

ESTUDI DE MOBILITAT SOSTENIBLE DEL NUCLI D'ALGAIDA

Document II. Propostes d'actuació

DESEMBRE 2018



AJUNTAMENT D'ALGAIDA

C I N E S I

CONSULTORIA DE MOBILITAT I TRANSPORT

CRÈDITS

Ajuntament d'Algaida

Àrea d'Urbanisme, Ordenació del Territori, Infraestructures i Mobilitat
Policia local

Equip redactor

CINESI, SLU – Consultoria de Mobilitat i Transport

Ramon Anguita Vinent

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Miquel Cremades Alted

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Estela Tur do Nascimento

Enginyera Superior en Geodèsia i Cartografia

ÍNDEX

1. PROPOSTES D'ACTUACIÓ	4
1.1. Directrius generals.....	4
1.2. Objectius específics.....	5
1.3. Llistat de propostes	5
1.4. Temporització	7
2. MOBILITAT A PEU	8
3. MOBILITAT EN BICICLETA	17
4. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	21
5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT	23
6. APARCAMENT	36
7. MERCADERIES	44

1. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Un cop s'ha realitzat la diagnosi de l'estudi i s'han extret les conclusions sobre els punts crítics i fortaleeses de la mobilitat al nucli d'Algaida, a continuació es defineixen les mesures d'actuació per la millora de la mobilitat que abordaran els diferents àmbits analitzats.

1.1. Directrius generals

Els principis que orienten i emmarquen els objectius que determinaran el model de mobilitat a Algaida són els següents:

A. Sostenibilitat

La mobilitat sostenible es concep com aquella capaç de satisfer les necessitats actuals sense comprometre per al futur els recursos existents. Per tant, representa l'assumpció d'un conjunt d'estratègies i mesures destinades a recuperar la qualitat de l'espai urbà afavorint els modes de transport que comporten uns menors costos, tant econòmics com socials. I tot plegat, comptabilitzant les necessitats i drets de mobilitat amb el dret de tothom a la qualitat de l'entorn on viu i el medi ambient.

D'aquest principi se'n deriva la promoció dels modes de transport més respectuosos amb el medi ambient, com els desplaçaments a peu i en bicicleta, el vehicle elèctric i el transport públic.

B. Accessibilitat

El model de mobilitat ha de contemplar l'accés a tot l'espai públic permès a tots els ciutadans, adoptant les mesures necessàries per garantir aquest dret a tothom, i especialment a les persones amb mobilitat reduïda. Atenent les circumstàncies observades a Algaida, l'accessibilitat dels infants a les escoles resulta una prioritat a l'hora de definir la mobilitat al nucli.

C. Seguretat

El model ha de garantir la seguretat i protecció de l'espai públic, per tal de què les necessitats de desplaçament es realitzin en termes de seguretat viària amb especial interès sobre els modes de transport més vulnerables (a peu i en bicicleta). Així mateix, el model de mobilitat ha d'establir sistemes que es regeixin pel principi d'autoritat municipal com a garant de la disciplina viària, complint i fent complir les normes bàsiques de convivència en la mobilitat, de forma que augmenti el grau de seguretat en el desenvolupament d'aquesta mobilitat.

D. Garantia de la qualitat de vida

El model de mobilitat ha de guiar-se pel principi de la millora en la qualitat de vida dels ciutadans, recuperant l'espai públic per a usos socials i de convivència, i permetent una millora en l'organització del temps d'activitats ciutadanes, reduint el temps esmerçat en els desplaçaments

urbans i interurbans. Alhora, les actuacions han de ser compatibles i potenciar l'activitat econòmica i l'efecte de revitalització que implica.

1.2. Objectius específics

Dintre del marc de les directrius generals, es defineixen uns objectius específics que perseguiran abordar cadascuna de les deficiències detectades a la diagnosi.

Els objectius definits en el present estudi són el següents:

1. Millora de la seguretat dels vianants, especialment en els camins a l'escola.
2. Potenciació dels mitjans més sostenibles: el transport públic, la bicicleta i la mobilitat elèctrica.
3. Racionalització i optimització de la circulació.
4. Pacificació del centre, buscant crear un entorn més amable i que ajudi a potenciar-hi l'activitat.
5. Control i disminució dels nivells de contaminació.
6. Optimització de l'espai d'aparcament disponible.
7. Compatibilitzar les mercaderies amb la mobilitat urbana.






Cada objectiu comptarà amb un mínim d'una actuació associada, de manera que es garanteixi un marc d'actuació integral que cobreixi tots els àmbits de la mobilitat al nucli d'Algaida.

1.3. Llistat de propostes

A continuació es relacionen els objectius específics amb cada una de les 18 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 Millora de la seguretat dels vianants, especialment en els camins a l'escola	1	Millora de l'Accessibilitat General
		2	Projecte de camins escolars
		3	Senyalització d'orientació per a vianants (i bicicleta).
 Bicicleta i transport públic	Objectiu 2 Potenciació dels mitjans més sostenibles: la bicicleta i el transport públic	4	Ampliar els espais d'aparcament de bicicleta als principals centres generadors i/o atractors de mobilitat
		5	Dissenyar programes de formació sobre l'ús urbà de la bicicleta i sobre la normativa vigent
		6	Estudi de viabilitat de millora de la cobertura del transport públic
		7	Estudi de viabilitat de creació de línia regular/demanda de connexió amb Lluçmajor
 Vehicle privat	Objectiu 3 Reducció del trànsit de pas. Racionalització i optimització de la circulació	8	Proposta de nova jerarquització viària
		9	Reordenació del trànsit
		10	Millora de la senyalització d'orientació per a vehicle privat
	Objectiu 4 Pacificació del centre, buscant crear un entorn més amable i que ajudi a potenciar-hi l'activitat	11	Establir una xarxa de carrers de zona 30 i carrers de prioritat invertida.
		Objectiu 5 Control i disminució dels nivells de contaminació	12
 Aparcament	Objectiu 6 Optimització de l'espai d'aparcament disponible	13	Actuacions de foment d'ús de vehicles menys contaminants (mobilitat elèctrica)
		14	Ampliació de la regulació de l'aparcament existent
		15	Reducció de les places d'estacionament en calçada
		16	Condicionament de les bosses d'aparcament
 Mercaderies	Objectiu 7 Compatibilitzar les mercaderies amb la mobilitat urbana	17	Control del temps de càrrega i descàrrega de mercaderies
		18	Creació de noves places de càrrega i descàrrega

Taula 1. Propostes d'actuació per assolir els objectius de millora de la mobilitat a Algaida.
 Font: Elaboració pròpia.

1.4. Temporització

Per cada àmbit s'establiran uns terminis orientatius, adaptats a cada una de les actuacions plantejades, ja sigui per a l'execució per part de l'Ajuntament o per a transmetre la proposta a l'organisme competent. Algunes de les propostes poden executar-se de forma gradual al llarg de diferents fases i estaran relacionades amb la construcció de la nova Variant.

S'estableixen **dues fases** per a la prioritització de les actuacions, vinculades al moment d'entrada en servei de la nova ronda:

1. PRE-Ronda

Fa referència a les actuacions que es poden executar abans de la culminació de les obres de la Variant. Aquestes actuacions suposaran una millora en les condicions de la mobilitat actual i els canvis que impliquen podran ser suportats per la configuració del trànsit existent en aquests moments. Se'ls assignarà una prioritat alta i s'executaran o es començaran abans de que la Ronda estigui acabada, 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 fase.

2. POST-Ronda

Es tracta de les actuacions que, degut a l'impacte en la mobilitat que generaran, es proposa que s'executin una vegada s'hagi finalitzat la Ronda. Aquestes mesures representen la continuació d'algunes de les incloses en la primera fase, de manera que per implementar-les caldrà que les anteriors s'hagin completat.

En el cas que un cop acabada la ronda hi hagi alguna actuació PRE-Ronda que encara no s'hagi implementat i que vagi acompanyada d'una mesura POST-Ronda, aquestes es podran executar de manera simultània. Algunes de les propostes estan interrelacionades fent que la seva execució quedarà vinculada al nivell de desenvolupament de les altres.

D'aquesta manera es proposen actuacions que poden tenir tres tipus de configuracions respecte la temporització.

1. Únicament PRE-Ronda, s'executen en una única fase que no requereix l'existència de la ronda
2. Combinació PRE-Ronda i Post-Ronda, compten amb dues fases, una primera d'intervenció inicial abans de l'entrada en servei de la variant i una posterior.
3. Únicament POST-Ronda, es tracta d'actuacions que es plantejaran únicament un cop s'hagi completat la ronda i com a complement a altres mesures.

2. 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 i a la fase participativa:

- Vorerer massa estretes que obliguen als vianants a circular per la calçada i implica problemes de seguretat.
- Falten unes rutes segures per les quals els nins i nines puguin anar a l'escola.

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

1. Millora de l'Accessibilitat General
2. Projecte de camins escolars
3. Senyalització d'orientació per a vianants (i bicicleta)

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

1 MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT GENERAL	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
2. Objectius	
Objectiu 1: Millora de la seguretat dels vianants, especialment en els camins a l'escola	
3. Descripció de l'actuació	
<p>A la Llei d'Accessibilitat Universal de les Illes Balears s'indica que les administracions públiques han d'elaborar Plans d'Accessibilitat. A Algaida existeix una absència de voreres accessibles i itineraris que no compleixen amb la normativa actual.</p> <p>Per millorar l'accessibilitat es proposa la redacció d'un 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 d'altres de complementàries, així com les actuacions posteriors de manteniment per tal de garantir el correcte funcionament de l'espai públic destinat a vianants.</p> <p>Aquest Pla contemplarà entre altres actuacions:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Millora de les voreres: les voreres de noves construcció hauran de tenir una amplària lliure igual o superior a 1,8 metres. Excepcionalment en les zones urbanes consolidades es permetran estretors puntuals, sempre que l'amplària mínima d'ample de pas lliure igual o superior a 1,5 metres. 2. Millora de l'estat dels guals i passos de vianants: guals incorrectes o inexistentes, absències de paviment per a invidents, pendents longitudinals o transversals elevats, ressalts elevats, etc. Implantació, si s'escau, de nous guals i passos per a vianants. 	
4. Plànol de Referència	6. Responsable
-	Ajuntament d'Algaida
5. Temporització	
PRE-Ronda	
7. Altres àmbits afectats	
Vehicle privat, aparcament	

2

PROJECTE DE CAMINS ESCOLARS

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Millora de la seguretat dels vianants, especialment en els camins a l'escola

3. 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.

És un procés participatiu i transversal on, abans de res, és imprescindible que l'escola i l'AMIPA es posin d'acord i s'impliquin per treballar en el pla i que les famílies també s'hi comprometin.

Per tal de posar en marxa un camí escolar s'han estudiat els hàbits de mobilitat de l'alumnat; a partir d'aquestes dades s'ha elaborat 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. A l'hora de triar el recorregut dels camins escolars s'han de tenir en compte les amplades de voreres, el grau de perillositat de les cruïlles, les intensitats de trànsit, sentits de circulació i zones d'aparcaments, buscant sempre el màxim nivell de pacificació. En aquest sentit, aquesta actuació anirà acompanyada i complementada per les que afecten la gestió del trànsit i l'aparcament.
2. Es crearan quatre punts de trobada per als nins, d'on partiran per anar a l'escola de forma segura: creu de sa Quarterada, creu des Colomer, sa Plaça i a la intersecció de Pare Bartomeu Pou amb Joan Alcover. Des d'aquests punts s'iniciaran els diferents trams de camins escolars fins arribar als recintes.



Fig. 1. Creu de sa Quarterada (esquerra) i creu des Colomer (dreta)

3. S'estudiarà la implementació o reubicació de mobiliari urbà que garanteixi una mobilitat segura a peu i pacifiqui l'entorn respecte el vehicle privat.
4. Per tal de senyalitzar les rutes, des de l'escola caldrà crear un logo que les identifiqui. Aquest podrà mostrar-se mitjançant senyalització vertical i/o horitzontal.



Fig. 2. Exemples de senyalització de rutes escolars

5. Caldrà disposar d'un espai suficient per a moure's de manera segura. Amb especial atenció a les interseccions i passos de vianants. Els moviments seran el més directes possibles i es prohibirà aparcar al davant dels passos, ja que els cotxes poden tancar la visibilitat dels nins. En aquest sentit, es proposa l'ampliació de els voreres en els punts d'accés a l'escola i l'escoleta, garantint prou espai segur per als escolars en els moments de màxima afluència. Aquesta ampliació requerirà la reubicació de els places de rotació ubicades davant l'escoleta (actuació 14).



Fig. 3. Exemple d'ampliació d'espai a l'itinerari per a vianants sense obra d'infraestructura

6. Caldrà reduir el límit de velocitat permesa al nucli i especialment a l'entorn de l'escola (veure actuació 11). Per als punts de màxima pacificació, la senyalització S-28 inverteix la prioritat de circulació a favor del vianant.

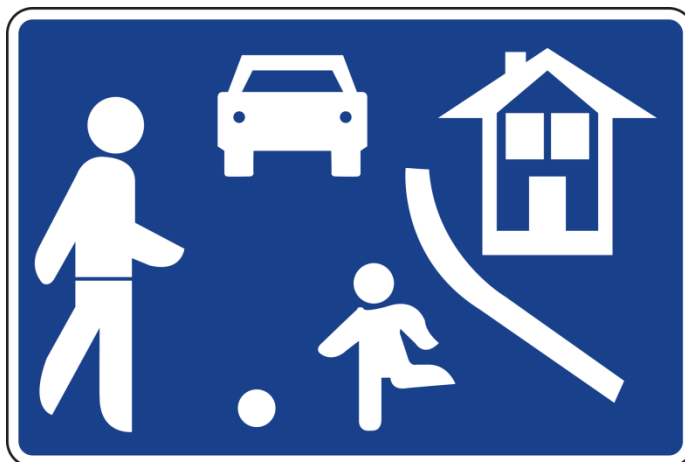


Fig. 4. Senyal de prioritat invertida

7. Es proposa el tancament temporal (entrada i sortida de l'escola) al trànsit en aquells trams més propers al centre escolar, com el carrer de la Ribera i el tram sud del carrer de sa Tanqueta. L'horari s'acordarà entre les parts implicades i comptarà amb la col·laboració de la policia local per a la gestió del trànsit.



Fig. 5. Tancament temporal de carrer a l'entorn escolar

8. A l'hora d'implantar els camins escolars és important la implicació dels comerços i establiments 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. 6. Local amb el logotip d'espais amics

Per tant aquesta actuació, treballada durant l'elaboració del present Pla, serà d'execució immediata per la importància que té per a la comunitat educativa i el municipi, a inicis de l'any 2019.

Els camins escolars tindran el següent recorregut:

- A.** Ruta des de la creu de sa Quarterada: tram de c. de Palma (entre la creu i c. Roca), c. Roca, c. d'Alabau i Alfabeguera (per entrar per sa Tanqueta), c. de sa Tanqueta i c. de la Ribera.
- B.** Ruta des de la creu des Colomer: c. Migdia, sa Placeta, c. de Sant Joan, sa Plaça (on s'uniran amb el punt de trobada de sa Plaça), c. de s'Aigua, c. de sa Tanqueta i c. de la Ribera. Per tal de minimitzar els creuaments i aprofitar el pas per sa Plaça, es recomana que el camí discorri sempre pel costat esquerra del carrer en direcció a l'escola, aprofitant l'espai disponible que oferiran el sentit únic al carrer de s'Aigua (actuació 9) i l'eliminació de places d'aparcament (actuació 15).
- C.** Ruta des de l'encreuament entre c. Pare Bartomeu Pou i c. Joan Alcover: c. Metge Verger, c. de la Ribera i c. de sa Tanqueta. Tot i que es compta amb voreres amples, es buscarà reduir la velocitat de circulació dels vehicles en aquest tram. Es farà mitjançant la limitació de la velocitat de circulació a 30km/h en els moments d'entrada i sortida de l'escola fins que no entri en servei la nova ronda i un cop aquesta s'hagi completat es consolidarà com un tram a 30km/h tot el dia (veure actuació 11). També es millorarà la visibilitat a la intersecció entre el camí de s'Estació i Metge Verger mitjançant l'eliminació de les places d'aparcament més properes al creuament (actuació 15).



Fig. 7. Plànol de rutes escolars segures

4. Plànol de Referència	6. Responsable
A-01. Actuació 2.	Ajuntament d'Algaida
5. Temporització	Escola Pare Bartomeu Pou
PRE-Ronda	
7. Altres àmbits afectats	
Mobilitat a peu, mobilitat en vehicle privat, aparcament	

3

SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ PER A VIANANTS (I BICICLETA)

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Millora de la seguretat dels vianants, especialment en els camins a l'escola

3. Descripció de l'actuació

Moltes vegades el ciutadà no és conscient de les distàncies i temps de recorregut per anar a diferents punts de la seva localitat a peu, i decideix agafar el cotxe. En paral·lel a la resta de mesures 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 quan 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.



Fig. 8. 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 de la ciutat, 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 de la ciutat, com són els equipaments públics principalment.

Es pretén també assegurar la connexió entre els principals barris de la ciutat, tot evitant les possibles barreres arquitectòniques existents, des del punt de vista dels elements urbans.

4. Plànol de Referència

-

6. Responsable

Ajuntament d'Algaida

5. Temporització

PRE-Ronda

7. Altres àmbits afectats

Mobilitat en bicicleta

3. 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 i a la fase participativa:

- Absència de la infraestructura necessària per a l'ús de la bicicleta.
- Sensació d'inseguretat.

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

4. Ampliar els espais d'aparcament de bicicleta als principals centres generadors i/o atractors de mobilitat
5. Dissenyar programes de formació sobre l'ús urbà de la bicicleta i sobre la normativa vigent

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

4	AMPLIAR ELS ESPAIS D'APARCAMENT DE BICICLETA ALS PRINCIPALS CENTRES GENERADORS I/O ATRACTORS DE MOBILITAT
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
2. Objectius	
Objectiu 2: Potenciació dels mitjans més sostenibles: la bicicleta i el transport públic	
3. Descripció de l'actuació	
<p>L'actuació consisteix en dotar els punts generadors/attractors de mobilitat del municipi amb els elements bàsics per la utilització de la bicicleta amb total seguretat. Es proposa ubicar nous aparcaments de bicicletes en aquells equipaments que no disposen actualment d'ells a l'exterior. Haurien de comptar amb estacionament exterior segur de bicicletes els següents punts, que l'hauran d'instal·lar en ubicacions ben visibles i de fàcil accés:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'Escola. A banda de l'aparcament interior hauria de comptar també a l'exterior. 2. Sa Plaça. S'han de reubicar els actuals aparcaments a una zona més visible i augmentar la seva capacitat. 3. Junt als supermercats SPAR i Eroski. 4. Parc infantil des Porrassar. 5. Sa Placeta. Aquest espai serà redissenyat, llevant les places actuals d'aparcament. 	

- 6. Plaça de l'Església.
- 7. Parc de la ronda de Ponent.
- 8. Punt verd.

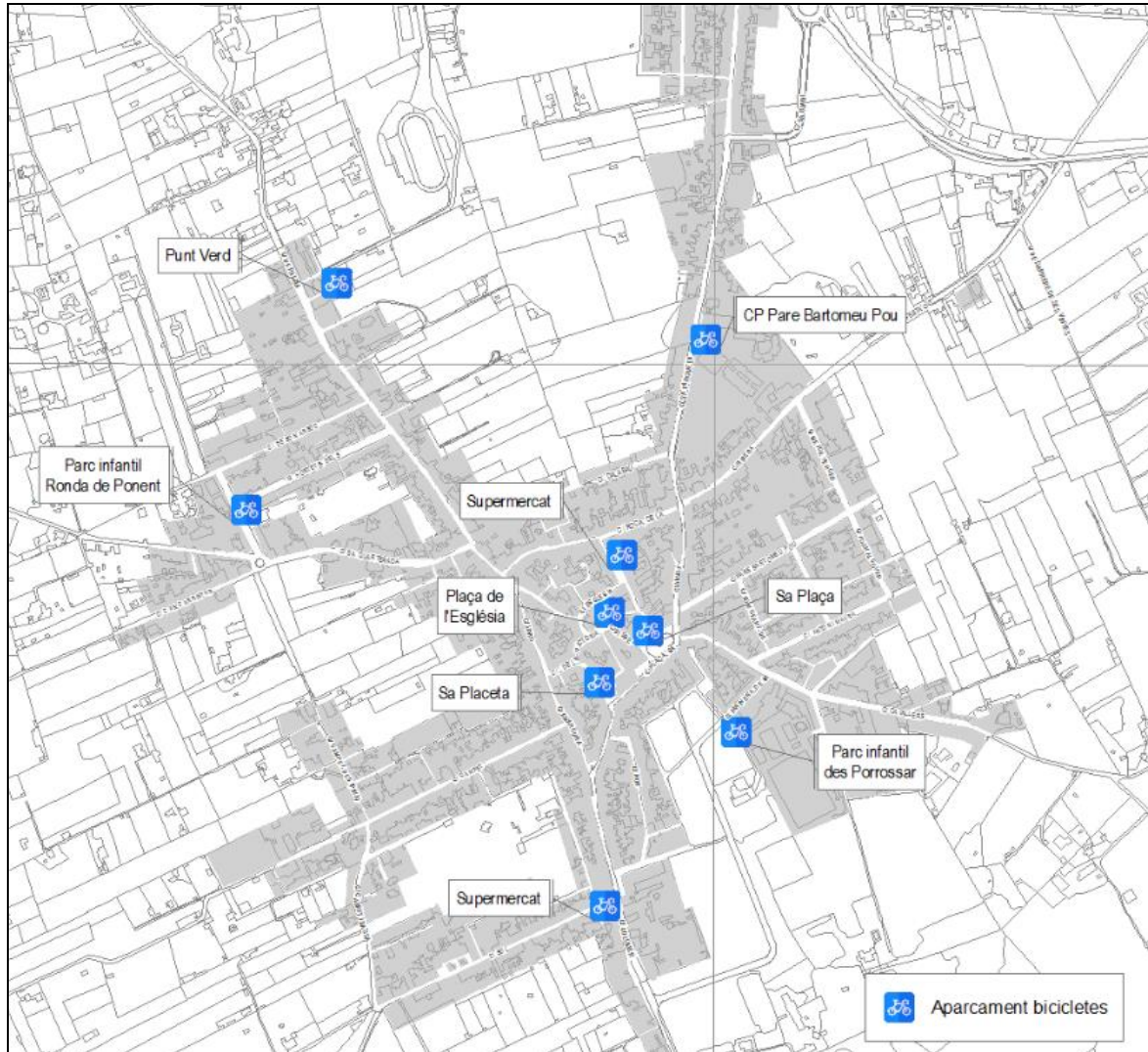


Fig. 9. Plànol de punts d'aparcament de bicicletes

4. Plànol de Referència

6. Responsable

A-02. Actuació 4.

Ajuntament d'Algaida

5. Temporització

PRE-Ronda

7. Altres àmbits afectats

-

5

DISSENYAR PROGRAMES DE FORMACIÓ SOBRE L'ÚS URBÀ DE LA BICICLETA I SOBRE LA NORMATIVA VIGENT

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

Objectiu 2: Potenciació dels mitjans més sostenibles: la bicicleta i el transport públic

3. Descripció de l'actuació

Es proposa l'organització de jornades de conducció eficient i segura en bicicleta, per part de l'Ajuntament i la Policia Local, perquè els assistents coneguin tots els perills que els poden afectar, i aprenguin mètodes eficaços per tal que la pràctica de la bicicleta sigui més confortable, ràpida, i comporti menys riscos.

Els beneficis que es poden destacar d'aquests cursos són:

- A.** Seguretat per l'usuari.
- B.** Prevenició d'accidents.
- C.** Millor repartiment i eficiència d'ús públic.
- D.** Foment del canvi modal a la bicicleta.

Es proposa fer diferents sessions al llarg de l'any d'un dia de durada. Aquestes sessions es divideixen en dues parts:

Part teòrica: Sessió en la que es poden destacar els temes següents: educació vial, seguretat vial, mesures de visibilitat, aprenentatge i consolidació de les tècniques de conducció, manteniment i reparació de bicicletes.

Part pràctica: Formada per un test de conducció inicial per detectar errors o mals costums. Després de les classes teòriques es realitza un segon test per acabar de polir errors.

Els principals aspectes que cal treballar amb els assistents als cursos són:

- 1.** Circulació per la dreta. Si es circula per un carril bici és la ubicació correcta per deixar passar els ciclistes que vulguin avançar. En la circulació conjunta amb vehicles motoritzats es segueix la norma establerta ja que la bicicleta és el vehicle més lent.
- 2.** Velocitat adequada. L'usuari de la bicicleta ha de realitzar un exercici constant i sistemàtic d'anàlisi de la situació que l'envolta (tipus de via, climatologia, densitat de trànsit, vianants, etc.).
- 3.** Advertència de les maniobres. És necessari senyalitzar degudament els girs cap a ambdós costats i els avançaments.
- 4.** Obeir les prohibicions i la senyalització.

- 5.** Mesures de seguretat. És recomanable fer servir les diferents mesures de seguretat que disminueixen significativament el risc pel ciclista.

4. Plànol de Referència

6. Responsable

-

Ajuntament d'Algaida

5. Temporització

PRE-Ronda

7. Altres àmbits afectats

4. 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 i a la fase participativa:

- Les línies interurbanes sovint paren lluny del centre

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

6. Estudi de viabilitat de millora de la cobertura del transport públic
7. Estudi de viabilitat de creació de línia regular o a demanda de connexió amb Lluçmajor.

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

6 ESTUDI DE VIABILITAT DE MILLORA DE LA COBERTURA DEL TRANSPORT PÚBLIC	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en transport públic	
2. Objectius	
Objectiu 2: Potenciació dels mitjans més sostenibles: la bicicleta i el transport públic	
3. Descripció de l'actuació	
Amb les noves concessions, s'han creat noves línies com la de l'Aeroport, la qual té una aturada a s'Hostal (junt a la benzinera), a les afores d'Algaida. Es proposa que l'Ajuntament faci arribar la petició al CTM d'estudiar la viabilitat de millorar la cobertura del transport públic interurbà. Entre altres, hi hauria l'opció de plantejar reubicar l'actual parada d'autobús de s'Hostal a una zona més cèntrica com la del carrer de s'Escoles o estudiar afegir una aturada més.	
4. Plànol de Referència	6. Responsable
-	Consorci de Transports de Mallorca
5. Temporització	Ajuntament d'Algaida
PRE-Ronda	
7. Altres àmbits afectats	
Vehicle privat	

7 ESTUDI DE VIABILITAT DE CREACIÓ DE LÍNIA REGULAR O A DEMANDA DE CONNEXIÓ AMB LLUCMAJOR	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en transport públic	
2. Objectius	
Objectiu 2: Potenciació dels mitjans més sostenibles: la bicicleta i el transport públic	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Actualment Algaida no compta amb una línia de connexió de transport interurbà (sí escolar) amb el municipi de Lluçmajor, ni tampoc amb el nucli de Randa. Es proposa que l'Ajuntament faci arribar la petició al CTM d'estudiar la viabilitat de crear una nova línia de transport públic interurbà entre tots dos municipis, i fins i tot la possibilitat de connectar-los amb Santa Eugènia i Sencelles amb tornada per Pina.</p> <p>Segons la seva viabilitat es podria plantejar que es tractés d'una línia a demanda, permetent la racionalització dels recursos i un millor ajust a les necessitats dels desplaçaments.</p>	
4. Plànol de Referència	6. Responsable
-	ConSORCI de Transports de Mallorca
5. Temporització	Ajuntament d'Algaida
PRE-Ronda	
7. Altres àmbits afectats	
Vehicle privat	

5. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

Les propostes que es plantegen en relació a la mobilitat en vehicle privat pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi i a la fase participativa:

- Saturació a l'entorn de l'escola a l'hora d'entrada
- Carrers estrets dificulten creuament de vehicles, sobretot si hi ha fila d'aparcament
- Elevat trànsit de pas per sa Plaça, especialment cap al sud
- La senyalització té un paper important en la canalització de fluxos.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb la mobilitat en vehicle privat:

8. Proposta de nova jerarquitzaçió viària
9. Reordenació del trànsit
10. Millora de la senyalització d'orientació per a vehicle privat
11. Establir una xarxa de carrers de zona 30 i carrers de prioritat invertida
12. Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa

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

8	PROPOSTA DE NOVA JERARQUITZACIÓ VIÀRIA
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en vehicle privat	
2. Objectius	
Objectiu 3: Reducció del trànsit de pas. Racionalització i optimització de la circulació	
3. Descripció de l'actuació	
<p>La proposta de nova jerarquitzaçió de la xarxa viària pretén canalitzar el trànsit de pas per fora del centre, reservant els carrers interns per a la mobilitat dels veïns. S'estableix doncs una xarxa primària en carrers molts concrets i destinar la resta de la xarxa viària a carrers secundaris i veïnals que només tenen la funció d'accés als habitatges i aparcaments. Aquest model facilita la canalització del trànsit per les vies principals de la ciutat, facilitant la gestió del trànsit i descongestionant la resta de vies, especialment l'entorn de sa Plaça.</p>	

En aquesta actuació es diferencien dues fases:

Fase PRE-Ronda

Abans de la construcció de la nova variant es planteja canviar els següents carrers de la xarxa bàsica a xarxa local: c. sa Tanqueta, c. Palma (entre sa Quarterada i Roca), c. Roca, c. de s'Aigua, c. de Sant Joan, c. Migdia, c. Amargura, c. Unió, c. des Colomer i c. des Cavallers.

Així doncs, la proposta de canvis a la jerarquització viària, abans de la finalització de la variant, és la següent:

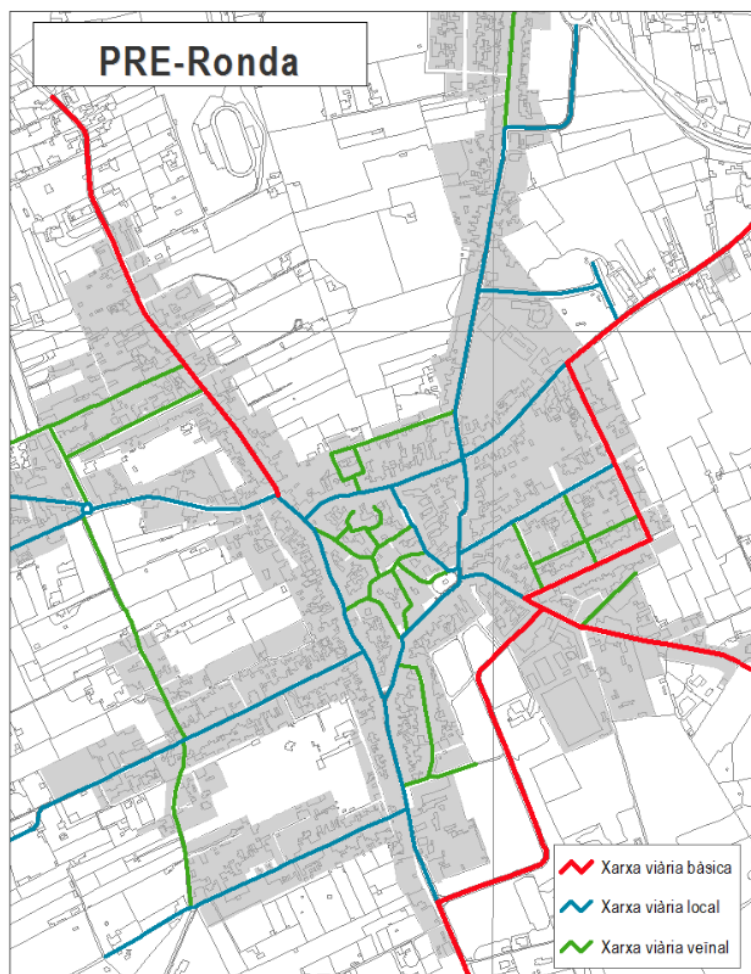


Fig. 10. Plànol de nova jerarquització viària, abans de la Ronda

6. Fase POST-Ronda.

Una vegada finalitzada la Ronda, amb la conseqüent reducció del nombre de vehicles de pas, s'augmentaria el nivell de pacificació de les vies internes.

De manera que passarien a formar part de la xarxa veïnal els següents carrers: c. Roca, c. de s'Aigua, c. de Sant Joan, c. Migdia, c. Rei, c. Mesquida i c. des Cavallers.

Per altra banda, passarien a la xarxa local els carrers següents: c. de s'Estació (entre ses Escoles i Metge Verger), c. Metge Verger, c. Joan Alcover, c. Antoni Maura i c. des Cavallers (entre Antoni Maura i sa Farinera).

Per tant, la nova jerarquització viària quedaria una vegada finalitzada la ronda de la següent forma:



Fig. 11. Plànol de nova jerarquització viària, finalitzada la Ronda

4. Plànol de Referència

6. Responsable

A-03.Actuació 8.

Ajuntament d'Algaida

5. Temporització

PRE i POST-Ronda

7. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta

9

REORDENACIÓ DEL TRÀNSIT

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Objectiu 3: Reducció del trànsit de pas. Racionalització i optimització de la circulació

3. Descripció de l'actuació

Es planteja la **revisió** d'un conjunt carrers per tal d'aconseguir una pacificació de l'entorn de sa Plaça, com també una major seguretat per als vianants i una major fluïdesa del trànsit, amb millores importants en una cruïlla com la del carrer Cavallers amb sa Plaça.

En alguns casos es proposa passar de doble sentit a sentit únic de circulació i en altres canviar el sentit existent.

L'objectiu final és el de tallar la ruta directa de pas que creua el nucli per sa Plaça en direcció Lluçmajor. Aquest objectiu s'assolirà amb modificacions puntuals de sentits de circulació, que s'implementaran progressivament en base a la posada en servei de la nova ronda i aniran acompanyats de la resta d'actuacions previstes en aquest pla d'acció.

Els canvis proposats són:

1. Son Arboç: canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint sentit c. Palma – rda. de Ponent.
 2. Aigua: canvi de doble sentit a sentit únic, manteniment sentit c. sa Tanqueta – sa Plaça.
 3. Cavallers: canvi de doble sentit a sentit únic entre sa Plaça i Antoni Maura, mantenint el sentit cap a Antoni Maura.
 4. Es Campet: canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el sentit Amargura – Cabrit i Bassa.
 5. Sol: canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el sentit Cabrit i Bassa – es Colomer.
 6. Nou: canvi de doble sentit a sentit únic. Es plantegen dues alternatives:
 - A. Mantenir sentit cap a Migdia.
 - B. Mantenir sentit cap a Jaume I. Aquest canvi hauria d'anar acompanyat de la implantació de doble sentit de circulació del carrer Migdia entre es Colomer i Nou
- Es proposa que l'elecció final entre aquestes dues alternatives es faci mitjançant la consulta als veïns del carrer Nou un cop arribat el moment de l'execució.
7. Son Geant: canvi de sentit de circulació, establint sentit cap a Antoni Maura.
 8. Es Colomer: canvi de sentit de circulació, establint el sentit cap al carrer de l'Amargura.

9. Migdia: canvi de sentit únic a doble sentit de circulació, únicament a l'alternativa 6.B.

En aquesta actuació es diferencien dues fases:

Fase PRE-Ronda

Durant la construcció de la nova variant es planteja realitzar els canvis en els següents carrers: c. Son Arboç, c. de s'Aigua, c. des Cavallers i c. Son Geant.

Així doncs, la proposta de canvis de sentits de circulació abans de la finalització de la variant, és la següent:



Fig. 12. Plànol de canvis de sentit de circulació, abans de la Ronda

Fase POST-Ronda

Una vegada finalitzada la Ronda, a més es realitzaran canvis de sentit de circulació en els següents carrers: c. des Campet, c. Sol, c. Nou (i c. Migdia a l'alternativa B) i c. des Colomer.

Per tant, una vegada finalitzada la Ronda, es plantegen dues alternatives de sentits de circulació:

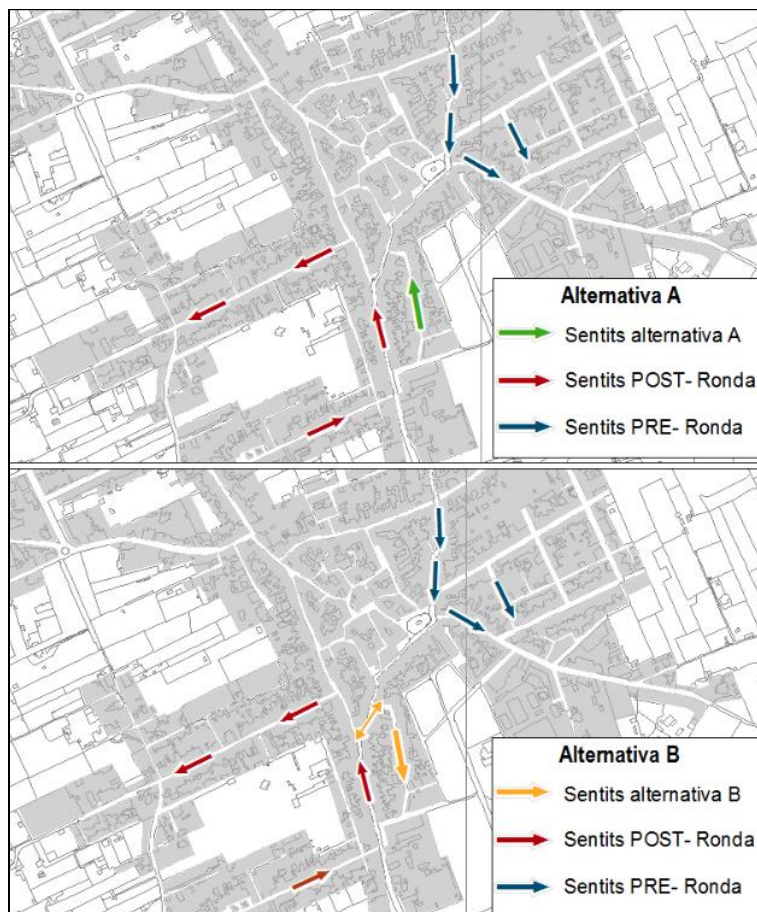


Fig. 13. Plànol de canvis de sentit de circulació, finalitzada la Ronda. Alternativa A (superior) i B (Inferior)

Tot i que aquesta fase preveu la reducció del trànsit corresponent a la nova ronda, en el cas que un cop s'hagin implementat la resta de mesures es consideri que les condicions de trànsit al nucli són idònies (entenen que s'aconsegueix un trasvassament suficient als carrers Metge Verger, Antoni Maura i Farinera), aquesta mesura es podria implementar abans de la posada en servei de la variant.

4. Plànol de Referència

6. Responsable

A-04. Actuació 9.

Ajuntament d'Algaida

5. Temporització

PRE i POST-Ronda

7. Altres àmbits afectats

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

10

MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ PER A VEHICLE PRIVAT

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Objectiu 3: Reducció del trànsit de pas. Racionalització i optimització de la circulació

3. Descripció de l'actuació

Es proposa implementar un pla de senyalització integral per al municipi d'Algaida, que pren com a base dos aspectes fonamentals:

- A.** Per una banda, es pretén desviar del centre d'Algaida aquell trànsit que sigui de pas, especialment aquell que tingui origen/destí Lluçmajor, aprofitant l'execució de la nova Variant.
- B.** Per altra banda, existeix la voluntat de racionalitzar el volum de trànsit que circuli per la zona cèntrica del poble cercant aparcament. Per aquest motiu, cal promocionar les àrees d'estacionament perifèriques, les ubicades a sa Tanqueta i sa Farinera, garantint una bona senyalització que permeti al visitant sortir de manera còmoda, tenint en compte també la nova variant en execució.

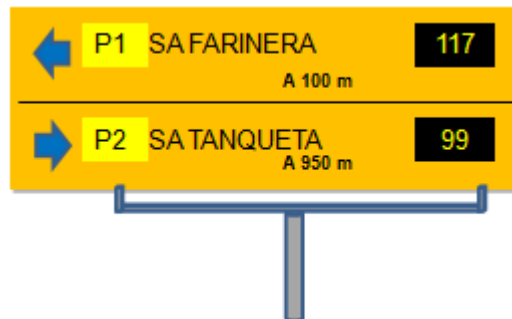


Fig. 14. Senyal d'orientació cap a les bosses d'aparcament

La senyalització ha de tendir a evitar incursions pel centre del nucli urbà i ha d'estar present durant tot el trajecte fins arribar a la bossa d'estacionament. A més, es recomana indicar la capacitat total de què disposen els aparcaments.

Amb aquest objectiu es proposa modificar la senyalització actual que canalitza el trànsit cap a Lluçmajor a través del centre i afegir nova senyalització que dirigeixi cap al sud de la mateixa manera que ara ho fa en sentit nord.

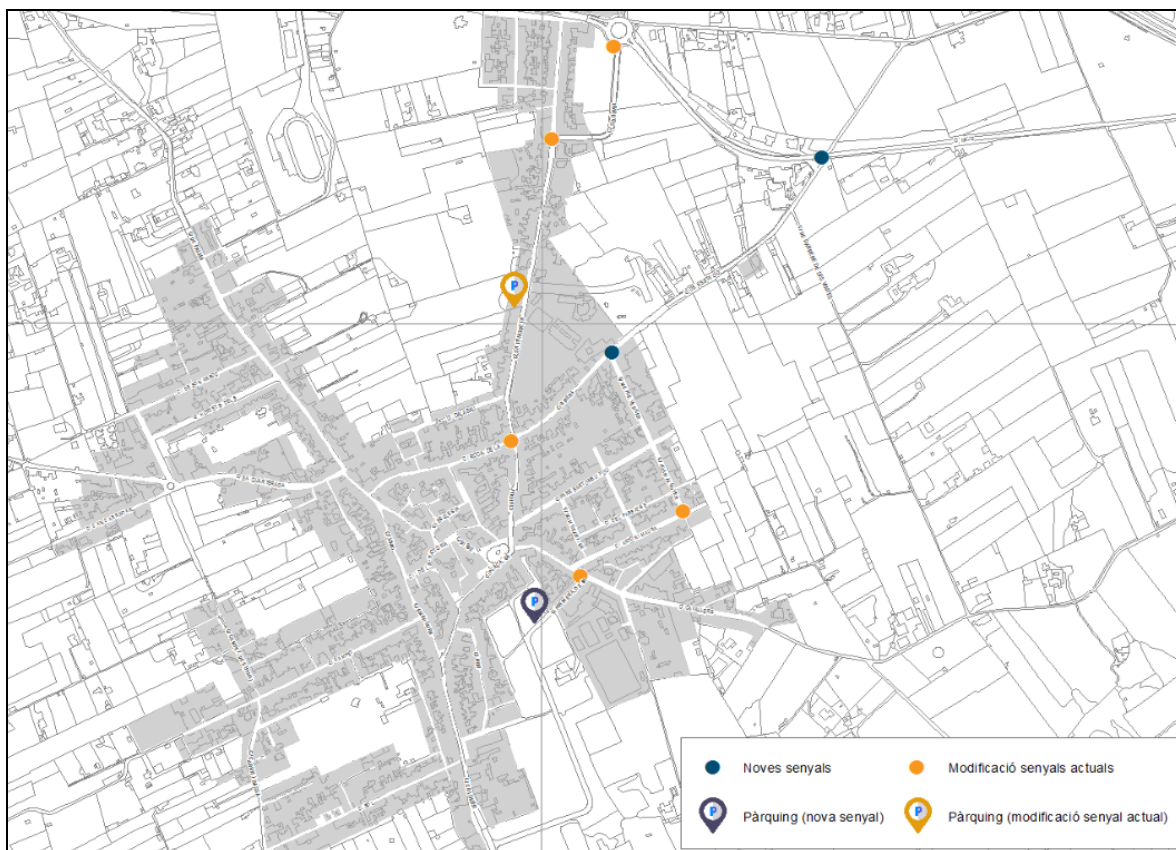


Fig. 15. Plànol de senyalització d'orientació per a vehicle privat

4. Plànol de Referència	6. Responsable
A-05. Actuació 10.	Ajuntament d'Algaida
5. Temporització	
PRE-Ronda	
7. Altres àmbits afectats	
Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta, aparcament i mercaderies	

11

ESTABLIR UNA XARXA DE CARRERS DE ZONA 30 I CARRERS DE PRIORITAT INVERTIDA

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Objectiu 4: Pacificació del centre, buscant crear un entorn més amable i que ajudi a potenciar-hi l'activitat

3. Descripció de l'actuació

Es proposa establir a gran part de **la zona urbana d'Algaida una velocitat màxima de 30 km/h**. On s'aplica aquesta actuació es redueix el nombre i la gravetat dels accidents així com el renou del trànsit. Es garanteix un flux de trànsit constant amb menys embussos i congestions, així com també s'aconsegueix que caminar, anar en bicicleta o usar el transport públic siguin activitats més agradables i segures, com per exemple, a l'entorn de l'escola.

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

En aquesta actuació es diferencien dues fases:

Fase PRE-Ronda

S'establiran els següents límits de velocitat màxima:

1. A velocitat variable: en horari d'entrada i sortida d'escola el límit de velocitat serà 30 km/h, mentre que la resta del dia es mantindrà a 50 km/h com actualment, en c. de s'Estació (tram entre ses Escoles i Metge Verger), c. Metge Verger, c. Joan Alcover i c. Antoni Maura. Aquesta senyalització de velocitat variable es realitzarà mitjançant dos semàfors indicadors de velocitat com l'existent al carrer de sa Tanqueta, amb la senyalització de zona escolar. Aquests semàfors funcionaran en l'horari d'entrada i sortida de l'escola, coincidint amb el funcionament dels camins escolars i els respectius talls de circulació, mentre que la resta del dia romandran apagats. Aquesta mesura es consolidarà posteriorment en la segona fase, on aquests trams quedaran establerts a 30km/h de manera permanent.
2. A 30 km/h: c. de sa Tanqueta, c. de ses Escoles, c. Palma (entre sa Quarterada i Roca), c. Roca, c. de s'Aigua, c. de Sant Joan, c. Migdia, c. Rei, c. Mesquida, c. des Cavallers, c. des Colomer, c. de l'Amargura, c. de la Unió, c. des Campet, c. Sol, c. Jaume I, c. Hortets, c. son Arboç, rda. de Ponent, c. de Pare Bartomeu Pou, c. Anselm Turmeda, c. Son Geant i c. Passatge.
3. A 20 km/h: tot el centre històric excepte els carrers que el delimiten i el carrer de Mesquida i tram del carrer del Rei (davant l'Ajuntament).

Així doncs, la proposta de canvis del límit de velocitat màxima abans de la finalització de la variant, és la següent:

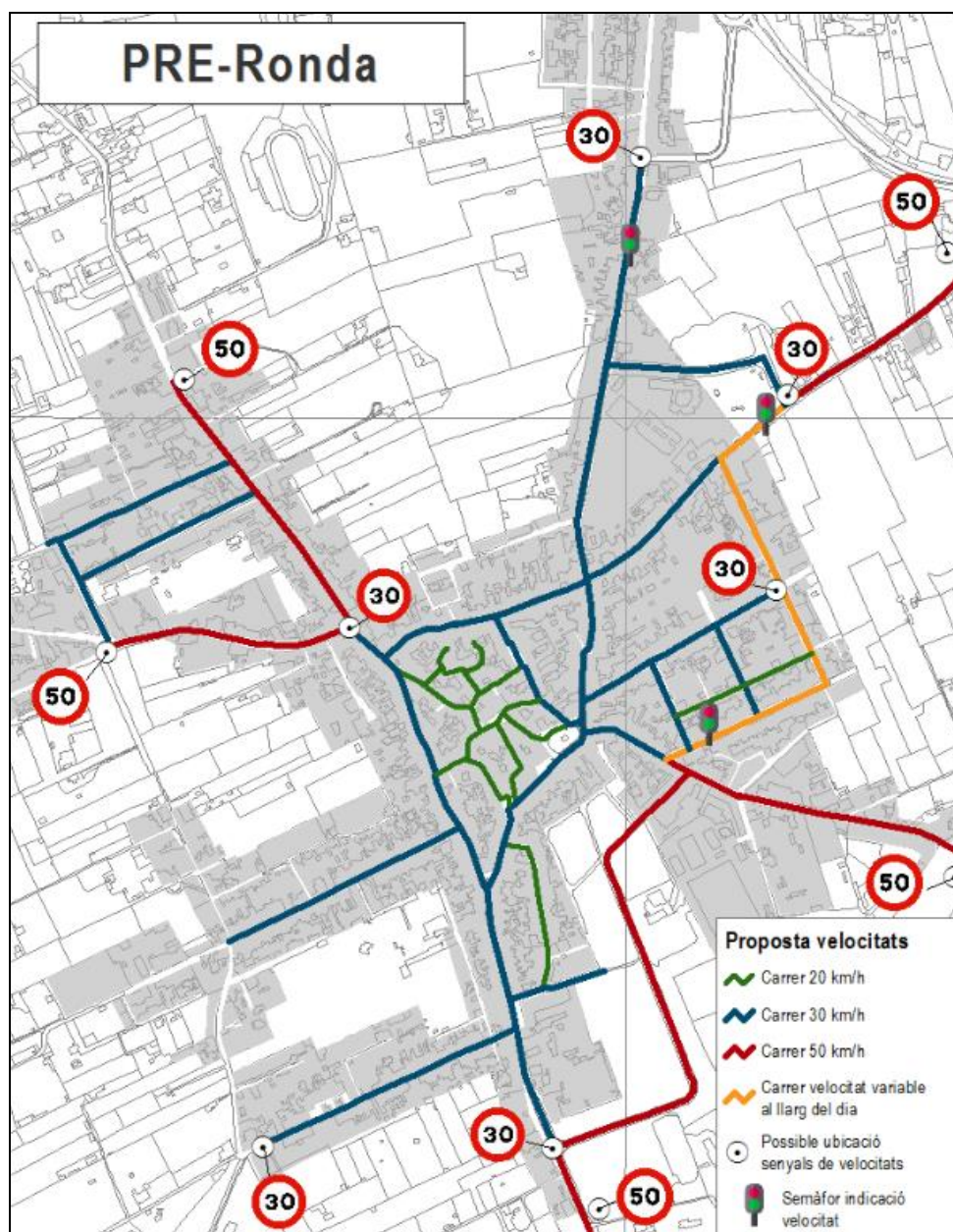


Fig. 16. Plànol de limitació de velocitat, abans de la Ronda

Fase POST-Ronda

Es plantegen els següents canvis del límit de velocitat respecte la fase PRE-Ronda:

1. A 30 km/h: c. de s'Estació (tram entre ses Escoles i Metge Verger), c. Metge Verger, c. Joan Alcover i c. Antoni Maura.
2. A 20 km/h: c. Roca, c. de s'Aigua, c. de Sant Joan, c. Migdia, c. Rei, c. Mesquida, entorn de sa Plaça i c. des Cavallers. Aquestes velocitats, atès que requeriran actuacions més contundents en la configuració de les vies, es plantegen com a objectius al llarg termini.

Per tant, una vegada finalitzada la Ronda, la proposta de canvis del límit de velocitat màxima és la següent:

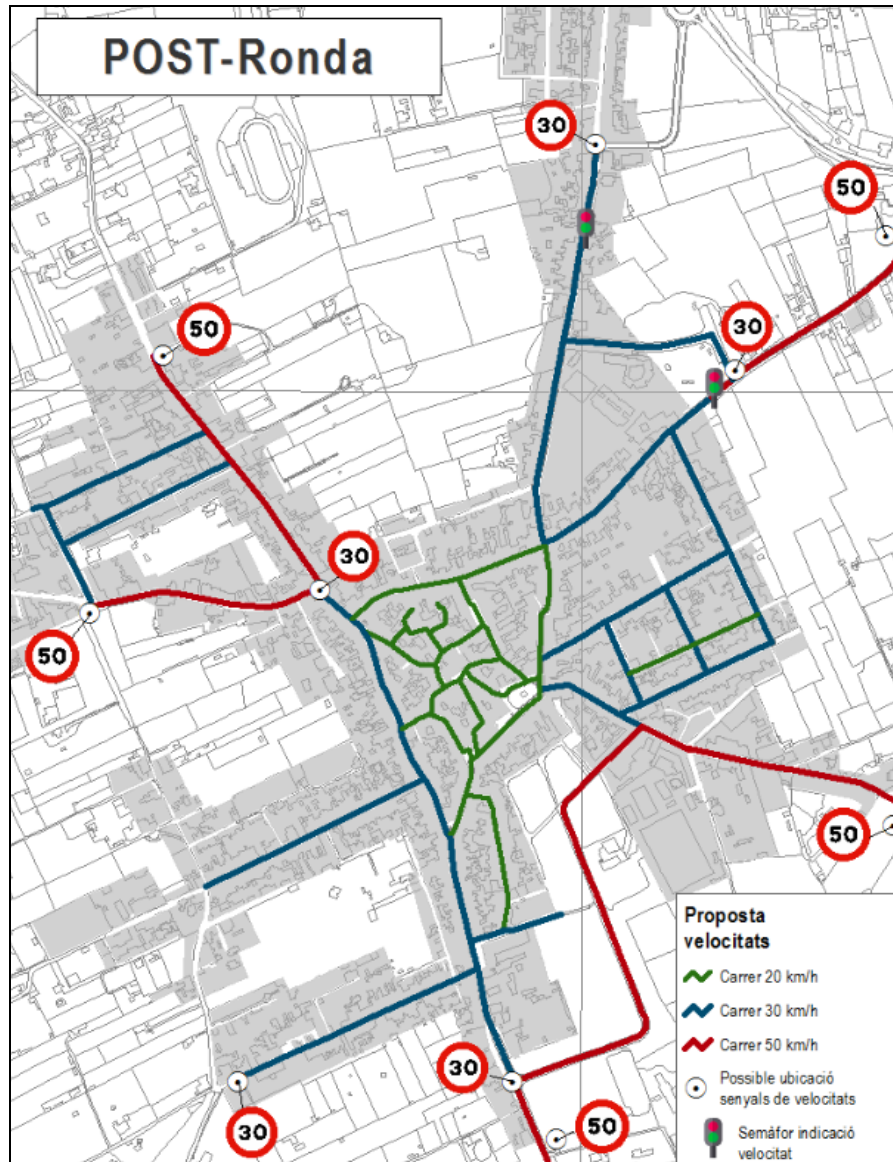


Fig. 17. Plànol de limitació de velocitat, finalitzada de la Ronda

4. Plànol de Referència

A-06. Actuació 11.

5. Temporitziació

PRE i POST-Ronda

7. Altres àmbits afectats

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

6. Responsable

Ajuntament d'Algaida

12

PROMOCIONAR LES INICIATIVES DE MOBILITAT COL-LABORATIVA

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

Objectiu 5: Control i disminució dels nivells de contaminació

3. Descripció de l'actuació

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

- A.** Carpooling: 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 es poden posar en contacte. El Consell de Mallorca està adherit actualment a la plataforma Compartir.org i l'Ajuntament d'Algaida podria promoure el seu ús a través de xarxes socials, Web de l'Ajuntament i punts físics d'interès.

Català Castellano Euskara Galego English Français Deutsch Italiano Português

Usuaris/àries registrats/des: 76998

Usuaris/àries en línia: 4

XARXA DE MUNICIPIS, EMPRESES I ORGANISMES QUE FOMENTEN EL SERVEI DE COMPARTIR COTXE

Compartir.org t'ofereix la possibilitat de trobar persones que com tu volen compartir un mateix viatge.

Funciona gràcies a municipis, empreses i organismes que formen part de la xarxa i t'ofereixen aquest servei de manera totalment gratuïta.

INDICA EL TEU ITINERARI
Cerca i troba el servei de Compartir Cotxe més proper a la teva ciutat.

Localitat d'origen
Exemple: Barcelona

Localitat d'arribada
Exemple: Girona

Trobar

Els itineraris més recents

Castelló de la Plana a Pamplona	(Creat fa 4 dies)
Albacete a Toledo	(Creat fa 4 dies)
Barcelona a Madrid	(Creat fa 4 dies)
Zaragoza a Barcelona	(Creat fa 4 dies)
Malgrat de Mar a Santa Coloma de Gramenet	(Creat fa 5 dies)

Veure més viatges

Últimes entitats adherides a la xarxa

Grupo Tragsa	✓
Universidad de Valladolid	✓
Moveuskadi	✓
Majadahonda	✓
Roses	✓

Zona usuaris

Adreça electrònica
Contrasenya

Identificar-me

Has oblidat la contrasenya?
Registrar-me

Vols formar part de la xarxa?
Més de 100 entitats ja formen part de la xarxa de Compartir cotxe. ¿Vols més informació sobre com entrar a la xarxa?

Més informació

Compartir t'apropa a un món més sostenible
Compartir cotxe no només es limita a l'àmbit nacional sino que estem presents a tot el món.

Més informació

Compartir Cotxe en versió iPhone

Preguntes freqüents Digues-li-ho a un amic Errors de funcionament Accessibilitat
Contacti amb nosaltres Política de privacitat Condicions d'ús Versió mòbil

Segueix-nos a: [Twitter] [Facebook] [LinkedIn]

2018 © Compartir SL

Fig. 18. Captura del Web de Compartir.org

- B.** Carsharing: 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.

4. Plànol de Referència	6. Responsable
-	Ajuntament d'Algaida
5. Temporització	
PRE-Ronda	
7. Altres àmbits afectats	
Aparcament, vehicle privat	

6. APARCAMENT

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

- Saturació de l'aparcament al centre i es produeixen infraccions en determinades hores del dia.
- Les bosses d'aparcament tenen potencial per absorbir una major demanda.
- Existeixen punts de recàrrega de vehicles elèctrics però allunyats del centre amb una falta de cobertura

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

13. Actuacions de foment d'ús de vehicles menys contaminants (mobilitat elèctrica)
14. Ampliació de la regulació de l'aparcament existent
15. Reducció de les places d'estacionament
16. Condicionament de les bosses d'aparcament

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

13

ACTUACIONS DE FOMENT D'ÚS DE VEHICLES MENYS CONTAMINANTS
(MOBILITAT ELÈCTRICA)

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 5: Control i disminució dels nivells de contaminació

3. Descripció de l'actuació

Actualment, el nucli d'Algaida compta amb 2 punts de recàrrega de vehicles elèctrics al carrer de les Escoles. Hi ha una bonificació sobre l'impost sobre vehicles de tracció mecànica del 75% per a vehicles híbrids i elèctrics. 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.

Per tal de fomentar l'ús de vehicles menys contaminants com els elèctrics, es proposa d'instal·lar punts de recàrrega en diferents zones del nucli per augmentar-ne la cobertura. Es proposa ubicar punts de recàrrega en els voltants dels centres atractors/generadors de mobilitat.

Punts de la localitat on es proposa instal·lar estacions de recàrrega elèctrica són:



Fig. 19. Plànol de punts de recàrrega de vehicles elèctrics

1. Bosses d'aparcament: sa Tanqueta i sa Farinera

2. Junt al supermercat Eroski

3. Punt Verd

4. Plànol de Referència

6. Responsable

A-07. Actuació 13.

Ajuntament d'Algaida

5. Temporització

PRE-Ronda

7. Altres àmbits afectats

Mobilitat en vehicle privat

14

AMPLIACIÓ DE LA REGULACIÓ DE L'APARCAMENT EXISTENT

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 6: Optimització de l'espai d'aparcament disponible

3. Descripció de l'actuació

Actualment Algaida compta amb zones d'aparcament regulat, a l'entorn de sa Plaça, carrer de s'Aigua, la Ribera i la Unió. S'ha observat el seu bon funcionament, registrant una bona rotació a les hores específiques. Per altra banda, també s'ha apreciat una certa saturació d'aparcament a la zona cèntrica fins i tot superant les places ofertes.

Per això, es proposa l'augment el nombre de les places regulades a la zona cèntrica, concretament al carrer Mesquida, a les proximitats del supermercat, comptant d'aquesta forma amb una major capacitat d'aparcament i reduint-se l'estacionament il·legal.

Les places actualment regulades al carrer de la Ribera es reubicarien al carrer Metge Verger en el moment que s'ampliï la vorera davant de l'escoleta. Es proposa ubicar-les a la banda del Centre de Salut (es llevaria el canvi de banda d'estacionament cada sis mesos, quedant sempre a la vorera nord). D'aquesta forma els vehicles que venen de Joan Alcover tindran aparcament al seu costat i dels que venen del nord compten amb tot el carrer de s'Estació per estacionar.



Fig. 20. Plànol de places d'aparcament regulat

4. Plànol de Referència	6. Responsable
A-08. Actuació 14.	Ajuntament d'Algaida
5. Temporització	
PRE-Ronda	
7. Altres àmbits afectats	
Mobilitat en vehicle privat	

15

REDUCCIÓ DE LES PLACES D'ESTACIONAMENT EN CALÇADA

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 6: Optimització de l'espai d'aparcament disponible

3. Descripció de l'actuació

Molts carrers compten amb una amplària en la qual no es pot separar la circulació de vianants i vehicles amb seguretat i que a més compten amb una banda d'aparcament. Es caracteritzen per ser carrers amb voreres molt estretes i fan baixar al vianant a la calçada. Es dificulta en alguns casos per exemple la circulació de vehicles d'emergència així com dels vianants i bicicletes.

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. Es proposa eliminar, de manera progressiva, les places d'aparcament del següents carrers:

4. Carrer de Migdia.
5. Sa Placeta. Ja hi ha un projecte per guanyar l'espai públic per als vianants.
6. Carrer de la Victòria.
7. Carrer de l'Església.
8. Carrer del Laberint.
9. Carrer de Sitjar.
10. Carrer de la Ribera per guanyar espai davant de l'escola i l'escoleta per als vianants. Aquestes places actualment són regulades que es reubicarien al carrer Metge Verger.
11. Carrer de s'Estació. S'eliminaran les places al cantó amb Metge Verger per tal d'augmentar la seguretat i es permetrà aparcar més cap a les afores.

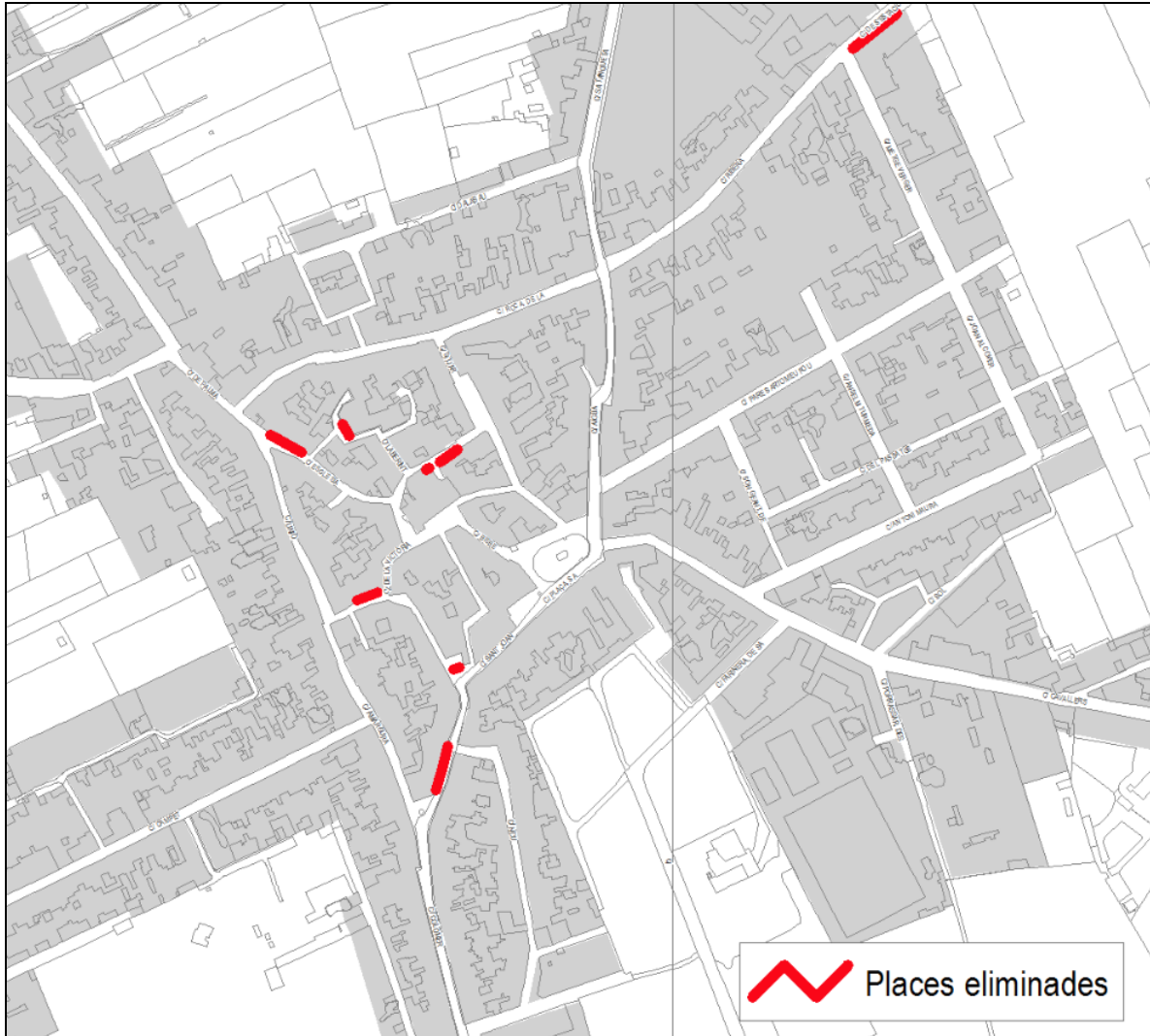


Fig. 21. Plànol de places d'aparcament eliminades

En un futur, una vegada s'haja pacificat l'entorn de sa Plaça i s'Església es pot plantejar l'eliminació de les places regulades ubicades a sa Plaça.

4. Plànol de Referència

6. Responsable

A-08. Actuació 15.

Ajuntament d'Algaida

5. Temporització

PRE-Ronda

7. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i mobilitat en vehicle privat

16		CONDICIONAMENT DE LES BOSSES D'APARCAMENT	
1. Àmbit d'actuació			
Aparcament			
2. Objectius			
Objectiu 6: Optimització de l'espai d'aparcament disponible			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Actualment l'estat de les bosses d'aparcament no convida a que els cotxes puguin estacionar còmodament, especialment els dies de pluja. Per tal de potenciar-les, en paral·lel a la senyalització d'orientació cap a les bosses, es proposa millorar-ne el condicionament: asfaltat, enllumenat, senyalització interna, places reservades per a PMR, punts de recàrrega de vehicles elèctrics. A més s'ha d'estudiar la ubicació de noves bosses d'aparcament a la perifèria.</p>			
			
<p>Fig. 22. Bosses d'aparcament: sa Tanqueta a l'esquerra i sa Farinera a la dreta</p>			
<p>Una actuació concreta a la bossa d'aparcament de sa Tanqueta és intercanviar l'entrada i sortida d'aquesta. D'aquesta manera, els vehicles que entren no impediran la sortida dels altres, ja que no es creuaran els fluxos, i es crearan menys cues, especialment a les hores amb alta ocupació com és la d'entrada a l'escola.</p>			
4. Plànol de Referència		6. Responsable	
-		Ajuntament d'Algaida	
5. Temporització			
PRE-Ronda			
7. Altres àmbits afectats			
Mobilitat en vehicle privat			

7. MERCADERIES

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

- Les places reservades estan ben distribuïdes conforme a la ubicació de l'activitat comercial d'Algaida. Aquestes places tenen un horari específic regulat.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb les mercaderies:

17. Control del temps de càrrega i descàrrega de mercaderies

18. Creació de noves places de càrrega i descàrrega

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

17 CONTROL DEL TEMPS DE CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES	
1. Àmbit d'actuació	
Mercaderies	
2. Objectius	
Objectiu 7: Compatibilitzar les mercaderies amb la mobilitat urbana	
3. Descripció de l'actuació	
S'ha d'intensificar el control de l'estacionament per mitjà de:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. L'augment de la vigilància de l'estacionament il·legal en les places de càrrega i descàrrega, així com en les places destinades a l'aparcament de PMR i altres reserves. 2. L'augment de l'import de les sancions econòmiques per dissuadir als conductors. 3. L'ús de noves tecnologies, amb sensors que localitzin els vehicles, i que són registrats 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. 	
4. Plànol de Referència	6. Responsable
-	Ajuntament d'Algaida
5. Temporització	
PRE-Ronda	
7. Altres àmbits afectats	
Mobilitat en vehicle privat, aparcament	

4. Plànol de Referència	6. Responsable
A-09. Actuació 18.	Ajuntament d'Algaida
5. Temporització	
POST-Ronda	
7. Altres àmbits afectats	
Mobilitat en vehicle privat, aparcament	