert equilibri entre carrers d'un sentit de circulació i de doble sentit. Els principals carrers que tenen connexió amb la xarxa de carreteres disposen de dos sentits de circulació. La resta, exceptuant carrers d'una única sortida, són d'un sentit.

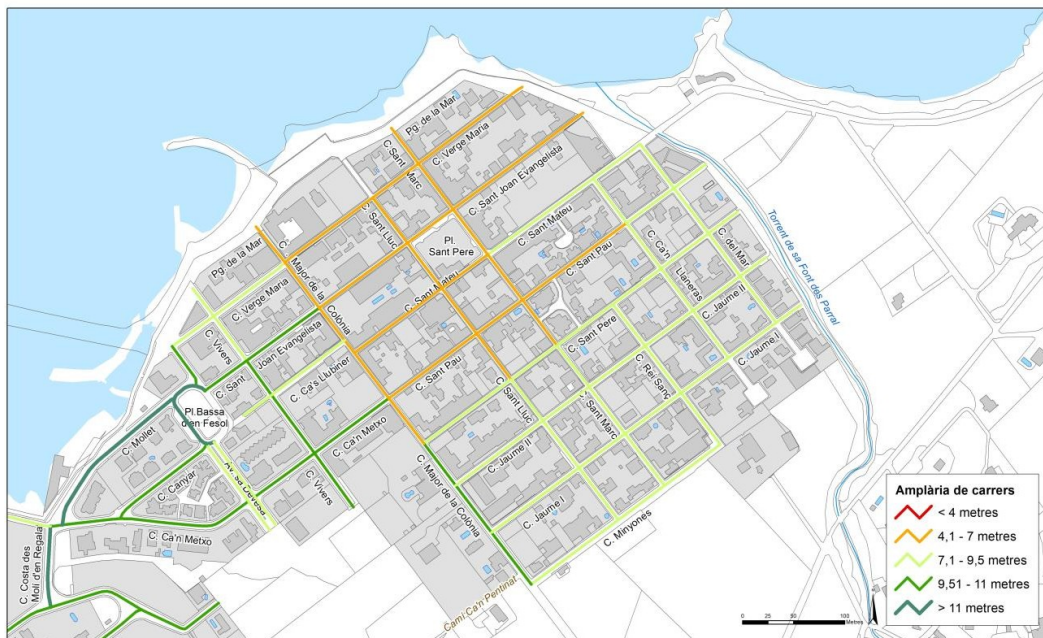


Fig. 14. Amplària de carrers de Colònia de Sant Pere
Font: Elaboració pròpia



Fig. 15. Sentits de circulació actuals de Colònia de Sant Pere
Font: Elaboració pròpia

3.4.3. Xarxa viària de Montferrutx

La urbanització de Montferrutx disposa d'un accés principal a la carretera Ma-3331 a través de l'avinguda de Montferrutx. També compta amb una connexió amb Colònia de Sant Pere mitjançant el carrer Costa Molí d'en Regalat i el camí de s'Estanyol, i amb s'Estanyol a través d'aquest segon.

Tota la xarxa viària del nucli de Montferrutx és de doble sentit de circulació excepte el carrer dels Geranis, el carrer dels Tarongers i el carrer Vent del Nord. Es tracten de carrers amb unes calçades sobredimensionades per al seu trànsit i per tant es podria estudiar el seu redisseny.

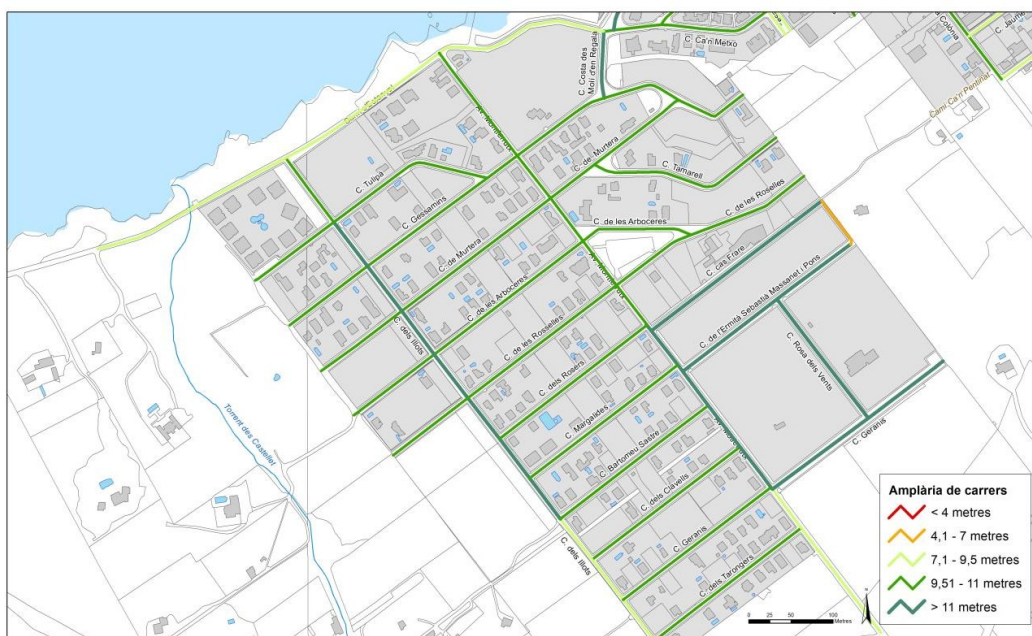


Fig. 16. Amplària de carrers de Montferrutx
Font: Elaboració pròpia

3.4.4. Intensitat de trànsit

Per tal d'avaluar la intensitat del trànsit en vehicle privat, s'ha realitzat una campanya d'aforaments al mes d'agost de 2021, en dia feiner en tres interseccions del nucli de la Colònia de Sant Pere. Els resultats obtinguts permetran identificar els punts crítics de la mobilitat en vehicle privat.

S'han comptabilitzat tots els moviments que es realitzen en les franges horàries de 9:00 a 14:00 i de 16:00 a 19:00.

A continuació es mostren les 3 interseccions estudiades el dijous 5 d'agost de 2021.

Punt	Intersecció
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

Taula 3. Punts d'aforament
Font: Elaboració pròpia

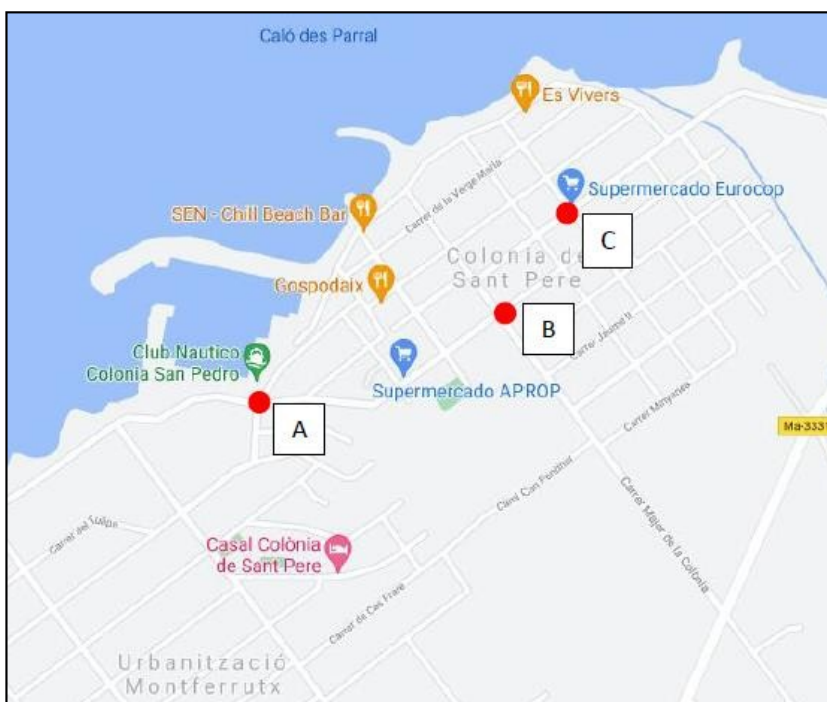


Fig. 18. Ubicació dels punts d'aforament
Font: Elaboració pròpia

La intersecció amb major volum de trànsit és la situada entre carrer Mollet, carrer Can Metxo i camí de s'Estanyol (que connecta amb Montferrutx i s'Estanyol), seguit de la intersecció entre el



carrer Major de la Colònia i el carrer Can Metxo. En les següents gràfiques es mostra l'evolució diària de la intensitat mesurada a les tres interseccions en intervals de 15 minuts i d'una hora:

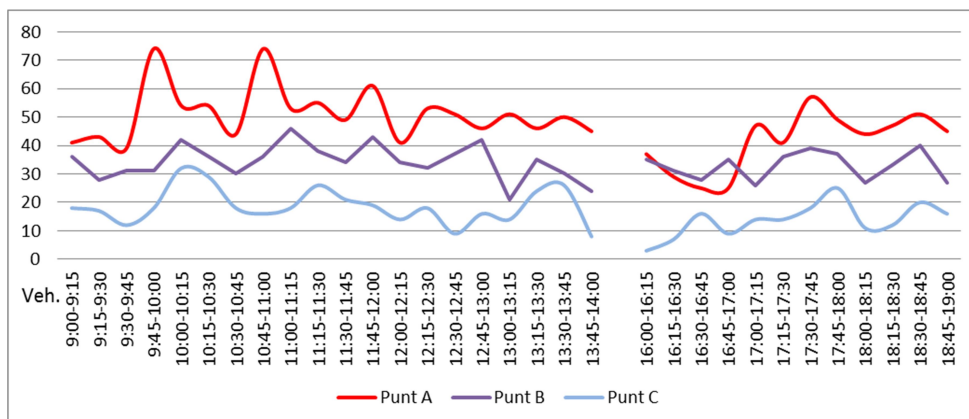


Fig. 19. Evolució diària cada 15 minuts de la intensitat total als diferents punts del nucli en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

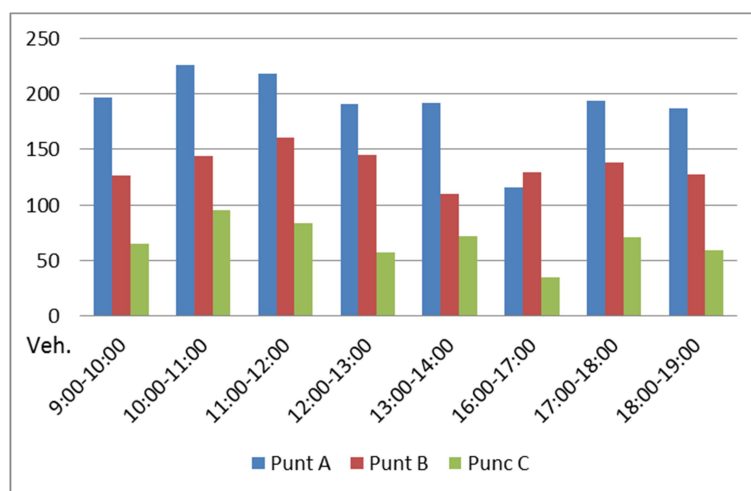


Fig. 20. Evolució diària cada hora de la intensitat total als diferents punts del nucli en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

A continuació es detallen els moviments mesurats en cadascuna de les interseccions:

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

Aquest punt té un volum de trànsit total superior a la resta dels punts analitzats. S'observa una major intensitat a les primeres hores del matí, especialment entre les 10 i les 12h. A més, s'observa una baixada important de trànsit entre les 16 i 17h.

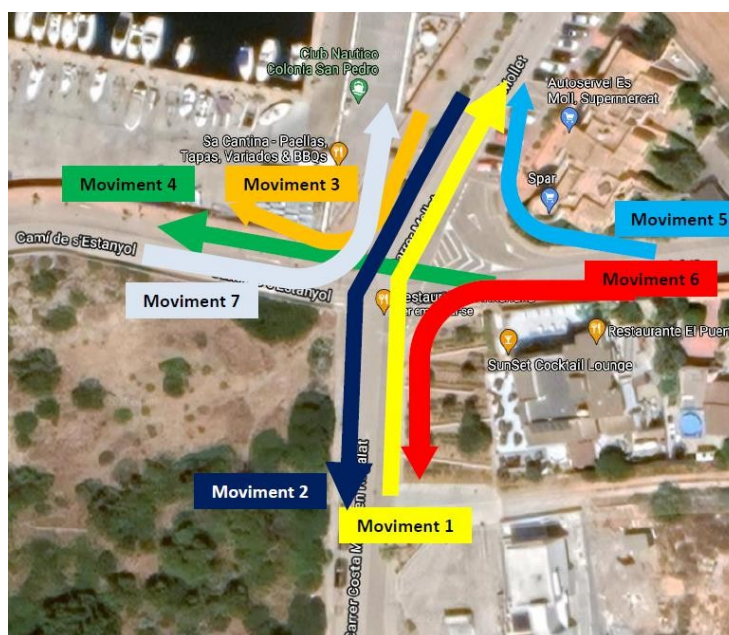


Fig. 21. Moviments estudiats al punt A en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

En quant als moviments pel c. Costa Molí d'en Regalat cap al c. Mollet (A1) i pel c. de s'Estanyol cap al c. Mollet (A7) registren puntes importants. En aquests moviments, principalment d'accés de vehicles de Montferrutx (i s'Estanyol) al nucli de la Colònia, es compta amb un volum de trànsit mitjà de 47 veh/h i 45 veh/h respectivament i una intensitat punta de 55 veh/h i 53 veh/h entre les 10:00 i 11:00 h.

Per altra banda, també destaca un major volum de trànsit que té com origen el carrer ca'n Metxo, amb 108 veh/h en l'hora punta (de 10 a 11h) distribuït entre diferents destinacions i una intensitat mitjana de 82 veh/h.

En canvi, la resta de moviments mantenen unes intensitats baixes, com els que surten del c. Mollet cap al c. Costa Molí d'en Regalat (A2) i cap al c. de s'Estanyol (A3), amb un volum de trànsit mitjà de 11 i 6 veh/h respectivament.

Pel que fa a les hores punta total, es concentra principalment pel moviment A1, amb una intensitat punta de 22 vehicles en quinze minuts (10:45-11:00) i 55 vehicles en eixa hora.



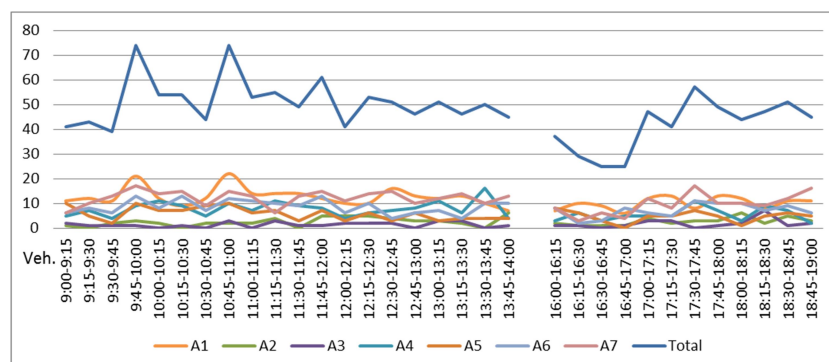


Fig. 22. Evolució diària (cada 15 minuts) de la intensitat de trànsit al punt A en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

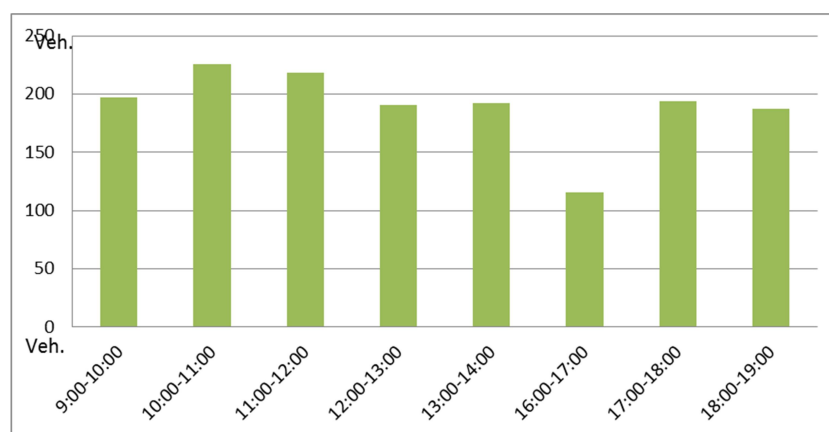


Fig. 23. Evolució del trànsit total per franja horària al punt A en dia feiner
Font: Elaboració pròpia





Fig. 24. Intensitat Horària Mitjana (veh/h) al punt A en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

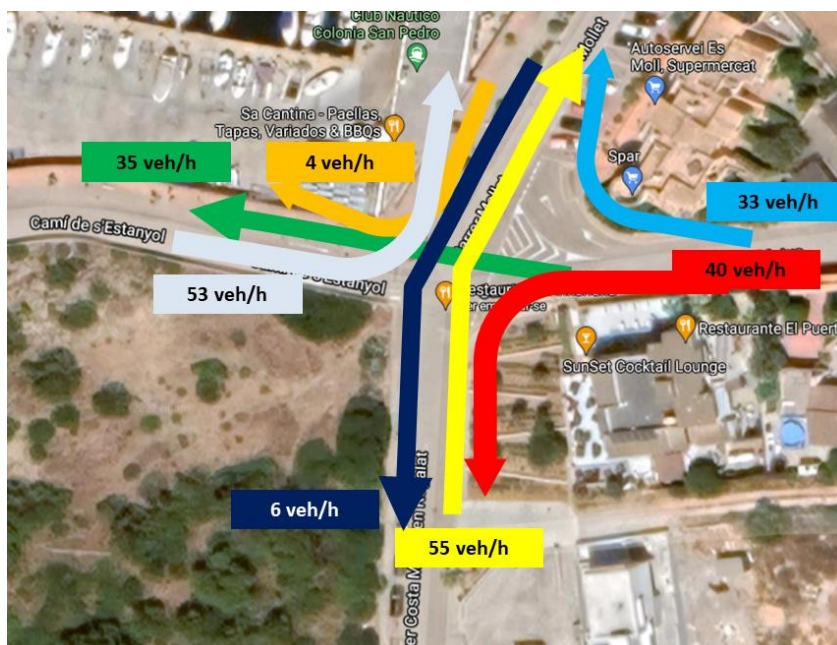


Fig. 25. Intensitat en Hora Punta (IHP) de 10 a 11 h al punt A en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

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

Aquest punt està situat en un dels principals accessos al nucli i els seus moviments presenten intensitats més baixes que els del punt A estudiant anteriorment. Durant el dia s'observen dos puntes, la primera entre les 11 i les 12h (161 veh/h) i la segona entre les 17 i les 18 h (138 veh/h). Com també ocorre amb el punt A (i a diferència del punt C) sempre se superen els 100 veh/h de la suma de tots els seus moviments.

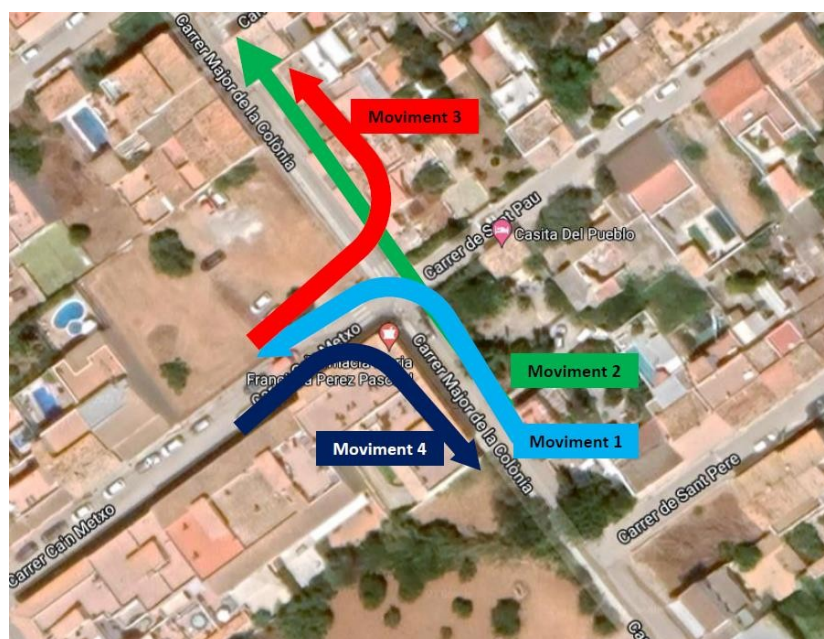


Fig. 26. Moviments estudiats al punt B en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

El moviment principal d'aquesta intersecció és el gir a la dreta des del c. ca'n Metxo cap al c. Major de la Colònia (moviment 4), el qual es manté al llarg del dia entre els 40 i 50 veh/h (la intensitat en l'hora punta és de 52 veh/h entre les 11 i les 12 h) i pateix una davallada entre les 13 i les 14 h amb únicament 25 veh/h. Aquest compta amb una mitjana de volum de trànsit horari de 44 veh/h.

Altres moviments importants són el d'entrada que continua recte pel c. Major de la Colònia (B2) i el que gira cap al c. ca'n Metxo (B1) amb una intensitat horària mitjana de 42 i 33 veh/h respectivament, i en l'hora punta (entre les 11 i les 12 h) de 43 i 41 veh/h.

El gir a l'esquerra des del c. ca'n Metxo cap al c. Major de la Colònia (B3), registra les intensitats més baixes, amb un volum mitjà de trànsit de 17 veh/h i una intensitat en l'hora punta de 25 vehicles.

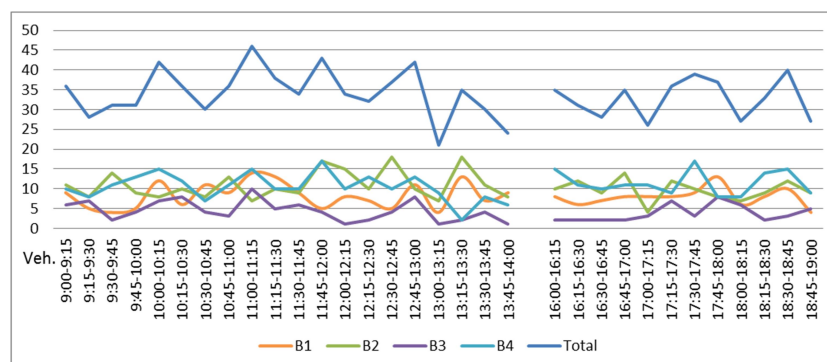


Fig. 27. Evolució diària de la intensitat de trànsit al punt B en dia feiner

Font: Elaboració pròpia

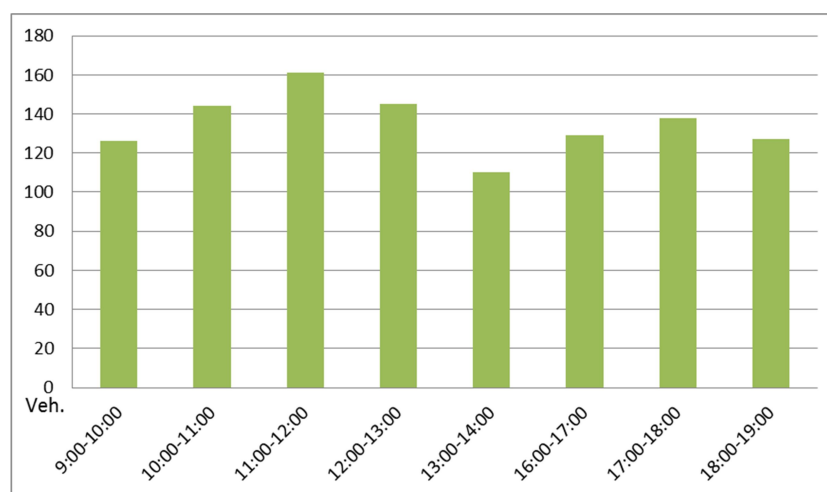


Fig. 28. Evolució del trànsit total per franja horària al punt B en dia feiner

Font: Elaboració pròpia



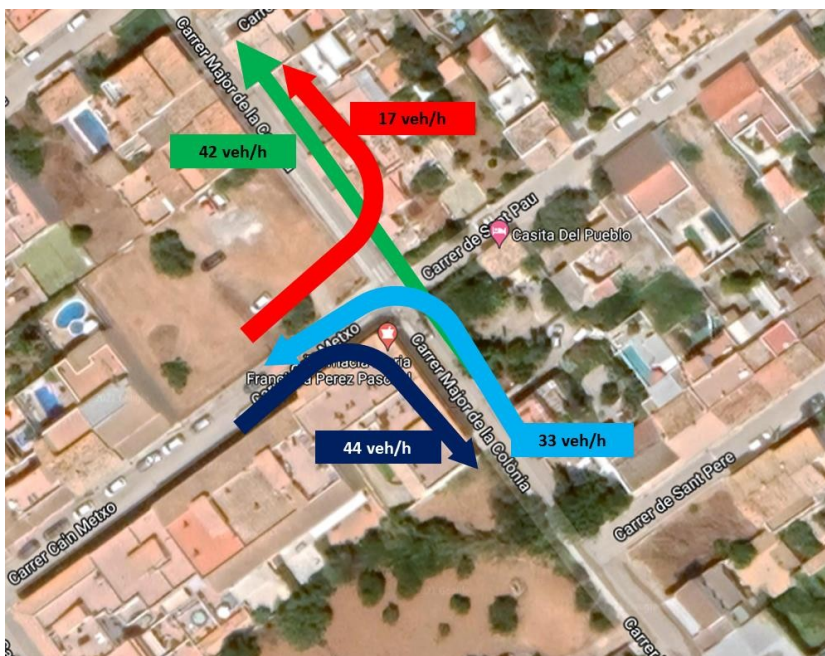


Fig. 29. Intensitat Horària Mitjana (veh/h) al punt B en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

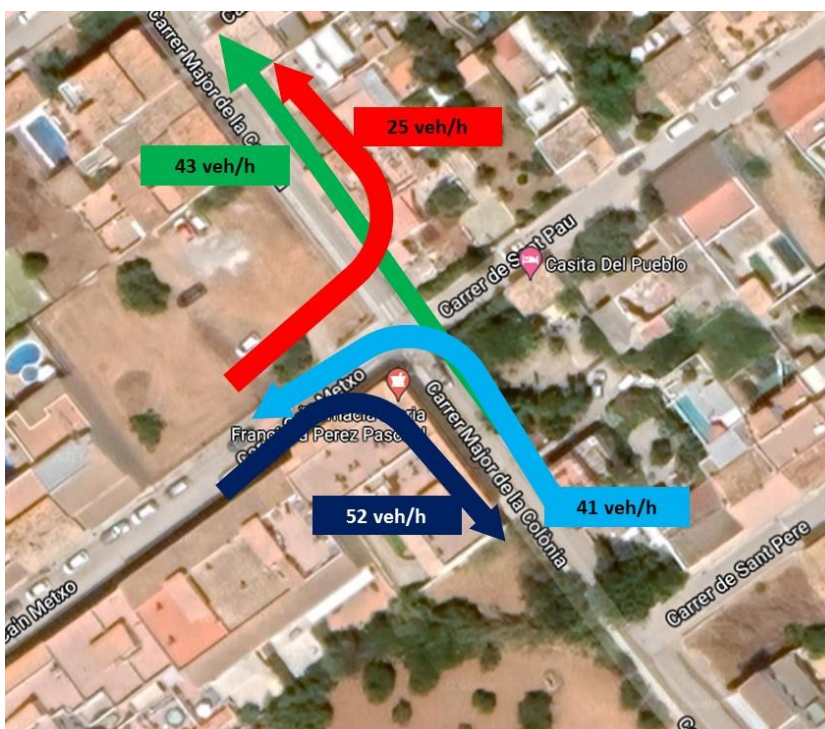


Fig. 30. Intensitat en Hora Punta (IHP) de 11 a 12 h al punt B en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

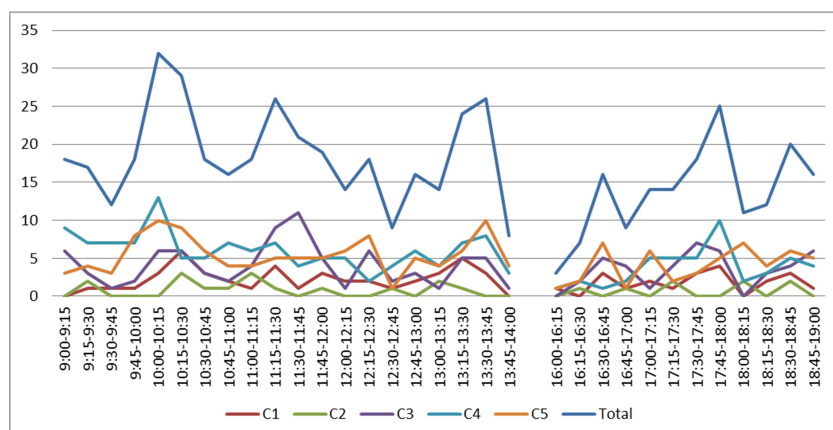


Fig. 32. Evolució diària de la intensitat de trànsit en el punt C en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

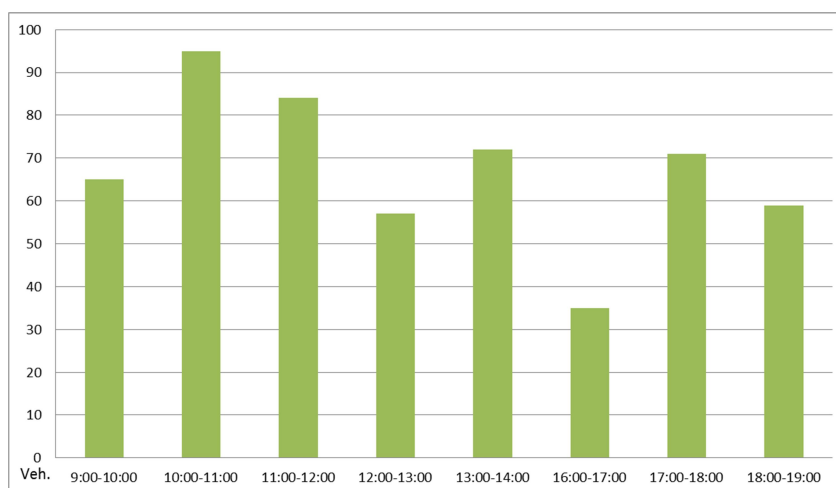


Fig. 33. Evolució del trànsit total per franja horària en el punt C en dia feiner
Font: Elaboració pròpia



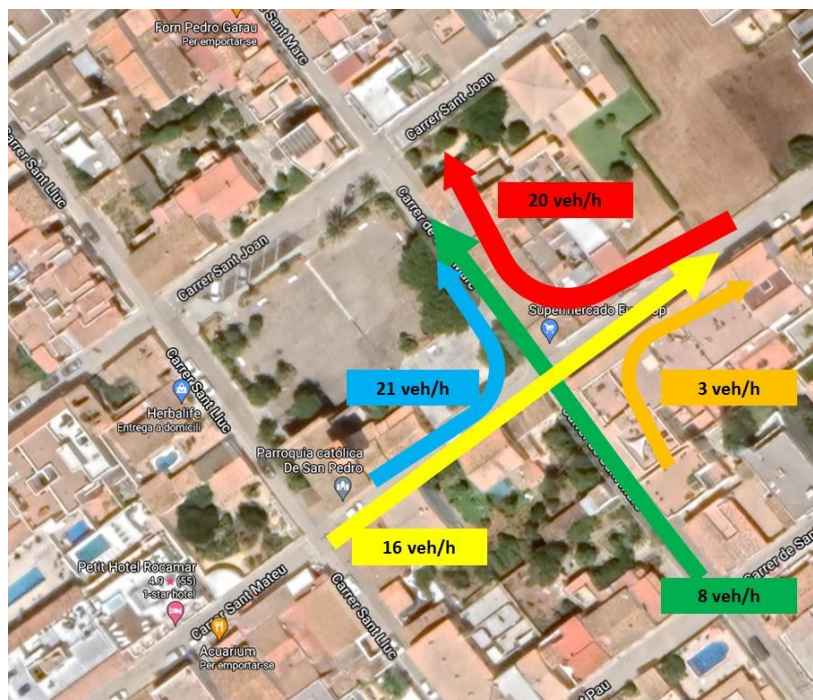


Fig. 34. Intensitat Horària Mitjana (veh/h) al punt C en dia feiner
Font: Elaboració pròpia



Fig. 35. Intensitat en Hora Punta (IHP) de 10 a 11 h al punt C en dia feiner
Font: Elaboració pròpia



3.5. Aparcament

3.5.1. Oferta d'aparcament i reserves d'estacionament

Un dels aspectes fonamentals del sistema de mobilitat urbana és la capacitat d'estacionament, doncs la distribució de places lliures afectarà de manera directa als fluxos de trànsit que es generin a l'interior del nucli urbà.

Per tal de caracteritzar l'oferta d'aparcament a la Colònia de Sant Pere, cal en primer lloc definir les diferents tipologies d'aparcaments existents al nucli.

Aquestes s'agrupen en dues categories principals: els aparcaments ubicats **a la via pública** i els ubicats **fora de la via pública**.

Els primers són tots aquells aparcaments que ocupen i comparteixen l'espai públic del nucli i poden ser tant regulats, és a dir restringits a un horari concret, a un tipus de vehicle, a un tipus d'usuari o de pagament, com no regulats, corresponents a aquelles reserves de la via pública destinades a l'estacionament de vehicles sense cap mena de restricció.

L'aparcament a la Colònia de Sant Pere i Montferrutx en via pública és quasi tot lliure, excepte en el carrer del Mollet (9 places), carrer Sant Marc (6 places) i carrer Sant Mateu (6 places), amb zona d'estacionament limitat gratuït durant 30 minuts de dilluns a divendres.

Per altra banda, els aparcaments ubicats fora de la via pública són superfícies segregades de l'espai públic del nucli, destinades específicament a l'aparcament de vehicles. En aquest cas, s'agrupen en dues categories principals: els **aparcaments públics**, que poden ser tant soterrats com no soterrats, i de pagament o no, i els **aparcaments privats** que generalment corresponen als aparcaments en finca privada.

El nucli de la Colònia de Sant Pere compta amb dos bosses d'aparcament públiques amb aproximadament 49 places lliures, en el següents carrers: passeig de la Mar al sud-oest (29 places) i passeig de la Mar al nord-est (20). Les bosses d'aparcament no estan situades fora de la via pública i per tant ocupen uns espais que podrien estar dedicats als vianants. Per altra banda existeix un espai fora de calçada que s'utilitza per aparcament en la intersecció entre el carrer Major i carrer Can Metxo. En canvi, la urbanització de Montferrutx no compta amb cap bossa d'aparcament.

Cal tenir en compte que existeix tot un conjunt de places «privades», ubicades a guals o cotxeres. La diferència entre gual i cotxera radica en la presència o no de placa oficial de l'Ajuntament. Així, en cas de tenir-ne, es considera gual, i viceversa. A la Colònia de Sant Pere, segons dades oficials, el total de guals era al voltant de 66.

Pel que fa a la motocicleta, hi ha 6 punts d'aparcament amb 3 o 4 places cadascun: c. des Mollet (4 + 4 + 4), c. Sant Marc (3), c. Major de la Colònia (4) i c. Sant Joan (3).



A més, el nucli de la Colònia de Sant Pere compta amb 1 estació de recàrrega de vehicles elèctrics, a l'Avinguda de sa Devesa, junt a la Plaça Bassa d'en Fesol (1 plaça d'estacionament). El 2017, l'ajuntament d'Artà va signar un conveni amb la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat i el Consell de Mallorca per promoure l'ús dels vehicles elèctrics.

En quant a les mercaderies, hi ha 5 zones reservades a la Càrrega i Descàrrega de 20 minuts amb horari de 8 a 15h, de dilluns a divendres, en el carrer de Sant Marc, en el carrer Major de la Colònia i en el carrer Mollet; de 8 a 14 h en la intersecció del passeig de la Mar amb el carrer dels Vivers, i de 9 a 13h i de 17 a 19h en el carrer Can Metxo.



Fig. 36. Tipologia i oferta d'aparcament de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx
Font: elaboració pròpia

3.5.2. Demanda d'estacionament

Un dia feiner tipus del mes d'agost, coincidint amb la campanya d'aforaments, es va realitzar una campanya de comptabilització de vehicles estacionats en diferents carrers del nucli per tal de conèixer el grau d'ocupació d'aquestes places d'aparcament. L'horari de l'anàlisi va comprendre de les 9 a les 18:00 h, realitzant-se diverses voltes durant el matí i l'horabaixa, és a dir, es va estudiar l'evolució del nivell d'ocupació dels carrers seleccionats al llarg del dia. Com a resultat, s'obté la relació entre la demanda i l'oferta de places i la seva evolució.

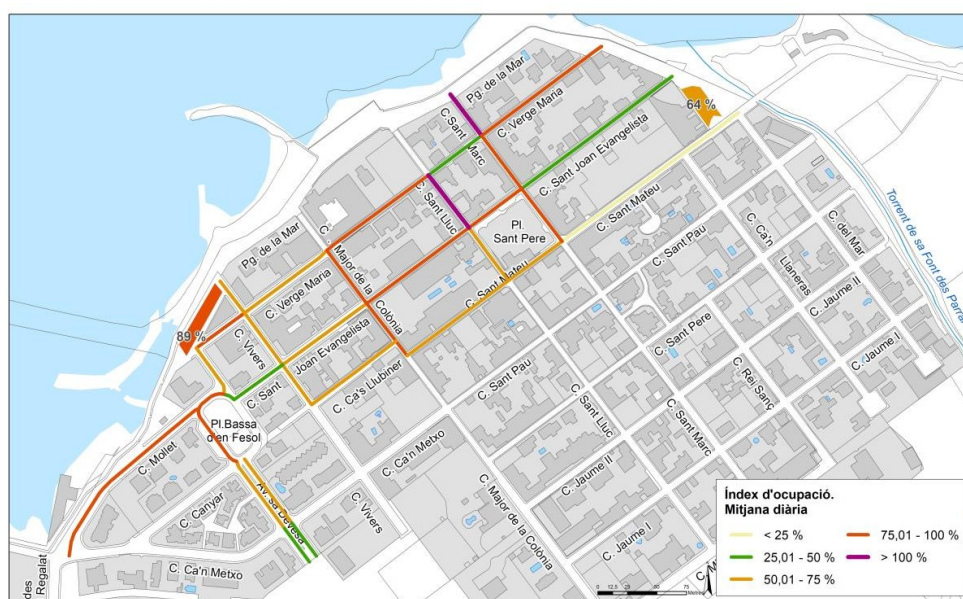


Fig. 37. Índex d'ocupació mitjana diària en dia feiner

Font: Elaboració pròpia

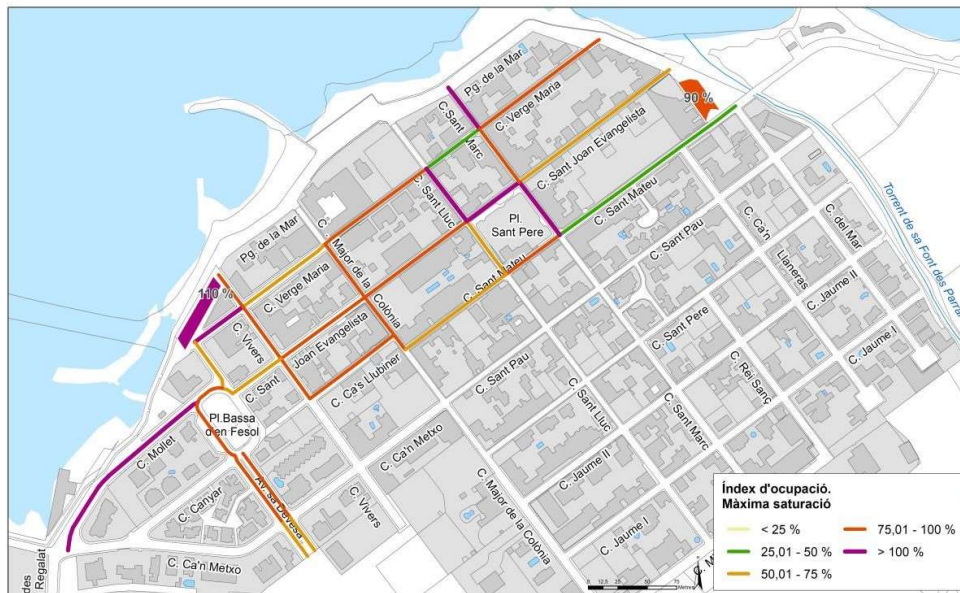


Fig. 38. Índex d'ocupació màxima diària en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

S'observa com, en termes generals, entre les vies amb major capacitat com el carrer Mollet i el carrer Verge Maria són els que presenten uns nivells d'ocupació més elevats al llarg de tot el dia, tot i que el segon no supera el 82% d'ocupació en tot el dia. Al carrer Mollet l'ocupació supera el 90% d'ocupació pràcticament tot el dia i en algun moment s'ha superat la seva capacitat. L'ocupació mitjana diària a les vies estudiades és del 69% en dia feiner.

Al llarg del dia s'observen moltes fluctuacions en l'ocupació de les vies estudiades. Per exemple destaca la diferència de 18 punts d'augment entre la tercera passada i la quarta i de 22 punts de baixada entre la quarta i la cinquena en el carrer Mollet, o també de 22 punts de reducció en el mateix carrer entre la penúltima i l'última passada.

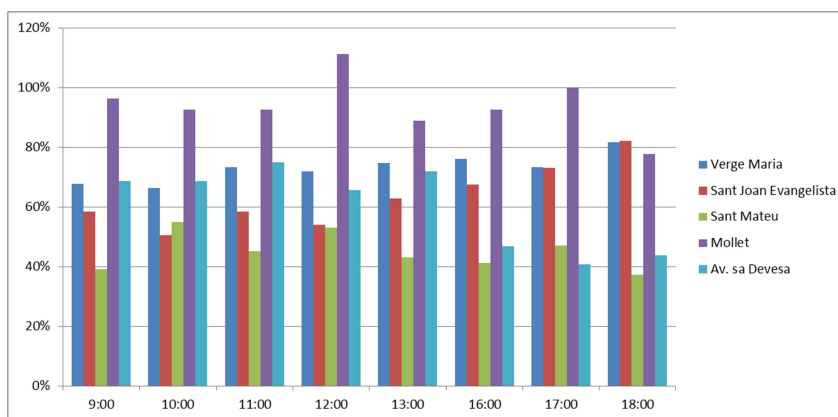


Fig. 39. Evolució diària de l'ocupació de les places en vies principals al llarg del dia, en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

Quant a les bosses d'aparcament, la situada a l'Oest del Passeig de la Mar (29 places) presenta una tendència a augmentar l'ocupació a mesura que avancen les hores del matí fins arribar a superar la seva capacitat a les 13h i en horabaixa manté els mateixos nivells de saturació. En canvi, el situat a l'est (20 places), més allunyat dels serveis i dels accessos principals al nucli, manté uns nivells més baixos durant tot el matí no superant el 60% i a l'arribar a l'horabaixa augmenta l'ocupació més de 20 punts superant el 80% d'ocupació. S'ha de ressenyar que aquestes dues bosses d'aparcament compten amb una baixa capacitat i per tant és lògic que el nivell d'ocupació sigui més alt, però en el seu entorn hi ha carrer que poden absorbir part de la demanda, especialment el situat a l'Est.

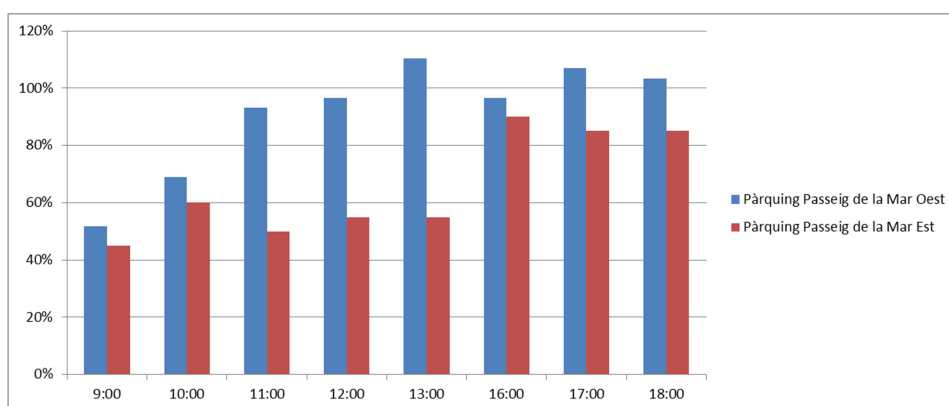


Fig. 40. Evolució diària de l'ocupació de les places en bosses d'aparcament al llarg del dia, en dia feiner
Font: Elaboració pròpia

4. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

A continuació es detallen els principals punts crítics, en format DAFO, que s'han detectat a la Colònia de Sant Pere. En base a aquests punts crítics s'establiran les línies guia per la millora de la mobilitat.

DEBILITATS

- El municipi de Artà té un alt nivell de motorització (679,11 turismes/1000 habitants), superior al de les Illes Balears, el qual acredita una alta dependència al vehicle privat per desplaçaments fora dels nuclis de Colònia de Sant Pere i Montferrutx per la poca connexió amb transport públic.
- La mitjana d'amplària de voreres no compleix els criteris d'accessibilitat, és inferior a 1,5 metres. Es tracta d'una xarxa viària inaccessible que obliga als vianants a circular en molts casos per la calçada.
- Elements com fanals, arbrat, senyals de trànsit i discontinuïtats redueixen l'amplària útil de les voravies i perjudiquen l'accessibilitat per a PMR.
- La zona exclusiva per a vianants es circumscriu únicament al passeig marítim. A la resta del nucli l'espai públic està dedicat majoritàriament al vehicle privat, tant aparcament com circulació.
- Hi ha una manca important de passos de vianants.
- La ubicació llunyana del col·legi CEIP Rosa dels Vents dificulta que els nins i nines puguin accedir-hi a peu de forma autònoma.
- En temporada baixa el servei de transport públic compta amb una amplitud i unes freqüències horàries molt inadequades entre setmana i es veu molt reduïda en caps de setmana. Això motiva l'ús del vehicle privat per desplaçar-se fora dels nuclis.
- A la xarxa interna del nucli de la Colònia de Sant Pere, les vies amb major volum de trànsit són aquelles utilitzades que serveixen d'accés al nucli com són: c. Mollet (131 veh/h), c. Major de la Colònia (119 veh/h), c. ca'n Metxo (94 veh/h) i c. de s'Estanyol (79 veh/h). Tot i així, no són volums importants de trànsit que puguin preocupar a l'hora de fer actuacions de pacificació del nucli.
- Actualment la velocitat màxima permesa és de 40 km/h. Això propicia altes velocitats de circulació en alguns punts i certa inseguretat per als vianants i persones usuàries de la bicicleta.
- Existeixen únicament dues bosses d'aparcament. Les bosses d'aparcament no estan situades fora de la via pública i per tant ocupen uns espais que podries estar dedicats als vianants. L'ocupació va augmentat a mesura que avança el matí i té els majors nivells de saturació a horabaixa.
- Els carrers amb major capacitat d'aparcament com el carrer Sant Joan Evangelista (89 places) i el carrer Verge Maria (71 places) compten amb un percentatge d'ocupació important, essent de mitjana 63% i 73% respectivament, i amb màximes de 82% tots

dos.

- Les zones dedicades a la Càrrega i Descàrrega tenen un horari de 8:00 a 15:00, de 8:00 a 14:00, de 9:00 a 13:00 i de 17:00 a 19:00 amb un màxim de temps de 20 minuts d'estacionament. Això promou un moviment continu de vehicles de mercaderies que provoquen problemes de trànsit com manca de seguretat, renou, contaminació atmosfèrica, etc.
- L'usuari de vehicle elèctric disposa d'una única estació de recàrrega elèctrica amb una plaça d'aparcament ubicada en la Plaça de la Bassa d'en Fesol.

AMENACES

- Un Estudi de Mobilitat suposa alterar hàbits i patrons de comportament i desplaçament molt arrelats. Per tant, és previsible que en un primer moment sorgeixin resistències socials al canvi de paradigma que es planteja. Aquestes resistències són generalment més intenses quan es tracta d'ordenar, regular o limitar places d'estacionament.
- El model urbà actual, no només a la Colònia de Sant Pere sinó també a molts altres indrets, es caracteritza per la seva tendència a ubicar els diferents equipaments a la perifèria, per exemple, escoles, fet que deriva en una major necessitat (i dependència) de desplaçar-se en modes motoritzats.
- Respecte a la mobilitat interna, un costum molt estès al nostre entorn és la predisposició a caminar només si les distàncies a recórrer són molt curtes.
- Promocionar una mobilitat sostenible implica potenciar altres modes més eficients energèticament. Aquesta potenciació requereix, a més de les campanyes de conscienciació pertinents, d'unes inversions específiques de rendibilitat econòmica indeterminada (infraestructura mínima, senyalització, nous serveis, etc.). Les autoritats poden patir encara restriccions pressupostàries, o simplement tenir altres prioritats.

FORTALESES

- Les distàncies dins dels nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx són curtes i fàcils de recórrer a peu i en bicicleta. El Passeig Marítim no permet la circulació de vehicles motoritzats i és exclusiu per a vianants i persones usuàries de la bicicleta.
- A l'hora d'entrada i sortida de l'escola, el CEIP Rosa dels Vents, el carrer del Vent del Nord es converteix en exclusiu per a vianants.
- Les dimensions dels carrers tant del nucli de la Colònia de Sant Pere com de Montferrutx poden facilitar l'ús compartit del carrer per part de la bicicleta i altres modes de mobilitat. Cal destacar l'oferta de punts d'estacionament per a bicicletes en el



passeig marítim tot i que es troba a faltar en altres punts dels nuclis.

- La Colònia de Sant Pere compta amb una línia d'autobús interurbà (línia 421) que combina en Artà amb la línia 411 entre Cala Rajada i Manacor, connectant també amb Capdepera i Sant Llorenç des Cardassar.
- No s'observen volums importants de trànsit que puguin preocupar a l'hora de fer actuacions de pacificació del nucli.
- Hi ha 5 zones reservades a la Càrrega i Descàrrega de 20 minuts amb horaris molt extensos: en el carrer de Sant Marc, en el carrer Major de la Colònia, en el carrer Mollet, en la intersecció del passeig de la Mar amb el carrer dels Vivers i en el carrer Can Metxo.

OPORTUNITATS

- La mobilitat urbana cada vegada té més importància al nostre entorn. Les polítiques tendents a millorar la qualitat de l'entorn urbà i un sistema de mobilitat més sostenible s'estan imposant cada vegada amb més força. Cal continuar dedicant esforços en aquest sentit, fent dels carrers de la Colònia de Sant Pere espais més oberts a tothom, que permetin una coexistència pacífica entre tots els agents que intervenen en la mobilitat.
- Cada vegada hi ha més gent que fa esport i que agafa la bicicleta com a mode de desplaçament quotidià, és a dir, cada vegada més persones relacionen de manera implícita la mobilitat sostenible amb la salut i una vida saludable.
- Hi ha un consens general sobre la previsible tendència a l'alça que patirà el preu del combustible a mig termini, fet que unit a la dependència energètica actual, tindrà efectes directes sobre la renda disponible de les persones. En aquest sentit, es pot potenciar altres modes de mobilitat com el transport públic, la bicicleta, el carsharing o el carpooling.



5. OBJECTIUS DE L'ESTUDI DE MOBILITAT

5.1. Definició d'objectius

Una vegada estudiada la situació actual de la mobilitat, a continuació es defineixen els 7 objectius de l'Estudi de Mobilitat.

- 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.** A més, els trajectes en cotxe dins del nucli es reduiran amb una major conscienciació de les distàncies i la millora de l'accessibilitat.
- 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.** Amb més infraestructura, les dimensions del propi nucli i una reducció de les velocitats es propiciarà un canvi modal cap a mitjans menys contaminants i saludables.
- 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.** L'oferta del transport públic s'ha d'ajustar a la demanda de la mobilitat dels habitants de la Colònia de Sant Pere per qüestions d'equitat i benestar i no únicament a la sostenibilitat econòmica.
- 4. Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.** Es pretén limitar la mobilitat del cotxe de manera que s'utilitzi el necessari i a més es promou millorar la seva eficiència a l'hora de fer-ne ús.
- 5. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.** Amb l'impuls dels vehicles elèctrics i la seva infraestructura se cerca reduir el nombre de vehicles contaminants al nucli.
- 6. Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del nucli i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques.**
- 7. Promoure valors de civisme i coresponsabilitat en l'àmbit de la mobilitat urbana.** El canvi de mentalitat no només s'aconseguirà amb canvis infraestructurals, sinó que s'han d'acompanyar de polítiques públiques que fomentin i comuniquin aquesta voluntat de canvi.



5.2. Relació de propostes

A continuació es relacionen els objectius específics amb cada una de les 19 actuacions proposades per assolir-los.

Alhora, cada objectiu queda relacionat amb un àmbit d'actuació que el vincula amb els que s'han identificat a la diagnosi. Tot i que cada actuació presenta un impacte principal a un àmbit en concret, pot impactar també en altres àmbits de manera complementària.

Els objectius queden numerats i a cada proposta se li assigna el codi corresponent a la fitxa que la desenvolupa.

Àmbit	Objectiu	CODI FITXA	Propostes
 Mobilitat a peu	Objectiu 1 Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.	1	Redacció d'un Pla d'Accessibilitat general
		2	Creació de Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV)
		3	Millora de la xarxa interna de vianants
		4	Projecte de camins escolars i entorns escolars segurs
		5	Senyalització d'orientació per a vianants (i bicicleta)
 Mobilitat en bicicleta	Objectiu 2 Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.	6	Creació d'aparcament de bicicletes i VMP
		7	Promoció de l'ús de la bicicleta
 Mobilitat en transport públic	Objectiu 3 Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.	8	Millora de la gestió de la línia 421
	Objectiu 4 Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que	9	Reordenació dels sentits de circulació
		10	Establir velocitat 30 en tot el nucli i 20 en

 Trànsit	promoguin la intermodalitat.		les Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV)
		11	Pla Director de senyalització
		12	Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa
 Mobilitat elèctrica	Objectiu 5 Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.	13	Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics
 Aparcament	Objectiu 4 Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.	14	Canvis en l'aparcament en calçada
		15	Àrea verda d'aparcament per a residents
		16	Bosses d'aparcament
 Mercaderies	Objectiu 6 Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del nucli i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques	17	Creació de noves places de Carrega i Descàrrega (CiD)
		18	Desenvolupar propostes d'actuació orientades a redefinir el sistema de transport urbà de mercaderies
 Multimodal	Objectiu 7 Promoure valors de civisme i coresponsabilitat en l'àmbit de la mobilitat urbana.	19	Pla de comunicació sobre l'Estudi de Mobilitat

Taula 4. Propostes d'actuació per assolir els objectius de l'Estudi de Mobilitat de la Colònia de Sant Pere.
Font: Elaboració pròpia



6. MESURES D'ACTUACIÓ

A. Mobilitat a peu

Les propostes que es plantegen per a la millora de la mobilitat a peu pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- Per l'amplària de molts carrers no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a que les voreres són excessivament estretes.
- La mitjana d'amplària de voreres no compleix els criteris d'accessibilitat, és inferior a 1,5 metres.
- Elements com fanals, arbrat, senyals de trànsit i discontinuïtats redueixen l'amplària útil de les voravies i perjudiquen l'accessibilitat per a PMR.
- La zona exclusiva per a vianants es circumscriu únicament al passeig marítim. A la resta del nucli l'espai públic està dedicat majoritàriament al vehicle privat, tant aparcament com circulació.
- El nucli de Montferrutx tampoc compta amb voravies accessibles.
- La ubicació del col·legi Rosa dels Vents dificulta que els nins puguin accedir-hi a peu de forma autònoma. A l'hora d'entrada i sortida de l'escola el carrer del Vent del Nord es converteix en exclusiu per a vianants.
- Les distàncies dins dels nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx són curtes i fàcils de recórrer a peu.
- Les bosses d'aparcament no estan situades fora de la via pública i per tant ocupen uns espais que podries estar dedicats als vianants.

S'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat a peu:

1. Redacció d'un Pla d'Accessibilitat general
2. Creació de Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV)
3. Millora de la xarxa interna de vianants
4. Projecte de camins escolars i entorns escolars segurs
5. Senyalització d'orientació per a vianants (i bicicleta)

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:



1**REDACCIÓ D'UN PLA D'ACCESSIBILITAT GENERAL****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

A la **Llei d'Accessibilitat Universal** de les Illes Balears s'indica que les administracions públiques han d'elaborar Plans d'Accessibilitat. Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a que les voreres són excessivament estretes.

4. Descripció de l'actuació

El propòsit d'aquesta mesura és adaptar el disseny dels espais lliures existents (carrers i places) a les necessitats de les persones amb discapacitat, oferint tant la necessària continuïtat física que exigeix l'accessibilitat universal (amplària lliure suficient de pas i sense obstacles), com la continuïtat visual dels mateixos.

L'article 38 de la Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears, estableix que cada municipi ha de tenir un pla d'accessibilitat universal que inclogui tots els àmbits i territoris de competència municipal. A més, hauran d'incloure la perspectiva de gènere.

Per garantir els desplaçaments a peu còmodes i segurs al nucli de Colònia de Sant Pere i tot el municipi, es proposa la redacció del **Pla d'Accessibilitat** de la Xarxa de vianants que planifiqui, ordeni i prioritzi les actuacions a emprendre, les que s'estan duent a terme i altres complementàries, així com les actuacions posteriors de manteniment per garantir el funcionament correcte de l'espai públic destinat a vianants. Amb l'aprovació de la Llei, el Reglament del Decret 110/2010 queda derogat (excepte el capítol III del Títol I i el Títol II), i per tant és aplicable la norma estatal VIV/561/2010. A partir de l'1 de gener de 2019 és aplicable als espais públics urbanitzats ja existents a l'entrada en vigor de l'Ordre. A partir de gener de 2022 entra en vigència el *Document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats*.

Aquest Pla haurà de desglossar-se en els blocs següents:

- Pla d'actuació a la via i espais públics. Anàlisi de l'estat actual: carrers, cantons, espais

públics. Tipologia d'elements urbans. Adaptació d'itineraris. Propostes d'intervenció: descripció, informes, plànols, pressupost. Criteris de priorització.

- Pla d'actuació en edificis i equipaments públics. Anàlisi de l'estat actual. Propostes d'intervenció: descripció, informes, plànols, pressupost. S'hi inclourà una fitxa per cada edifici i/equipament considerat. Criteris de priorització.
- Pla d'accessibilitat al transport. Anàlisi de l'estat actual. Propostes d'intervenció. Pressupost. Criteris de priorització.

Els aspectes claus a tenir en compte són:

Amplària lliure

Voravies amb una banda de circulació lliure d'obstacles no inferior a 1,80 metres (excepcionalment, en les zones urbanes consolidades, es permetran estrenyiments puntuals, sempre que l'amplada lliure de pas resultant no sigui inferior a 1,50 m).

Atenció a la ubicació d'elements verticals (senyalització, etc.), mobiliari urbà o altres obstacles en l'itinerari natural. Així com tendals baixos, branques baixes, etc.

Pendents i paviments

Itineraris de vianants amb pendent longitudinals inferiors al 6%, evitant ubicació o traçats inadequats, així com la utilització de materials reliscosos, la manca de drenatge i l'acumulació d'aigua de pluja.



Fig. 41. Tipologia de paviments

Vorades

Eliminació de vorades i graons, mitjançant el seu rebaix en els guals de vianants o mitjançant l'ús de passos elevats.

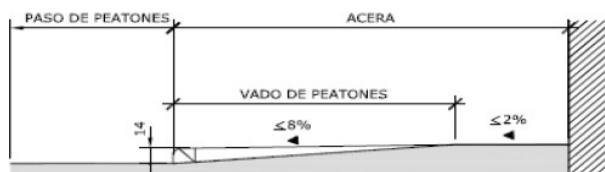


Fig. 42. Gual de vianants

Interseccions

Continuïtat dels itineraris de vianants en les interseccions, eliminant la presència de tanques o obstacles en l'itinerari natural de la intersecció, així com evitant embuts excessius que penalitzen especialment a les persones amb discapacitat. Disposició de senyalització tàtil.

Aparcament

Augment i millora del condicionament de l'aparcament reservat per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

5. Zona d'actuació

Municipi d'Artà

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Alta

10. Altres àmbits afectats

Vehicle privat motoritzat, aparcament



2**CREACIÓ DE ZONES DE PRIORITAT PER A VIANANTS****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

A la Colònia de Sant Pere i Montferrutx hi ha un gran desequilibri del repartiment del viari a favor de l'automòbil. Les persones que es mouen a peu disposen normalment d'uns itineraris l'amplària dels quals no permet el pas de dos vianants alhora. Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat excepte el passeig marítim de Colònia que no permet la circulació de vehicles motoritzats.

El bon nivell de servei per a l'automòbil en comparació amb el modes no motoritzats, promou un major ús del primer. Alhora, com més vehicles més inseguretat tindran les persones que es mouen a peu a la via pública i pitjor nivell de servei per a aquests últims, cosa que provoca que utilitzin més l'automòbil (per exemple, dur els nins/es a l'escola).

Les bosses d'aparcament no estan situades fora de la via pública i per tant ocupen uns espais que podries estar dedicats als vianants.

4. Descripció de l'actuació

Per canviar el model i la tendència, es proposen crear Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV), on la mobilitat a peu i el vehicle motoritzat intercanvien els papers. Així, les persones que es desplacen a peu disposen de tot l'espai urbà per al seu ús i l'automòbil s'ha d'adaptar a l'entorn, reduint la velocitat, permetent així la convivència de tots els usuaris. Les ZPV són entorns més segurs i amables, que promouen la proximitat i les relacions humanes.

Per a la seva definició es poden seguir els criteris següents:

- Carrers amb amplària menor de 7 metres, on no es pugui separar amb condicions de seguretat els itineraris per a vianants i per a vehicles rodats.
- Entorns escolars segurs pot anar lligada a la delimitació d'aquestes zones: c. Vent del Nord, c. de l'Ermità Sebastià.
- Les zones verdes, parcs, places i altres espais de concentració de persones (com el passeig marítim) haurien d'estar integrades al viari mitjançant una plataforma única amb prioritat de vianants: ampliació per connectar la plaça Bassa d'en Fesol, la Plaça de Sant



Pere i el passeig de la Mar així com a l'entorn del parc de l'Avinguda de Montferrutx. Així mateix es proposa ampliar una de les voreres del carrer viviers perquè sigui un passeig fins arribar al poliesportiu.

- Restricció de circulació: es planteja que en caps de setmana i festius alguns d'aquests carrers puguin estar únicament oberts a la circulació de vehicles autoritzats, com el veïnat o serveis, a banda dels vianants i usuaris de la bicicleta.



Fig. 43. Porta d'entrada a zona de prioritat de vianants

Per últim a Montferrutx es té previst la creació d'un corredor verd paral·lel a l'Avinguda de Montferrutx i al carrer dels Illots. Es planteja connectar aquest corredor verd amb el parc i l'escola mitjançant uns passeigs per a vianants.





A01. Actuació 2

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

9. Prioritat

Mitjà termini

Alta

10. Altres àmbits afectats

Tots els modes de mobilitat



3**MILLORA DE LA XARXA INTERNA DE VIANANTS****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

A la Colònia de Sant Pere i Montferrutx hi ha un gran desequilibri del repartiment del viari a favor de l'automòbil. Les persones que es mouen a peu disposen normalment d'uns itineraris l'amplària dels quals no permet el pas de dos vianants alhora. Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat excepte el passeig marítim de Colònia que no permet la circulació de vehicles motoritzats.

El bon nivell de servei per a l'automòbil en comparació amb el modes no motoritzats, promou un major ús del primer. Alhora, com més vehicles més inseguretat tindran les persones que es mouen a peu a la via pública i pitjor nivell de servei per a aquests últims, cosa que provoca que utilitzin més el l'automòbil (per exemple, dur els nins/es a l'escola).

Les bosses d'aparcament no estan situades fora de la via pública i per tant ocupen uns espais que podries estar dedicats als vianants.

Hi ha una manca important de passos de vianants.

4. Descripció de l'actuació

A banda del compliment dels criteris d'accessibilitat especialment a les voravies es proposa la expansió dels passos de vianants amb l'objectiu de crear uns itineraris continus adreçats a la mobilitat personal. Aquesta proposta va lligada a la creació de Zones de Prioritat per a Vianants.

Així mateix, es proposa recuperar les bosses d'aparcament situades en via pública per dedicar-les als vianants, i cercar solars que puguin absorbir la demanda d'aparcament. Aquesta actuació requerirà de la participació i consens entre els ciutadans de la Colònia de Sant Pere.

A més, es proposa realitzar un estudi d'alternatives per connectar el cementeri amb el nucli de la Colònia i amb Montferrutx.

Per últim, es planteja conveniar la inclusió del camí de Can Pentinat dins de la xarxa viària de vianants, especialment dedicada als nins i nines que es desplacen a l'escola.



A-02. Actuació 3

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

9. Prioritat

Curt termini

Alta

10. Altres àmbits afectats

Tots els modes de mobilitat



4**PROJECTE DE CAMINS ESCOLARS I ENTORNS ESCOLARS SEGURS****1. Mode principal**

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

La ubicació del col·legi Rosa dels Vents dificulta que els nins puguin accedir-hi a peu de forma autònoma. A l'hora d'entrada i sortida de l'escola el carrer del Vent del Nord es converteix en exclusiu per a vianants.

4. Descripció de l'actuació

Els camins escolars són una estratègia educativa que facilita que els infants, de manera autònoma i segura, facin a peu el camí d'anada i tornada de casa a l'escola, però sobretot fomenten els valors del respecte, la responsabilitat i la bona convivència entre tota la comunitat educativa i el poble.

Això vol dir que els infants van tots sols a peu pel carrer o amb companys de diferents edats per un itinerari que garanteix les condicions de major seguretat. També poden anar acompanyats de familiars, monitors o persones voluntàries que participen en els acompanyaments.

Encara que a partir dels 8 anys els nins i nines tenen la capacitat per a moure's tots sols per la ciutat, en la pràctica no ho fan sempre.

La creació de camins escolars és un procés participatiu i transversal on resulta imprescindible la implicació de l'escola i l'AMIPA, així com la participació de les famílies i alumnes.

La participació de les famílies pot tenir diferents nivells: com a acompanyants voluntaris en els desplaçaments, en la valoració de la seguretat dels itineraris o simplement com a usuàries dels camins, ja que en els seus desplaçaments a peu es beneficiaran de les millores de l'entorn urbà i de la percepció de seguretat.

És important que els objectius del camí escolar es puguin incorporar a les àrees curriculars i que es puguin posar en marxa dinàmiques participatives a la fase de diagnòstic i disseny del projecte amb els infants (treball d'aula, coneixement de l'entorn local, educació viària, etc.). Des del centre escolar es poden realitzar diferents activitats educatives per fomentar entre les famílies el fet d'arribar a l'escola a peu.

Per tal de posar en marxa un camí escolar s'han d'estudiar els hàbits de mobilitat de l'alumnat; a partir d'aquestes dades s'ha d'elaborar un pla d'actuacions tècniques de millora dels carrers de

l'entorn del centre educatiu per tal de fer més agradables i segurs els itineraris del camí escolar.

A continuació es detallen els criteris tècnics que caldrà considerar per a la implantació dels camins escolars:

- 1. Elecció del recorregut.** A l'hora de triar el recorregut dels camins escolars s'han de tenir en compte les amplàries de voreres, el grau de perillositat de les interseccions, les intensitats de trànsit, sentits de circulació i zones d'aparcaments, buscant sempre el màxim nivell de pacificació. Així, aquesta actuació anirà acompanyada i complementada per les altres mesures incloses en aquest pla d'acció.
- 2. Pacificació de l'entorn.** S'estudiarà la implementació o reubicació de mobiliari urbà que garanteixi una mobilitat segura a peu i pacifiqui l'entorn respecte el vehicle privat. Caldrà reduir el límit de velocitat permesa al municipi: nivell municipal a 30 km/h i entorns propers a l'escola a 20 km/h.
- 3. Identificació dels camins.** Per tal de senyalitzar les rutes, es proposa que des de l'escola es creï un logo que les identifiqui. Podrà mostrar-se mitjançant senyalització vertical i/o horitzontal. És positiu que siguin els nins i nines qui dissenyin el logotip per fer seu el projecte.



Fig. 48. Exemples de senyalització de rutes escolars (València a l'esquerra, Algaida a la dreta)

- 4. Espais amics.** A l'hora d'implantar els camins escolars és important la implicació dels establiments i comerços per on passen. Són els espais amics, que comptaran amb un distintiu, participaran en activitats de familiarització amb els escolars i hi tindran un contacte habitual. Més enllà de l'assistència puntual que puguin donar a les necessitats dels nins durant el camí, tenen sobretot l'objectiu de donar sensació d'acompanyament.





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

5. **Punts de trobada.** Es proposa crear una sèrie de punts de trobada per als nins, d'on partiran per anar a l'escola de forma segura a través de diferents recorreguts.
6. **Kiss & Ride (K&R).** Prop de l'entorn escolar es proposa habilitar un espai Kiss & Ride (K&R), que consistirà en unes places reservades per a la pujada i baixada d'escolars de forma àgil i segura, minimitzant l'impacte en la fluïdesa de la circulació en el voltant del col·legi. Es tractarà d'un espai protegit, segregat i senyalitzat.

Pot estar dinamitzat per agents o personal de l'escola que guiarà els escolars al punt de trobada.





Fig. 50. Exemples de Kiss & Ride

La ubicació d'aquest espai es definirà amb el criteri de garantir la separació dels fluxos entre els nins a peu i els vehicles, alhora que els itineraris dels cotxes siguin el més simplificats possible.

- 7. Entorn escolar segur.** Els camins escolars poden variar cada any en funció de la residència dels infants que es desplacen al centre escolar. En canvi, la creació d'uns entorns escolars segurs és independent de l'origen dels desplaçaments i se centra en la destinació, on es poden fer una sèrie d'intervencions urbanes (com l'urbanisme tàctic) que afectaran els diferents modes de mobilitat. Normalment s'estableix com a ràdio estàndard d'aquests entorns uns 150 metres des del centre educatiu (com per exemple a València).

Entre les actuacions a realitzar es pot estudiar:

- Limitar l'aparcament i el trànsit als carrers de l'entorn i, molt especialment, als voltants de l'accés al centre. Es mantindrà la restricció del trànsit durant les hores d'entrada i sortida de l'escola. Cal reduir el límit màxim de velocitat.
- Prioritzar la mobilitat de vianants i ciclista al viari de l'entorn escolar, creant corredors d'accés lliures de cotxes, fomentant la presència de vegetació, zones d'ombra i aigua, i promovent zones d'estada, de trobada i de joc a l'espai públic.

Com s'ha expressat anteriorment, l'execució dels camins escolars dependrà de la implicació del centre, pares, mares i voluntaris.

El centre escolar pot ajustar el projecte a les seves característiques i al grau d'implicació i col·laboració de pares i mares. A països de tradició anglosaxona és més habitual el model de camí escolar tipus Pedibús, amb uns punts de recollida dels infants i un monitoratge dels acompanyaments, que poden dur a terme serveis professionals (monitors/es contractats), personal voluntari o pares i mares que de manera formal assumeixin aquest paper. Si l'escola i l'AMIPA es decanten per aquest model, l'Ajuntament d'Artà podria facilitar els suports per a posar-lo en marxa.

En termes generals, es pot considerar la implementació del camí escolar com a completa quan



es compleixen els següents requisits:

- S'han executat les obres de millora viària considerades imprescindibles per a millorar la seguretat viària.
- S'han dut a terme activitats educatives amb els alumnes.
- S'ha donat a conèixer a les famílies i entitats locals l'itinerari i el seu funcionament.
- S'ha senyalitzat la ruta a seguir.

5. Zona d'actuació

Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporitjació

Curt termini

9. Prioritat

Alta

CEIP Rosa dels Vents

AMIPA

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, bicicleta, trànsit i aparcament



5 SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ PER A VIANANTS (I BICICLETA)

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

Moltes vegades el ciutadà no és conscient de les distàncies i temps de recorregut per anar als diferents punts de la seva localitat a peu, i decideix agafar el cotxe.

4. Descripció de l'actuació

En paral·lel, caldrà fer campanyes de conscienciació i formació a la ciutadania sobre els beneficis de la prioritització dels desplaçaments a peu.

Es proposa la implantació d'una senyalització que indiqui al vianant quant pot tardar en recórrer una distància a peu per arribar a un punt concret. A diferents llocs es disposaria un cartell amb un mapa amb totes les distàncies i els temps, especialment a les bosses d'aparcament. Aquesta proposta es basa en el "Metrominuto" de Pontevedra i està implantant-se a desenes de ciutats, com per exemple Alaró i Algaida. Altre exemple de Metrominut és el creat a Maó:

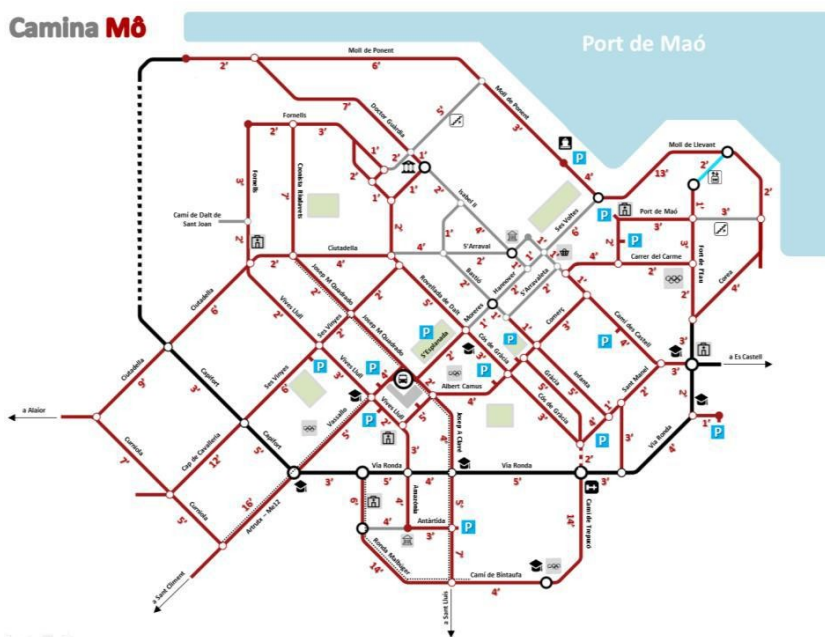


Fig. 51. Exemple de Metrominut al municipi de Maó. Elaboració pròpia

Dins de la Xarxa de Ciutades que Caminan van promoure la iniciativa “Metrominuto”. El metrominut marca alguns dels rumbos que es poden realitzar a peu en una població. Indica la situació dels principals elements de mobilitat, a més de sendes i passeigs.



Fig. 52. Model de Metrominuto al municipi d'Alaró, per l'associació Conviu Alaró.

Amb aquesta iniciativa es fomenta la mobilitat a peu entre els distints punts del nucli, conscienciant sobre les distàncies i temps de recorregut que es poden realitzar caminant fàcilment. També s'assegura la connectivitat a peu amb els principals centres generadors i atractors de mobilitat del nucli, com són els equipaments públics principalment.

El Metrominut s'hauria de repartir als establiments del nucli, a l'oficina municipal, a la unitat de salut, al centre de majors, al centre cultural, a l'escoleta, etc.

Es pretén també assegurar la connexió entre les diferents zones del nucli, tot evitant les possibles barreres arquitectòniques existents, des del punt de vista dels elements urbans.

La senyalització utilitzada ha de complir els següents requisits: visible, identificable fàcilment, intel·ligible, accessible, contínua, sostenible i actualitzada.



Fig. 53. Exemple d'indicador de temps de recorregut a peu i bicicleta a València

5. Zona d'actuació

Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporitjació

Curt termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Altres àmbits afectats

Mobilitat en bicicleta



B. Mobilitat en bicicleta

Les propostes que es plantegen per a la millora de la mobilitat en bicicleta pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- Les distàncies dins dels nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx són curtes i fàcils de recórrer a peu i en bicicleta. El Passeig Marítim no permet la circulació de vehicles motoritzats i és exclusiu per a vianants i persones usuàries de la bicicleta.
- Les dimensions dels carrers tant del nucli de la Colònia de Sant Pere com de Montferrutx poden facilitar l'ús compartit del carrer per part de la bicicleta i altres modes de mobilitat. Cal destacar l'oferta de punts d'estacionament per a bicicletes en el passeig marítim tot i que es troba a faltar en altres punts dels nuclis.

S'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat en bicicleta:

6. Creació d'aparcament de bicicletes i VMP
7. Promoció de l'ús de la bicicleta

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:



6**CREACIÓ D'APARCAMENT DE BICICLETES I VMP****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

3. Situació actual

Les distàncies dins dels nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx són curtes i fàcils de recórrer a peu i en bicicleta. El Passeig Marítim no permet la circulació de vehicles motoritzats i és exclusiu per a vianants i persones usuàries de la bicicleta.

Les dimensions dels carrers tant del nucli de la Colònia de Sant Pere com de Montferrutx poden facilitar l'ús compartit del carrer per part de la bicicleta i altres modes de mobilitat. Cal destacar l'oferta de punts d'estacionament per a bicicletes en el passeig marítim tot i que es troba a faltar en altres punts dels nuclis.

3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en dotar els punts generadors/attractors de mobilitat de l'àrea d'estudi amb els elements bàsics per la utilització de la bicicleta amb total seguretat. Es proposa ubicar nous aparcaments de bicicletes a diferents punts del nucli per oferir una ampla cobertura.

Segons el *Manual d'aparcaments de bicicletes* de l'IDAE la tipologia d'estacionament de bicicletes recomanada és la U-invertida amb totes les seves variants pel seu nivell de seguretat i comoditat. L'avantatge principal dels suports en U-Invertida respecte a la resta de suports es que permet lligar la bicicleta amb dos elements antirobatoris, fixant el quadre i les dues rodes al suport.

També es recomana que els estacionament de bicicletes s'implanten en la calçada, ocupant la plaça d'estacionament d'un vehicle. En una plaça d'estacionament en cordó és possible implantar fins a 5 U-Invertides.

Les dimensions necessàries per a implantar un estacionament tipus U-Invertida es:

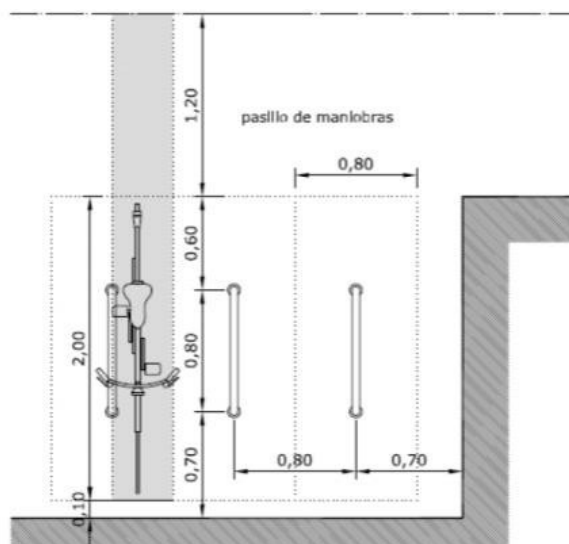


Fig. 54. Dimensions d'un estacionament tipus "U-invertida".

Font: Manual de Aparcamiento de bicicletas, de l'IDAE

La distribució dels punts d'aparcament de bicicletes i VMP quedaria de la següent forma:



Fig. 55. Plànol de punts d'aparcament de bicicletes i VMP a la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

Es proposa la instal·lació d'aparcament per a patinets en els mateixos punts proposats per als aparcament de bicicletes.





Fig. 56. Exemple d'aparcament de patinets

Per altra banda, amb la reducció de la velocitat de circulació als carrers del nucli a 30 km/h i a 20 km/h, els usuaris de la bicicleta i altres vehicles de mobilitat personal ciclistes podran circular amb una major seguretat per la Colònia de Sant Pere.



Fig. 57. Calçada compartida entre bicicleta i vehicles motoritzats

5. Zona d'actuació

Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

A-03. Actuació 6

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporitzaació

Mitjà termini

9. Prioritat

Alta

10. Altres àmbits afectats

7**PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

3. Situació actual

Les distàncies dins dels nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx són curtes i fàcils de recórrer a peu i en bicicleta. El Passeig Marítim no permet la circulació de vehicles motoritzats i és exclusiu per a vianants i persones usuàries de la bicicleta.

Les dimensions dels carrers tant del nucli de la Colònia de Sant Pere com de Montferrutx poden facilitar l'ús compartit del carrer per part de la bicicleta i altres modes de mobilitat. Cal destacar l'oferta de punts d'estacionament per a bicicletes en el passeig marítim tot i que es troba a faltar en altres punts dels nuclis.

4. Descripció de l'actuació

Les dues pors principals dels usuaris o potencials usuaris de la bicicleta són: la sensació de manca de seguretat i d'incomoditat respecte a altres mitjans de transport.

Pel que fa a la seguretat, les campanyes de comunicació haurien d'incidir tant en els hàbits dels mateixos usuaris ciclistes i el respecte als automòbils com en el canvi d'hàbits dels conductors de vehicles de motor i el respecte a la bicicleta.

En relació amb la comoditat, s'hauria de traslladar el missatge que la vestimenta per a la mobilitat ciclista no ha de ser incòmoda ni especial.

Qualsevol comunicació referent al foment de l'ús de la bicicleta s'hauria de fer en termes d'equitat atenent gènere, edat, classe social, ètnia o diversitat de capacitats; considerant la bicicleta com un element de convivència i integració.

L'Ajuntament ha de promocionar activitats i reptes (pedalades populars, 30 dies en bici, tallers de reparació...) que premiïn a qui utilitzi la bicicleta de forma quotidiana i organitzar esdeveniments que permetin fer visible els seus avantatges.

Aquestes activitats poden fer ús d'eines de geoinformació per a l'atorgament de premis (constància en l'ús de la bicicleta, major distància recorreguda en un període de temps determinat) i per a l'obtenció de dades (principals rutes utilitzades).

Principalment es proposen les accions següents:

1. Campanyes de mobilitat activa relatives als beneficis de caminar o moure's amb bicicleta pel nucli, prestant especial atenció a col·lectius que tradicionalment han fet menys ús de la bicicleta.

2. Llançament de campanyes d'impuls de plans de mobilitat ciclista a centres de treball i de foment de mobilitat sostenible, activa i segura al col·legi.
3. Disseny i posada en marxa de programes d'esdeveniments i d'una guia per a la promoció de la bicicleta a la feina.

Es proposa realitzar 3 campanyes anuals als carrers de Colònia de Sant Pere als usuaris de bicicletes per informar-los sobre la normativa a complir i les mesures de seguretat a prendre quan es desplacen en bicicleta.

Les campanyes de comunicació i les iniciatives públiques de foment de l'ús de la bicicleta tindran més eficàcia com més properes resultin a l'usuari. Això és mitjançant iniciatives socials o de participació ciutadana.

Els mateixos usuaris poden influir, adoptant hàbits de consum sostenibles que optin pel repartiment amb bicicleta i que donin suport, per tant, a empreses de ciclogística.

Als equipaments municipals

Per tal de fomentar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments laborals de les persones treballadores de l'ajuntament es proposa tenir una flota pròpia de bicicletes elèctriques per tal de donar més oportunitats. Les persones treballadores poden utilitzar aquestes bicicletes durant la jornada laboral i es proposa que també en puguin disposar durant períodes de prova concrets per a accedir a la feina des de casa.

Han d'estar ubicades preferentment en espais visibles i de fàcil accés, però també segurs (vigilats i amb accés exclusiu a persones treballadores). També hi podran aparcar altres vehicles de mobilitat personal. Es recomana la instal·lació d'un kit de manteniment per les operacions més bàsiques.

A la feina

Al Regne Unit hi ha els populars Cycle to Work Scheme (Anglaterra) o Bike to Work Scheme (Gal·les). A través d'aquests programes d'incentivació, els treballadors es beneficien de poder comprar una bicicleta i accessoris necessaris per anar a la feina lliure d'impostos i pagant-ho a terminis sense interessos, mitjançant una deducció de la nòmina. Per a l'empresa, per part seva, aquests programes es tradueixen en deduccions fiscals. Es pot aplicar sobre els diferents impostos municipals demanats a les empreses.

A més, es proposa cedir temporalment i de manera gratuïta bicicletes elèctriques per tal que les persones treballadores puguin provar la bicicleta i, al final del període de prova (entre 3 i 6 mesos), puguin adquirir la bicicleta a un preu reduït.

Per la seva banda, les empreses poden oferir horaris de treball conciliadors i flexibles, compatibles amb la mobilitat amb bicicleta, així com habilitar espais on poder estacionar i realitzar un manteniment bàsic de les bicicletes. És recomanable que les àrees d'estacionament estiguin cobertes per protegir les bicicletes del sol, la pluja, etc. Per promoure'n l'ús poden oferir incentius econòmics als treballadors que adoptin la mobilitat sostenible i segura, com una bona pràctica empresarial.

Es proposa donar informació sobre com fer el trajecte amb bicicleta de forma segura, el desenvolupament d'eines perquè les persones puguin fer el trajecte acompanyades, o l'establiment de criteris respecte a les infraestructures mínimes que han de tenir els centres de





treball perquè els treballadors puguin anar en bicicleta.

Distribució Urbana de Mercaderies

Els pobles i ciutats s'enfronten a reptes en les seves dinàmiques, especialment pel que fa a la mobilitat. En aquest àmbit, la tendència indica que els vehicles de motor aniran cedint protagonisme a altres alternatives de transport més ecològiques i sostenibles, com ara la bicicleta.

Es proposa impulsar la realització de l'última milla de la cadena de distribució de mercaderies en bicicletes de càrrega i/o vehicles lleugers.

Per aconseguir que es desenvolupin els comerços amigables amb els ciclistes i es consolidi l'activitat ciclogística, caldrà que es percebi aquesta activitat com una cosa normal i integrada a les alternatives de distribució de mercaderies al nucli. Per això, es recomana mostrar al públic mitjançant campanyes de promoció els beneficis derivats de la distribució de mercaderies amb bicicleta.

5. Zona d'actuació

Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporitjació

Llarg termini

9. Prioritat

Alta

10. Altres àmbits afectats

Trànsit, aparcament i mercaderies

C. Mobilitat en transport públic

Les propostes que es plantegen per a la millora de la mobilitat en transport públic pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- La Colònia de Sant Pere compta amb una línia d'autobús interurbà (línia 421) que combina en Artà amb la línia 411 entre Cala Rajada i Manacor, connectant també amb Capdepera i Sant Llorenç des Cardassar.
- Compta amb una amplitud i unes freqüències horàries que no són adequades entre setmana i es veu molt reduïda en caps de setmana. Actualment els serveis de cap de setmana són a demanda, havent de sol·licitar-ne el dia anterior.

S'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat en transport públic:

8. Millora de la gestió de la línia 421

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:



8**MILLORA DE LA GESTIÓ DE LA LÍNIA 421****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en transport públic

2. Objectius

Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat

3. Situació actual

La Colònia de Sant Pere compta amb una línia d'autobús interurbà (línia 421) que combina en Artà amb la línia 411 entre Cala Rajada i Manacor, connectant també amb Capdepera i Sant Llorenç des Cardassar.

Compta amb una amplitud i unes freqüències horàries que no són adequades entre setmana i es veu molt reduïda en caps de setmana. Actualment els serveis de cap de setmana són a demanda, havent de sol·licitar-ne el dia anterior.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa que l'Ajuntament faci arribar la petició al CTM d'estudiar la viabilitat d'augmentar les freqüències perquè es coordinen amb l'horari de la línia. Per exemple, es podria augmentar dos expedicions més pel capvespre o al migdia per qui pugui tornar d'oci o de treballar, tant en dia feiner com en caps de setmana. També es farà arribar la necessitat al CTM d'oferir serveis en caps de setmana sense haver de sol·licitar-los el dia anterior.

5. Zona d'actuació

Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Consorci de Transports de Mallorca

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Alta

Ajuntament d'Artà

10. Altres àmbits afectats

D. Trànsit

Les propostes que es plantegen en relació al trànsit pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- El municipi de Artà té un alt nivell de motorització (679,11 turismes/1000 habitants), superior al de les Illes Balears, el qual acredita una alta dependència al vehicle privat per desplaçaments fora dels nuclis de Colònia de Sant Pere i Montferrutx per la poca connexió amb transport públic.
- A la xarxa interna del nucli de la Colònia de Sant Pere, les vies amb major volum de trànsit són aquelles utilitzades que serveixen d'accés al nucli com són: c. Mollet (131 veh/h), c. Major de la Colònia (119 veh/h), c. ca'n Metxo (94 veh/h) i c. de s'Estanyol (79 veh/h). Tot i així, no són volums importants de trànsit que puguin preocupar a l'hora de fer actuacions de pacificació del nucli.
- Actualment la velocitat màxima permesa és de 40 km/h. Això propicia altes velocitats de circulació en alguns punts i certa inseguretat per als vianants.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb el trànsit:

9. Reordenació dels sentits de circulació
10. Establir velocitat 30 en tot el nucli i 20 en les Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV)
11. Pla Director de senyalització
12. Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:

9**REORDENACIÓ DELS SENTITS DE CIRCULACIÓ****1. Àmbit d'actuació**

Trànsit

2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

Tota la xarxa viària del nucli de Montferrutx és de doble sentit de circulació excepte el carrer del Vent del Nord, i per tan es motiva a utilitzar amb més freqüència el cotxe per la seva comoditat.

A la xarxa interna del nucli de la Colònia de Sant Pere, les vies amb major volum de trànsit són aquelles utilitzades que serveixen d'accés al nucli com són: c. Mollet (131 veh/h), c. Major de la Colònia (119 veh/h), c. ca'n Metxo (94 veh/h) i c. de s'Estanyol (79 veh/h). Tot i així, no són volums importants de trànsit que puguin preocupar a l'hora de fer actuacions de pacificació del nucli.

4. Descripció de l'actuació

Aquesta actuació consisteix en el cas de la Colònia en trencar la continuïtat de circuits de pas, per poder pacificar les zones més cèntriques, com també les properes a la costa, i a canvi, facilitar l'accés del veïnat. Els canvis proposats són:

- 1. C. Verge Maria (tram entre c. Vivers i c. Major de la Colònia):** canvi de sentit de circulació, cap al c. Vivers.
- 2. C. Verge Maria (tram entre c. Sant Marc i passeig de la Mar (Est)):** canvi de sentit de circulació, cap al c. Sant Marc.
- 3. C. Sant Joan Evangelista (tram entre c. Sant Sant Marc i passeig de la Mar (Est)):** canvi de sentit de circulació, cap al passeig de la Mar (Est).
- 4. Passeig de la Mar (tram entre c. Verge Maria i c. Sant Joan Evangelista):** canvi de sentit de circulació, cap al c. Verge Maria.
- 5. Carrer del Tord (tram entre c. Verge Maria i c. Mollet):** canvi de doble sentit a un sentit de circulació, cap al c. Verge Maria.
- 6. Carrer Mollet (tram entre pl. Bassa d'en Fesol i carrer del Tord):** canvi de doble sentit a un sentit de circulació, cap al c. del Tord.
- 7. C. Sant Joan (tram entre c. Vivers i c. Major de la Colònia):** canvi de sentit de circulació cap al c. Major de la Colònia.
- 8. C. Sant Mateu (tram entre c. Sant Marc i carreró):** canvi de doble sentit a un sentit de circulació, cap al c. Sant Marc.



9. **C. Sant Marc (tram entre c. Verge Maria i c. Sant Joan Evangelista):** canvi de sentit de circulació, cap al c. Sant Joan Evangelista.
10. **C. Sant Marc (tram entre c. Sant Mateu i c. Sant Pau):** canvi de sentit de circulació, cap al c. Sant Pau.
11. **C. ca'n Llaneras (tram entre c. Sant Mateu i c. Jaume II):** canvi de sentit de circulació, cap al c. Jaume II.
12. **C. Sant Pau (tram entre c. Sant Marc i c. del Mar):** canvi de sentit de circulació, cap al c. del Mar.
13. **C. Sant Pere (tram entre c. Rei Sanç i c. del Mar):** canvi de sentit de circulació, cap al c. Rei Sanç.
14. **C. Jaume II (tram entre c. ca'n Llaneras i c. del Mar):** canvi de sentit de circulació, cap al c. del Mar.
15. **C. Rei Jaume I (tram entre c. Sant Lluç i c. Rei Sanç):** canvi de sentit de circulació, cap al c. Sant Lluç.
16. **C. Rei Jaume I (tram entre c. del Mar i c. Rei Sanç):** canvi de doble sentit a un sentit de circulació, cap al c. del Mar.
17. **C. del Mar (tram entre c. Jaume I el Conqueridor i c. Sant Mateu):** canvi de doble sentit a un sentit de circulació, cap al c. Sant Mateu.
18. **C. Rei Sanç (tram entre c. Minyones i el c. Jaume I el Conqueridor):** canvi de doble sentit a un sentit de circulació, cap al c. Jaume I el Conqueridor.
19. **C. Minyones (tram entre c. Sant Lluç i c. Rei Sanç):** canvi de doble sentit a un sentit de circulació, cap al c. Rei Sanç.

Així doncs, la proposta de canvis de sentits de circulació en la Colònia de Sant Pere és la següent:



Fig. 58. Plànol de canvis de sentit de circulació en la Colònia de Sant Pere

En quant a la urbanització de Montferrutx, la proposta tracta de simplificar els sentits de circulació, eliminant els dobles sentits en els carrers de caràcter més veïnal. A continuació es pot veure el plantejament de reordenació de sentits de circulació de Montferrutx:

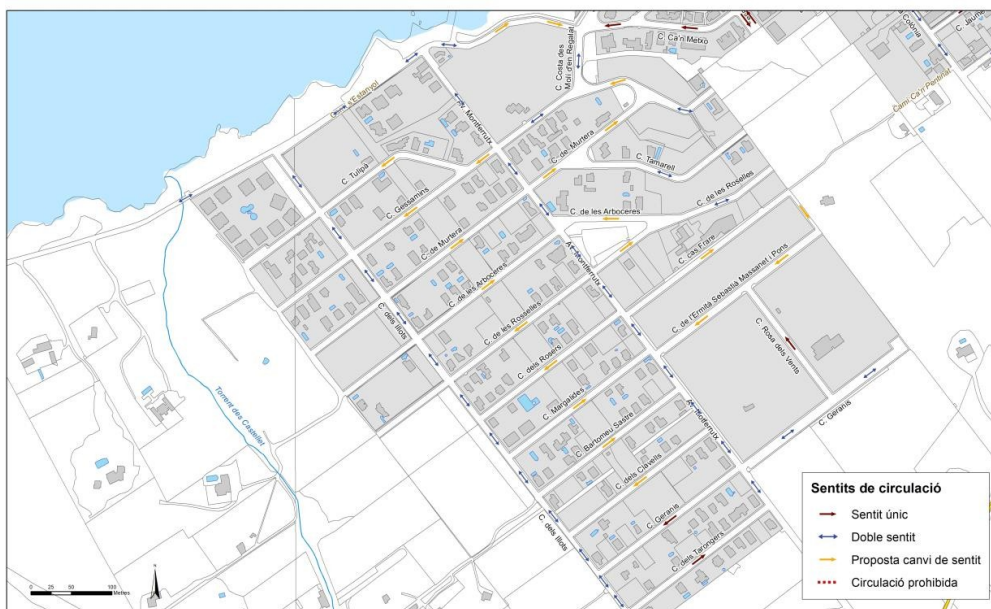


Fig. 59. Plànol de canvis de sentit de circulació en Montferrutx

5. Zona d'actuació



Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

7. Responsable

A-04. Actuació 9

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

9. Prioritat

Curt termini

Alta

10. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta, mobilitat en transport públic, aparcament



10**ESTABLIR VELOCITAT 30 EN TOT EL NUCLI I 20 EN LES ZONES DE PRIORITAT PER A VIANANTS (ZPV)****1. Àmbit d'actuació**

Trànsit

2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

Actualment la velocitat màxima permesa és superior als 40 km/h, tot i que hi ha zones la velocitat màxima de les quals és 30 km/h. Això propicia altes velocitats de circulació en alguns punts i certa inseguretat per als vianants.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa establir al conjunt dels **nuclis de Colònia de Sant Pere i Montferrutx una velocitat màxima de 30 km/h**, complint amb les directrius de la DGT per a l'àmbit urbà.

El novembre de 2020, el Consell de Ministres, ha aprovat un Reial Decret que modifica el Reglament General de Circulació. El Reial Decret redefineix els límits generals de velocitat en vies urbanes (article 50) en funció del seu diferent classificació: 20 km/h les vies que disposin de plataforma única de calçada i vorera, i 30 km/h les vies d'un únic carril per sentit de circulació.

Es proposa pacificar així el trànsit a tot l'àmbit per tal d'augmentar la seguretat i millorar la qualitat de vida dels habitants que resideixen, els visitants i de les persones que treballen o hi realitzen qualsevol activitat.

Segons un informe de l'OCDE, el risc de mort per atropellament d'un vianant es multiplica per 5 quan la velocitat d'impacte passa de 30 a 50 km/h. Un vehicle que circula a 50 km/h necessita 27 metres per aturar-se, en canvi a 30 km/h, tan sols es necessita 13 metres.

Amb aquesta mesura es garantirà un flux de trànsit constant, així com també que caminar o anar en bicicleta resultin opcions més atractives i ràpides, essent activitats més agradables i segures.

A més, es planteja establir una velocitat màxima permesa de **20 km/h** en aquells carrers que per morfologia i amplària no es pot separar el trànsit de vianants i vehicles a distint nivell. Aquests carrers seran considerats de **plataforma única mixta de prioritat per a vianants**. Amb aquestes actuacions es pretén pacificar el nucli, especialment el centre, en benefici de la seguretat dels usuaris de la via pública i la convivència de vianants i conductors.

Amb aquests criteris s'establiran els següents límits de velocitat màxima:

- A 30 km/h: en tot l'àmbit urbà.



- A 20 km/h: a les zones de prioritat per a vianants proposades: parcs, places, entorn escolar, etc..

Els principals elements a tenir en compte a l'hora d'implantar una zona 30 i zona 20 (o de prioritat per a vianants) son:

- Portes d'entrada i sortida: és molt important que l'usuari de la via sigui conscient que està entrant en una zona de velocitat reduïda. Per aquest motiu és bàsic en la implantació d'una zona 30 senyalar clarament el que s'anomena "portes d'entrada" i "portes de sortida". Hi ha diverses maneres de dissenyar aquests punts i en cada cas s'haurà d'analitzar quina és la idònia.



Fig. 60. Portes d'entrada a zona 30

- Actuacions sobre el traçat en planta: Els dispositius relacionats amb el traçat en planta obliguen als vehicles a descriure una trajectòria en corba, amb la consegüent reducció de la velocitat.

Estrechamiento con lenguas enfrentadas

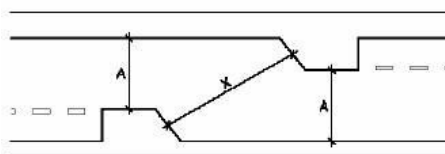


Fig. 61. Esquema de carrer amb zig-zag. Font: DGT

- Actuacions sobre el traçat en alçada: Aquestes actuacions fan referència a elements que s'insereixen en la calçada per elevar-la, de tal manera que el vehicle ha de reduir la velocitat per superar l'obstacle. L'alçada màxima de l'element reductor de velocitat és de 7,5 centímetres. Lloms, coixins o passos de vianants elevats són els més utilitzats. De totes maneres, degut a les problemàtiques relacionades amb el seu manteniment i el renou que generen, es recomana fer un estudi acurat de la idoneïtat de la seva implementació i prioritzar els realçats d'obra front dels elements de plàstic.





Fig. 62. Elements reductors de velocitat

- Senyalització vertical i horitzontal: La senyalització vertical que indica l'entrada i sortida d'una zona 30 és la S-30 (entrada) i la S-31 (sortida). Aquesta senyalització s'ubica en les portes d'entrada i sortida de la zona 30. La senyalització vertical que indica l'entrada d'una zona amb prioritat invertida, en aquest cas amb velocitat màxima de 20 km/h, és la S-28 (entrada) i S-29 (sortida), i s'ubiquen a les portes d'entrada i sortida de la zona amb prioritat de vianants.

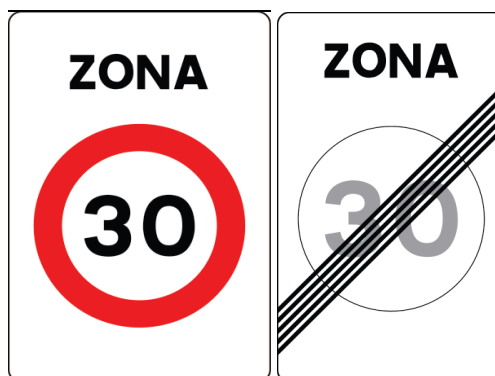


Fig. 63. Senyalització d'entrada (S-30, a l'esquerra) i sortida (S-31, a la dreta) d'una zona 30

Un altre dispositiu que es proposa implementar és el semàfor-radar, o semàfor pedagògic, que indica amb pictogrames lluminosos si el conductor circula a una velocitat adequada o no. La seva funció principal és conscienciació i la reducció de la velocitat, tot i que també permet mantenir un registre de les velocitats de circulació en aquest tram.

Actualment hi ha un al carrer Major de la Colònia, d'entrada. Es planteja implantar-ne a l'Avinguda de Montferrutx, al camí de s'Estanyol i al carrer Mollet.



Fig. 64. Semàfor pedagògic

Per altra banda la senyalització vertical es complementarà amb senyalització horitzontal, com la de límit de velocitat.

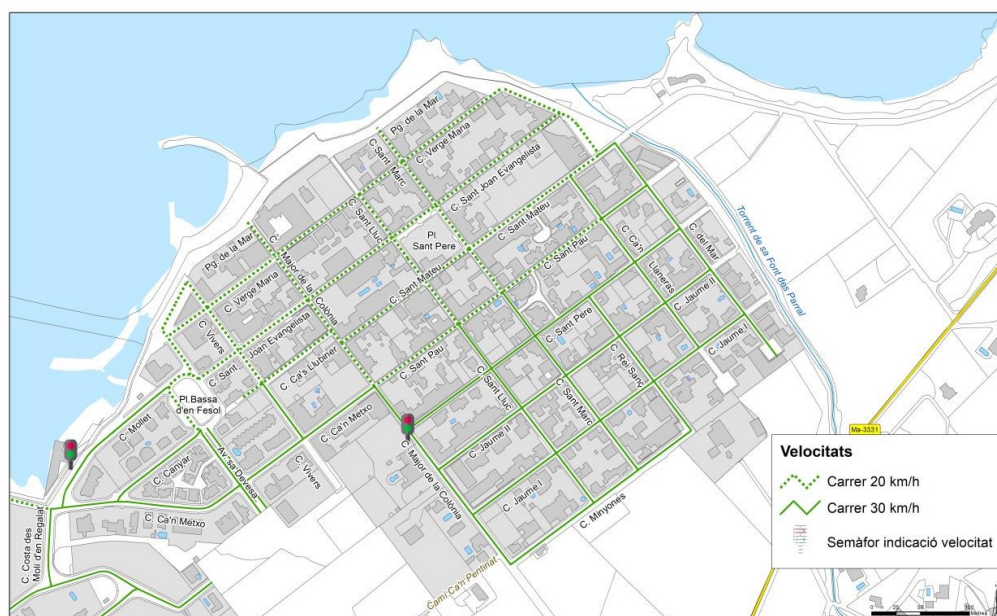


Fig. 65. Plànol de limitació de velocitat a la Colònia de Sant Pere



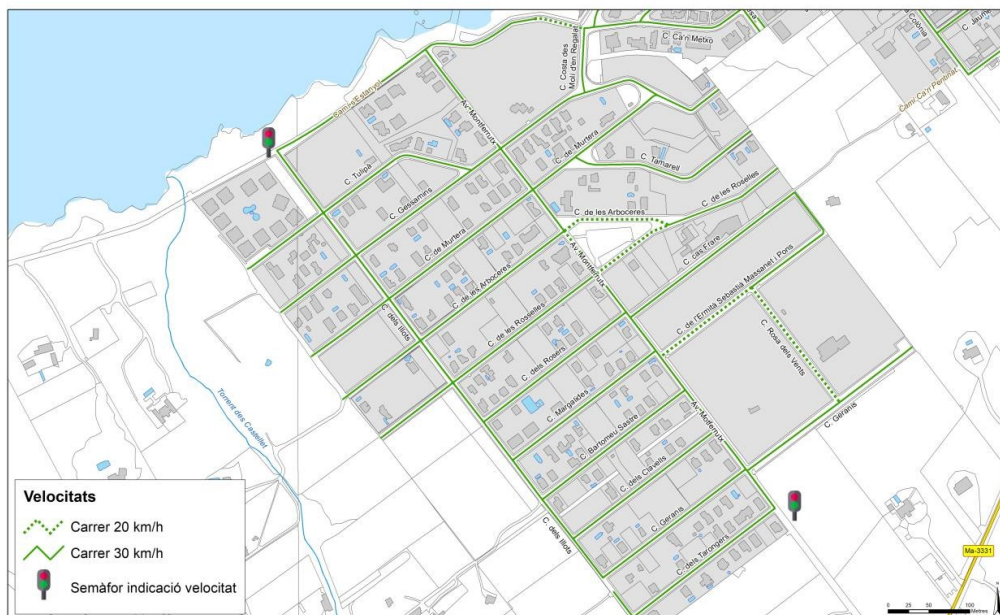


Fig. 66. Plànol de limitació de velocitat a Montferrutx

5. Zona d'actuació

Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

A-05. Actuació 10

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Alta

10. Altres àmbits afectats

Tots els modes de mobilitat

11**PLA DIRECTOR DE SENYALITZACIÓ****1. Àmbit d'actuació**

Trànsit

2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

Amb els diferents canvis de sentit de circulació caldrà una revisió de l'estat actual de la senyalització, tant horitzontal com vertical.

4. Descripció de l'actuació

Elaboració del Pla Director de Senyalització per tal de donar resposta a la necessitat d'informació immediata per facilitar a la ciutadania els desplaçaments dins l'àmbit urbà. Aquesta senyalització ha de ser: intel·ligible, clara, identificable, contínua, uniforme i sostenible.

Els objectius principals del Pla Director de Senyalització són:

- Garantir l'accessibilitat i interconnexió amb el territori.
- Potenciar l'activitat socioeconòmica i turística.
- Millorar la seguretat vial i el confort en els desplaçaments.
- Potenciar la imatge de qualitat del nucli.

5. Zona d'actuació

Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Alta

10. Altres àmbits afectats

Tots els modes de mobilitat

12**PROMOCIONAR LES INICIATIVES DE MOBILITAT COL·LABORATIVA****1. Àmbit d'actuació**

Trànsit

2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

El municipi de Artà té un alt nivell de motorització (679,11 turismes/1000 habitants), superior al de les Illes Balears, el qual acredita una alta dependència al vehicle privat per desplaçaments fora dels nuclis de Colònia de Sant Pere i Montferrutx per la poca connexió amb transport públic.

3. Descripció de l'actuació

Per reduir l'índex de motorització cal incentivar mesures que incentivin l'ús del vehicle compartit. Per això, es planteja crear/reservar espais per a la mobilitat compartida, assignant espais d'estacionament especials per als serveis d'ús compartit d'automòbils. Per a fomentar l'ús d'aquests serveis, es pot incloure l'assignació d'espai per a vehicles compartits i reduir els requisits mínims d'estacionament (1 plaça per habitatge) per als nous desenvolupaments, incorporant serveis d'ús compartit.

Un dels efectes més evidents de l'expansió de les opcions de mobilitat compartida és que s'alliberen quantitats importants d'espai urbà. De fet, estudis europeus confirmen que un cotxe compartit equival a 10 cotxes particulars i per tant allibera fins a 9 places de pàrquing.

Es volen promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa com alternativa a l'ús i a la propietat del vehicle privat motoritzat a través de:

- A. Carpooling (trajecte compartit):** sistema per a compartir cotxe entre persones a l'hora de fer un desplaçament. L'objectiu d'aquest sistema és disminuir la contaminació i el consum energètic a l'hora que es millora la utilització de l'espai públic. A Internet es pot veure les persones que volen fer un desplaçament similar al nostre i per correu electrònic o aplicacions es poden posar en contacte. L'Ajuntament junt a través del Consell de Mallorca i la resta d'ajuntaments podria comptar amb un portal.
- B. Carsharing (cotxe compartit):** sistema de lloguer per hores de vehicles les 24 hores del dia i els 365 dies de l'any. El principal atractiu pels usuaris és la substitució dels costos fixos derivats de la possessió d'un vehicle, pels costos variables de l'ús puntual que se li fa. Els municipis d'Esporles, Palma, Algaida, Muro, Santa Margalida i Alcúdia compten amb un sistema d'aquest tipus.
- C. Social car:** sistema de lloguer de cotxes de persona a persona. Permet a propietaris particulars llogar els seus vehicles, aprofitant el temps que no els utilitzen.

5. Zona d'actuació



Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

7. Responsable

-

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

9. Prioritat

Curt termini

Mitjana

10. Altres àmbits afectats

Aparcament





E. Mobilitat elèctrica

Les propostes que es plantegen en relació a la mobilitat elèctrica pretenen donar resposta a la següent problemàtica identificada a la diagnosi:

- L'usuari de vehicle elèctric disposa d'una única estació de recàrrega elèctrica amb una plaça d'aparcament ubicada en la Plaça de la Bassa d'en Fesol.

S'estableix la següent proposta relacionada amb la mobilitat elèctrica:

13. Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:



13**AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE PUNTS DE RECÀRREGA PER A VEHICLES ELÈCTRICS****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat elèctrica

2. Objectius

Objectiu 5: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Situació actual

L'usuari de vehicle elèctric disposa d'una única estació de recàrrega elèctrica amb una plaça d'aparcament ubicada en la Plaça de la Bassa d'en Fesol.

S'ha de tenir en compte també la ITC BT 52 que estipula un punt de recàrrega per cada 40 places en aparcaments públics de nova construcció. Hi ha una bonificació del 75% de l'IVTM.

4. Descripció de l'actuació

La proposta consisteix en d'instal·lar punts de recàrrega en diferents zones del nucli per augmentar-ne la cobertura. La ubicació dels punts de recàrrega seria en els voltants dels centres atractors/generadors de mobilitat:

1. Entorn del CEIP Rosa dels Vents
2. Futures bosses d'aparcament
3. Carrer Mollet
4. Carrer Sant Mateu (a la sortida del nucli)
5. Carrer Minyones (tram entre el c. Major i el c. Sant Lluç)

Per altra banda el punt actual hauria de tenir capacitat per a dos vehicles.

Tots aquests punts s'haurien d'afegir a la Xarxa de Mobilitat Elèctrica de les Illes Balears (MELIB). A llarg termini i, segon el PDSMIB, es proposa crear una partida, subvencionada pel Govern, per ajudes a la implantació de punts de recàrrega ràpida d'ús privat.

F. Aparcament

Les propostes que es plantegen en relació a l'aparcament del vehicle privat motoritzat pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- Actualment compta amb dues bosses d'aparcament. L'ocupació d'aparcament en la via pública mostra que es pot alliberar els carrers de places d'aparcament.
- L'aparcament a la Colònia de Sant Pere i Montferrutx en via pública és quasi tot lliure, excepte en el carrer del Mollet (9 places), carrer Sant Marc (6 places) i carrer Sant Mateu (6 places), amb zona d'estacionament limitat gratuït durant 30 minuts de dilluns a divendres.
- Les bosses d'aparcament no estan situades fora de la via pública i per tant ocupen uns espais que podries estar dedicats als vianants. L'ocupació va augmentat a mesura que avança el matí i té els majors nivells de saturació a horabaixa.
- Els carrers amb major capacitat d'aparcament com el carrer Sant Joan Evangelista (89 places) i el carrer Verge Maria (71 places) compten amb un percentatge d'ocupació important, essent de mitjana 63% i 73% respectivament, i amb màximes de 82% tots dos.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb l'aparcament del vehicle privat motoritzat:

14. Canvis en l'aparcament en calçada
15. Àrea verda d'aparcament per a residents
16. Bosses d'aparcament

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:



14**CANVIS EN L'APARCAMENT EN CALÇADA****1. Àmbit d'actuació**

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

Actualment compta amb dues bosses d'aparcament. L'ocupació d'aparcament en via pública mostra que es pot alliberar els carrers de places d'aparcament.

Les bosses d'aparcament no estan situades fora de la via pública i per tant ocupen uns espais que podries estar dedicats als vianants.

Els carrers amb major capacitat d'aparcament com el carrer Sant Joan Evangelista (89 places) i el carrer Verge Maria (71 places) compten amb un percentatge d'ocupació important, essent de mitjana 63% i 73% respectivament, i amb màximes de 82% tots dos.

Hi ha una gran part de carrers amb amplàries menors de 9,5 metres on l'ocupació d'espai públic per part del vehicle motoritzat afecta a la xarxa de vianants.

4. Descripció de l'actuació

Ha d'haver-hi una convivència sense que arribi al conflicte i sempre recuperant espai públic per als usuaris més vulnerables que són els vianants. En paral·lel amb la creació i condicionament de les bosses d'aparcament, i sempre que hi hagi una suficient capacitat en calçada es proposa alleugerir els carrers i les places de vehicles perquè els vianants puguin circular sense obstacles, fins i tot augmentant les voravies. Es proposa reduir el nombre de places d'estacionament en els següents indrets de forma parcial o total, especialment en aquells carrers que és impossible que hi hagi una convivència entre circulació de vehicles, de vianants i aparcament per amplària i criteris d'accessibilitat:

- C. de la Verge Maria
- C. Sant Joan Evangelista
- C. Vivers
- Plaça de Sant Pere
- C. Sant Mateu
- C. Sant Pau
- Parc de l'Avinguda de Montferrutx

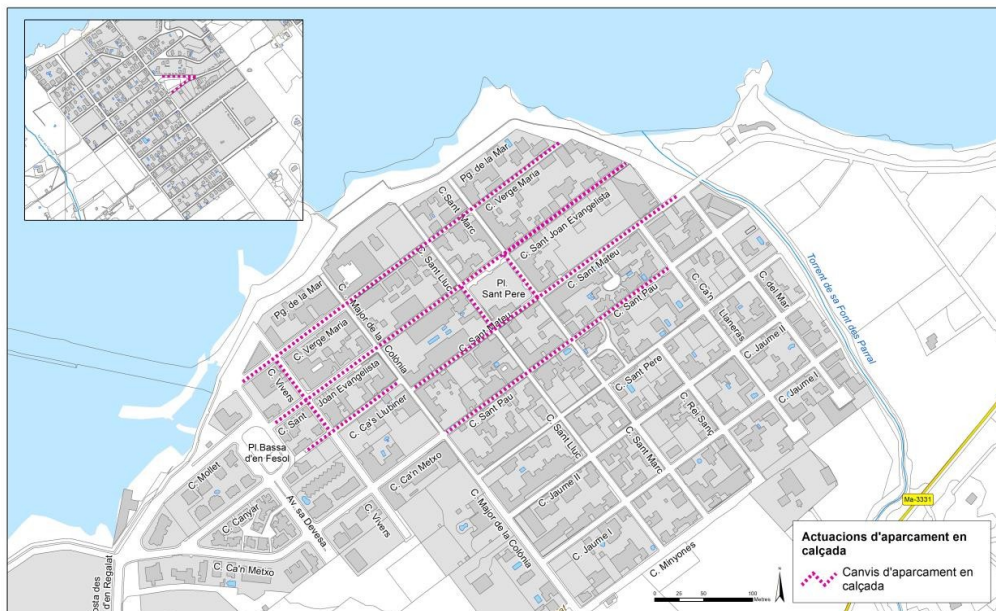


Fig. 68. Plànol de canvis d'aparcament en calçada a la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

A la ciutadania s'ha de conscienciar que hi ha suficient oferta d'aparcament i no és necessari aparcar davant de ca seva ja que les distàncies dins el nucli són curtes. A més, s'ha de promoure un menor ús del cotxe i fomentar altres modes com la bicicleta o la mobilitat a peu.

Per altra banda, també es proposa mantenir l'aparcament sempre en el mateix costat de carrer durant tot l'any, en aquells on hi havia canvis semestral.

Per últim, es planteja que no es permeti aparcar a autocaravanes ni vehicles pesants al centre del nucli.

5. Zona d'actuació

Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

A-07. Actuació 14

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporalització

Mitjà termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i trànsit



15 ÀREA VERDA D'APARCAMENT PER A RESIDENTS**1. Mode principal**

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

L'aparcament a la Colònia de Sant Pere i Montferrutx en via pública és quasi tot lliure, excepte en el carrer del Mollet (9 places), carrer Sant Marc (6 places) i carrer Sant Mateu (6 places), amb zona d'estacionament limitat gratuït durant 30 minuts de dilluns a divendres.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa la regulació de places d'aparcament per a residents (àrea verda) per a garantir espai d'aparcament per als veïns.

La pacificació dels diferents carrers considerats com a zones de prioritat de vianants, anirà acompanyada de la gestió de l'aparcament al seu interior. D'aquesta manera, totes les places d'aparcament dintre d'aquests carrers estaran reservades a residents i autoritzats. Les places podran ser utilitzades per autònoms/empreses de serveis a residents (atenció a la llar, missatgeria, etc.), en horari d'activitat comercial, amb un temps limitat.

5. Zona d'actuació

Nucli de la Colònia de Sant Pere

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu i trànsit

16**BOSSES D'APARCAMENT****1. Àmbit d'actuació**

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat

3. Situació actual

Actualment compta amb dues bosses d'aparcament. L'ocupació d'aparcament en via pública mostra que es pot alliberar els carrers de places d'aparcament.

Les bosses d'aparcament no estan situades fora de la via pública i per tant ocupen uns espais que podries estar dedicats als vianants.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa estudiar la possible ubicació de noves bosses d'aparcament a la perifèria i l'eliminació de les actuals. Cal fer revisions del planejament per contemplar nous sòls dedicats a equipaments. Un espai adequat per fer-ne ús seria a la Unitat d'Actuació prevista junt al carrer Major de la Colònia entre aquest i carrer Vivers, al sud del carrer can Metxo.

Es proposa el **condicionament com a bossa d'aparcament habitual** del sòl ubicat a la intersecció del carrer Sant Mateu amb el carrer Major de la Colònia no compta amb un estat adequat.

Per altra banda s'hauria d'estudiar la possibilitat de llogar solars en desús per a destinar-los a aparcament. Es planteja condicionar-les, amb un paviment adequat (part d'ell drenant), mantenint vegetació i ombra així com tota la senyalització vertical i horitzontal.

A continuació es mostra la localització de les bosses d'aparcament proposades:



Fig. 69. Plànol de bosques d'aparcament al nucli de la Colònia de Sant Pere

5. Zona d'actuació

Nucli de la Colònia de Sant Pere

6. Plànol de Referència

A-07. Actuació 16

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Alta

10. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i trànsit

G. Mercaderies

Les propostes que es plantegen en relació a les mercaderies pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- Hi ha 5 zones reservades a la Càrrega i Descàrrega de 20 minuts amb horaris molt extensos: en el carrer de Sant Marc, en el carrer Major de la Colònia, en el carrer Mollet, en la intersecció del passeig de la Mar amb el carrer dels Vivers i en el carrer Can Metxo.
- Les zones dedicades a la Càrrega i Descàrrega tenen un horari de 8:00 a 15:00, de 8:00 a 14:00, de 9:00 a 13:00 i de 17:00 a 19:00 amb un màxim de temps de 20 minuts d'estacionament. Això promou un moviment continu de vehicles de mercaderies que provoquen problemes de trànsit com manca de seguretat, renou, contaminació atmosfèrica, etc.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb les mercaderies:

17. Creació de noves places de Carrega i Descàrrega (CiD)
18. Desenvolupar propostes d'actuació orientades a redefinir el sistema de transport urbà de mercaderies

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:





Nucli de la Colònia de Sant Pere

6. Plànol de Referència

7. Responsable

A-07. Actuació 17

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

9. Prioritat

Curt termini

Mitjana

10. Altres àmbits afectats

Trànsit, aparcament



18**DESENVOLUPAR PROPOSTES D'ACTUACIÓ ORIENTADES A REDEFINIR EL SISTEMA DE TRANSPORT URBÀ DE MERCADERIES****1. Mode principal**

Mercaderies

2. Objectius

Objectiu 6: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del nucli i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques.

3. Situació actual

Hi ha 5 zones reservades a la Càrrega i Descàrrega de 20 minuts amb horaris molt extensos: en el carrer de Sant Marc, en el carrer Major de la Colònia, en el carrer Mollet, en la intersecció del passeig de la Mar amb el carrer dels Vivers i en el carrer Can Metxo.

Amb horaris tan amplis, es promou un moviment continu de vehicles de mercaderies que provoquen problemes de trànsit com manca de seguretat, renou, contaminació atmosfèrica, etc.

4. Descripció de l'actuació

Es recomana estudiar la viabilitat de les següents actuacions:

1. Limitar el pas de vehicles pesants a l'interior del nucli, prohibint aquells de més de 12 t. Als carrers delimitats com a Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV) es prohibirà la circulació de vehicles de mercaderies a hores determinades del dia. Hi haurà excepcions sempre que es demani a l'Ajuntament i estigui justificat. D'altra banda, es restringirà l'accés als vehicles de mercaderies menys contaminants. Per als vehicles menys contaminants, a través de l'Ordenança municipal, tindran un horari més ampli per a la càrrega i descàrrega. Es permetrà la utilització sense cost de les places d'estacionament regulat (zones O.R.A.) als vehicles comercials elèctrics.
2. Sistema de distribució nocturna de mercaderies amb vehicles elèctrics.
3. Habilitar aparcaments segurs per a vehicles pesants.

A més, aquesta mesura pot abastar a banda de les mercaderies els vehicles d'obra i serveis (jardineria, reparacions, etc.).

Es planteja intensificar el control de l'estacionament per mitjà de l'ús de noves tecnologies, amb un registre a una plataforma per part dels conductors amb una aplicació mòbil. Els vigilants (o policia) podrien fer un seguiment de l'estat de les places de forma eficient i altres usuaris podrien comprovar si aquestes places estan lliures o ocupades.

Aquesta eina s'està utilitzant en moltes ciutats europees, i es basa en l'ús de senyals intel·ligents de trànsit i l'ús d'una aplicació mòbil per part dels transportistes per obrir tiquets digitals d'estacionament, amb el seu corresponent compte enrere, equilibrant així l'oferta i la demanda reals.

Es pot definir el temps màxim d'estacionament per zona, segons l'horari i les particularitats





tècniques, com el tipus de vehicle, el pes o l'etiqueta ambiental, tenint també en compte si es dedica a un ús professional o particular, entre d'altres.

A l'hora d'estacionar, l'usuari haurà d'indicar la matrícula del vehicle i l'aplicació geolocalitzarà la seva ubicació mostrant tots els codis existents en la zona, dels quals l'usuari haurà de seleccionar el que correspongui d'acord al senyal vertical del tram on es troba. Seguidament, apareixerà una pantalla que mostrarà les condicions horàries de la zona per informar a l'usuari, que iniciarà l'estacionament. Quan es vulgui retirar el vehicle, s'haurà de marcar en l'aplicació l'opció "finalitzar estacionament".

5. Zona d'actuació

Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Mitjà

11. Altres àmbits afectats

Trànsit, aparcament



H. Multimodal

Per últim, hi ha propostes que no es poden classificar en un únic àmbit, ja que tenen el mateix nivell d'importància en diferents modes de mobilitat.

S'estableix la següent proposta de caràcter multimodal:

19. Pla de comunicació sobre l'Estudi de Mobilitat:



19**PLA DE COMUNICACIÓ SOBRE L'ESTUDI DE MOBILITAT****1. Àmbit d'actuació**

Multimodal

2. Objectius

Objectiu 7: Promoure valors de civisme i coresponsabilitat en l'àmbit de la mobilitat urbana

3. Situació actual

Hi ha la necessitat d'un canvi en els hàbits de la població i una millor educació en matèria de mobilitat urbana sostenible.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa integrar les accions de promoció, informació i difusió relacionades amb la mobilitat sostenible en el marc de l'Estudi, l'eina que les aglutinarà a partir de la seva aprovació definitiva.

En primer lloc, cal identificar els grups objectiu als quals es vol informar per tal de seleccionar les accions comunicatives més adients en cada cas. Per exemple, es poden classificar els grups objectiu en les següents categories:

- Grups d'edat: nins i joves en edat escolar, adults i persones de la tercera edat.
- Gènere: s'ha demostrat que existeixen comportaments i actituds diferenciades envers la mobilitat en funció del gènere.
- Grups d'usuaris: associacions d'usuaris dels diferents modes de transport (a peu, en bicicleta, transport públic, etc.).

En segon lloc, cal definir i planificar les accions comunicatives més adients per a cadascun dels grups destinataris anteriors:

- Actes presencials: presentacions, xerrades, etc.
- Activitats (bicicletades, caminades, etc.). Celebració de la Setmana Europea de la Mobilitat.
- Difusió en línia: pàgina web, butlletí periòdic (mensual o trimestral), xarxes socials, etc.

Finalment, s'ha de triar acuradament quina informació es vol comunicar a cada grup destinatari.

5. Zona d'actuació

Nuclis de la Colònia de Sant Pere i Montferrutx

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Artà

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Alta

10. Altres àmbits afectats

7. PROGRAMACIÓ DE PROPOSTES

Algunes de les propostes poden executar-se de forma gradual al llarg de diferents fases. Per cada àmbit s'establiran uns terminis orientatius, adaptats a cada una de les actuacions plantejades.

S'estableixen **tres fases** per a la prioritització de les actuacions:

1. Curt termini: 1 – 3 anys

Fa referència a les actuacions que es poden executar de forma immediata. Aquestes actuacions suposaran una millora en les condicions de la mobilitat actual. Se'ls assignarà una prioritat alta i s'executaran o es començaran en funció de la disponibilitat de recursos i la coordinació entre elles. Alhora, tot i que per si mateixes són efectives de manera independent, estableixen un fonament sobre el qual aplicar les actuacions de la segona i tercera fase.

2. Mitjà termini: 4 – 6 anys

Aquestes mesures representen la continuació d'algunes de les incloses en la primera fase, es tracta de mesures que requereixen un major temps de maduració o suposen canvis en un àmbit d'aplicació ampli.

3. Llarg termini: 7 – 9 anys

Inclou les mesures que no només consisteixen en una implementació puntual sinó que es tracta de tasques que no depenen exclusivament de l'ajuntament.

En el cas que hi hagi alguna actuació a curt termini que encara no s'hagi implementat i que vagi acompanyada d'una mesura a mitjà termini, aquestes es podran executar de manera simultània, com també ocorre amb les de llarg termini i la resta. Algunes de les propostes estan interrelacionades fent que la seva execució quedarà vinculada al nivell de desenvolupament de les altres. En aquest Pla es mantindrà un seguiment continu, revisant l'execució de cadascuna d'actuacions i revisant les necessitats de cada moment.

Objectius i actuacions	Curt (1 – 3 anys)	Mitjà (4 – 6 anys)	Llarg (7 – 9 anys)
1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu			
1. Redacció d'un Pla d'Accessibilitat general			
2. Creació de Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV)			
3. Millora de la xarxa interna de vianants			
4. Projecte de camins escolars i entorns escolars segurs			
5. Senyalització d'orientació per a vianants (i bicicleta)			
2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització			
6. Creació d'aparcament de bicicletes i VMP			
7. Promoció de l'ús de la bicicleta			
3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat			
8. Millora de la gestió de la línia 421			
4. Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat			
9. Reordenació dels sentits de circulació			
10. Establir velocitat 30 en tot l'àmbit d'estudi i 20 en les Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV)			
11. Pla Director de senyalització			
12. Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa			
14. Canvis en l'aparcament en calçada			

15. Àrea verda d'aparcament per a residents			
16. Bosses d'aparcament			
5. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit			
13. Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.			
6. Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del nucli i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques			
17. Creació de noves places de Carrega i Descàrrega (CiD)			
18. Desenvolupar propostes d'actuació orientades a redefinir el sistema de transport urbà de mercaderies			
7. Promoure valors de civisme i coresponsabilitat en l'àmbit de la mobilitat urbana			
19. Pla de comunicació sobre l'Estudi de Mobilitat			

Taula 5. Propostes d'actuació per assolir els objectius de l'Estudi de Mobilitat de la Colònia de Sant Pere.
Font: Elaboració pròpia.

