

ESTUDI DE MOBILITAT SOSTENIBLE DEL NUCLI D'ALGAIDA

Document I. Diagnosi

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

Gram – Consultoria ambiental

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

ÍNDIX

1. INTRODUCCIÓ	4
1.1. Objecte de l'estudi	4
1.2. Metodologia	4
1.3. Context de la mobilitat	5
1.3.1. Població i evolució demogràfica	5
1.3.2. Nivell de motorització	6
1.3.3. Xarxa viària externa i trànsit	7
2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	9
2.1. Zonificació	9
2.2. Jerarquia de la xarxa viària del nucli d'Algaida	10
2.3. Sentits de circulació	14
2.4. Centres atractors i generadors	16
2.5. Aparcament	19
2.6. Altres reserves d'estacionament	25
2.7. Senyalització	28
2.8. Transport públic	29
2.9. Intensitat de trànsit	32
2.10. Demanda d'estacionament	39
2.11. Variant d'Algaida	42
2.12. Resum de punts crítics	43

1. INTRODUCCIÓ

Algaida és un municipi situat al sector sud-oest de la comarca del Pla. El seu terme municipal limita al nord amb Santa Eugènia, Sencelles i Lloret de Vistalegre, a l'est amb Montuïri, al sud amb Lluçmajor i a l'oest amb Palma.

La superfície del municipi és de 89,7 km², amb una població total de 5.430 habitants (IBESTAT, 2017). Algaida compta amb tres nuclis de població: Algaida, Pina i Randa.

Per altra banda, el nucli urbà presenta una superfície d'entorn a 98 hectàrees i una població de 2.995 habitants, resultant una densitat de 3.039,51 habitants/km².

1.1. Objecte de l'estudi

S'han iniciat les obres de la variant de la carretera Ma-5010 al seu pas pel nucli d'Algaida, pel seu costat est. Aquest nou tram permetrà treure de la travessera part del trànsit.

L'objectiu del present Estudi és:

- Actualitzar la diagnosi de la situació actual del sistema de mobilitat.
- Identificar els àmbits d'actuació preferents.
- Consensuar amb tots els agents implicats les actuacions de millora que cal implementar.
- Elaboració d'un pla d'acció a nivell global i de cada àmbit aportant solucions a l'abast dels recursos existents. Plantejar com s'ha d'ordenar la mobilitat al nucli d'Algaida i fora vila un cop la variant hagi entrat en servei i en conseqüència baixi de forma considerable el trànsit de pas.

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.
- Treball de camp. Aquest consisteix en fer, en primer lloc, un inventari dels diferents elements de la xarxa viària com amplàries, sentits de circulació, places d'aparcament, cotxeries... En una altra jornada es realitza el comptatge de places ocupades d'aparcament tant en calçada com en bosses d'aparcament així com també aforaments, tant automàtics com manuals, en distints punts de la localitat, durant un dia feiner tipus per tal d'esbrinar com pot afectar la construcció de la variant.

1.3. Context de la mobilitat

1.3.1. Població i evolució demogràfica

Al llarg de la sèrie històrica analitzada (2000-2017), la població al conjunt del municipi ha crescut entorn a un 45%, és a dir, a un ritme interanual mitjà del 2,6% (el qual és significatiu).

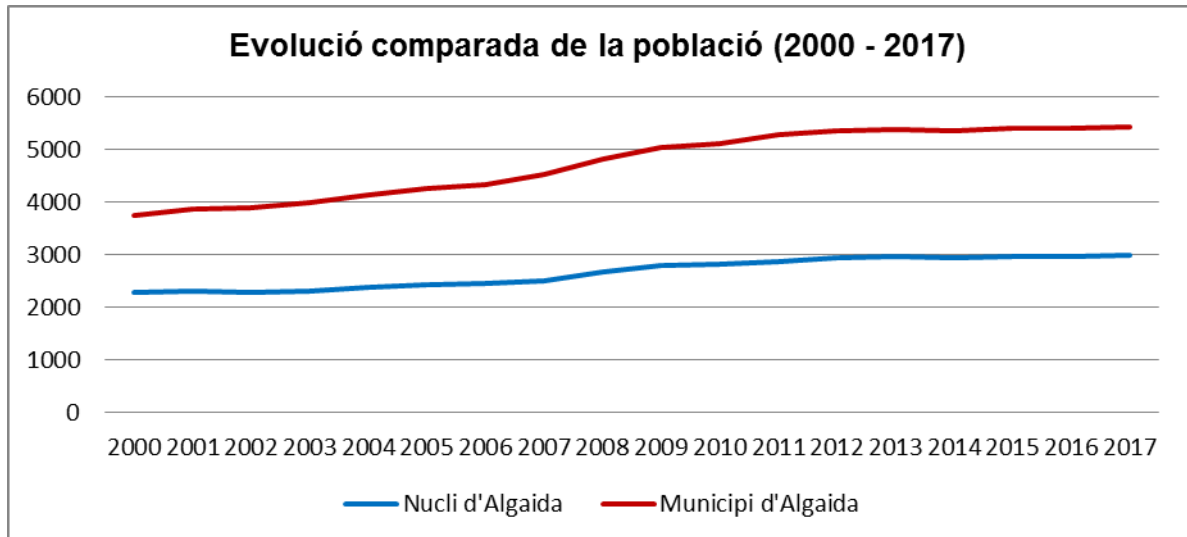


Fig. 1. Evolució demogràfica comparada entre el nucli i el municipi d'Algaida (2000 – 2017)
Font: Elaboració pròpia

L'increment més marcat de població es va notar l'any 2008, amb un creixement superior al 6% interanual. En canvi, s'observa una petita disminució de població durant l'any 2014.

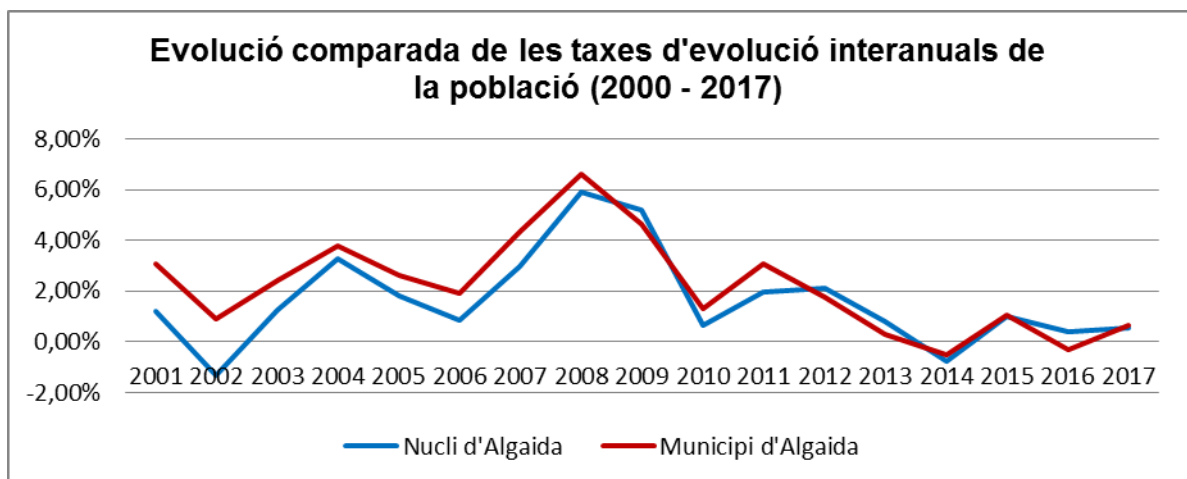


Fig. 2. Evolució de la taxa de creixement interanual comparada (2000 – 2017)
Font: Elaboració pròpia

La piràmide d'edats del municipi d'Algaida mostra l'estructura tradicional dels països desenvolupats i amb un cert grau d'envelliment, amb una base estreta (baixa natalitat) i una esperança de vida alta. L'amplada màxima de la piràmide en ambdós sexes es registra en la franja d'edat compresa entre els 30 i els 45 anys.

1.3.2. 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. Aquest índex és una relació del 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.

La comparació entre el municipi i el conjunt de les Illes Balears dona com a resultat una evolució molt similar, tot i que durant els primers anys de la sèrie el municipi mostrava un major dinamisme. Així, durant el període 2000-2017 el conjunt de les Illes Balears ha vist augmentat el seu índex només un 0,21%, mentre que Algaida ha experimentat un ascens de l'11,2%. Cal fer notar que, mentre a l'any 2000 l'índex balear era molt superior al municipal, a l'any 2017 estan pràcticament al mateix nivell, fins i tot l'índex d'Algaida (639,4) és superior a la mitjana balear (635,1).

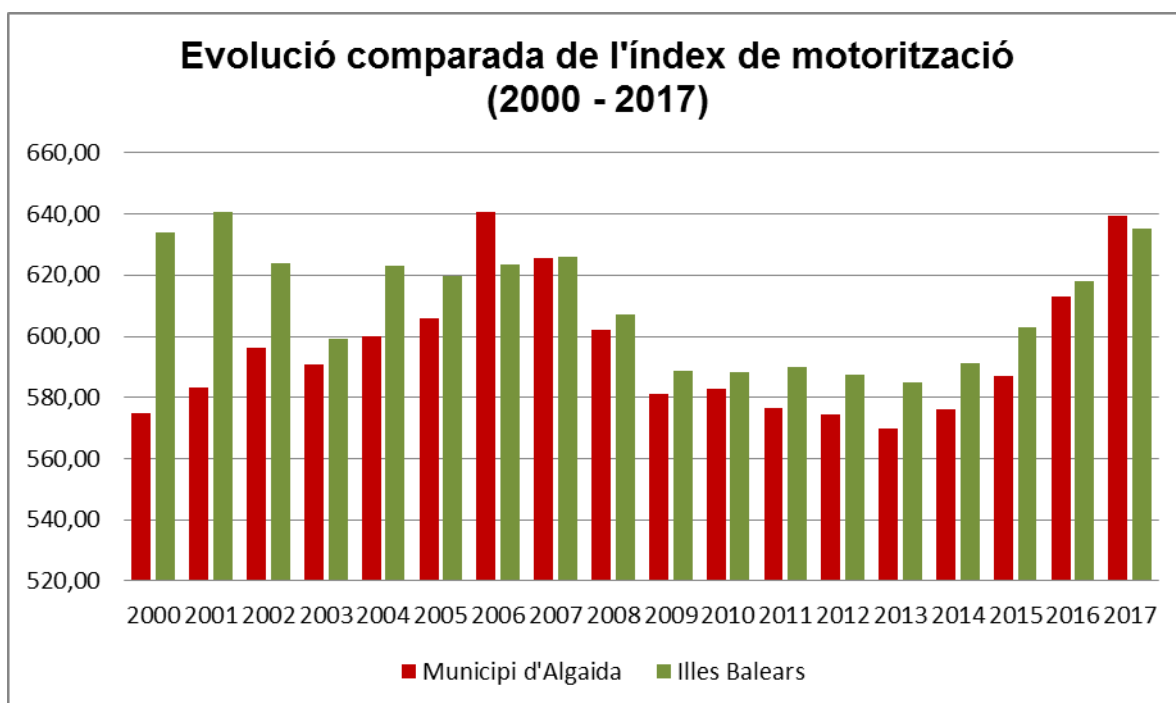


Fig. 3. Evolució de l'índex de motorització d'Algaida i Illes Balears (2000 – 2017)

Font: Elaboració pròpia

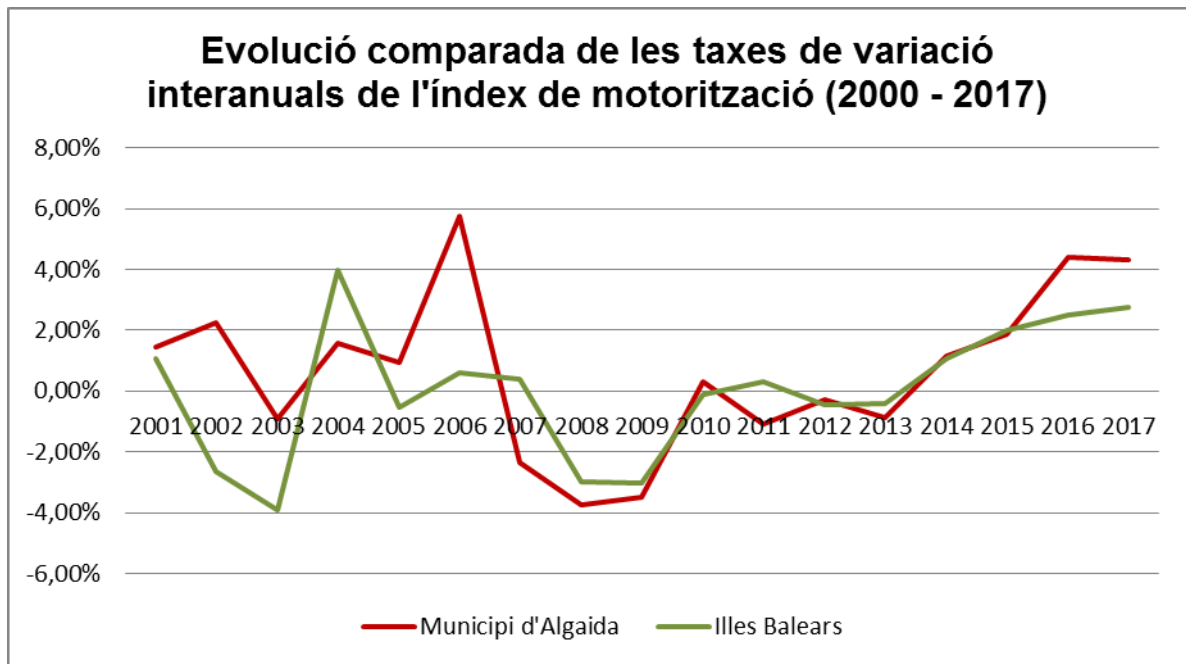


Fig. 4. Evolució de la taxa de variació interanual de l'índex de motorització a Algaida i Illes Balears (2000 – 2017)
Font: Elaboració pròpia

1.3.3. Xarxa viària externa i trànsit

El nucli d'Algaida està ben comunicat amb la xarxa bàsica de carreteres i amb tots els pobles de la rodalia gràcies a la carretera autonòmica Ma-15 (carretera de Manacor) i les carreteres Ma-5010, Ma-3100, Ma-3110 i Ma-3130. La carretera autonòmica Ma-15 comunica la vila amb Palma i Montuïri, així com amb Manacor. La Ma-5010 comunica amb Lluçmajor i amb Randa (lloc d'Algaida), la Ma-3100 amb Santa Eugènia, la Ma-3110 amb Sencelles i Ma-3130 amb Lloret de Vistalegre i amb Pina (lloc d'Algaida).

El Consell de Mallorca ha publicat a la seva web les dades d'aforament de trànsit de les diferents carreteres de l'illa. Aquestes dades són referents als anys 2005, 2012, 2015 i 2016, i permeten, per tant, determinar fins a quin punt el volum de circulació ha variat. La imatge inferior mostra els resultats més recents (relatius a l'any 2016).

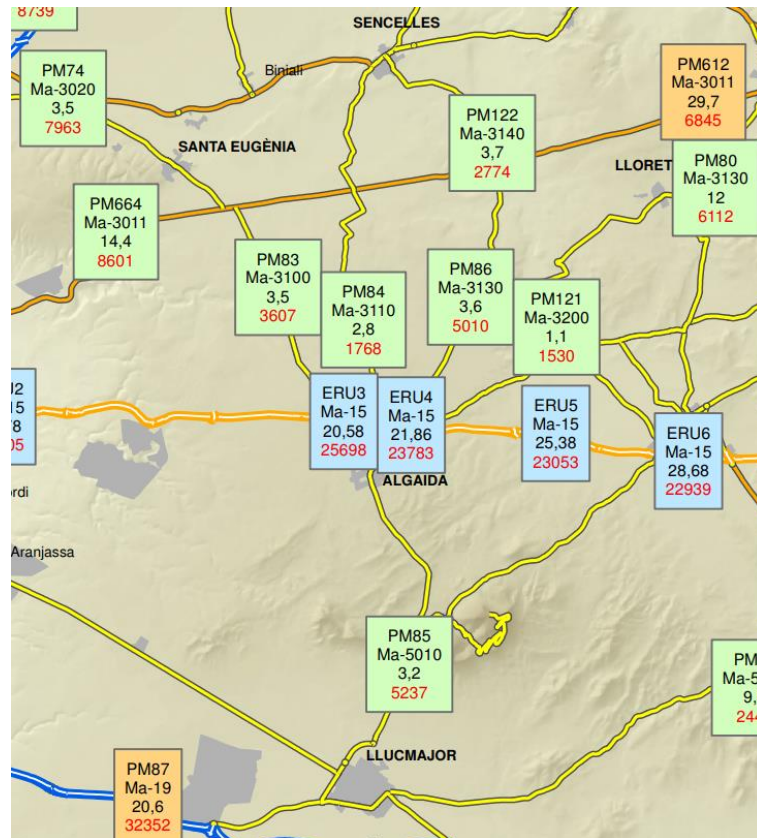


Fig. 5. Mapa d'aforaments (2016)
 Font: Consell de Mallorca

En termes generals, el volum de trànsit a la xarxa de carreteres de l'àmbit d'influència d'Algaida ha crescut entorn a un 29,25% entre els anys 2005 i 2016.

La taula inferior mostra els resultats evolutius obtinguts en cadascuna de les estacions analitzades, tot indicant el percentatge de variació acumulat durant tota la sèrie.

Carretera	Estació	Tram interurbà	IMD (veh/dia)				% Var (2005-2016)
			2005	2012	2015	2016	
Ma-3100	PM83	Algaida - Santa Eugènia	2.750	2.879	3.386	3.607	31,16%
Ma-3110	PM84	Algaida - Sencelles	1.433	1.497	1.677	1.768	23,38%
Ma-3130	PM86	Algaida - Pina	3.851	4.019	4.698	5.010	30,10%
Ma-5010	PM85	Llucmajor - Algaida	4.053	4.239	4.916	5.237	29,21%
Total xarxa d'accés			12.087	12.634	14.677	15.622	29,25%

Taula 1. Intensitats de trànsit a les carreteres de l'entorn d'Algaida
 Font: Consell de Mallorca

2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

En aquest capítol es realitza una diagnosi de la situació actual de la mobilitat al municipi d'Algaida, fent èmfasi en la jerarquia de la xarxa viària, els sentits de circulació d'aquesta, els centres atractors i generadors de mobilitat, la capacitat i ocupació d'aparcament, la senyalització, la intensitat de trànsit, el transport públic i l'anàlisi de punts crítics detectats.

2.1. Zonificació

La zonificació 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. Aquesta zonificació s'ha efectuat tenint en compte les relatives similituds geomètriques, funcionals i urbanes de la xarxa local. En conjunt, s'han identificat els següents 5 àmbits d'estudi (veure Plànol 6):

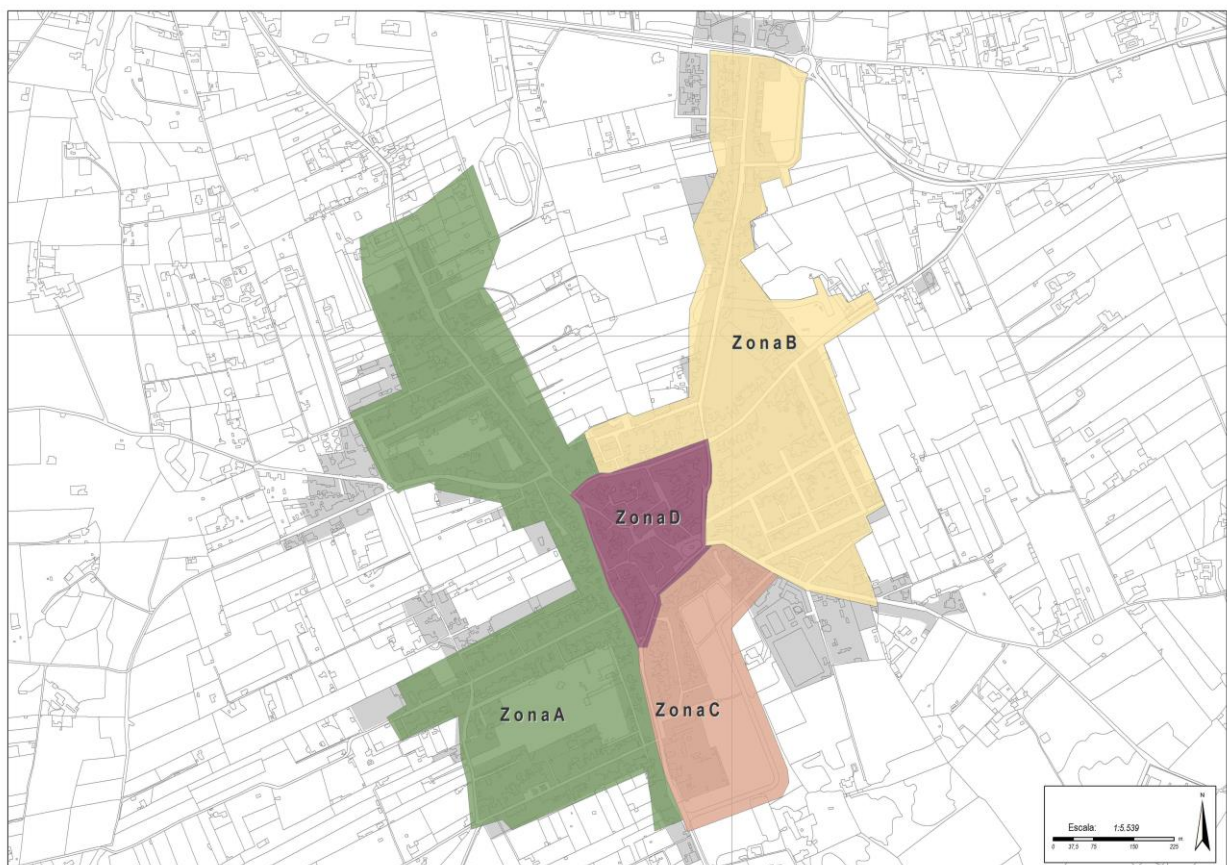


Fig. 6. Plànol 6. Zonificació del nucli d'Algaida
Font: Elaboració pròpia

Aquesta desagregació de la informació permetrà determinar geogràficament de manera més directa i específica les principals problemàtiques detectades, facilitant a les autoritats la presa futura de decisions.

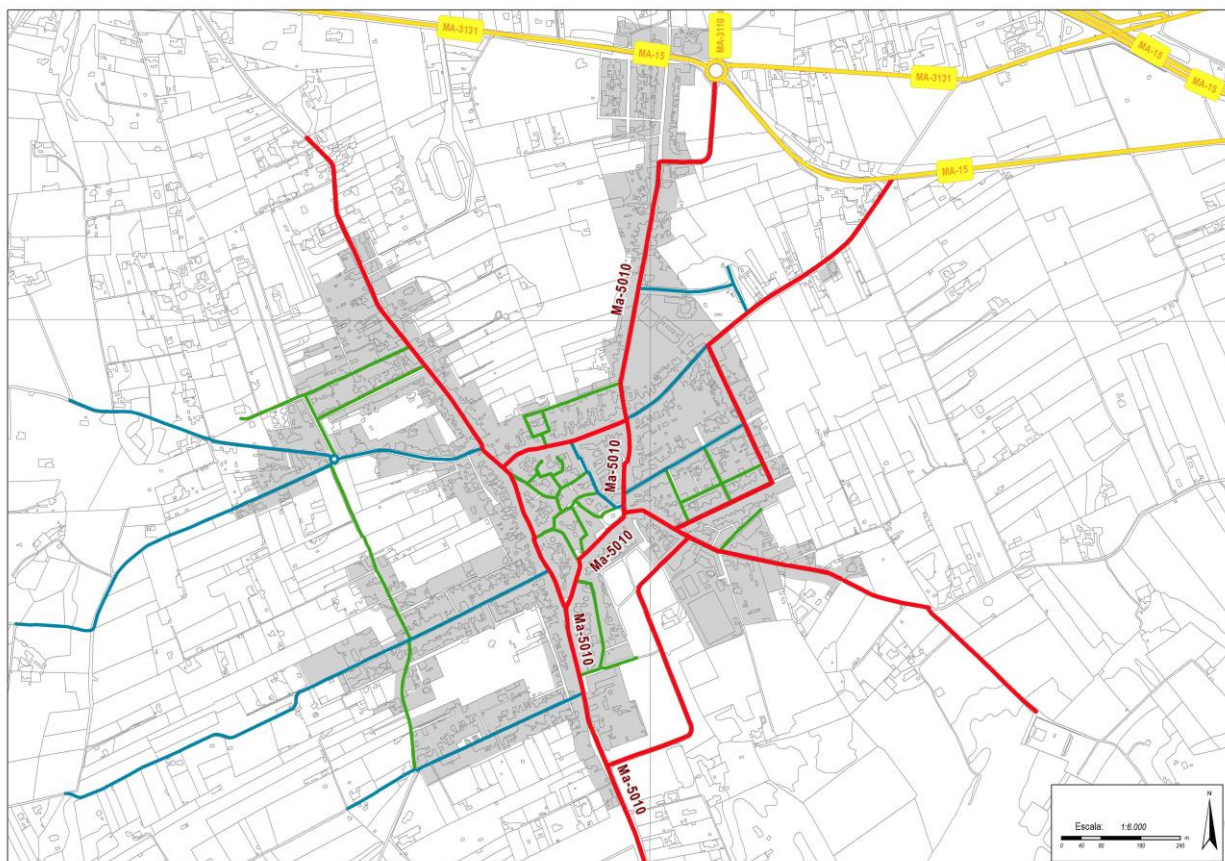
2.2. Jerarquia de la xarxa viària del nucli d'Algaida

La jerarquitzaçió viària determina l'organització i la gestió del trànsit al municipi. És clau per a definir itineraris, establir la senyalització d'orientació i les velocitats de circulació, així com potenciar les zones pacificades, etc. La jerarquia viària ha de tenir en compte els nous creixements urbanístics previstos en el planejament vigent.

La jerarquitzaçió de la xarxa viària d'Algaida es classifica en:

- Xarxa Bàsica
- Xarxa Local
- Xarxa Veïnal

En la imatge següent es mostra la jerarquitzaçió viària d'Algaida (veure Plànol 1):



Jerarquitzaçió xarxa viària

- | | | | |
|---|---------------------|---|---------------------|
|  | Xarxa viària bàsica |  | Xarxa viària veïnal |
|  | Xarxa viària local |  | Xarxa carreteres |

Fig. 7. Plànol 1. Jerarquitzaçió viària del nucli urbà d'Algaida
Font: Elaboració pròpia

El municipi té 4 punts d'accés principals:

- Carrer des Colomer cap a la Ma-5010 Algaida - Lluçmajor.
- Carrer de Palma cap a la carretera de Manacor.
- Carrer de s'Arraval cap a la carretera de Manacor i la Ma-3110.
- Camí de s'Estació cap a la carretera de Manacor.

Xarxa Bàsica

Està formada per eixos viaris que estructuraven el municipi perquè canalitzen els desplaçaments a nivell global. Són més transitats que la resta de vies i resulten eixos claus de mobilitat pel municipi ja que connecten el nucli urbà amb la xarxa viària externa.

Aquest tipus de via predomina especialment en el sector B on es troben l'accés per sa Tanqueta i l'eix format pel camí de s'Estació – Metge Verger – Joan Alcover – Antoni Maura – sa Farinera.

A continuació es llisten les vies de la xarxa bàsica d'Algaida:

XARXA BÀSICA		
c. de sa Tanqueta	c. de s'Aigua	c. de Palma
c. des Cavallers	c. des Colomer	c. de sa Farinera
c. de s'Estació	c. del Migdia	c. de la Ribera
c. del Metge Verger	c. d'Antoni Maura	c. de la Roca
c. de l'Amargura	c. de la Unió	c. Sant Joan
sa Plaça	sa Placeta	

Taula 2. Xarxa bàsica d'Algaida
Font: Elaboració pròpia



Fig. 8. Carrer de s'Aigua i carrer de la Roca
Font: Elaboració pròpia

Xarxa Local

Absorbeix part dels desplaçaments en vehicle privat per l'interior del nucli urbà, distribuint-los pel municipi. Facilita la connexió amb la xarxa bàsica alhora que també permet accedir a la xarxa de carrers veïnals. La majoria d'aquests carrers es troben al sector A i alguns connecten amb els camins de fora vila.

A continuació es llisten les vies de la xarxa local d'Algaida:

XARXA LOCAL		
c. del Pare Bartomeu Pou	c. des Campet	c. des Sol
c. de sa Quarterada	c. de son Arboç	c. de les Escoles
rda. de Llevant		

Taula 3. Xarxa local d'Algaida
Font: Elaboració pròpia



Fig. 9. Carrer Pare Bartomeu Pou i carrer de sa Quarterada
Font: Elaboració pròpia

Xarxa veïnal:

S'inclouen sota aquesta categoria carrers que, per les seves condicions, no suporten intensitats de trànsit elevades. Actuen com a capil·lars d'accés a propietats adjacents amb circulació lenta i trànsit poc intens. La seva funció bàsica és donar accés als habitatges.

A continuació es llisten les vies de la xarxa veïnal d'Algaida:

XARXA VEÏNAL		
c. de l'Esperança	c. de s'Alfabetguera	c. del Rei
c. de Mesquida	c. del Bisbe	c. des Sitjar
c. del Laberint	c. de s'Església	c. Beata Catalina
c. de la Victòria	c. de Dalabau	c. Nou
c. del Lledoner	c. del Passatge	c. de son Geant
c. d'Anselm Turmeda	c. de Ramon Llull	c. del Retir
c. des Porrassar	c. de darrere de ses Vinyes	c. dels Hortets
c. de can Carrintar	rda. de Ponent	c. des Camp d'en Fiol
c. de Cabrit i Bassa	c. de s'Escorxador	

Taula 4. Xarxa veïnal d'Algaida
Font: Elaboració pròpia

Dins d'aquesta categoria també es poden trobar carrers de paviment únic o de vianants que durant els darrers anys s'han anat pacificant, prohibint el trànsit de pas al vehicle privat.



Fig. 10. Exemples de carrers de la xarxa veïnal del municipi d'Algaida
Font: Elaboració pròpia

2.3. Sentits de circulació

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. De manera general, als carrers de la xarxa interna del nucli predominen els carrers d'un únic sentit de circulació. Els carrers amb doble sentit són principalment d'accés al nucli o continuacions de camins.

S'observa una problemàtica associada a l'amplada de les vies:

- Carrers en ambdós sentits, amb aparcament en cordó, tenint una secció insuficient.

Per altra banda, la morfologia del nucli obliga a fer recorreguts bastant llargs a causa dels sentits de circulació únics, quan les distàncies origen-destí són en alguns casos la meitat de curtes. Això beneficia la mobilitat a peu.

Dins el sector A es poden trobar les tres tipologies de vies abans descrites: xarxa bàsica, xarxa local i xarxa veïnal.

- Xarxa bàsica: c. de Palma de doble sentit.
- Xarxa local: c. de Son Arboç, c. de sa Quarterada, c. des Sol i c. Campet. Tots ells de doble sentit.
- Xarxa veïnal: c. des Hortets i c. des Retir. Tots dos de doble sentit.

El sector B també contempla les tres tipologies de jerarquia viària:

JERARQUITZACIÓ VIÀRIA I SENTITS DE CIRCUCIÓ	Xarxa Bàsica	Doble sentit	c. de sa Tanqueta c. de s'Estació c. del Metge Verger c. Joan Alcover c. Antoni Maura c. Cavallers c. de sa Farinera
	Xarxa Local	Sentit únic	c. de la Ribera c. Pare Bartomeu Pou
		Doble Sentit	c. de les Escoles c. de Llevant
	Xarxa Veïnal	Sentit únic	c. de Son Geant c. d'Anselm Turmeda c. de Dalabau
		Doble Sentit	c. del Passatge c. de s'Alfabeguera

Taula 5. Jerarquització viària i sentits de circulació al Sector B

Font: Elaboració pròpia

Per la seua banda el sector C contempla dos tipologies de jerarquia viària:

- Xarxa bàsica: c. de sa Farinera de doble sentit i c. des Colomer de sentit únic.
- Xarxa veïnal: c. Nou de doble sentit.

Per últim dins la zona cèntrica, sector D, es poden trobar les tres tipologies de vies, predominant la xarxa veïnal:

- Xarxa bàsica: c. de s'Aigua de doble sentit. C. de la Roca, c. de Sant Joan i c. de l'Amargura de sentit únic.
- Xarxa local: c. del Rei i c. Mesquida, d'un únic sentit.
- Xarxa veïnal: c. del Bisbe, c. de l'Esperança, c. de la Victòria, c. de l'Església i c. des Sitjar. Tots ells de sentit únic. El c. de Beata Catalina és de doble sentit i ACIRE. El c. de s'Església també compta amb un tram de doble sentit. Per altra banda un tram del c. del Rei és ACIRE.

En el mapa següent es mostren els sentits de circulació del nucli (veure Plànol 2):

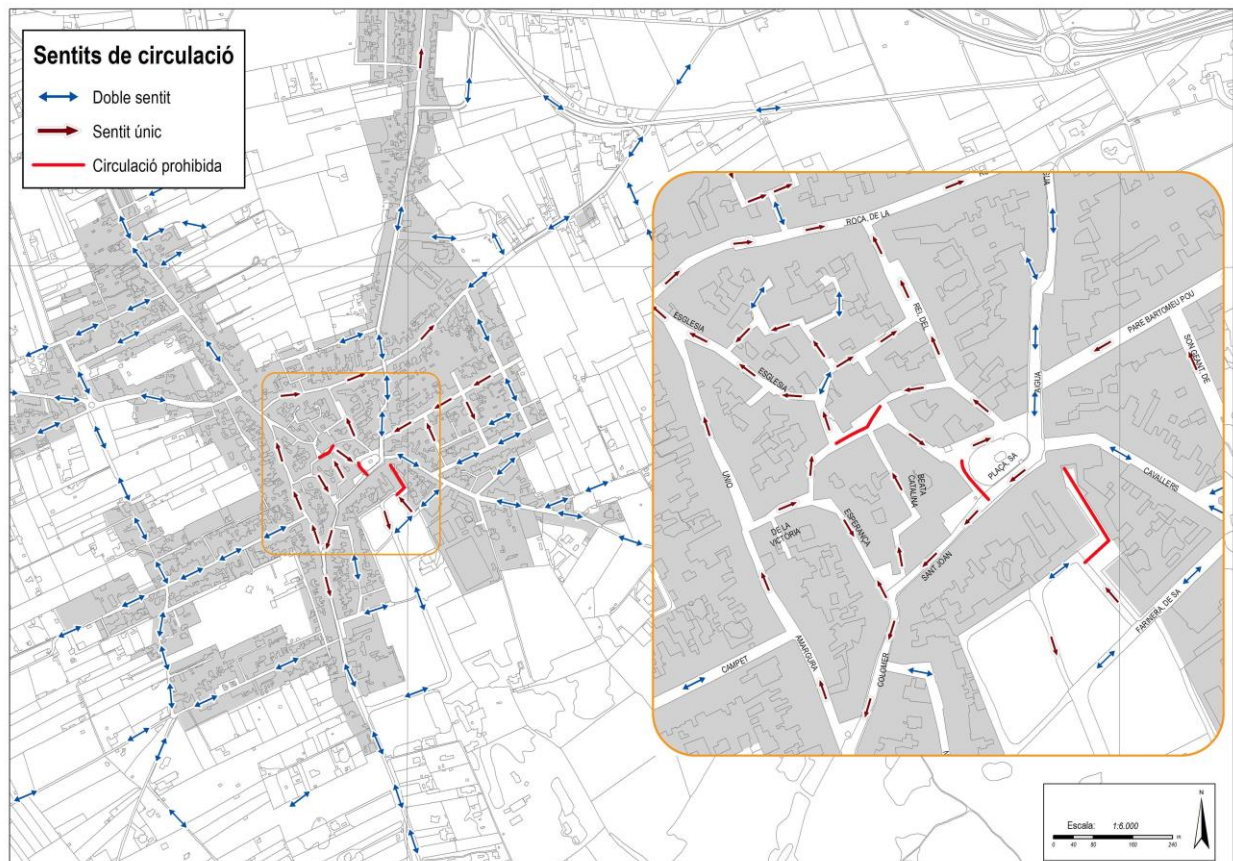


Fig. 11. Plànol 2. Sentits de circulació del nucli urbà d'Algaida
Font: Elaboració pròpia

2.4. 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 d'aquesta, el patró temporal de comportament dels desplaçaments, així com la intensitat d'aquests, podran també variar.

Per això, és important conèixer quins són els principals equipaments, així com també determinar la seva ubicació geogràfica. Al municipi d'Algaida existeixen un conjunt de serveis, equipaments i lloc d'interès que actuen com a centres atractors i generadors de mobilitat.

A continuació es llisten els principals serveis i equipaments d'Algaida:

SERVEIS I EQUIPAMENTS	
Nom	Direcció
Casa de la Vila d'Algaida	c. del Rei, 6
Casal Pere Capellà	c. des Cavallers, 22
Escoleta Municipal Flor de Murta	c. de la Ribera, 35
Centre de Dia d'Algaida	c. Pare Bartomeu Pou, 40
Camp Municipal de futbol es Porrassar	c. es Porrassar, 2
Pavelló Municipal Andreu Trobat	c. sa Tanqueta, 14
Casal de Música	c. Anselm Turmeda, 3
Sala polivalent es Porrassar	c. des Porrassar, 2
CP Pare Bartomeu Pou	c. de la Ribera, 33
Unitat Sanitària d'Algaida	c. Joan Alcover, 5
Cementiri Municipal d'Algaida	c. del cementiri
Quarter de la Guàrdia Civil	c. des Cavallers, 24
Parc es Porrassar	c. de sa Farinera, s/n
Parc infantil Ronda de Ponent	Ronda de Ponent, s/n
Parc infantil	Passeig antiga carretera de Manacor
Punt verd	c. de s'Escorxador

Taula 6. Serveis i equipaments d'Algaida
Font: Elaboració pròpia a partir de dades del SITIBSA i de l'Ajuntament

Diferenciant per zones urbanes, el sector A no compta amb importants centres atractors ni generadors de mobilitat. Únicament hi és el parc verd de recollida de residus i un parc infantil. A la zona nord, a la vora del passeig de l'antiga carretera de Manacor també s'ubica un parc infantil.

En el sector B s'hi concentren molts centres generadors i atractors de mobilitat. S'hi troben els centres educatius, tant l'Escoleta municipal Flor de la Murta com el CP Pare Bartomeu Pou. A

més, també hi són el Centre de Dia, el Casal de Música, el Pavelló Municipal Andreu Trobat, el Casal Pere Capellà, la Guàrdia Civil i la Unitat Bàsica de Salut.

Actualment Algaida no compta amb cap ruta o camí escolar que els alumnes puguin utilitzar per anar a l'escola amb condicions de seguretat i, per tant, són portats en vehicle motoritzat creant una saturació de trànsit en la zona.



Fig. 12. Escoleta municipal Flor de la Murta i Unitat Bàsica de Salut
Font: Elaboració pròpia

Els principals centres atractors i generadors de mobilitat del sector C són el Camp Municipal de Futbol des Porrassar, a més d'una bossa aparcament a la vora del carrer de sa Farinera.

Pel que fa al sector D, dins d'aquest àmbit s'hi troben els següents centres atractors i generadors de mobilitat: la Casa de la Vila, el mercat setmanal, Correus, el supermercat i l'Església parroquial d'Algaida.



Fig. 13. Casa de la Vila i Església Parroquial
Font: Elaboració pròpia

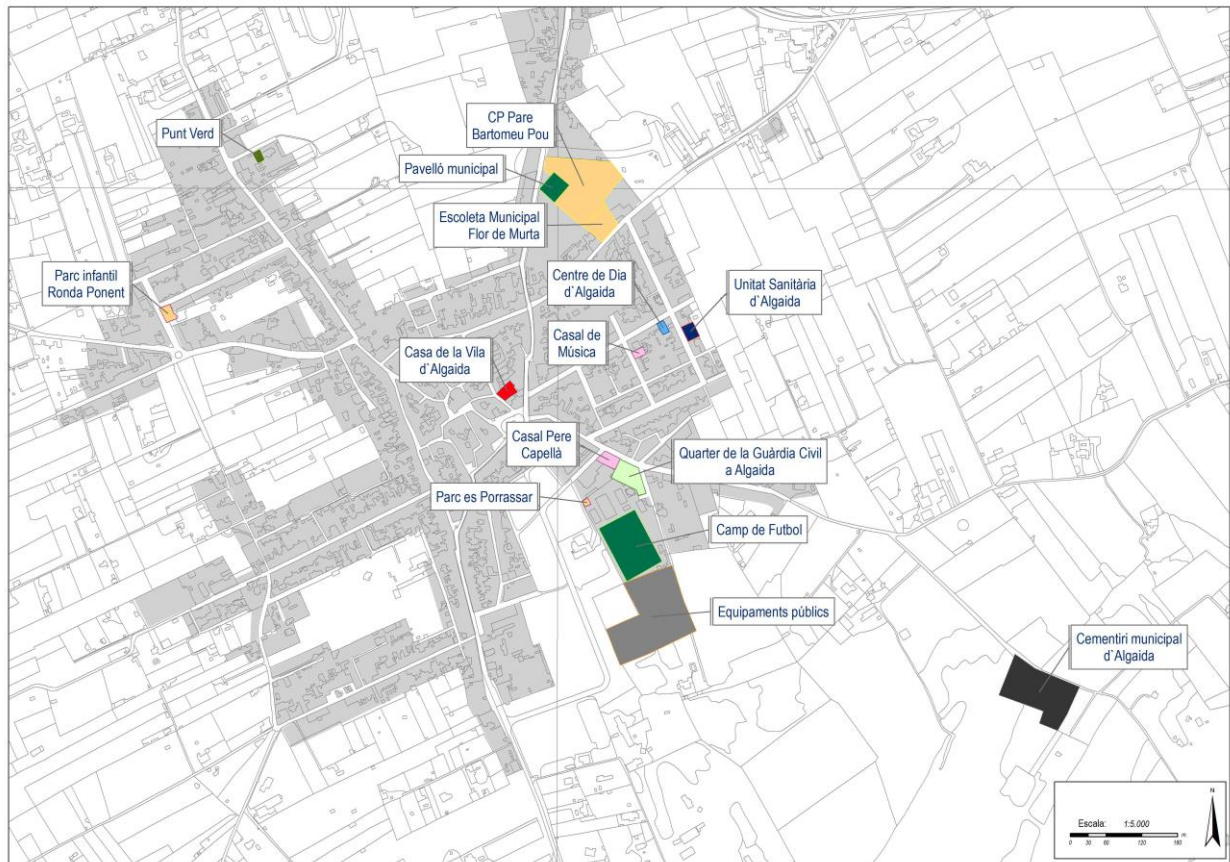


Fig. 14. Plànol 3. Equipaments del nucli urbà d'Algaida
Font: Elaboració pròpia

Així mateix, a Algaida també existeixen diferents itineraris i llocs d'interès que a nivell turístic són punts atractors i/o generadors de mobilitat:

ITINERARIS I LLOCS D'INTERÈS	
Itineraris	Llocs d'interès
Nucli antic de la Vila	Creus del terme d'Algaida
Rutes cicloturístiques	Molins de vent
Ruta saludable	Pina
	Randa
	Punxuat
	Església de Castellitx

Taula 7. Itineraris i llocs d'interès del municipi d'Algaida
Font: Elaboració pròpia.

La ruta saludable és un projecte realitzat per la Conselleria de Salut, amb la col·laboració de la Unitat Bàsica d'Algaida i entitats del municipi entre altres. En aquest cas es va definir una ruta

sobre la qual es va realitzar una diagnosi i unes propostes de millora sobre la seguretat i l'accessibilitat.



Fig. 15. Molí d'en Xina i creu del c. de sa Quarterada
Font: Elaboració pròpia

2.5. Aparcament

Per tal de caracteritzar l'oferta d'aparcament a Algaida, cal en primer lloc definir les diferents tipologies d'aparcaments existents al municipi.

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.

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

APARCAMENT	A LA VIA PÚBLICA	Lliure o no regulat	Bateria, semi-bateria, cordó
		Regulat	Zones de C/D, blava, reserves estacionament, etc.
	FORA DE LA VIA PÚBLICA	Ús privat	Guas individuals / comunitaris
		Ús públic	Propietat pública / privada

Taula 8. Classificació de les tipologies d'aparcament.
Font: Elaboració pròpia



Places en cordó



Places en semi-bateria



Places en bateria

Fig. 16. Tipologia d'aparcament a la via pública
Font: Elaboració pròpia

Els primers són tots aquells aparcaments que ocupen i comparteixen l'espai públic del municipi i poden ser tan 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.

La majoria d'aparcament del municipi d'Algaida és lliure ja sigui en la via pública o en bosses d'aparcament fora de la via pública. Hi ha quatre zones de zona blava on s'aparca amb limitació horària sense cost que són: el c. De la Ribera, sa Plaça, c. de la Unió i c. de s'Aigua.

El mapa següent mostra la localització de les places lliures en superfície, tot diferenciant segons la seva tipologia (veure Plànol 4): en cordó, bateria o semi-bateria.



Fig. 17. Ubicació i tipologia de les places d'aparcament lliure d'Algaida
Font: Elaboració pròpia

Així, Algaida disposa actualment d'una capacitat agregada d'entorn a 1.038 places d'estacionament, de les quals la immensa majoria són en cordó (un 97%). Únicament hi ha 20 places en bateria i 11 en semi-bateria.

Del conjunt de places, gairebé el 45% estan ubicades al sector B, la qual es caracteritza per un tram de carrers més regular i amb major capacitat. Li segueix el sector A amb un 34,7% de les places, que es tracta d'una zona amb carrers molt llargs i en alguns amb disponibilitat d'aparcament a les dues bandes. Pel que fa al sector C, es tracta d'una zona amb pocs carrers i per tant amb menys capacitat (9,6%) que la resta. Per altra banda, la zona del centre aglutina entorn al 10,8% de les places, fet normal tenint en compte la irregular disposició de carrers amb reduïdes amplàries.






Per la seva banda, els aparcaments ubicats fora de la via pública són superfícies segregades de l'espai públic del municipi, destinades específicament a l'aparcament de vehicles. En aquest cas, s'agrupen en dues categories principals: els **aparcaments públics**, i els **aparcaments privats** que generalment corresponen als aparcaments en finca privada.







Fig. 18. Bosses d'aparcament i zona blava d'Algaida
Font: Elaboració pròpia

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. El nombre de guals (225) és molt superior al de cotxeres (132), representant els primers un 63% del total.

A continuació es mostra una taula amb la classificació de les diverses tipologies d'aparcaments existents al municipi:

APARCAMENT	A LA VIA PÚBLICA	No regulat	<p>Aparcament lliure en superfície: es tracta d'espais destinats a l'estacionament de vehicles sense cap restricció. Aquests aparcaments, en calçada, no són vigilats. <i>Foto: c. de la Roca</i></p>	
			<p>Aparcament en zona blava: aparcaments en superfície en rotació. Està regulat per disc horari o anotació manual. <i>Foto: c. de la Ribera</i></p>	
			<p>Reserves per a vehicles autoritzats municipals: aparcament reservat per a vehicles de l'Ajuntament i la Policia. <i>Foto: c. del Rei</i></p>	
		Regulat	<p>Reserves per a vehicles elèctrics: Estació de recàrrega de vehicles elèctrics amb dues places reservades. <i>Foto: c. de ses Escoles</i></p>	
			<p>Reserves per a vehicles amb targeta de PMR (Persona amb Mobilitat Reduïda): aparcament reservat a persones amb mobilitat reduïda. Poden ser nominals o generals. <i>Foto: c. de Joan Alcover</i></p>	

FORA DE LA VIA PÚBLICA		<p>Reserves per a càrrega i descàrrega: places reservades a estacionaments de curta durada destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies. <i>Foto: c. d'Antoni Maura</i></p>	
	Privat	<p>Aparcament en finca privada: es tracta de places d'aparcament ubicades a l'interior de les finques privades i que disposen de guals individuals o comunitaris. <i>Foto: c. de la Roca</i></p>	
	Públic	<p>Bosses d'aparcament públic en superfície: es tracta de reserves de sòl destinades a l'estacionament gratuït. <i>Foto: c. de sa Tanqueta i c. de sa Farinera</i></p>	 

Taula 9. Classificació de les tipologies d'aparcament.

Font: Elaboració pròpia

L'aparcament al sector A és lliure, estant permès aparcar pràcticament a tots els carrers. En tots els trams l'aparcament és en cordó (en un sol costat o ambdós). A la majoria de carrers es pot aparcar a banda i banda de la calçada. No obstant, hi ha casos en els quals l'amplada de la via no permet l'aparcament en ambdós costats i la circulació en doble sentit. Això genera problemes de convivència entre els vehicles que s'han d'aturar i/o apartar per deixar passar als vehicles que circulen en sentit contrari.

Dins l'àmbit del sector B hi ha diferents tipologies d'aparcament:

- Lliure en calçada: en la majoria de carrers es pot aparcar principalment en cordó a excepció del carrer de s'Alfabetguera que compta amb un carreró amb aparcament en bateria.
- Regulat en calçada: hi ha 7 places al carrer de la Ribera destinades a la rotació de vehicles.
- Lliure fora calçada: al carrer de sa Tanqueta hi ha una bossa d'aparcament amb capacitat per a 99 vehicles.

La tipologia d'aparcament al sector C és:

- A la via pública lliure: tant al c. Nou com al c. des Colomer s'aparca en cordó en un sol costat de la calçada. Aquest últim compta amb un tram junt a l'Eroski amb aparcament als dos costats.
- Fora de la via pública d'ús públic: junt al carrer de sa Farinera s'hi troba una bossa d'aparcament amb una capacitat de 117 places.

Al centre històric l'aparcament a sa Plaça (en semi-bateria) és d'ús públic regulat mitjançant zona blava amb temps limitat, com també hi ha places (en cordó) al carrer de s'Aigua i la Unió. El total de places regulades són 20. Gran part de les places d'aparcament es troben al carrer de la Roca.

2.6. Altres reserves d'estacionament

Altres dels elements de la mobilitat urbana identificats al llarg de la campanya de treball de camp és la disponibilitat de places d'estacionament reservades específicament per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

Algaida disposa d'un total de 15 places PMR (veure Plànol 5) i s'obté una proporció d'1 plaça per cada 199,7 habitants (al nucli urbà), una proporció baixa.

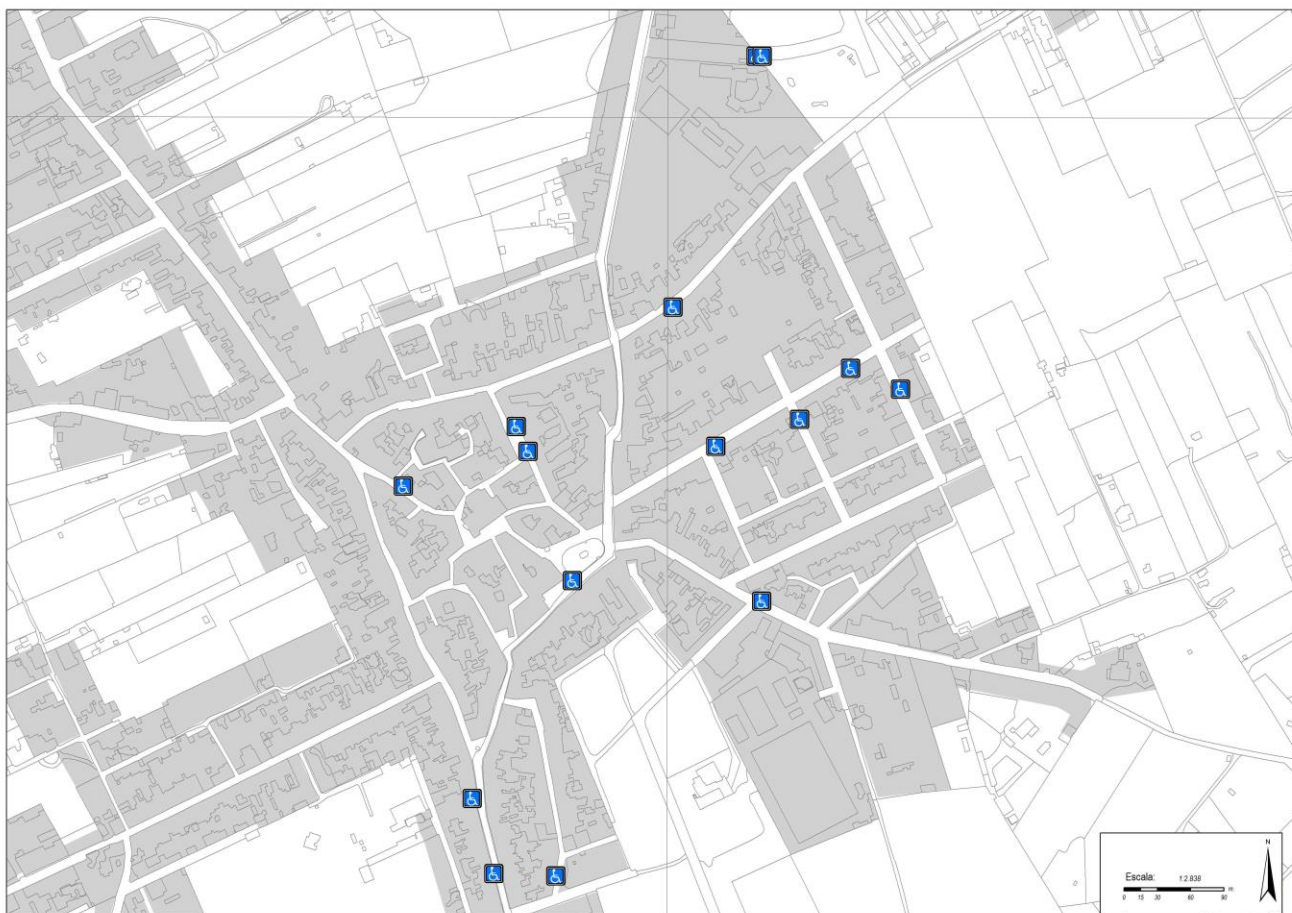


Fig. 19. Ubicació de les places reservades a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)
Font: Elaboració pròpia

S'ha de tenir en compte que disposar d'una adequada xarxa de places PMR és molt important, en tant en quant es tracta de fer complir un dret constitucional i de fer aplicable el principi d'igualtat d'oportunitats, evitant tota situació de discriminació.

Les zones de càrrega i descàrrega són aquelles destinades a facilitar la distribució i el lliurament de béns i mercaderies diverses. Per tant, la seva localització sol anar, en certa manera, correlacionada amb la distribució geogràfica de les activitats comercials, especialment amb aquelles que requereixen d'una provisió més regular.

En total, Algaida disposa actualment de 5 zones habilitades específicament per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, destacant especialment la seva presència a zones amb major activitat comercial.



Fig. 20. Ubicació de les places de càrrega i descàrrega
Font: Elaboració pròpia

Per altra banda, sa Plaça compta amb un punt d'estacionament de bicicletes i és important remarcar l'absència de carrils bici o senders que permetin una circulació segura en aquest mode de transport tot i que hi compta amb rutes cicloturístiques que travessen la població.

Pel que fa a la motocicleta, hi ha un punt amb 4 places per estacionar aquest tipus de vehicle, tal i com s'observa al mapa que s'acompanya.

Altres reserves: inclouen un total de 11 places destinades a usos diversos, 2 relacionats amb equipaments sanitaris i benestar social i 3 per a vehicles municipals.

A més, Algaida compta amb una estació de recàrrega de vehicles elèctrics al carrer de les Escoles, junt a la parada del TIB i de l'autobús escolar. Aquesta estació compta amb dues places per a vehicles elèctrics. En el 2017, l'ajuntament d'Algaida va signar un conveni amb la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat i el Consell de Mallorca per promoure l'ús dels vehicles elèctrics.

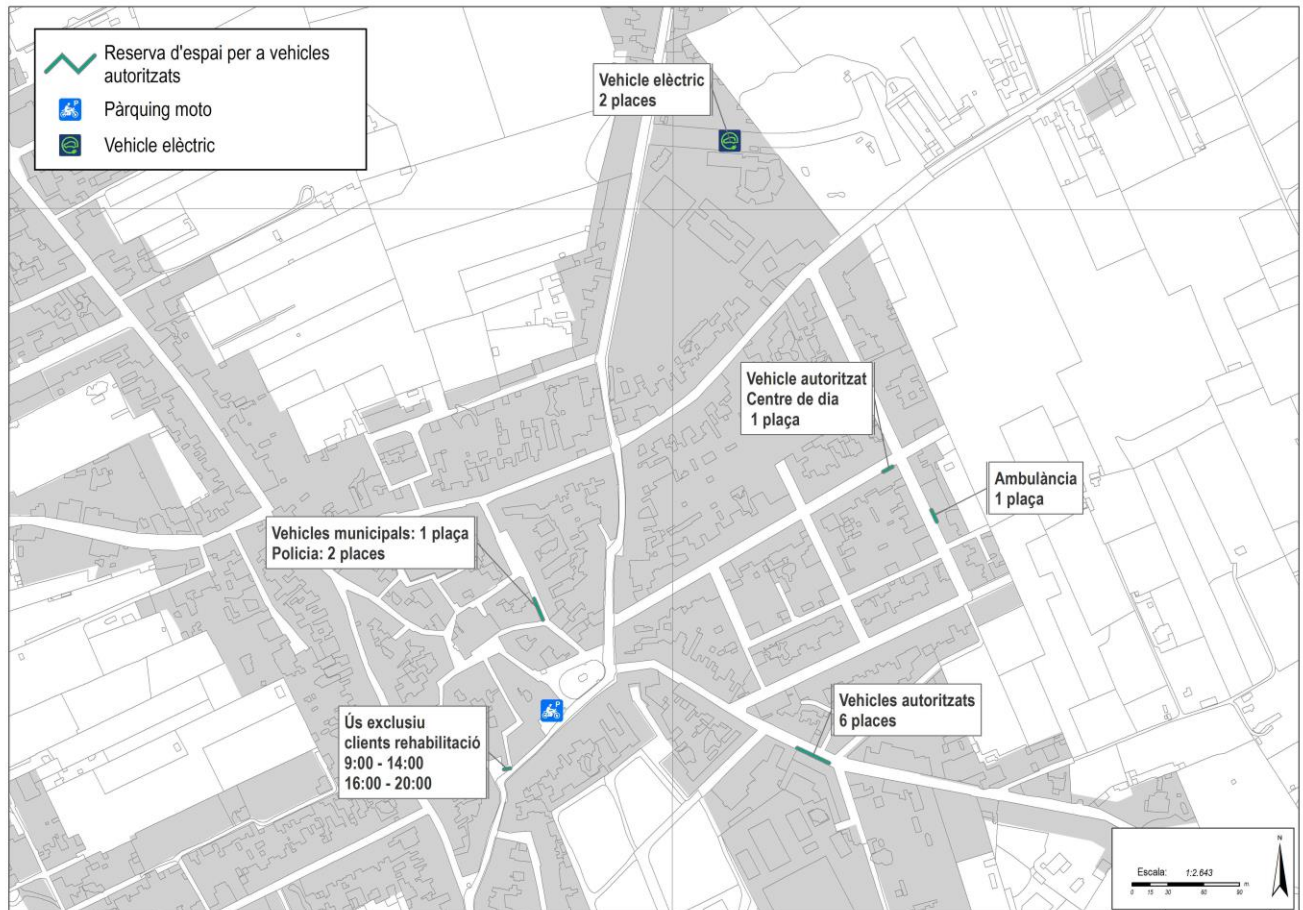


Fig. 21. Ubicació d'altres reserves d'aparcament
Font: Elaboració pròpia

2.7. Senyalització

L'objectiu principal dels senyals d'orientació és informar els conductors dels itineraris a seguir per dirigir-se cap a les diferents poblacions o centres d'interès, així com fer més atractius aquells indrets turístics per als visitants.

En general, s'ha observat que els principals pols atractors/generadors de mobilitat estan senyalitzats tant als accessos com als carrers interiors al municipi.

Actualment, la senyalització que es troba a l'eix que funciona com a ronda és adequada en el sentit Lluçmajor – Palma (o Manacor) ja que dirigeix els vehicles cap a la seva destinació sense haver de passar pel centre. En canvi, en el sentit invers, a l'hora de sortir de la carretera Ma-15 i anar cap a Lluçmajor la senyalització indica als vehicles que han de travessar tot el nucli, passant per davant de sa Plaça. A l'apartat 2.10 s'aprecia com el flux en sentit nord utilitzen la falsa ronda mentre que en sentit sud predomina el flux que passa per sa Plaça.

A continuació es mostren alguns exemples de la senyalització d'orientació que hi ha al municipi:



Fig. 22. Senyalització d'orientació del municipi d'Algaida
Font: Elaboració pròpia

2.8. Transport públic

Algaida, abans de les noves concessions de 2019, compta amb 10 línies de transport públic que donen servei al municipi. No totes les línies paren a totes les parades existents. De les 7 parades actuals, una està dins del nucli i sis a les afores. A continuació es llisten les parades del municipi d'Algaida:

PARADES D'AUTOBÚS	
Al nucli d'Algaida	Afores del nucli d'Algaida
c. de les Escoles	Sa Talaieta
S'Hostal d'Algaida (ambdós sentits)	Alorda
	Pina
	Cura
	Randa

Taula 10. Parades d'autobús a Algaida.
Font: Elaboració pròpia

Les línies 411, 412, 415, 451, 452, 453 s'aturen a Algaida a la demanda. De les 10 línies que donen servei al municipi d'Algaida, cinc d'elles donen servei únicament en estiu.

En total el nucli d'Algaida té un màxim de 29 expedicions en dia feiner a l'estiu (15 d'anada i 14 de tornada). També compta amb 17 expedicions els dissabtes (9 i 8 respectivament) i 14 en festiu (7 en cada sentit).

En la taula següent es detallen les línies que operen actualment al nucli amb l'operador, les capçaleres de cada línia i els municipis per on passen:

LÍNIES D'AUTOBÚS					
Línia	Operador	Recorregut	Itinerari		Expedicions
411	BUS RED	CALA RAJADA – PALMA	SA FONT DE SA CALA ES CARREGADOR CALA RAJADA CAPDEPERA ARTÀ SANT LLORENÇ MANACOR VILAFRANCA MONTUÏRI ALGAIDA • <i>S'Hostal d'Algaida</i> PALMA	PALMA ALGAIDA • <i>S'Hostal d'Algaida</i> MONTUÏRI VILAFRANCA MANACOR SANT LLORENÇ ARTÀ CAPDEPERA CALA RAJADA ES CARREGADOR SA FONT DE SA CALA	2 / 1 de dl. a dv. A la demanda 1 / 1 dissabtes A la demanda
412	BUS RED	COSTA DELS PINS – PALMA	PORTOCRISTO COVES DRAC MANACOR VILAFRANCA MONTUÏRI ALGAIDA • <i>S'Hostal d'Algaida</i> PALMA	PALMA ALGAIDA • <i>S'Hostal d'Algaida</i> MONTUÏRI VILAFRANCA MANACOR COVES HAMS PORTOCRISTO	1 / 2 de dl. a dv. A la demanda 1 / 1 Dissabtes A la demanda
415	BUS RED	CALA MURADA – PALMA SOLES ESTIU	CALA MURADA CALES DE MALLORCA SON MACIÀ (MANACOR) MANACOR VILAFRANCA MONTUÏRI ALGAIDA • <i>S'Hostal d'Algaida</i> PALMA		1 / 0 de dl. a ds. A la demanda
451	BUS RED	COSTA DELS PINS – PORT DE SÓLLER	COSTA DELS PINS PORT VELL PORT VERD CALA BONA CALA MILLOR SA COMA S'ILLOT PORTOCRISTO ALGAIDA • <i>Alorda</i> VALLDEMOSSA SA FORADADA DEIÀ SÓLLER PORT DE SÓLLER	PORT DE SÓLLER SÓLLER DEIÀ SA FORADADA VALLDEMOSSA ALGAIDA • <i>Alorda</i> COVES HAMS PORTOCRISTO S'ILLOT SA COMA CALA MILLOR CALA BONA PORT VERD PORT VELL COSTA DELS PINS	1 / 1 Dijous A la demanda

452	BUS RED	SA FONT DE SA CALA – PORT DE SÓLLER SOLES ESTIU	SA FONT DE SA CALA ES CARREGADOR CALA RAJADA CAPDEPERA ARTÀ SANT LLORENÇ ALGAIDA • <i>Alorda</i> VALLDEMOSSA SA FORADADA DEIÀ SÓLLER PORT DE SÓLLER	PORT DE SÓLLER SÓLLER DEIÀ SA FORADADA VALLDEMOSSA ALGAIDA • <i>Alorda</i> SANT LLORENÇ ARTÀ CAPDEPERA CALA RAJADA ES CARREGADOR SA FONT DE SA CALA	1 / 1 Divendres A la demanda
453	BUS RED	CALA D'OR – PORT DE SÓLLER SOLES ESTIU	CALA D'OR/PORTOPETRO S'HORTA PORTOCOLOM PORTOCOLOM (CALA MARÇAL) CALA MURADA CALES DE MALLORCA ALGAIDA • <i>Alorda</i> VALLDEMOSSA SA FORADADA DEIÀ SÓLLER PORT DE SÓLLER	PORT DE SÓLLER SÓLLER DEIÀ SA FORADADA VALLDEMOSSA ALGAIDA • <i>Alorda</i> CALES DE MALLORCA CALA MURADA PORTOCOLOM PORTOCOLOM (CALA MARÇAL) S'HORTA CALA D'OR/PORTOPETRO	1 / 1 Dimarts A la demanda
490	AUTOCA RS J. CALDENT EY	PORTOCOLOM – PALMA	PORTOCOLOM PORTOCOLOM (CALA MARÇAL) FELANITX PORRERES MONTUÏRI ALGAIDA • <i>Algaïda</i> • <i>Alorda</i> SON GUAL HOSPITAL SON LLÀTZER PALMA	PALMA HOSPITAL SON LLÀTZER SON GUAL ALGAIDA • <i>Sa Talaieta</i> • <i>Algaïda</i> MONTUÏRI PORRERES FELANITX PORTOCOLOM PORTOCOLOM (CALA MARÇAL)	10 / 10 de dl. a dv. 6 / 6 dissabtes i festius

Taula 11. Característiques del servei de transport públic d'Algaida
Font: Elaboració pròpia



Fig. 23. Parada del transport públic d'Algaida al c. de ses Escoles
Font: Elaboració pròpia

Durant la redacció d'aquest estudi està en procés la licitació de les noves concessions del transport interurbà de Mallorca. Aquest fet pot implicar que hi hagi modificacions en la configuració del servei de transport públic a Algaida.

El dia 20 de novembre de 2018, la línia 400 del TIB entre Lloret i Palma ha modificat el seu recorregut amb la novetat que inclou Algaida al trajecte. Aquest fet suposa una nova connexió de transport públic entre Algaida i Pina. Aquesta línia passa a complementar l'oferta actual de la línia 490 entre Algaida i Palma.

Així, de dilluns a divendres es passa de 6 a 7 expedicions en cada sentit, oferint la darrera sortida des de Palma a les 21:00h., essent actualment a les 19:45h. Els dissabtes, diumenges i festius el servei s'allarga fins a les 19:30, amb la darrera expedició des de Palma i d'aquesta manera es passen de 4 a 5 expedicions per sentit.

Per altra banda, el municipi d'Algaida compta amb 5 línies d'autobús escolar: 4 (2 autobusos surten de Pina) que connecten amb l'institut de Lluçmajor i una que va al Col·legi Públic Pare Bartomeu Pou, amb aturada en el carrer de ses Escoles.

2.9. Intensitat de trànsit

El dia 9 de maig de 2018 es va realitzar una campanya d'aforaments a les principals vies del nucli per tal d'identificar les intensitats de trànsit que es recullen al llarg del dia.

Es van ubicar tres punts de comptatge automàtic de vehicles al llarg de 24 hores. Addicionalment es van realitzar comptatges direccionals manuals en dues cruïlles, en els períodes de 9-14h i 16-19h.

La ubicació dels punts d'aforament es mostra a continuació.



Fig. 24. Ubicació dels punts d'aforament
Font: Elaboració pròpia

Punt	Ubicació	Sentit .1	Sentit .2
A	Carrer de Palma	A.1: Algaida	A.2: Palma
B	Camí de s'Estació	B.1: Algaida	B.2: Manacor
C	Ma-5010	C.1: Lluçmajor	C.2: Algaida
1	Sa Plaça	1.1: Lluçmajor	1.2: Carrer des Cavallers
2	Sa Plaça	2.1: Lluçmajor	2.2: Manacor
3	Carrer des Cavallers	3.1: Lluçmajor	3.2: Manacor

Taula 12. Punts d'aforament i fluxos mesurats
Font: Elaboració pròpia

El punt que presenta una major intensitat de trànsit al llarg del dia és la cruïlla del carrer des Cavallers amb Sa Plaça, que suma 2.440 vehicles durant tot el període de 9 a 14h i 16 a 19h, i una mitjana de 76 vehicles cada 15 minuts, comptant els quatre moviments que s'hi poden fer.

Aquesta és una intensitat de pas molt elevada per tractar-se d'una ubicació tan cèntrica al municipi on s'hi realitzen tot tipus d'altres d'activitats.



Fig. 25. Punt d'aforament a sa Plaça amb Cavallers
Font: Elaboració pròpia

La majoria de punts presenten unes intensitats de pas força estables al llarg del dia, llevat en alguns casos d'una punta a primera hora i una altra a l'horabaixa, aparentment vinculades a l'horari de l'escola.

A partir dels aforaments realitzats al llarg de 24 hores, es detecta que l'hora punta als accessos del municipi es produeix de 8:15 a 9:15h. A continuació, la intensitat de pas es manté força estable, incrementant-se lleugerament fins arribar a un nou màxim al voltant de les 19 hores, quan comença a davallar finalment fins als mínims registrats a la nit.

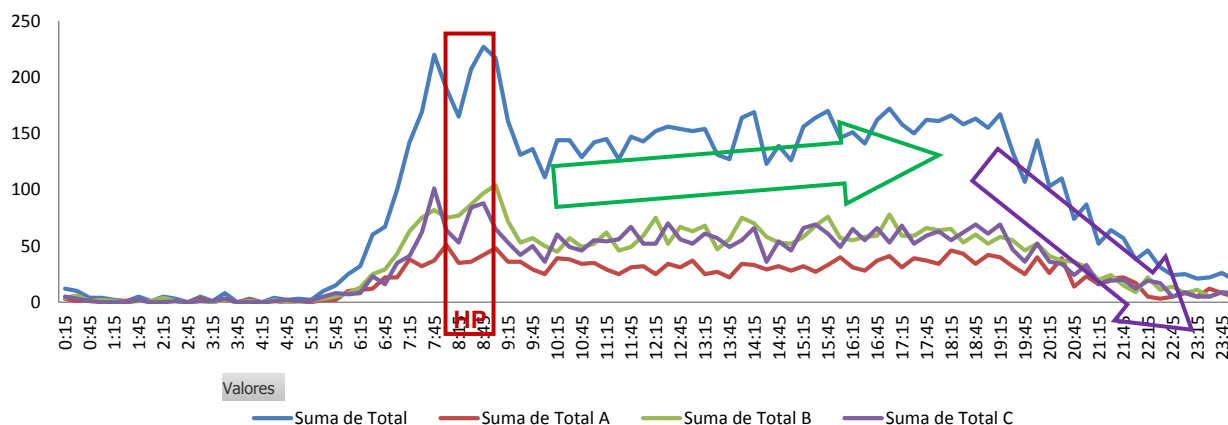


Fig. 26. Evolució diària de la intensitat total als accessos del municipi
Font: Elaboració pròpia

Distingint entre els 3 accessos, s'aprecia com el moviment pel Camí de s'Estació (B) i la Ma-5010 (C) presenten valors molt similars, mentre que el pas pel Camí de Palma (A) és inferior.

Per fer un estudi més en profunditat sobre les moviments realitzats pels vehicles s'ha de prendre el període analitzat en els aforaments direccionals. En aquest cas, el moment més proper a l'hora punta és de 9 a 10h per al trànsit global. Individualment, els diferents punts d'aforament poden presentar hores punta diferents.

A continuació es descriuen els moviments analitzats a cada punt i la seva evolució al llarg del dia.

- **Cruïlla Sa Plaça – Carrer des Cavallers (Punts 1+2):**

És el punt on es registra una major intensitat de circulació al llarg del dia, presentant una punta a primera hora del matí (144 vehicles de 9:00 a 9:15h) i una altra al migdia (119 vehicles de 11:45 a 12:00h).

Dels quatre moviments que es realitzen a la cruïlla, el principal és el que continua recte des del Carrer de s'Aigua cap a Lucmajor (moviment 1.1). Amb una mitjana de 158 vehicles/hora és el responsable de les principals puntes que s'aprecien a la cruïlla. La resta de girs presenten intensitats menors, d'entre 29 i 64 veh./h.

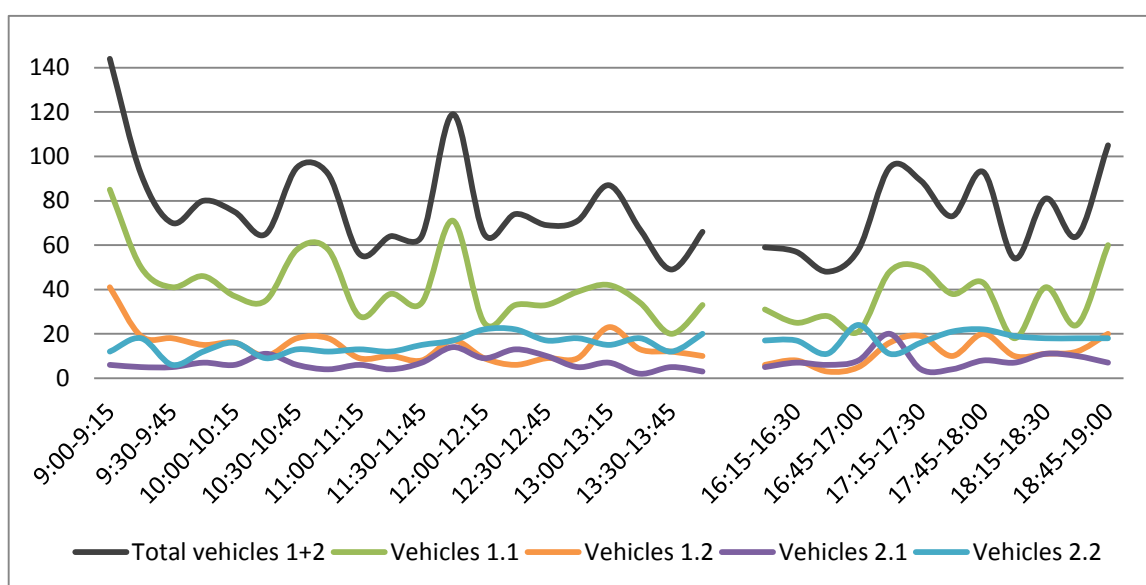


Fig. 27. Evolució diària de la intensitat de trànsit a la cruïlla entre sa Plaça i el carrer des Cavallers
Font: Elaboració pròpia

- **Cruïlla Carrer des Cavallers – Carrer d'Antoni Maura (Punt 3)**

En aquesta cruïlla s'han registrat els moviments que enllacen el Carrer d'Antoni Maura amb el Carrer de Sa Farinera, amb l'objectiu d'identificar els vehicles que els utilitzen com a ronda exterior al nucli i que seran més susceptibles de passar a utilitzar la nova variant un cop construïda. Aquests moviments presenten una mitjana de 38 vehicles cada 15 minuts (151 veh./h), i els moviments en direcció Manacor són el doble dels que van en sentit Lucmajor.

La intensitat de circulació i la relació entre els dos sentits es manté força estable al llarg de tot el dia, només apreciant-se una punta al voltant de les 17 hores.

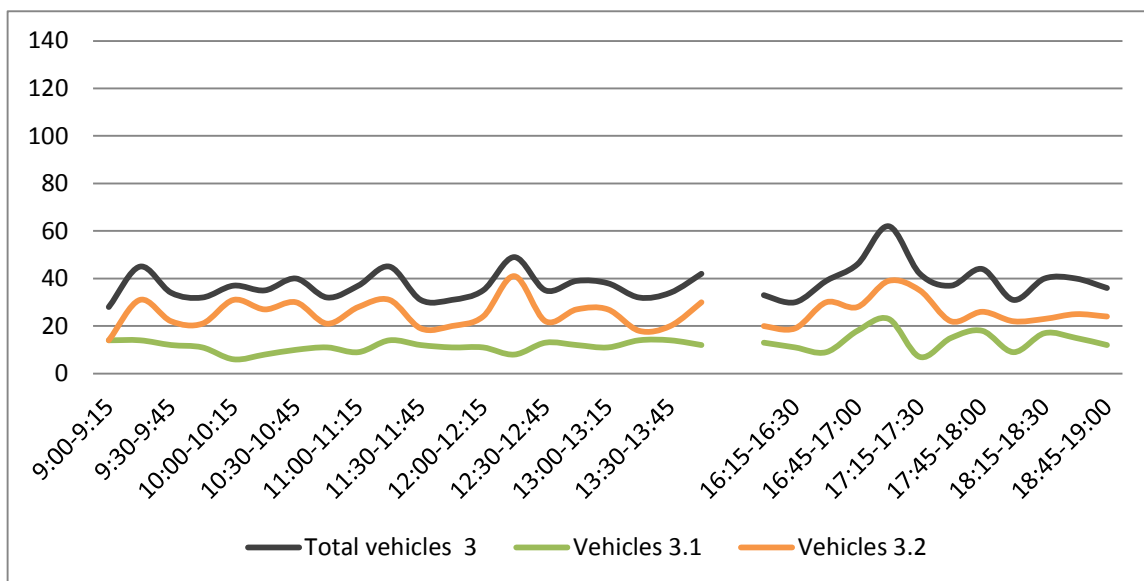


Fig. 28. Evolució diària de la intensitat de trànsit a la cruïlla del carrer des Cavallers amb Antoni Maura
Font: Elaboració pròpia

• Carrer de Palma (Punt A)

En aquest carrer, els dos sentits de circulació presenten intensitats molt similars, al voltant de 17 vehicles cada 15 minuts (67 veh./h). Alhora, els fluxos globals es mantenen força estables al llarg del dia.

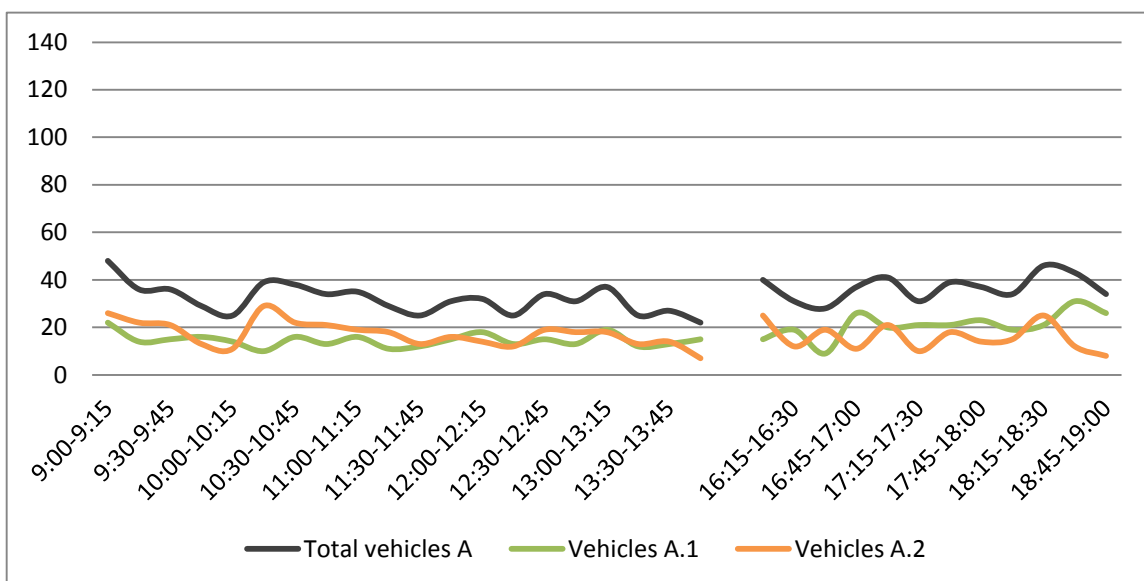


Fig. 29. Evolució diària de la intensitat de trànsit al carrer de Palma
Font: Elaboració pròpia

• Carrer de s'Estació (Punt B)

Al carrer de s'Estació es registra la segona intensitat més elevada al nucli, amb una mitjana de 240 vehicles a la hora, amb una punta important a primera hora del dia, fent que de 9 a 9:15h es comptabilitzin 104 vehicles. La següent punta es troba a les 17 hores, amb 78 cotxes en 15 minuts.

El sentit cap a Manacor presenta sempre un major volum de vehicles (144 veh./h) comparat amb els que van en direcció Lluçmajor (96 veh./h). En aquest cas, les puntes a primera hora i l'horabaixa coincideixen en ambdós sentits.

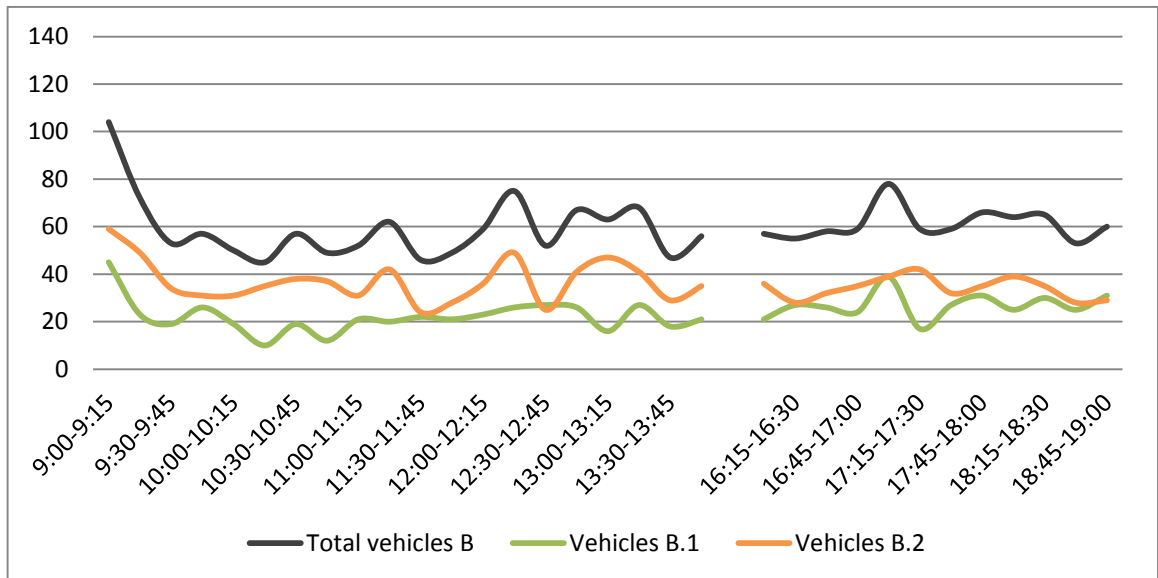


Fig. 30. Evolució diària de la intensitat de trànsit al carrer de s'Estació
Font: Elaboració pròpia

- **Carrer des Colomer / Ma-5010 (Punt C)**

La intensitat mitjana és de 225 vehicles/hora, molt similar a la del punt B, i només lleugerament per sota degut a que no s'hi detecten puntes apreciables, ni al matí ni en l'horabaixa.

Alhora, els dos sentits de circulació presenten volums de trànsit molt similars al llarg de tot el dia.

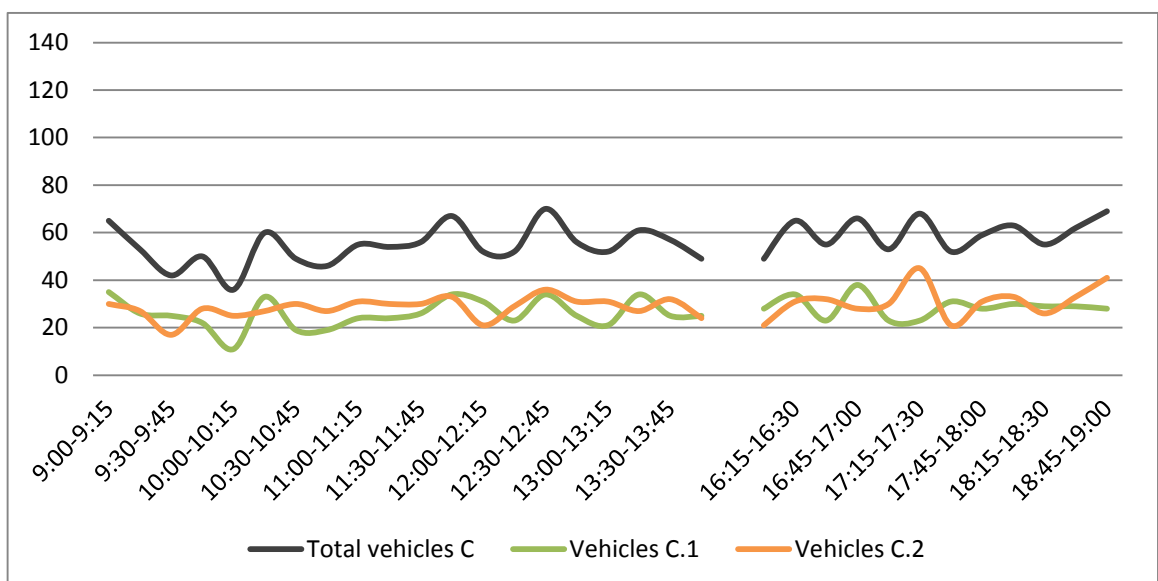


Fig. 31. Evolució diària de la intensitat de trànsit al carrer des Colomer (Ma-5010)
Font: Elaboració pròpia

Amb aquesta informació s'elabora un croquis amb les intensitats de circulació registrades de 9 a 10h i la mitjana al llarg de tot el dia.

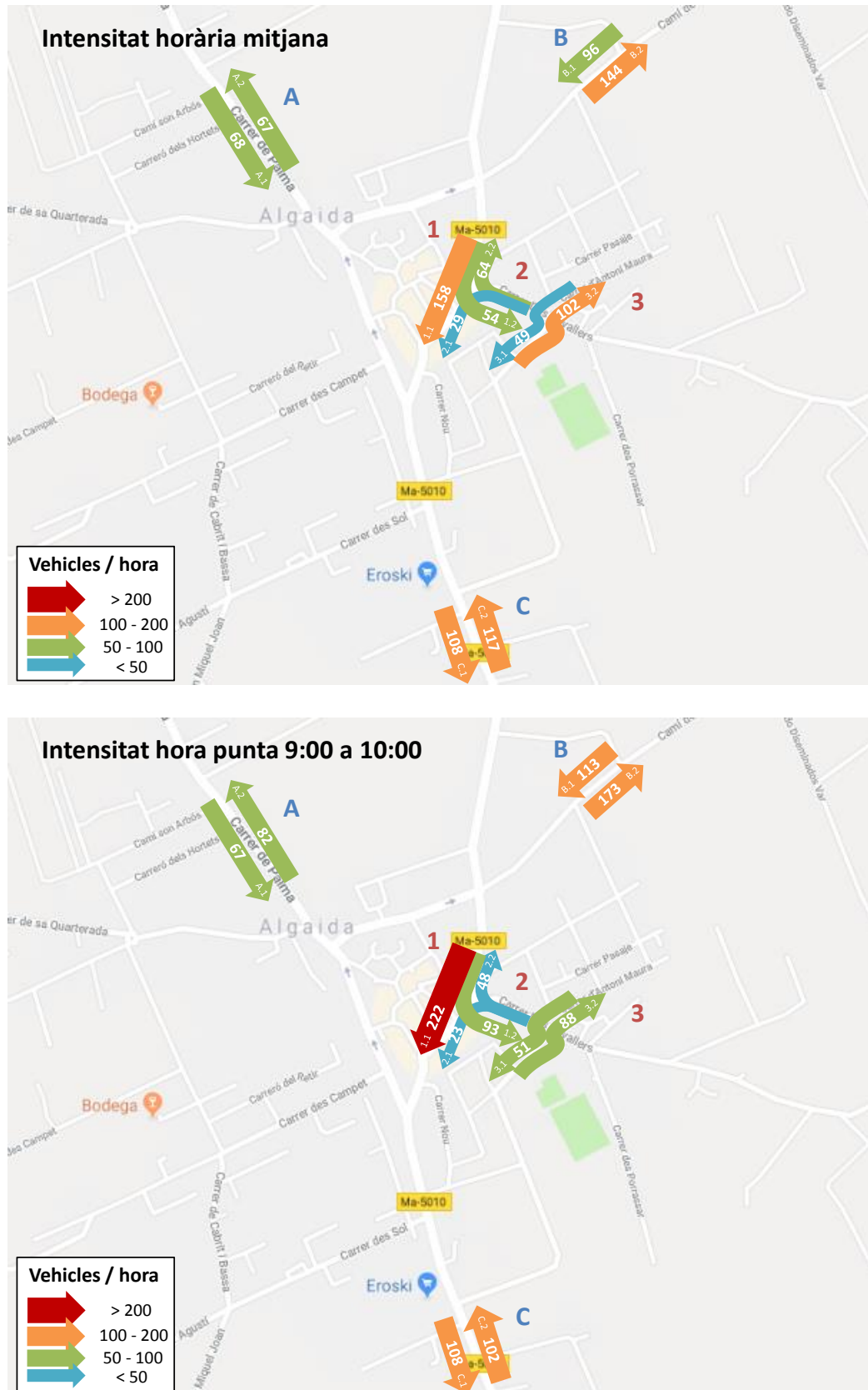


Fig. 32. Intensitat en Hora Punta (IHP) als diferents punts d'aforament
Font: Elaboració pròpia

D'aquesta manera s'aprecia com al llarg del dia, els fluxos principals Nord-Sud es produeixen per Sa Plaça de baixada cap a Lluçmajor i pel Carrer d'Antoni Maura en sentit Manacor, amb una mitjana de més de 100 veh./hora en ambdós casos.

En hora punta s'accentua aquesta tendència, fent que la baixada per Sa Plaça augmenti fins els 222 vehicles de 9 a 10h, mentre la baixada paral·lela per Antoni Maura es manté constant al voltant dels 50 cotxes. La resta de moviments a la cruïlla de Sa Plaça són força inferiors, i tenint en compte la diferència entre el nombre de vehicles que baixen per 3.1 i els que finalment es comptabilitzen a C.1, es pot concloure que bona part dels moviments de baixada per Sa Plaça són vehicles de pas.

2.10. Demanda d'estacionament

Un dia feiner tipus del mes de maig, es va realitzar també una campanya de comptabilització de vehicles estacionats en les diferents zones 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 21h, realitzant-se diverses voltes senceres durant el matí, l'horabaixa i la nit, és a dir, es va estudiar l'evolució del nivell d'ocupació de tots els carrers al llarg del dia. Com a resultat, s'obté la relació entre la demanda i l'oferta de places i la seva evolució.

La taula següent especifica el percentatge d'ocupació calculat a cadascuna de les quatre zones analitzades, en funció de les diferents voltes senceres efectuades al poble. S'observa com, en termes generals, la zona D, el centre històric, és la que presenta uns nivells d'ocupació més elevats al llarg de tot el dia, fins a arribar a superar en distintes ocasions la seva capacitat màxima. Això significaria que hi ha aparcament il·legal en aquesta zona en determinades hores del dia. Cal dir, però, que naturalment la zona del centre es caracteritza per la seva menor capacitat a causa de la seva particular disposició de carrers. La seva ocupació mitjana diària és del 86%, molt superior a l'índex d'ocupació màxim de qualsevol de les altres zones.

De la resta de zones únicament la zona B té una ocupació mitjana diària superior al 60%, i a les 21 hores voreja el 70% de la seva capacitat.

% d'ocupació					
Hora	Zona A	Zona B	Zona C	Zona D	Total
9:00	39,4%	66,1%	58,0%	91,0%	64,7%
9:50	40,8%	61,6%	58,0%	107,0%	64,7%
11:30	39,2%	56,9%	51,0%	99,0%	60,0%
12:50	41,7%	57,5%	38,0%	94,0%	59,4%
16:30	51,1%	62,4%	57,0%	89,0%	67,1%
18:30	54,7%	62,4%	58,0%	92,0%	68,9%
21:00	68,1%	68,0%	71,0%	108,0%	80,0%
Mitjana	47,9%	62,1%	55,9%	86,7%	66,4%

Taula 13. Ocupació de les places d'estacionament en via pública al llarg del dia
Font: Elaboració pròpia

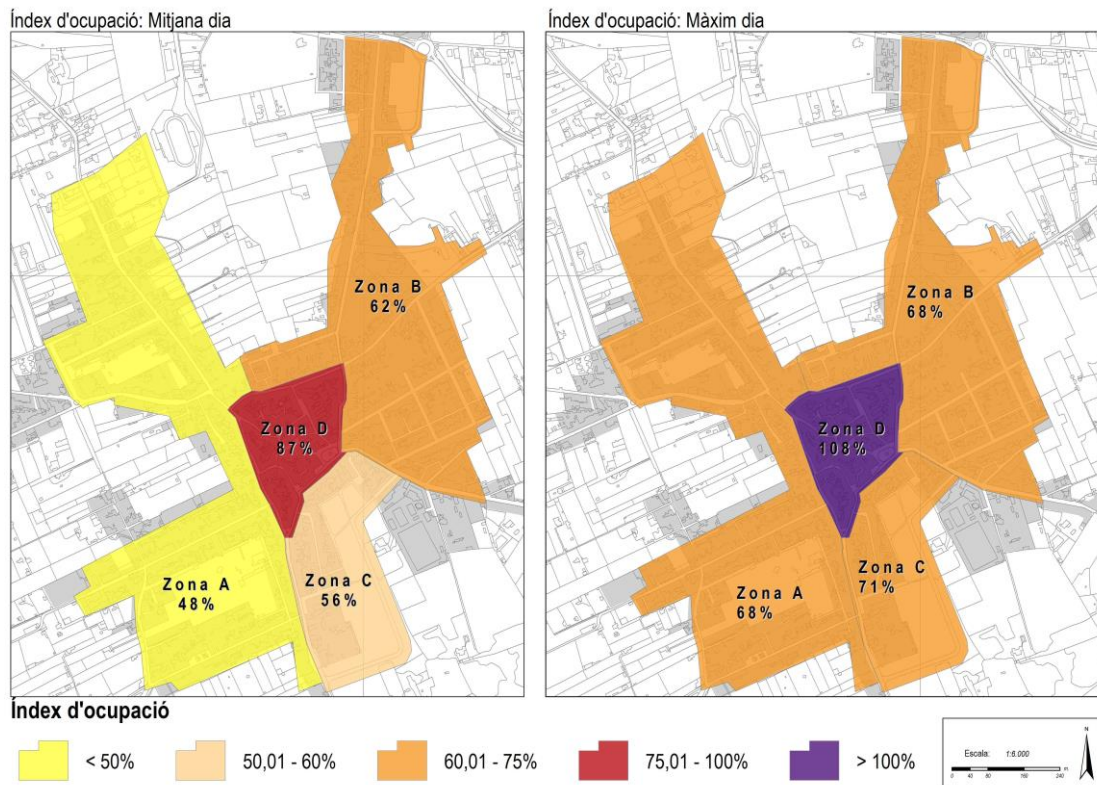


Fig. 33. Plànol 7. Índex d'ocupació. Mesures diàries
 Font: Elaboració pròpia

Un altre aspecte molt interessant és el gradient que es produeix al llarg del dia, especialment a les zones B i C, amb una tendència a disminuir l'ocupació de la via pública a mesura que avancen les hores del matí i a augmentar-ne a mesura que avancen les hores d'horabaixa. Així, durant l'horabaixa l'ocupació de la via pública va pujant, fins arribar a la nit a una ocupació mitjana global del 80% a partir de les 21h (del conjunt del poble). Aquest percentatge reflecteix l'ocupació màxima diària la qual es tracta dels vehicles que realment “dormen” a Algaida.

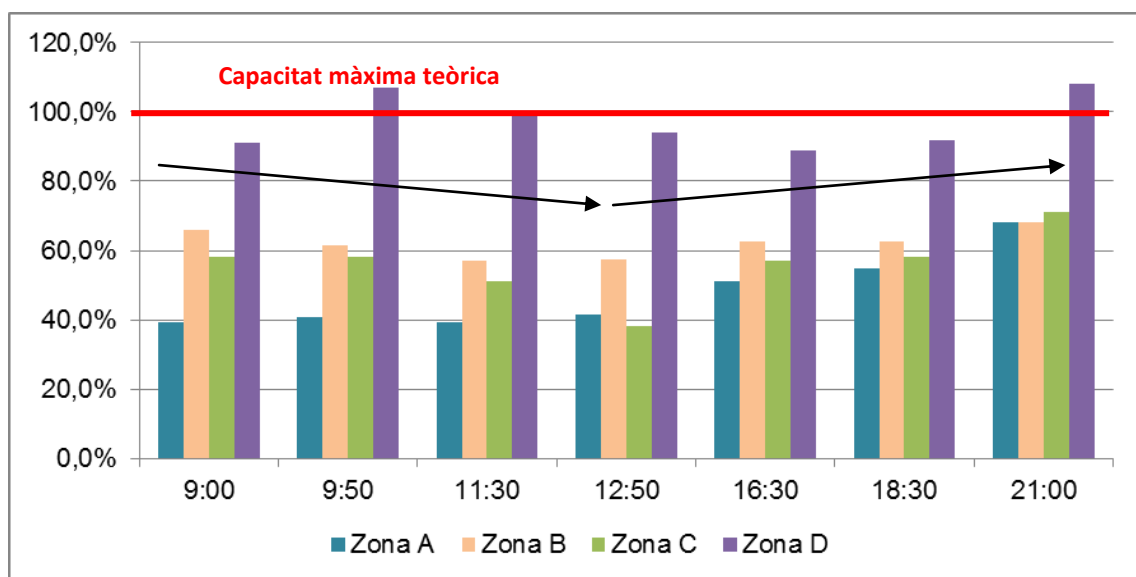


Fig. 34. Evolució diària de l'ocupació de les places en via pública al llarg del dia
 Font: Elaboració pròpia

S'ha estudiat també l'evolució de l'ocupació de les places d'estacionament de les diferents bosses d'aparcament disponibles (bàsicament l'aparcament de sa Tanqueta i de sa Farinera). Les dades van ser recollides el mateix dia de la comptabilització de vehicles estacionats en via pública en el mateix nombre de voltes.

Es detecta uns nivells d'ocupació poc elevats, especialment al camí de sa Tanqueta, on durant el matí a l'hora de l'entrada de l'escola l'ocupació voreja el 60%, però al llarg del dia no arriba al 30% de la seva capacitat. Per altra banda, l'aparcament de sa Farinera mostra nivells d'ocupació al voltant del 70% durant part del matí, però durant l'horabaixa no supera el 40%.

% d'ocupació

Hora	sa Tanqueta	sa Farinera	Total
9:00	58,6%	56,4%	57,4%
9:50	28,3%	68,4%	50,0%
11:30	26,3%	70,9%	50,5%
12:50	28,3%	51,3%	40,7%
16:30	21,2%	29,9%	25,9%
18:30	14,1%	36,8%	26,4%
21:00	15,2%	38,5%	27,8%
Mitjana	27,4%	50,3%	39,8%

Taula 14. Ocupació de les places d'estacionament en les bosses al llarg del dia
Font: Elaboració pròpia

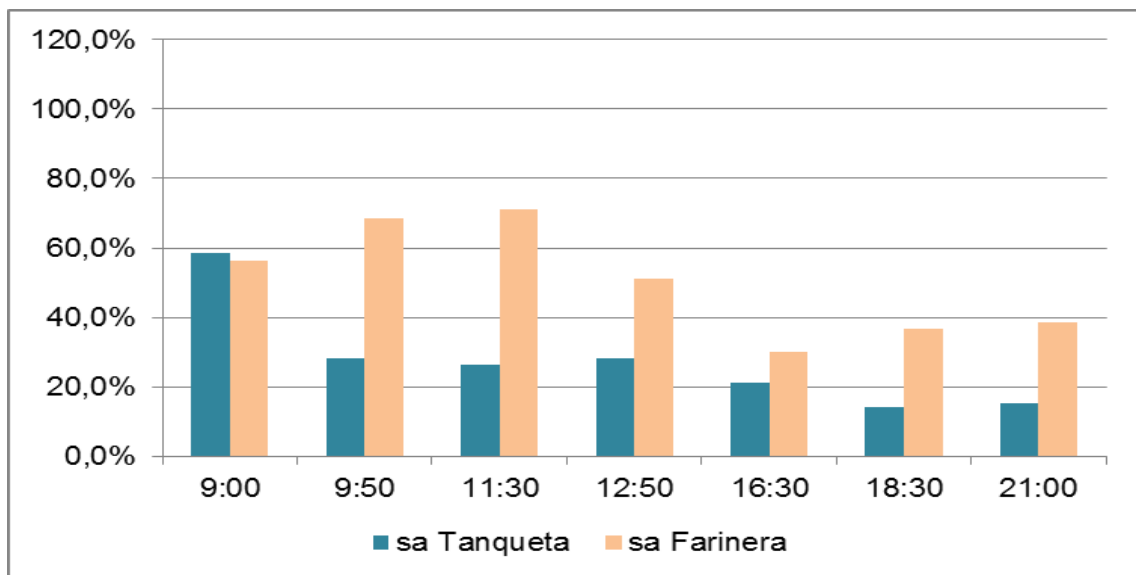


Fig. 35. Evolució diària de l'ocupació de les places en les bosses al llarg del dia
Font: Elaboració pròpia

2.11. Variant d'Algaida

Al 2017 es va presentar el projecte definitiu de la variant d'Algaida, una ronda que enllaçaria les carreteres de Lluçmajor i Manacor per l'est del nucli. Amb aquesta obra es pretén alleugerir la càrrega de trànsit interior d'Algaida de caràcter de pas. Es tindrà en compte aquesta reducció de trànsit a l'hora de plantejar les propostes d'actuació en el present estudi.

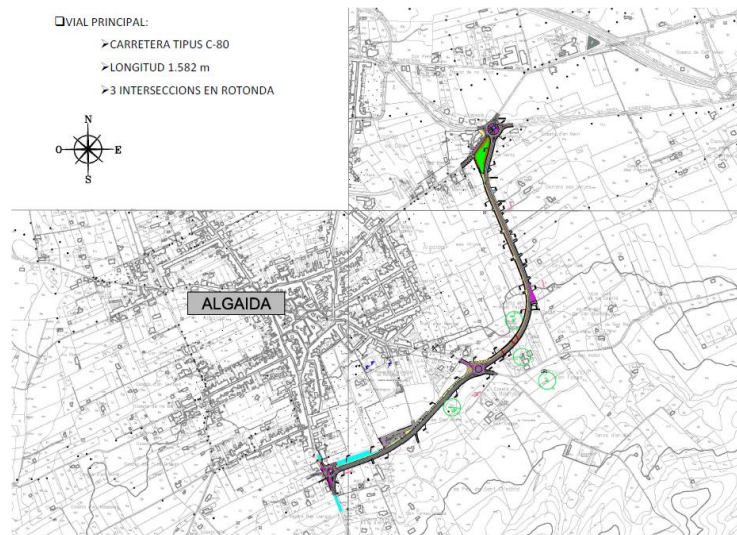


Fig. 36. Plànol de planta de la nova variant d'Algaida
Font: Consell de Mallorca

La nova variant tindrà un recorregut d'1,582 km, amb dos carrils de 3,5 m (un per sentit), un voral d'1,80 m per on podran circular els ciclistes i un passeig per a vianants amb una amplada de 3 m. Al llarg del recorregut tindrà connexió amb els camins, però des d'aquests no es permetrà el gir a l'esquerra per a incorporar-se a la ronda, fent que calgui arribar a la rotonda més pròxima per a realitzar un canvi de sentit. La variant comptarà amb 3 interseccions en rotonda i tindrà connexió amb una bossa d'aparcament a la seva vora. El seu termini d'execució es preveu de 18 mesos una vegada iniciades les obres.

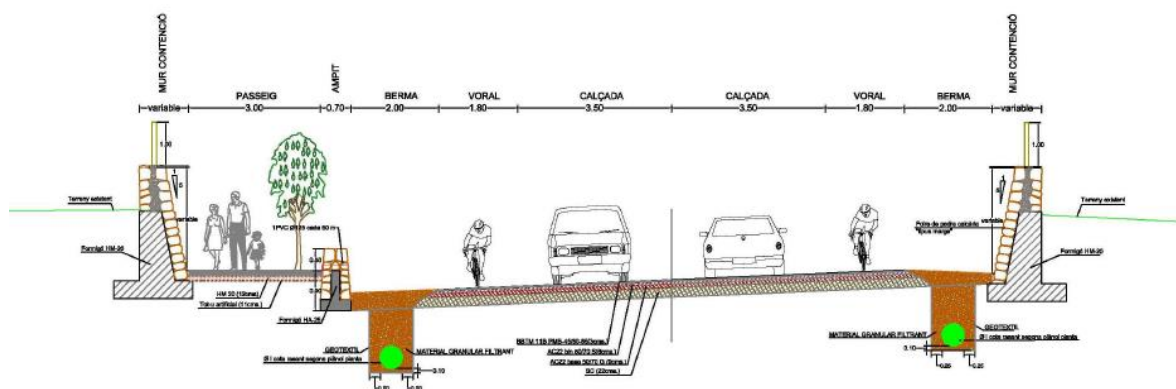


Fig. 37. Secció de perfil de la nova variant d'Algaida
Font: Consell de Mallorca

2.12. Resum de punts crítics

A continuació es detallaran alguns punts crítics que s'han trobat en les distintes zones. En base a aquests punts crítics s'establiran les línies guia per la millora de la mobilitat del nucli.

- **Vianants**

Per l'amplària dels 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. Aquesta situació ocorre principalment al centre històric i la zona A.

Actualment a Algaida hi ha una manca de seguretat per a que els nins i nines puguin anar a peu a l'escola, i existeix una preocupació i interès per resoldre aquest problema per part de totes les parts implicades.

- **Transport públic**

S'observa que hi ha moltes línies d'autobús que connecten el sector de Llevant de l'illa amb Palma i que tenen aturada a Algaida, però aquesta es realitza sovint en la parada a la vora de la Ma-15e (s'Hostal d'Algaida) i no a la que hi ha al carrer de ses Escoles, més propera al centre. L'aturada del nucli té l'avantatge de comptar prop amb una bossa d'aparcament.

- **Vehicle privat**

A l'hora de l'entrada dels nins a les escoles es produeix una saturació de trànsit en el seu entorn, provocant totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants.

En la zona C es troba part de l'eix que funciona com a falsa ronda del municipi. Amb la construcció de la nova variant s'estima que el trànsit es veurà reduït. Aquest eix compta amb trams de via molt llargs i amples, amb absència de reductors de velocitat i passos elevats de vianants, que conviden a córrer al vehicle motoritzat.

L'amplària de diversos carrers, sobretot a la zona A i el carrer Nou de la zona C, impedeix el creuament simultani de dos vehicles que circulin en sentit contrari, obligant a que s'apartin i esperin per deixar-se passar. Aquesta situació s'agreuja especialment al carrer Nou, ja que els vehicles passen amb dificultat si hi ha vehicles aparcats.

Per la Plaça circula força trànsit de pas en sentit sud per tractar-se d'una ubicació tan cèntrica. La senyalització juga un paper important en aquesta canalització dels fluxos.

L'usuari de vehicle elèctric solament disposa de dues places d'aparcament a una estació de recàrrega elèctrica ubicada al carrer de ses Escoles, allunyada del centre.

- **Infraccions**

Al centre s'observa una situació de saturació de l'aparcament i en alguns trams del dia es produeixen aparcaments il·legals.

Hi ha vehicles que realitzen el sentit contrari restringit del tram del carrer des Colomer i utilitzen el carrer Nou per arribar al carrer de l'Amargura, és a dir, es crea un cert trànsit de pas al carrer Nou que no concorda amb la tipologia d'aquest carrer.