

ESTUDI DE MOBILITAT DEL NUCLI DE PINA

Document II. Propostes d'actuació

OCTUBRE 2020



AJUNTAMENT D'ALGAIDA



Pacte de Batles i Batlesses
Pel Clima i l'Energia

CINESI
Consultoria de mobilitat i transport

Finançat per:

 Departament de Promoció Econòmica
i Desenvolupament Local
Consell de Mallorca

CRÈDITS

Ajuntament d'Algaida

Equip redactor

CINESI, SLU – Consultoria de Mobilitat i Transport

Francesc Xandri

Director Tècnic

Miquel Cremades Alted

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Estela Tur Do Nascimento

Enginyera Superior en Geodèsia i Cartografia

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	4
2. PROCÉS PARTICIPATIU	4
2.1. Característiques dels participants.....	4
2.2. Mode de transport utilitzat	5
2.3. Valoració de la situació de la mobilitat.....	9
2.4. Propostes de millora	14
3. OBJECTIUS DE L'ESTUDI DE MOBILITAT	19
3.1. Definició d'objectius	19
3.2. Relació de propostes	19
4. MESURES D'ACTUACIÓ	22
A. Mobilitat a peu.....	22
B. Mobilitat en bicicleta	30
C. Mobilitat en transport públic	37
D. Trànsit	41
E. Mobilitat elèctrica.....	52
F. Aparcament.....	56
G. Mercaderies	61
5. PRESSUPOST I PROGRAMACIÓ DE PROPOSTES	64
5.1. Pressupost.....	64
5.2. Programació	65

1. INTRODUCCIÓ

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 de Pina, a continuació es defineixen les mesures d'actuació per la millora de la mobilitat que abordaran els diferents àmbits analitzats.

2. PROCÉS PARTICIPATIU

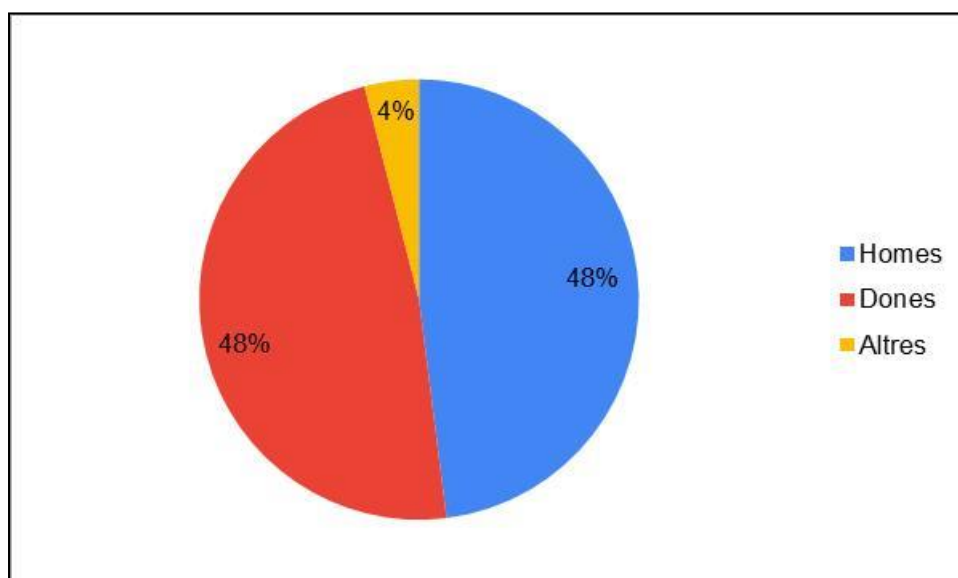
En paral·lel a la fase de definició de propostes per part de l'equip tècnic, s'ha realitzat una consulta a la ciutadania per tal de rebre les seves aportacions respecte a la situació actual del municipi possibles millores que es podrien realitzar a la mobilitat al municipi.

La informació qualitativa extreta de les 75 aportacions obtingudes ha sigut recollida i analitzada per tal de complementar les mesures d'actuació (veure Apartat 4).

2.1. Característiques dels participants

Aquests resultats no pretenen caracteritzar la mobilitat del municipi, únicament es representa el perfil dels qui han participat a les enquestes per tal d'oferir una situació de context a les propostes aportades.

En quant al perfil de l'enquestat, el nombre de dones és igual al d'homes, sent la relació al voltant de 48-48%. A més, la franja d'edat més comuna és d'entre 35 i 49 anys (53%), seguida de la compresa entre els 25 i 34 anys (20%). En quant al seu lloc de residència, el 95% dels enquestats són residents del nucli de Pina.



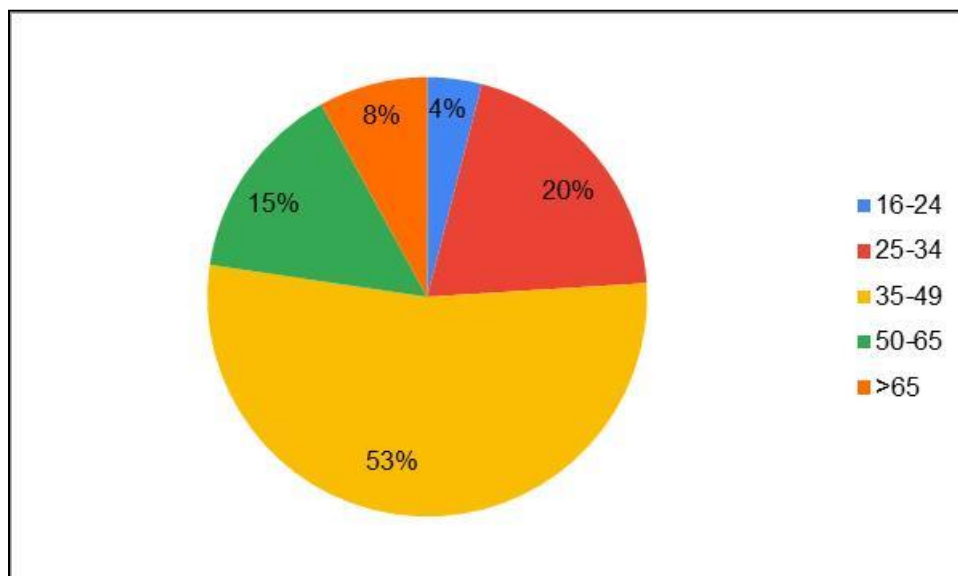


Fig. 1. Distribució per edat i gènere dels enquestats

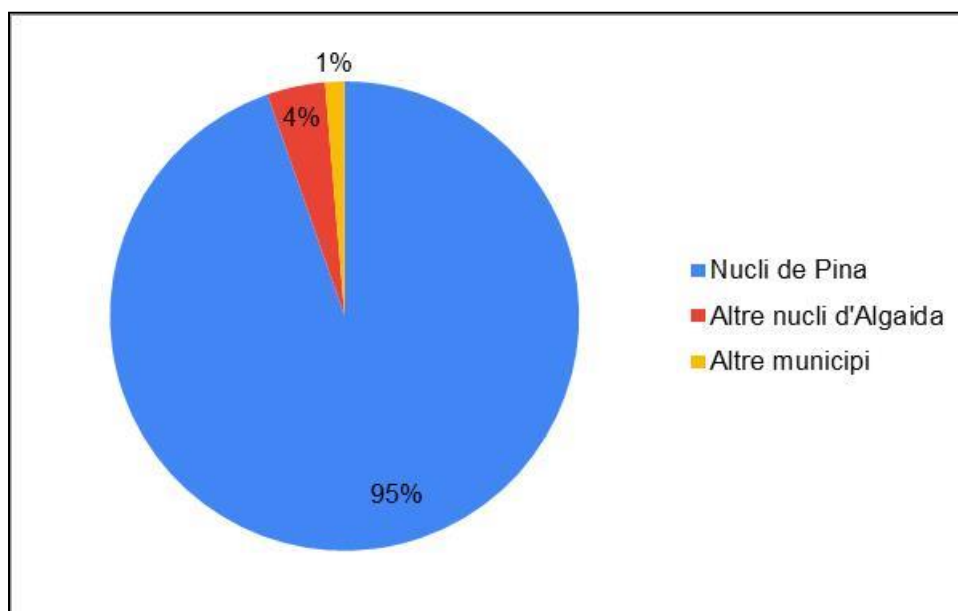


Fig. 2. Procedència dels enquestats

2.2. Mode de transport utilitzat

Al qüestionari es va preguntar sobre en quin mode es desplaçaven per a diferents motius: treball, escola, compres, oci i altres. La major part dels enquestats utilitzen el cotxe per moure's, seguit d'anar a peu. Molt pocs dels enquestats feien ús del transport públic (17% per a l'escola, 1% per a compres, 7% per a oci i 3% per a altres tasques) o de la bicicleta (1% per a l'escola i 2% per a les compres, 8% per a l'oci i 11% per a altres tasques).

En quant al mode més emprat per anar a treballar és el cotxe en el 88% dels casos (86% en homes i 89% en dones).

Pel que fa a l'escola, al voltant d'un 35% no van respondre a la pregunta (42% d'homes i 28% de dones) mentre que el cotxe va ser el mode més utilitzat amb un 43% (44% en homes i 39% en dones) i li segueix l'autobús amb un 17% (8% en homes i 28% en dones).

Per anar de compres, un 88% (89% d'homes i 89% de dones) utilitzaren el cotxe front a un 5% que van a peu. A més per a l'oci, el cotxe continua sent el més utilitzat amb un 63% (53% d'homes i 72% de dones) seguit de la mobilitat a peu amb un 17% (17% d'homes i de dones). Per últim, per a altres motius diferents als comentats anteriorment un 49% utilitza el cotxe, seguit de la mobilitat a peu amb un 20% i la bicicleta amb un 11%.

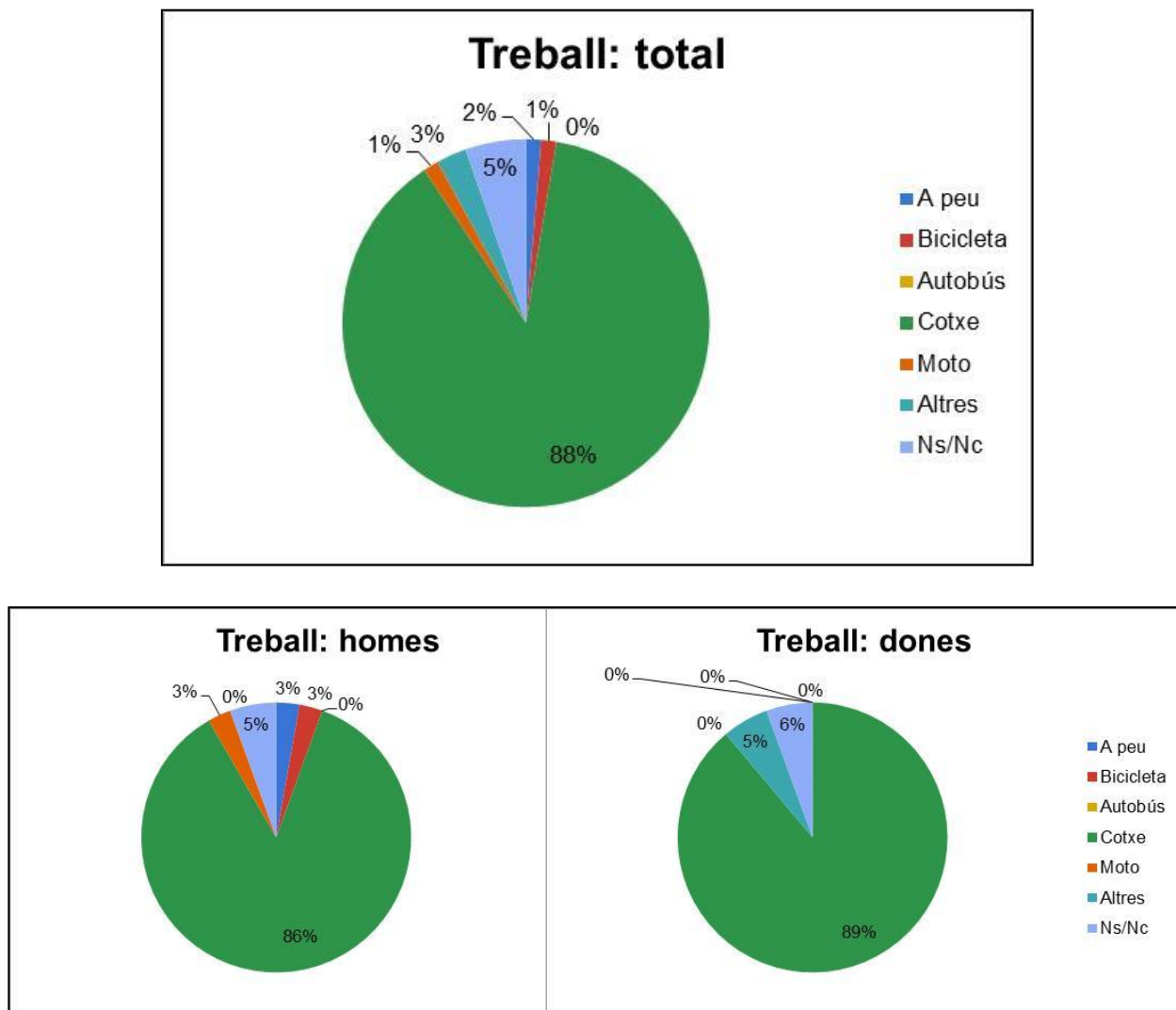


Fig. 3. Repartiment modal global i específic per gènere per anar al treball

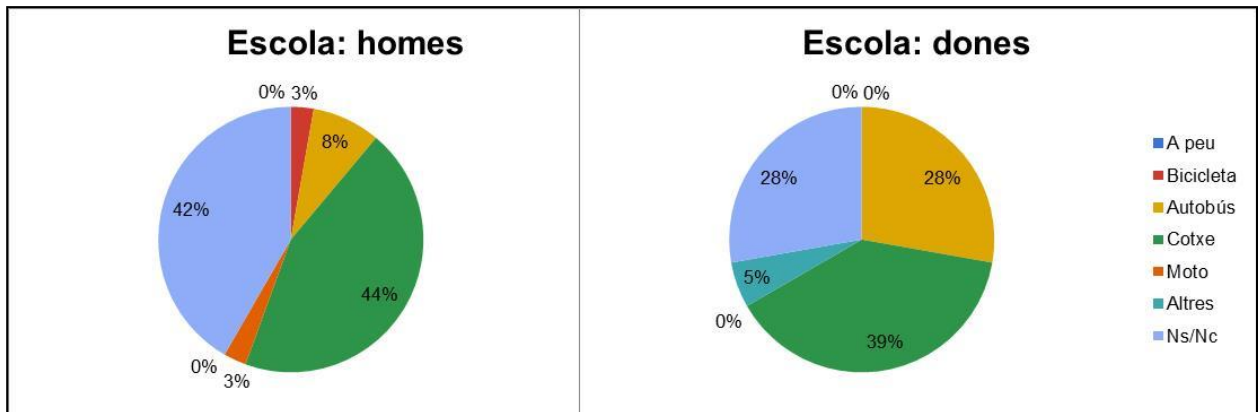
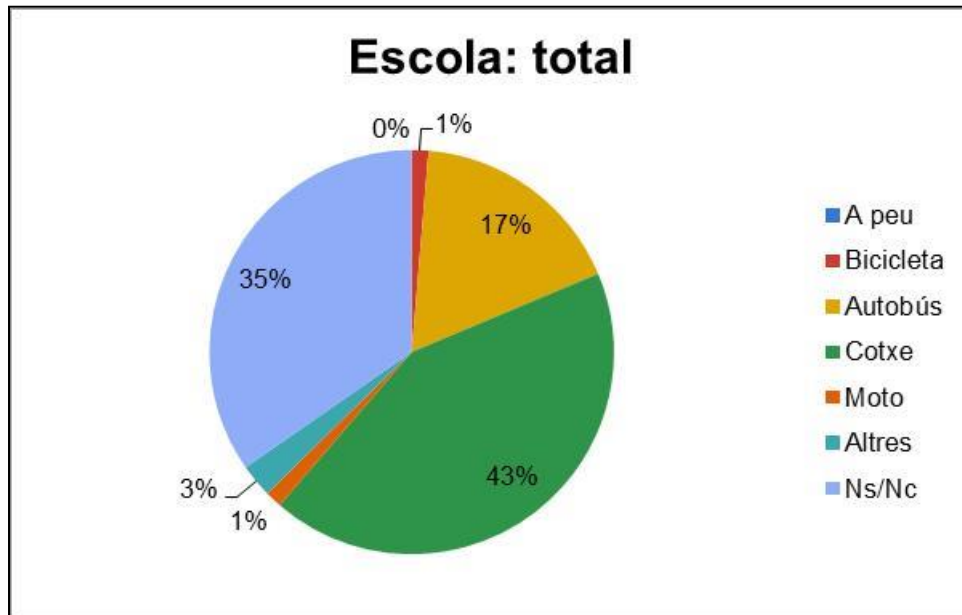
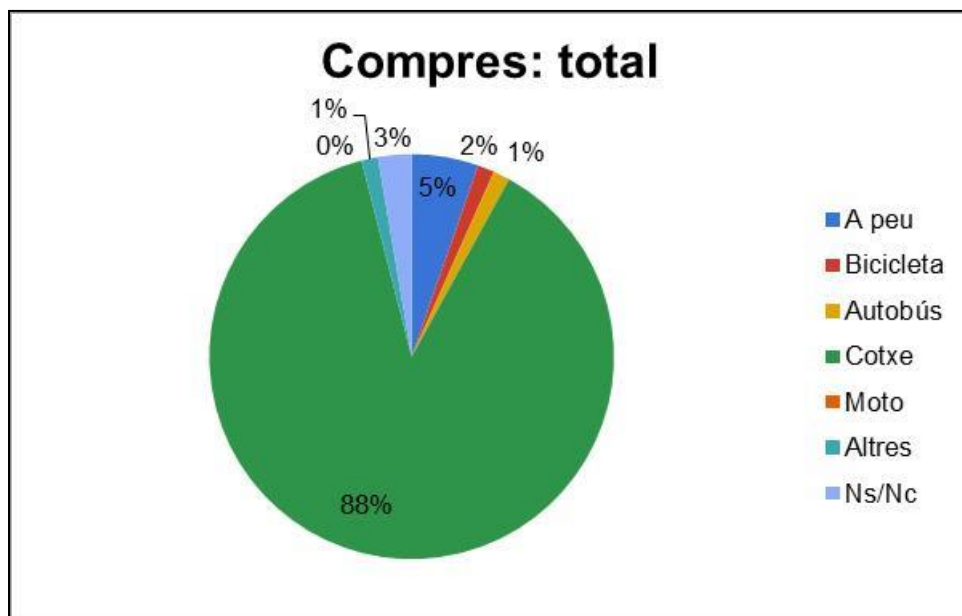


Fig. 4. Repartiment modal global i específic per gènere per anar a l'escola



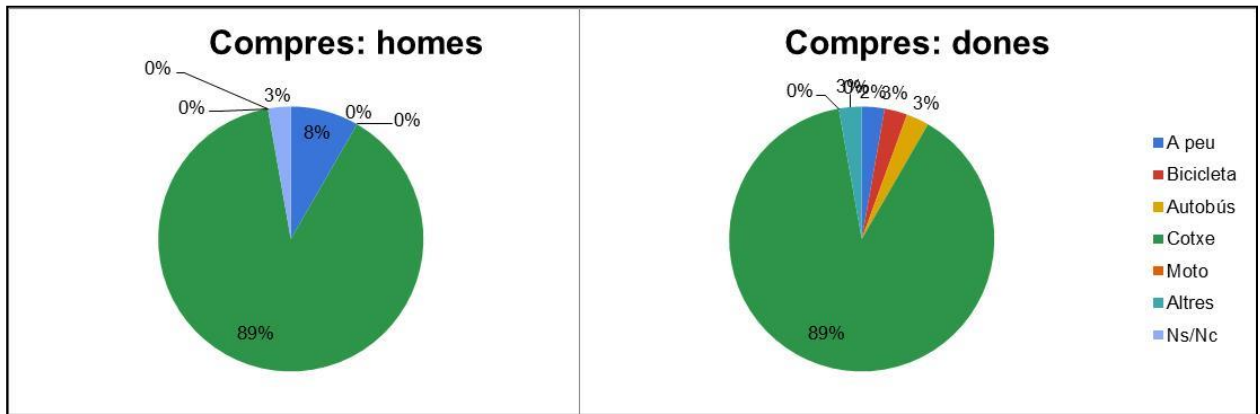


Fig. 5. Repartiment modal global i específic per gènere per anar de compres

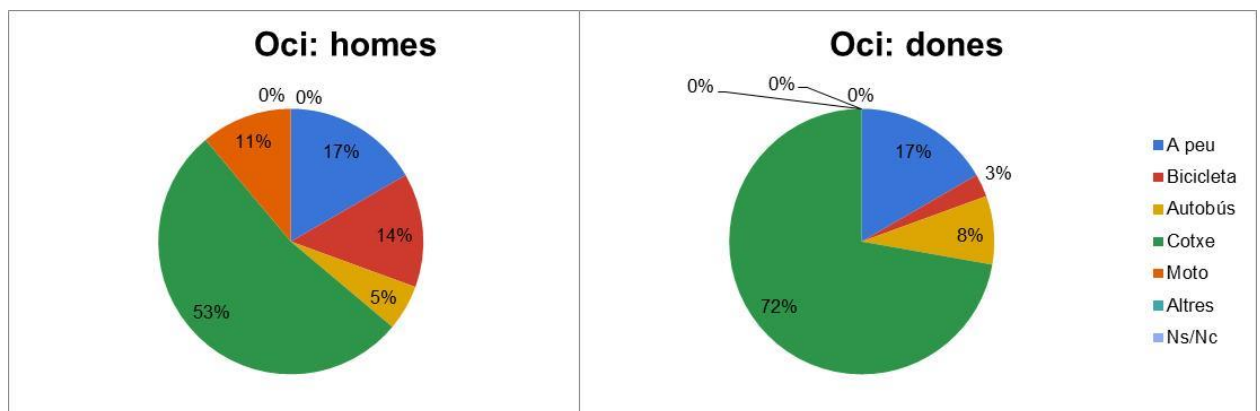
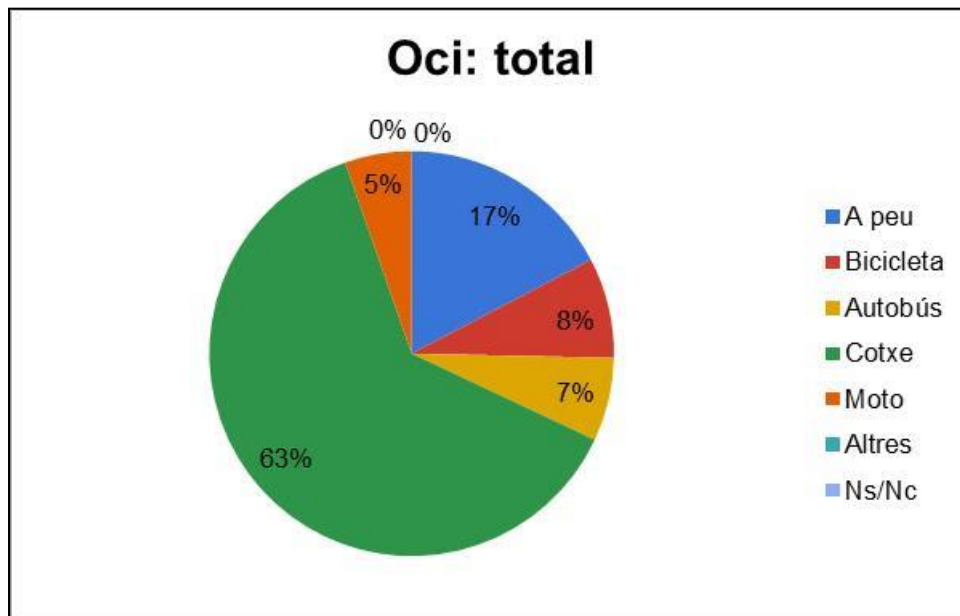


Fig. 6. Repartiment modal global i específic per gènere per a l'oci

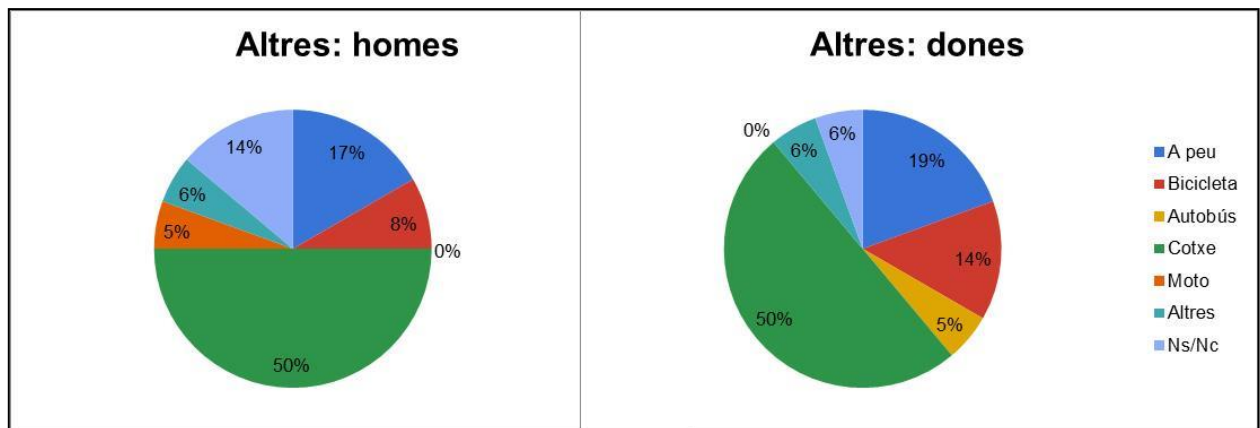
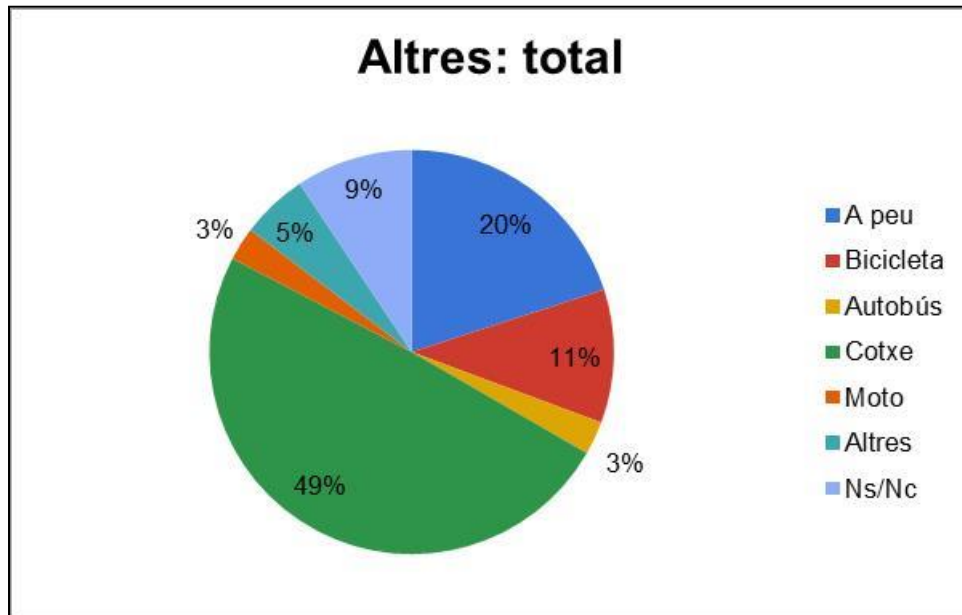


Fig. 7. Repartiment modal global i específic per gènere per altres motius

2.3. Valoració de la situació de la mobilitat

A la pregunta de com valora la mobilitat en la seva globalitat al nucli de Pina, entre 1 i 5, un 28% la valora amb un 3, però hi ha el mateix nombre de persones que els pareix bona o molt bona i a les que els pareix dolenta o molt dolenta.

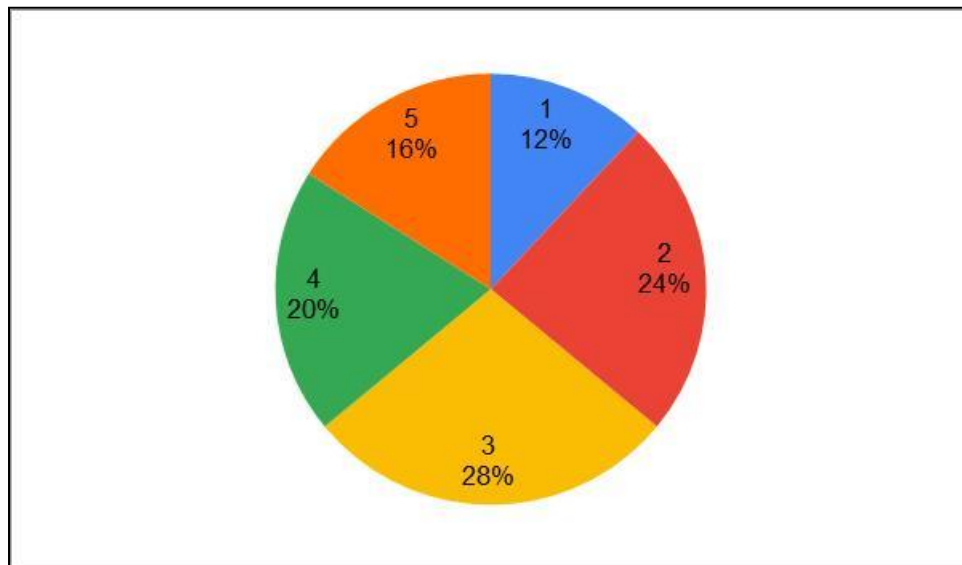


Fig. 8. Valoració de la situació de la mobilitat pels enquestats al nucli de Pina

A la pregunta oberta sobre què era el que millor valoraven de la mobilitat a Pina les respostes més repetides han sigut: la facilitat per anar a peu, el transport públic (aturada i connexió amb Algaida), el poc trànsit motoritzat i la facilitat d'aparcament.

Per contra, les majors problemàtiques que troben els enquestats sobre la mobilitat del municipi van ser: carrers amb voravies molt estretes, la velocitat de circulació dels cotxes, la manca d'aparcament, les freqüències i horaris de l'autobús i la carretera de Sineu.

A més, s'ha preguntat en detall sobre el seu grau de satisfacció en diferents modes de mobilitat com són a peu, en vehicle privat o transport públic.

Pel que fa a la mobilitat a peu, un 47% es troba satisfet o molt satisfet amb l'entorn de sa Plaça front a un 32% que està insatisfet o molt insatisfet, la resta o els és acceptable o no responen. Sobre el Carrer de Sineu, un 24% està satisfet o molt satisfet front a un 39% que respon que està insatisfet o molt insatisfet. El 48% dels enquestats estan insatisfets o molt insatisfets amb la situació de les voravies i un 29% les troba acceptables. En quant a l'accessibilitat general, un 37% està satisfet o molt satisfet i un 28% creu que la situació és acceptable. També un 29% troben acceptable la il·luminació i un 45% està satisfet o molt satisfet. Pel que fa a la seguretat, un 40% està satisfet o molt satisfet, i un 36% la troba acceptable. Per últim, un 38% respon que està satisfet o molt satisfet amb la senyalització i un 32% ho troba acceptable.

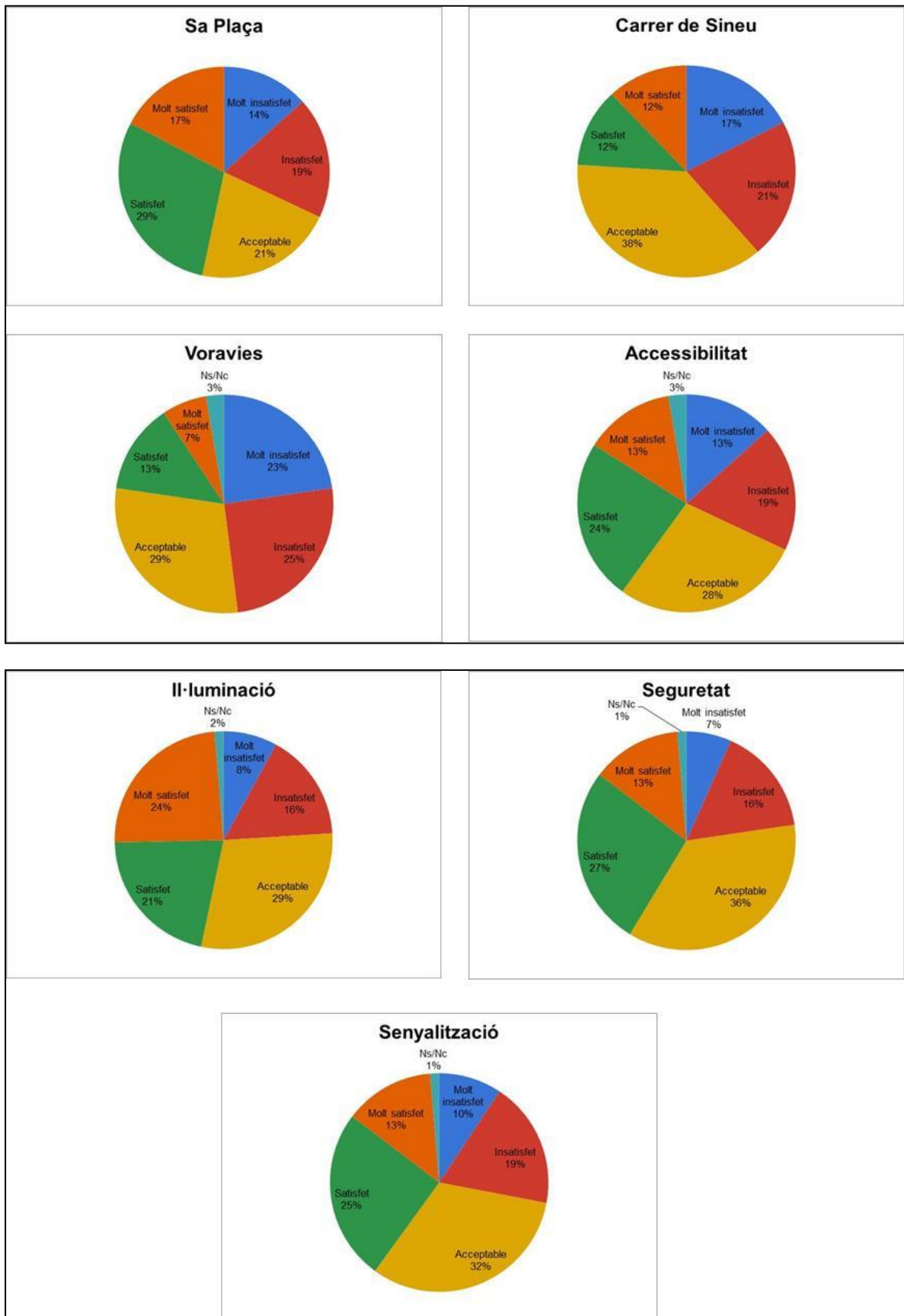


Fig. 9. Gra de satisfacció dels enquetats sobre la mobilitat a peu al nucli de Pina

Sobre el vehicle privat, un 44% es troba satisfet o molt satisfet amb els sentits de circulació escolar front a un 29% que ho veu acceptable i un 24% que està insatisfet o molt insatisfet. El 40% dels enquestats estan insatisfets o molt insatisfets amb l'oferta d'aparcament i un 29% estan satisfets o molt satisfets, seguits d'un 28% que veuen que l'oferta és acceptable. Un 45% troben acceptable la il·luminació seguit d'un 39% que estan satisfets o molt satisfets. En quant a la seguretat un 42% està satisfet o molt satisfet i un 32% la troba acceptable. A la senyalització un 36% ha contestat que està satisfet o molt satisfet front a un 24% que ha respost que està insatisfet, mentre que un 36% opina que és acceptable

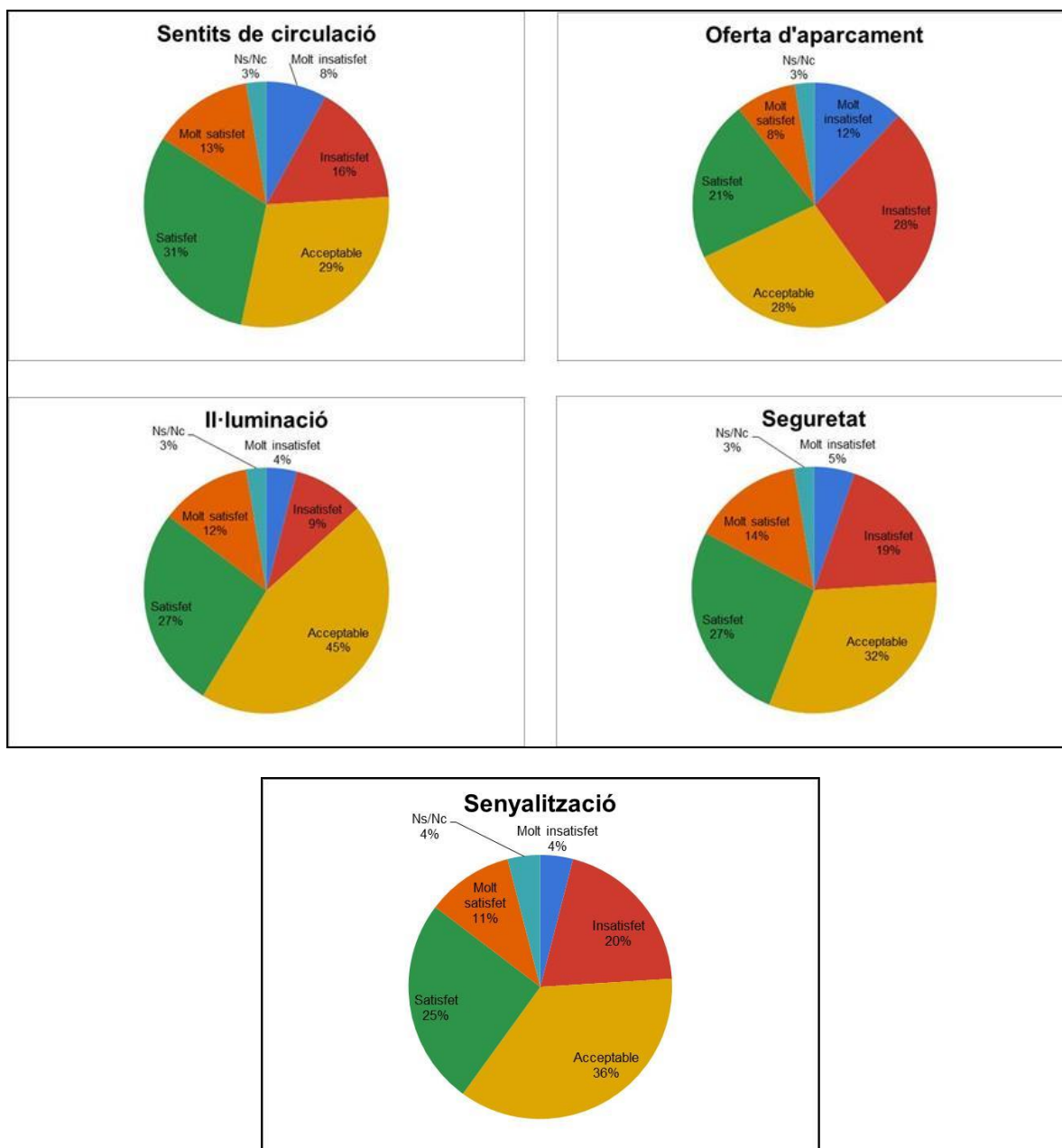
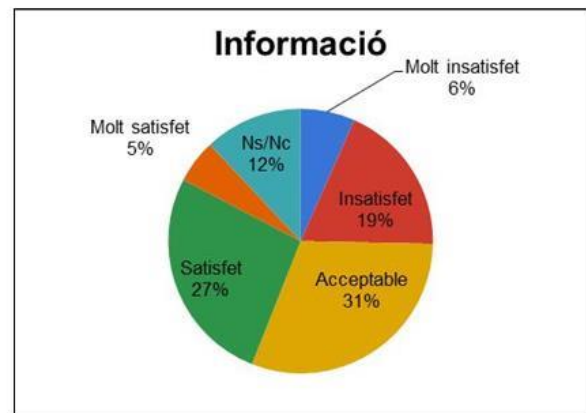
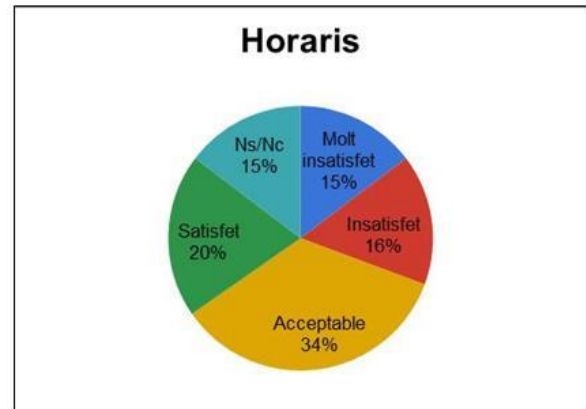
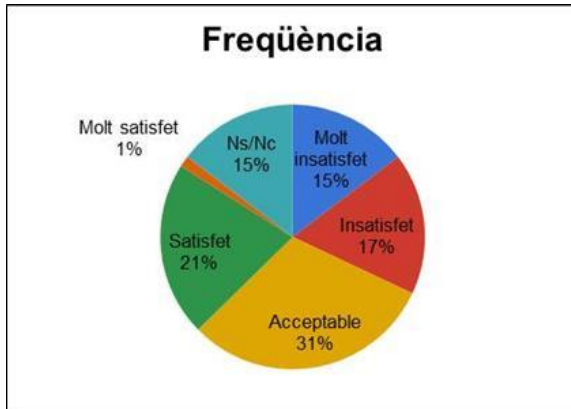


Fig. 10. Grau de satisfacció dels enquestats sobre la mobilitat en vehicle privat al nucli de Pina

En relació a l'autobús, un 32% es troba insatisfet o molt insatisfet amb freqüències de la línia front a un 31% que ho veu acceptable i un 22% que està satisfet o molt satisfet. El 31% dels enquestats estan insatisfets o molt insatisfets els horaris i un 35% els troba acceptables. Un 33% està satisfet o molt satisfet amb la localització de les aturades seguit d'un 32% que ho troba acceptable. En quant a la informació un 32% està satisfet o molt satisfet i un 31% la troba acceptable. A les tarifes un 33% ha contestat que està insatisfet o molt insatisfet front a un 19%

que ha respost que està satisfet o molt satisfet, i la resta els pareix acceptable o no han respost. Un 39% dels enquestats troben acceptable la comoditat, un 32% la seguretat (un 41% estan satisfets o molt satisfets), un 36% la neteja i un 35% l'accessibilitat.



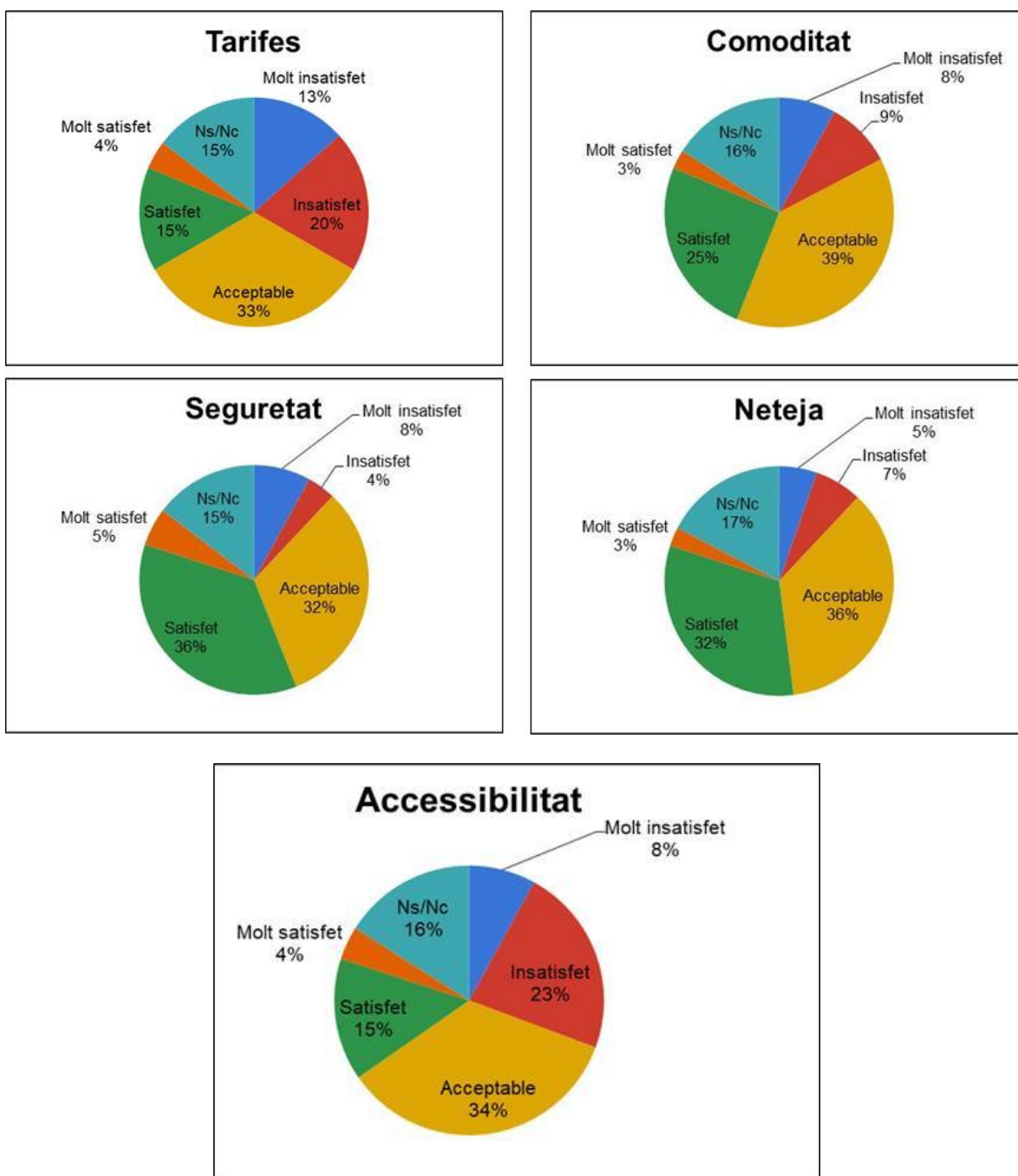


Fig. 11. Grau de satisfacció dels enquestats sobre l'autobús al nucli de Pina

2.4. Propostes de millora

En referència a les propostes de millora, per una banda s'ha preguntat pel grau de disposició a una sèrie de mesures i per altra banda s'ha realitzat una pregunta oberta perquè l'enquestat aportí les seves propostes.

Majoritàriament, un 61% està molt o bastant disposat a crear camins escolars perquè els nins puguin accedir al bus escolar a peu d'una manera segura. Un 24% ha contestat que li és indiferent la mesura i un 15% està poc o gens disposat.

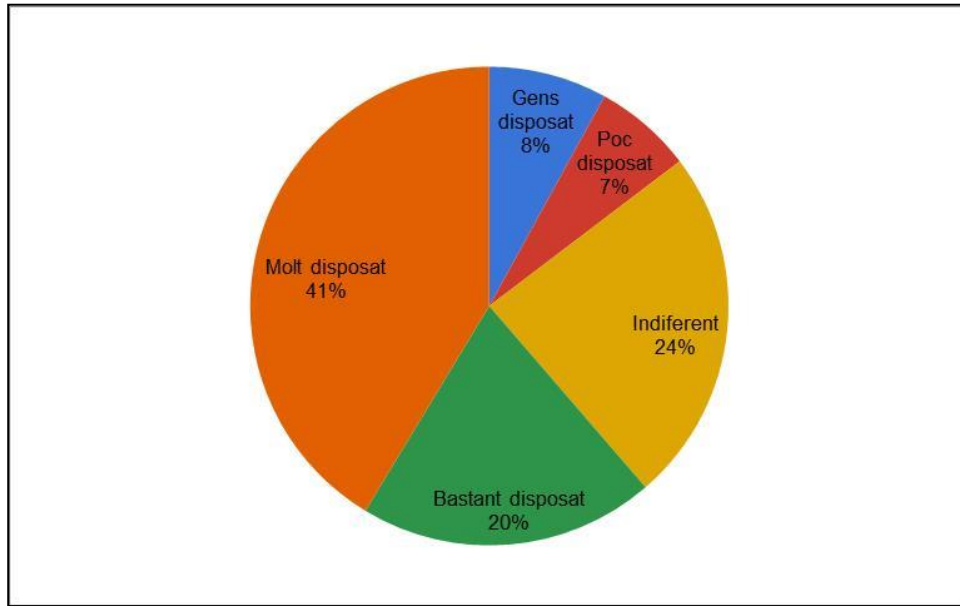


Fig. 12. Disposició a l'organització de camins escolars perquè els nins puguin accedir al bus escolar a peu d'una manera segura

En quant a les propostes de gestió de l'aparcament, s'ha preguntat sobre la seva disposició a que es cerqui alternatives d'aparcament no necessàriament davant de ca seva. Un 53% dels enquestats han respost que estan molt o bastant disposats front a un 36% que està poc o gens disposat. La resta dels enquestats els és indiferent la mesura.

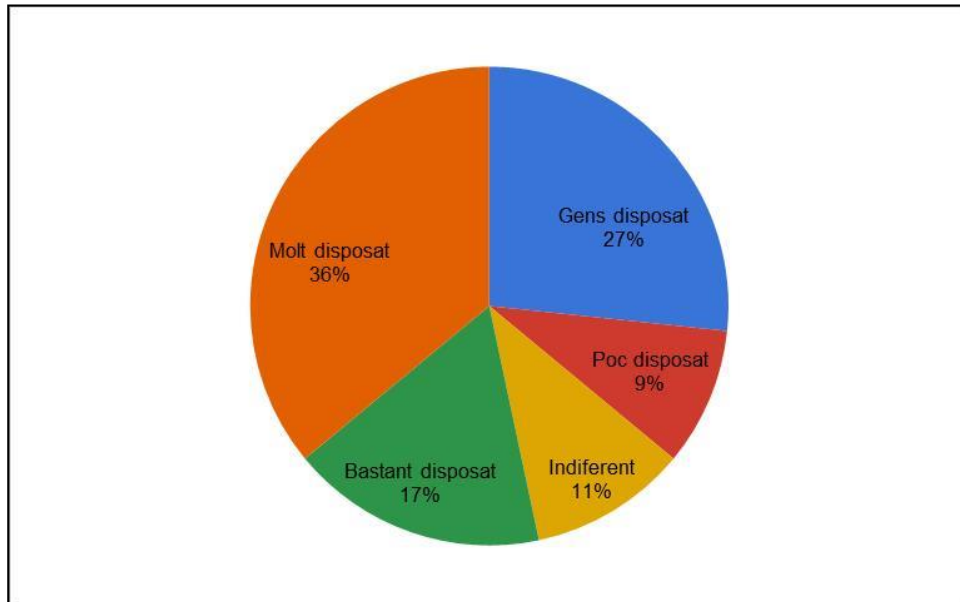


Fig. 13. Disposició a cercar alternatives d'aparcament no necessàriament davant de ca seva

Pel que fa a convertir carrers de doble sentit en carrers d'un únic sentit un 48% està molt o bastant disposat i un 42% està poc o gens disposat a aquesta actuació.

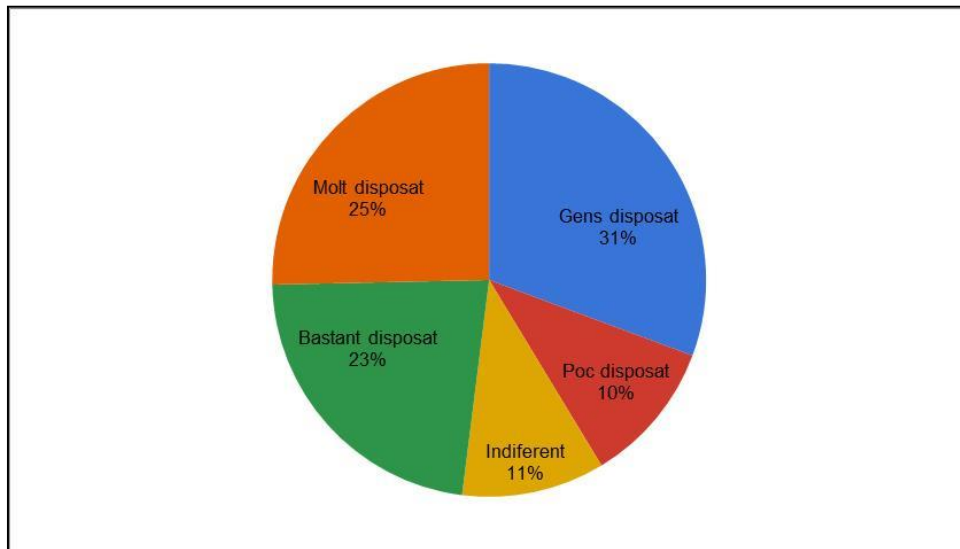


Fig. 14. Disposició a fer algun carrer de sentit únic per permetre una circulació més còmoda i segura dels vianants

En quant a la pacificació de part de sa Plaça, un 64% està molt o bastant disposat amb aquesta mesura, mentre que un 22% està poc o gens disposat.

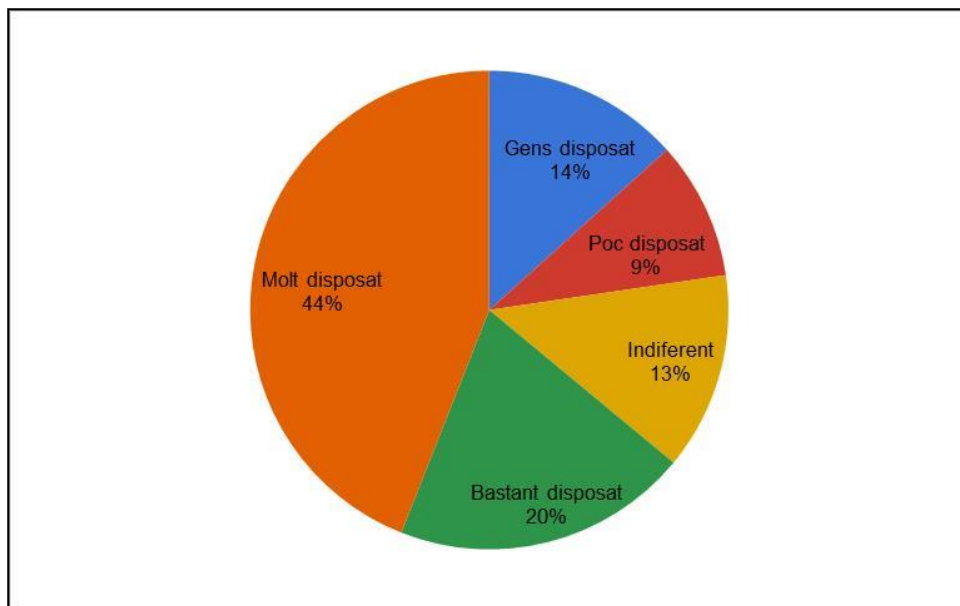


Fig. 15. Disposició a la pacificació de part de sa Plaça

Per últim, pel que fa al canvi d'ubicació de l'aturada de bus escolar, un 44% està molt o bastant disposat amb aquesta mesura, mentre que un 30% està poc o gens disposat.

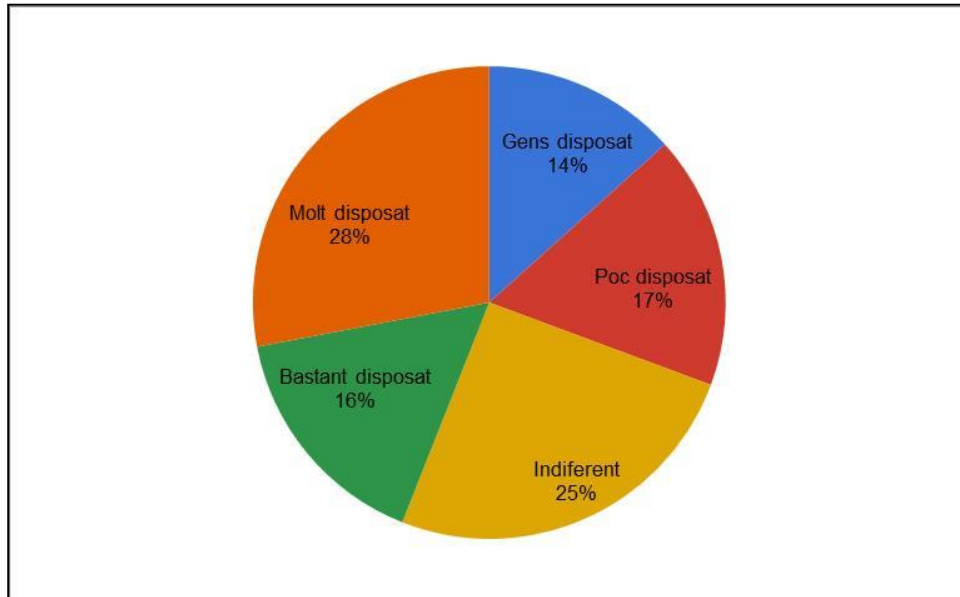


Fig. 16. Disposició al canvi d'ubicació de l'aturada de bus escolar

A la pregunta oberta sobre quines mesures proposen per millorar la mobilitat del nucli de Pina les podem diferenciar per modes:

A peu

Per tal de millorar la mobilitat a peu s'han rebut les següents propostes:

- Vianalitzar l'entorn de sa Plaça.
- Llevar obstacles com fanals a les voreres estretes.
- Crear voravies al carrer del Cementeri.
- Millorar passos de vianants al carrer de Sineu.

Bicicleta

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta s'han rebut les següents propostes de millora:

- Més aparcaments de bici.
- Carril bici.

Transport públic

En quant al transport públic els enquestats han proposat les següents mesures d'actuació:

- Més transport públic accessible a qualsevol hora.
- Línia de bus que connecti amb Sineu i l'Hospital.

- Reubicar l'aturada a Plaça..

Trànsit i aparcament

Les propostes que els enquestats han realitzat respecte al vehicle privat motoritzat són:

- Creació de nous espais d'aparcament.
- Revisió dels sentits de circulació.
- Elements reductors de la velocitat. Major control.
- Limitació de la velocitat interior del nucli.
- Miralls als encreuaments amb carretera de Sineu.
- Circulació restringida per al veïnat de sa Plaça. Restricció d'estacionament.
- Eliminació de l'estacionament a les places principals i limitació d'accés.
- Control de l'aparcament. Que aparquin en les seves cotxeries.

Per últim, sobre altres qüestions es proposa la millora de l'asfaltat de camins i de la il·luminació. D'altres comenten que no tenen cap proposta de millora i que la situació actual és bona.



3. OBJECTIUS DE L'ESTUDI DE MOBILITAT

3.1. Definició d'objectius

Aquest Estudi és un document de planificació estratègica que té per objectiu principal definir el model de mobilitat urbana més sostenible.

A continuació es defineixen els 8 objectius de l'Estudi de Mobilitat, derivats de la Diagnosi.

- 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.**
- 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.**
- 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.**
- 4. Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.**
- 5. Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.**
- 6. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.**
- 7. Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del municipi i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.**

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 de Pina.



3.2. Relació de propostes

A continuació es relacionen els objectius específics amb cada una de les 15 actuacions proposades per assolir-los.

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

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

Àmbit	Objectiu	CODI FITXA	Propostes
 Mobilitat a peu	Objectiu 1 Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu	1	Millora de l'accessibilitat general
		2	Millora de la xarxa de vianants
 Mobilitat en bicicleta	Objectiu 2 Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització	3	Ampliar els espais d'aparcament de bicicleta als principals centres generadors i/o atractors de mobilitat
		4	Creació de carril bici entre nuclis
 Mobilitat en transport públic	Objectiu 3 Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat	5	Estudi de viabilitat de creació de línia regular o a demanda de connexió amb Lluçmajor
		6	Canvi d'ubicació d'aturada del transport escolar
 Trànsit	Objectiu 4 Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat	7	Reordenació dels sentits de circulació
		10	Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa
	Objectiu 5 Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport	8	Establir una xarxa de carrers de zona 30
		9	Pla Director de senyalització
 Mobilitat elèctrica	Objectiu 6 Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	11	Incorporació de vehicles elèctrics en la flota municipal.
		12	Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.
	Objectiu 4	13	Canvis en

 Aparcament	Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat		l'aparcament en calçada
		14	Creació de bosses d'aparcament
 Mercaderies	Objectiu 7 Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del municipi i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat	15	Creació de places de CiD

Taula 1. Propostes d'actuació per assolir els objectius de l'Estudi de Mobilitat del nucli de Pina.
Font: Elaboració pròpia.

4. MESURES D'ACTUACIÓ

A. Mobilitat a peu

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

- Per l'amplària dels carrers en cap cas 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. Únicament és accessible el passeig habilitat en la carretera Ma-3130.
- La zona exclusiva per a vianants és escassa.

Falten unes rutes segures per les quals els nins i nines puguin anar a l'escola, o als equipaments esportius. S'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat a peu:

1. Millora de l'accessibilitat general
2. Millora de la xarxa de vianants

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

3. Situació actual

A la **Llei d'Accessibilitat Universal** de les Illes Balears s'indica que les administracions públiques han d'elaborar Plans d'Accessibilitat. Per l'amplària dels carrers en cap cas 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. Únicament és accessible el passeig habilitat en la carretera Ma-3130.

4. Descripció de l'actuació

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

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.

Es proposa, per tant, adaptar el disseny de l'espai públic a les determinacions de l'ORDRE VIV / 561/2010. Els aspectes claus a tenir en compte són:

Amplària lliure

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

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

Pendents i paviments

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



Fig. 17. Tipologia de paviments

Vorades

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

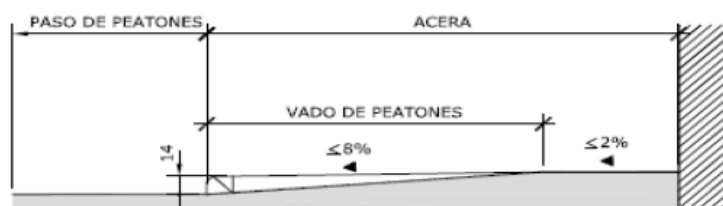


Fig. 18. Gual de vianants

Interseccions

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

Aparcament

Augment i millora del condicionament de l'aparcament reservat per a persones amb discapacitat.

5. Zona d'actuació

10. Pressupost aproximat

Pina

Alt

6. Plànol de Referència

11. Responsable

-

Ajuntament d'Algaida

7. Temporització

Llarg termini

8. Prioritat

Alta

9. Altres àmbits afectats

Vehicle privat motoritzat, aparcament

12. Possibles fonts de finançament

Ajuntament d'Algaida, Consell de Mallorca, Govern Balear

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

Mobilitat a peu

2. Objectius

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

3. Situació actual

La zona exclusiva per a vianants és escassa.

4. Descripció de l'actuació

La proposta consisteix en la recuperació de l'espai públic per als vianants en l'entorn de sa Plaça. Aquesta intervenció requerirà de la participació i consens entre el veïnat de Pina.

Sa Plaça és un punt clau de la convivència al nucli de Pina. Junt a aquesta plaça hi ha un parc infantil però s'ha de crear el carrer i no hi ha una continuïtat. Es proposa:

- Tancar el tram de carrer entre el carrer de Guillem Massot el carrer sa Font per dedicar-lo exclusivament als vianants i així donar un accés segur al parc infantil.



Fig. 19. Sa Plaça

- Tancar el tram de sa Plaça fins el carrer Ramon Llull (a l'alçada de l'Església) per dedicar-lo exclusivament per a vianants. El tram de Ramon Llull (fins Sant Damià) serà de doble sentit per donar accés al gual i aparcaments situats en aquest.



Fig. 20. Sa Plaça

- Ampliar la vorera del carrer sa Font per connectar amb l'entorn de sa Plaça. Així es canalitzarà un carril de circulació que connecti amb el carrer de l'Església.



Fig. 21. Carrer sa Font

- A la Fase 2 (veure Actuació 7) també es planteja tancar el carrer de l'Església i el tram del carrer sa Font entre el carrer Mare de Déu i sa Plaça.

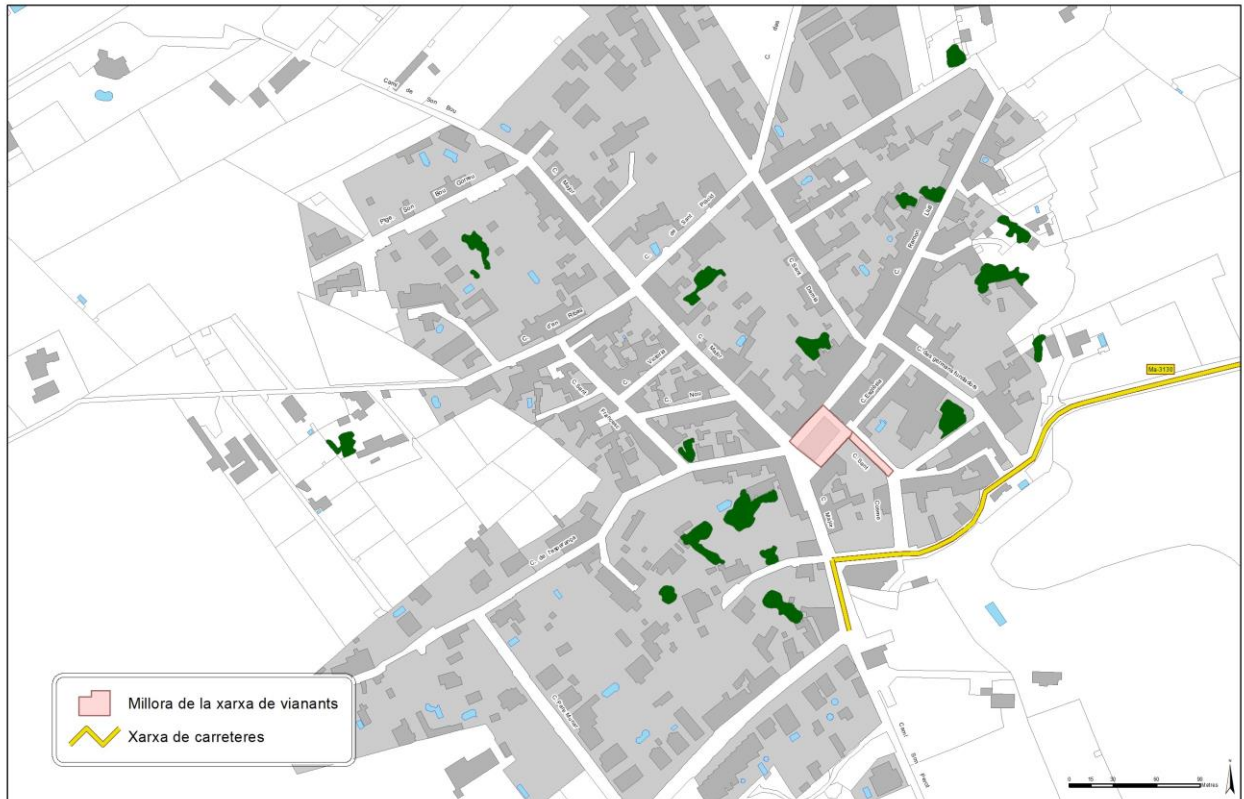


Fig. 22. Plànol de millora de la Xarxa de Vianants

5. Zona d'actuació

Pina

6. Plànol de Referència

A-01. Actuació 2

7. Temporització

Curt termini

9. Altres àmbits afectats

Tots els modes de mobilitat

10. Pressupost aproximat

Mitjà

11. Responsable

Ajuntament d'Algaida

8. Prioritat

Alta

12. Possibles fonts de finançament

Ajuntament d'Algaida

B. Mobilitat en bicicleta

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

- Les dimensions tant del nucli com del carrer pot facilitar l'ús compartit del carrer per part de la bicicleta i altres modes de mobilitat.
- L'ús de la bicicleta a Pina està enfocat al cicloturisme amb les distintes rutes del Pla.

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

3. Ampliar els espais d'aparcament de bicicleta als principals centres generadors i/o atractors de mobilitat
4. Creació de carril bici entre nuclis

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



3

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

3. Situació actual

Quant a l'aparcament de bicicletes, només hi ha davant del parc infantil junt a sa Plaça. Les dimensions tant del nucli com del carrer pot facilitar l'ús compartit del carrer per part de la bicicleta i altres modes de mobilitat.

3. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en dotar els punts generadors/attractors de mobilitat de l'àrea d'estudi amb els elements bàsics per la utilització de la bicicleta amb total seguretat. Es proposa ubicar nous aparcaments de bicicletes a la zona cèntrica del municipi i equipaments del municipi.

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

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

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

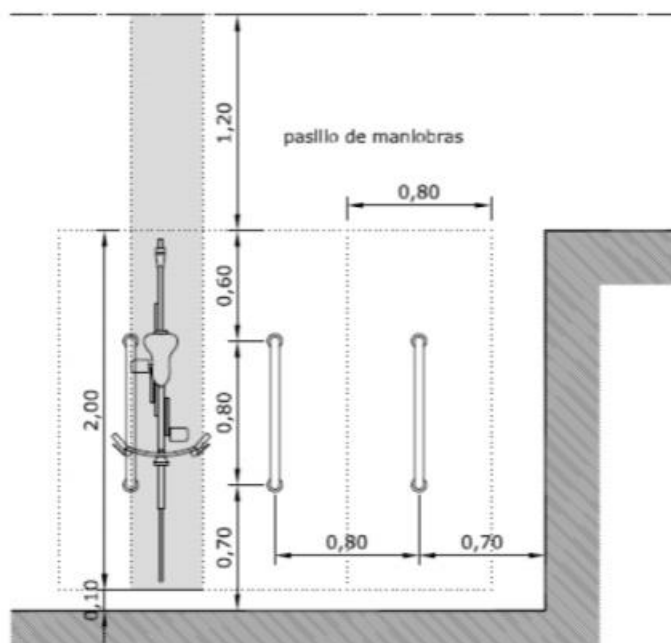


Fig. 23. Dimensions d'un estacionament tipus "U-invertida".

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

Els punts on es proposa instal·lar aparcament de bicicletes són els següents:

1. Sa Plaça.
2. Edifici municipal de Can Lluís.
3. Aturada de bus del TIB.
4. Camp de futbol municipal es Figueral (Pina)
5. Creu de sa Font

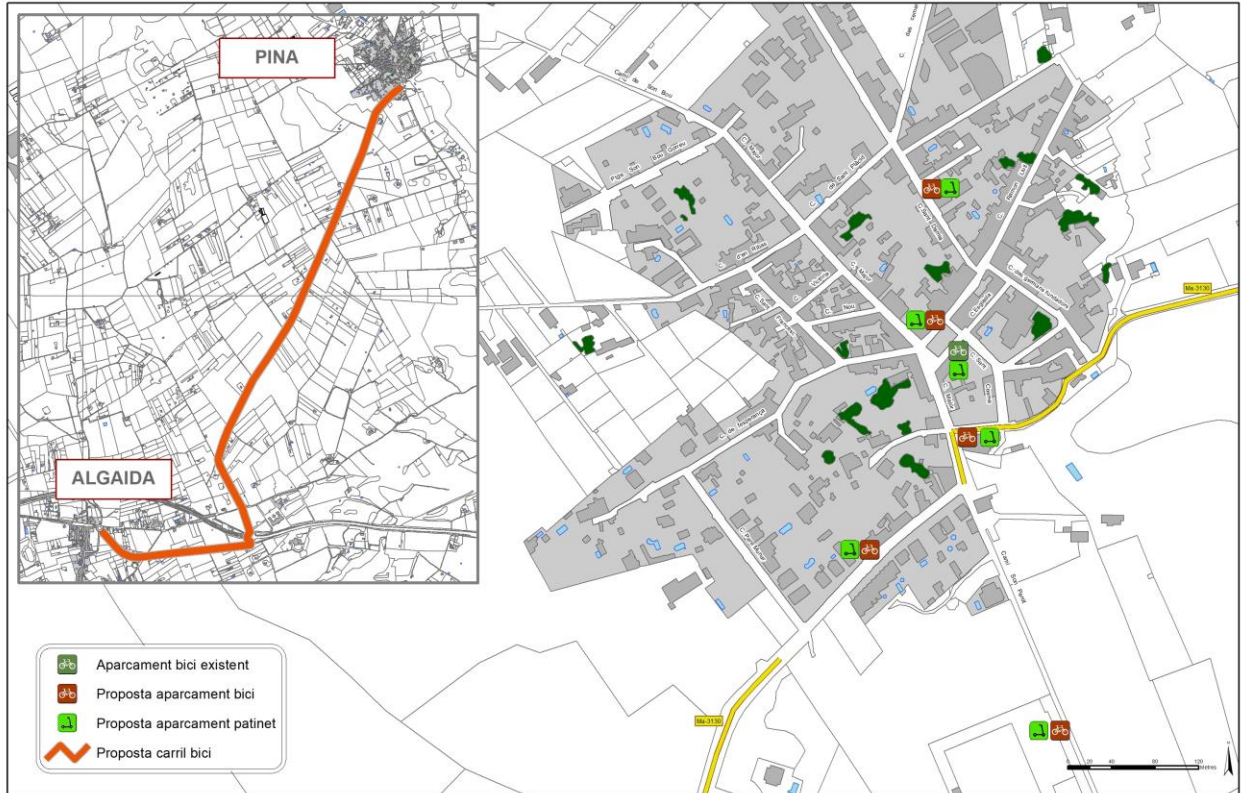


Fig. 24. Plànol de punts d'aparcament de bicicletes

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



Fig. 25. Aparcament de patinets

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



Fig. 26. Calçada compartida entre bicicleta i vehicles motoritzats

5. Zona d'actuació

Pina

6. Plànol de Referència

A-02. Actuació 3

7. Temporització

Curt termini

9. Altres àmbits afectats

10. Pressupost aproximat

Baix

11. Responsable

Ajuntament d'Algaida

8. Prioritat

Alta

12. Possibles fonts de finançament

Ajuntament d'Algaida, Consell de Mallorca,
Govern Balear

4

CREACIÓ DE CARRIL BICI ENTRE NUCLIS

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

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

3. Situació actual

La distància que separa els nuclis de Pina i Algaida són aproximadament 4,5 km, la qual es podria recórrer amb facilitat en bici. El problema és que no hi ha cap connexió segura entre tots dos nuclis. L'ús de la bicicleta a Pina està enfocad al cicloturisme amb les distintes rutes del Pla.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa ampliar la vorada de la carretera Ma-3130 entre els nuclis de Pina i Algaida per crear una senda compartida (marge dret sentit Pina-Algaida). Aquesta senda no seria d'ús esportiu sinó per respondre a les necessitats de mobilitat del municipi. El disseny definitiu del projecte correspondrà al Consell de Mallorca, en tant en quant hagi actualitzat el Pla Insular de Vies Ciclistes, podent ser per ampliació de vorada i separació amb pilones (o altres separadors de carrils) o una plataforma segregada. A més es podrà executar en diferents fases.

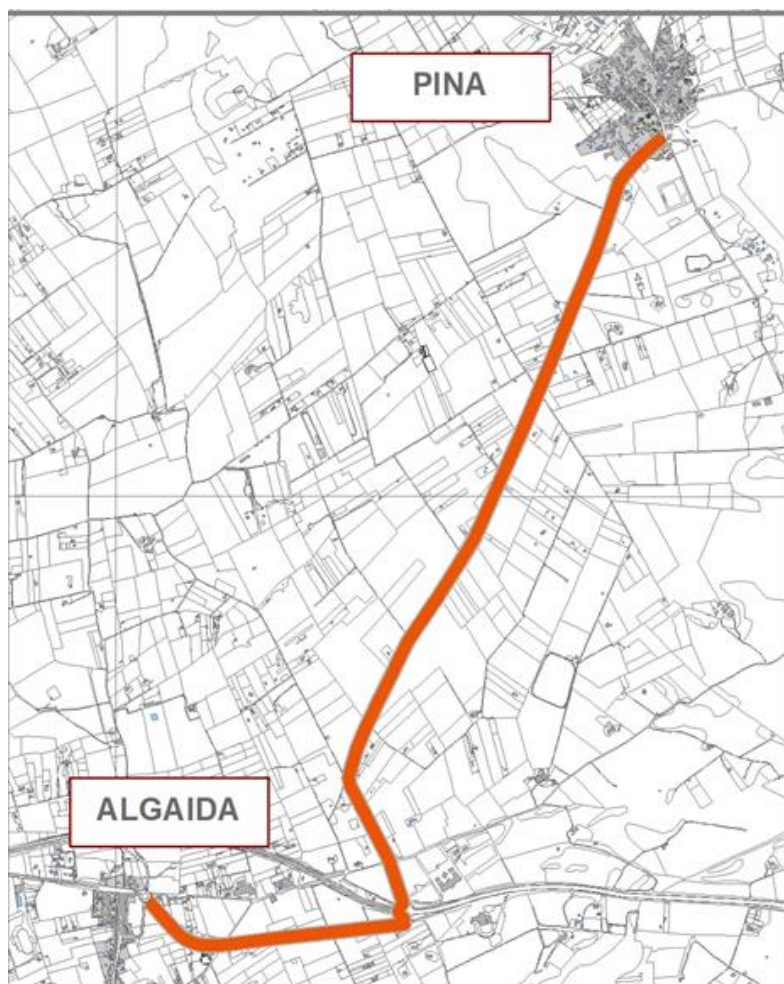


Fig. 27. Plànol de carril bici entre Pina i Algaida

5. Zona d'actuació

10. Pressupost aproximat

Pina i Algaida

Alt

6. Plànol de Referència

11. Responsable

A-02. Actuació 4

Consell de Mallorca

7. Temporització

8. Prioritat

Ajuntament d'Algaida

Llarg termini

Mitjà

9. Altres àmbits afectats

12. Possibles fonts de finançament

Mobilitat a peu

Consell de Mallorca



C. Mobilitat en transport públic

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

- Pina compta amb una aturada d'autobús interurbà a la carretera Ma-3130 que els connecta amb Algaida, Lloret i Palma amb una única línia.
- Està previst que la nova concessió del transport interurbà comenci al novembre de 2020, mantenint les freqüències actuals i afegint com a nova destinació l'Hospital de Son Llàtzer.
- En quant al transport escolar actualment fan servei 3 autocars grans que han de maniobrar per l'interior del nucli. S'ha de cercar una alternativa d'aturada fora de l'entorn de l'Església que sigui segura pels nins i nines.

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

5. Estudi de viabilitat de creació de línia regular o a demanda de connexió amb Lluçmajor
6. Canvi d'ubicació d'aturada del transport escolar

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

5

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

3. Situació actual

Pina compta amb una aturada d'autobús interurbà a la carretera Ma-3130 que els connecta amb Algaida, Lloret i Palma amb una única línia.

Està previst que la nova concessió del transport interurbà comenci al novembre de 2020, mantenint les freqüències actuals i afegint com a nova destinació l'Hospital de Son Llätzer.

4. Descripció de l'actuació

Actualment Algaida no compta amb una línia de connexió de transport interurbà (sí escolar) amb el municipi de Lluçmajor. 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.

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.

Per altra banda, també que hi haja una bona combinació de la ruta 305 de Palma-Lloret amb la 304 Lloret-Sineu o que trajectes puntuals d'una d'aquestes dues rutes connecti Pina amb Sineu.

5. Zona d'actuació

Municipi d'Algaida

6. Plànol de Referència

-

7. Temporització

Llarg termini

8. Prioritat

Mitjana

9. Altres àmbits afectats

10. Pressupost aproximat

Mitjà

11. Responsable

Consorci de Transports de Mallorca

Ajuntament d'Algaida

12. Possibles fonts de finançament



Trànsit

Consorci de Transports de Mallorca

6**CANVI D'UBICACIÓ D'ATURADA DEL TRANSPORT ESCOLAR****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en transport públic

2. Objectius

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

3. Situació actual

Actualment fan servei 3 autocars grans que han de maniobrar per l'interior del nucli. S'ha de cercar una alternativa d'aturada fora de l'entorn de l'Església que sigui segura pels nins i nines.

4. Descripció de l'actuació

Amb la proposta de pacificació de sa Plaça i tancament al trànsit del seu entorn, l'aturada del c. sa Font quedaria inhabilitada ja que no podrà voltar per sa Plaça. Es proposa com a nova ubicació, a la carretera de Sineu, junt a sa Creu. Actualment hi ha un projecte de millora de l'accessibilitat en aquest espai.

Amb aquest canvi d'aturada cap a la carretera de Sineu s'hauria de crear una ruta escolar en la qual els nins anirien acompanyats des de sa Plaça per major seguretat. S'ha de tenir en compte que és la primera i última aturada de les rutes de transport escolar (entrada i sortida respectivament).

5. Zona d'actuació

Pina

10. Pressupost aproximat

Baix

6. Plànol de Referència**11. Responsable**

-

Conselleria d'Educació

7. Temporització**8. Prioritat**

Ajuntament d'Algaida

Llarg termini

Mitjana

Empresa de Transport Escolar

9. Altres àmbits afectats**12. Possibles fonts de finançament**

Trànsit, mobilitat a peu

Conselleria d'Educació



D. Trànsit

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

- El municipi d'Algaida té un alt nivell de motorització (655,97 turismes/1000 habitants), superior al de les Illes Balears, el qual acredita una alta dependència al vehicle privat per desplaçaments fora del nucli per la poca connexió de transport públic.
- El flux majoritari es produeix a través de la carretera Ma-3130 que connecta Algaida amb Pina i Lloret fins arribar a Sineu que es caracteritza principalment per ser de pas. En canvi, en la resta dels carrers son moviments molt minoritaris que tenen un caràcter veïnal.
- En pràcticament tots els carrers l'amplària i l'aparcament impedeix el creuament simultani de dos vehicles que circulin en sentit contrari, obligant a que s'apartin i esperin per deixar-se passar.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb el trànsit:

7. Reordenació dels sentits de circulació
8. Establir una xarxa de carrers de zona 30
9. Pla Director de senyalització
10. Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa

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

7

REORDENACIÓ DELS SENTITS DE CIRCULACIÓ

1. Àmbit d'actuació

Trànsit

2. Objectius

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

3. Situació actual

Quasi la totalitat dels carrers de Pina són de doble sentit. A més, l'amplària i l'aparcament impedeix el creuament simultani de dos vehicles que circulin en sentit contrari, obligant a que s'apartin i esperin per deixar-se passar.

4. Descripció de l'actuació

Es planteja la **revisió** d'un conjunt carrers per tal d'aconseguir una pacificació a l'entorn de la sa Plaça com també una major seguretat per als vianants a tot el nucli.

En alguns casos es proposa passar de doble sentit a sentit únic de circulació i en altres la restricció del trànsit. Aquesta simplificació de l'esquema de circulació busca també reduir els punts de conflicte en els encreuaments. Es plantegen dues fases, i van lligades especialment a la creació de les bosses d'aparcament (veure Actuació 14).

En quant a la **fase 1** es proposen els següents canvis:

1. **Canvis de doble sentit a sentit únic:** c. Ramon Llull (sentit c. Germans Fundadors cap a c. Ses Eres), c. Ses Eres (sentit c. Ramon Llull cap a c. Sant Damià), c. Sant Damià (sentit c. Sant Plàcid cap a c. Ramon Llull), c. Victòria (sentit de c. Major cap a c. Sant Francesc), c. Nou (sentit de c. Sant Francesc cap a c. Major), c. Esperança (sentit de c. Major fins a c. Sant Francesc), c. Sa Font (sentit de sa Plaça a c. Mare de Deu), c. Mare de Deu (sentit de c. Sa Font cap a c. Germans Fundadors) i c. Sant Cosme (sentit de c. Sa Font a c. de Sineu).
2. **Restricció del trànsit:** restricció total de trànsit (veure Actuació 2) en trams de sa Plaça entre el c. Major i s'Església.
3. **Canvi de sentit únic a doble sentit:** c. Ramon Llull (tram c. Sant Damià – sa Plaça).

Pel que fa a la **fase 2** també es contemplen els següents canvis:

1. **Canvis de doble sentit a sentit únic:** c. d'en Ribas (sentit de c. Major fins a c. Sant Francesc), c. Major (sentit de sa Plaça fins a c. Sant Plàcid), c. Sant Francesc (sentit de c. d'En Ribas fins a c. Esperança), c. Esperança (sentit de c. Sant Francesc fins a c. Pare



Munar).

2. **Restricció del trànsit:** restricció total de trànsit (veure Actuació 2) en trams de sa Plaça entre el c. Major i s'Església, c. Església i c. Sa Font (entre sa Plaça i c. Mare de Deu).

Així doncs, les dues fases de canvis de sentits de circulació són les següents:

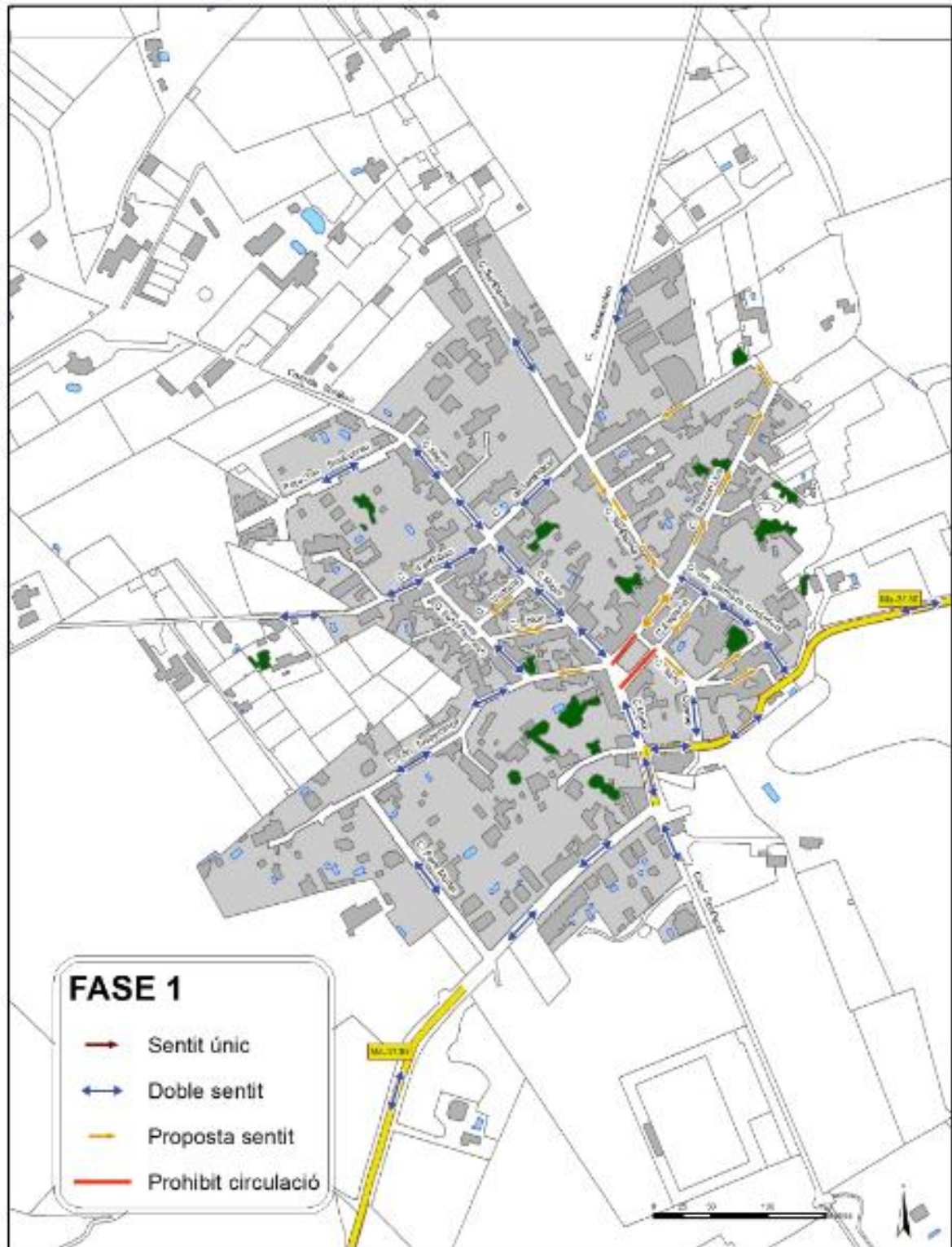


Fig. 28. Plànol de canvis de sentit de circulació del nucli de Pina. Fase 1

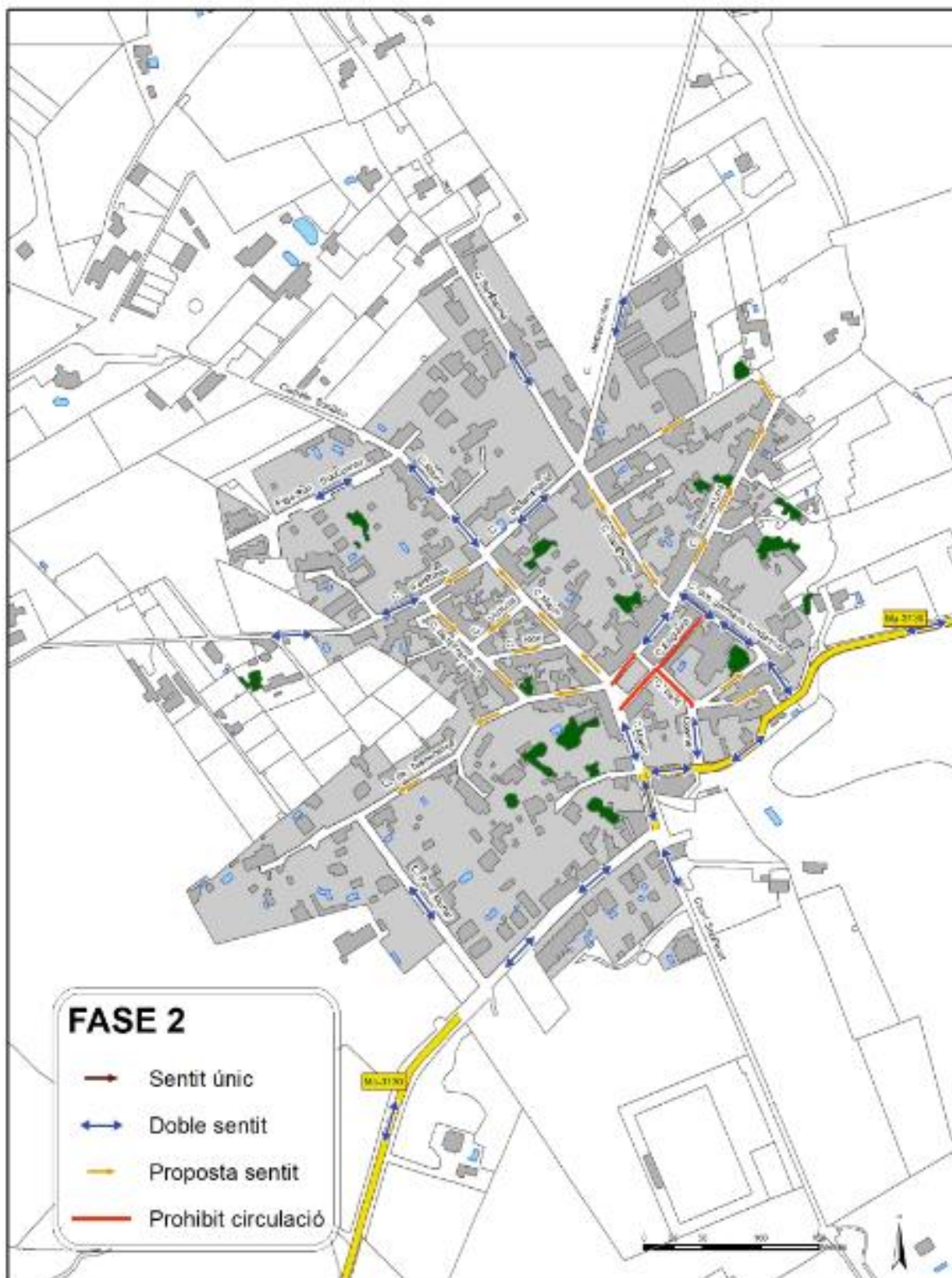


Fig. 29. Plànol de canvis de sentit de circulació del nucli de Pina. Fase 2

5. Zona d'actuació

10. Pressupost aproximat

Pina

Baix

6. Plànol de Referència

11. Responsable

A-03. Actuació 7 (2 fases)

Ajuntament d'Algaida

7. Temporització

8. Prioritat

Llarg termini

Alta

9. Altres àmbits afectats

12. Possibles fonts de finançament

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

Ajuntament d'Algaida

8

ESTABLIR UNA XARXA DE CARRERS DE ZONA 30

1. Àmbit d'actuació

Trànsit

2. Objectius

Objectiu 5: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

3. Situació actual

Actualment la velocitat màxima permesa és de 40 km/h. Això propicia altes velocitats de circulació en alguns punts i certa inseguretat per als vianants.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa establir al conjunt del **nucli de Pina una velocitat màxima de 30 km/h**, complint amb el nou Reglament de la DGT per a l'àmbit urbà. Es pacifica així el trànsit a tot l'àmbit per tal d'augmentar la seguretat i millorar la qualitat de vida dels habitants que resideixen, els visitants i de les persones que treballen o hi realitzen qualsevol activitat.

Segons un informe de l'OCDE, el risc de mort per atropellament d'un vianant es multiplica per 5

quan la velocitat d'impacte passa de 30 a 50 km/h. Un vehicle que circula a 50 km/h necessita 27 metres per aturar-se, en canvi a 30 km/h, tan sols es necessita 13 metres.

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

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

- A 30 km/h: tot el nucli de Pina. Les portes d'entrada se situaran al nucli: c. Pare Munar, c. Guillem Massot, c. Germans Fundadors, camí de son Bou i camí des Cementeri.

Els principals elements a tenir en compte a l'hora d'implantar una zona 30 són:

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



Fig. 30. Portes d'entrada a zona 30

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

Estrechamiento con lenguas enfrentadas

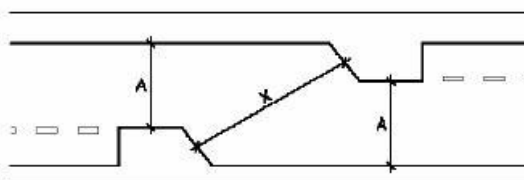


Fig. 31. Esquema de carrer amb zig-zag. Font: DGT

- Actuacions sobre el traçat en alçada: Aquestes actuacions fan referència a elements que s'insereixen en la calçada per elevar-la, de tal manera que el vehicle ha de reduir la

velocitat per superar l'obstacle. L'alçada màxima de l'element reductor de velocitat és de 7,5 centímetres. Lloms, coixins o passos de vianants elevats són els més utilitzats. De totes maneres, degut a les problemàtiques relacionades amb el seu manteniment i el renou que generen, es recomana fer un estudi acurat de la idoneïtat de la seva implementació i prioritzar els realçats d'obra front dels elements de plàstic. Una proposta és l'elevació dels passos de vianants a la carretera de Sineu.



Fig. 32. Elements reductors de velocitat

- Senyalització vertical i horitzontal: La senyalització vertical que indica l'entrada i sortida d'una zona 30 és la S-30 (entrada) i la S-31 (sortida). Aquesta senyalització s'ubica en les portes d'entrada i sortida de la zona 30.

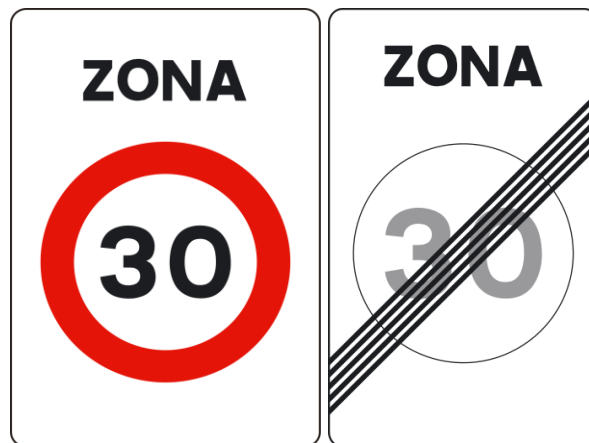


Fig. 33. Senyalització d'entrada (S-30, a l'esquerra) i sortida (S-31, a la dreta) d'una zona 30

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

Es planteja ubicar-los al carrer de Sineu (a l'alçada de l'aturada del bus del TIB) en sentit cap a Lloret i abans de l'encreuament amb el carrer sa Font en sentit cap a Algaida.



Fig. 34. Semàfor pedagògic.

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



Fig. 35. Plànol de limitació de velocitat

5. Zona d'actuació

10. Pressupost aproximat

Pina

Baix

6. Plànol de Referència

11. Responsable

A-04. Actuació 8.

Ajuntament d'Algaida

7. Temporització

Curt termini

8. Prioritat

Alta

9. Altres àmbits afectats

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

12. Possibles fonts de finançament

Ajuntament d'Algaida

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

Trànsit

2. Objectius

Objectiu 5: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

3. Situació actual

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

4. Descripció de l'actuació

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

Els objectius principals del Pla Director de Senyalització són:

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

5. Zona d'actuació

Pina

10. Pressupost aproximat

Baix

6. Plànol de Referència		11. Responsable	
-		Ajuntament d'Algaida	
7. Temporització	8. Prioritat		
Mitjà termini	Alta		
9. Altres àmbits afectats		12. Possibles fonts de finançament	
Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta, mobilitat en transport públic, aparcament i mercaderies		Ajuntament d'Algaida	

10

PROMOCIONAR LES INICIATIVES DE MOBILITAT COL-LABORATIVA

1. Àmbit d'actuació

Trànsit

2. Objectius

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

3. Situació actual

El municipi d'Algaida té un alt nivell de motorització (655,97 turismes/1000 habitants), superior al de les Illes Balears, el qual acredita una alta dependència al vehicle privat per desplaçaments fora del nucli.

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 motoritzat a través de:

- A.** Carpooling (trajecte compartit): sistema per a compartir cotxe entre persones a l'hora de fer un desplaçament. L'objectiu d'aquest sistema és disminuir la contaminació i el consum energètic a l'hora que es millora la utilització de l'espai públic. A Internet es pot veure les persones que volen fer un desplaçament similar al nostre i per correu electrònic o aplicacions es poden posar en



contacte. L'Ajuntament junt a través del Consell de Mallorca i la resta d'ajuntaments podria comptar amb un portal.

- B.** Carsharing (cotxe compartit): sistema de lloguer per hores de vehicles les 24 hores del dia i els 365 dies de l'any. El principal atractiu pels usuaris és la substitució dels costos fixos derivats de la possessió d'un vehicle, pels costos variables de l'ús puntual que se li fa. Els municipis d'Esporles, Palma i Alcúdia compten amb un sistema d'aquest tipus.
- C.** Social car: sistema de lloguer de cotxes de persona a persona. Permet a propietaris particulars llogar els seus vehicles, aprofitant el temps que no els utilitzen.

5. Zona d'actuació		10. Pressupost aproximat	
Pina		Baix	
6. Plànol de Referència		11. Responsable	
-		Ajuntament d'Algaida	
7. Temporització	8. Prioritat		
Curt termini	Alta		
9. Altres àmbits afectats		12. Possibles fonts de finançament	
Aparcament		Ajuntament d'Algaida, Consell de Mallorca	

E. Mobilitat elèctrica

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

- L'usuari de vehicle elèctric solament disposa de dues places d'aparcament a una estació de recàrrega elèctrica ubicada junt al Poliesportiu, allunyada del nucli.
- L'administració pública ha de donar exemple en la reducció de vehicles més contaminants.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb la mobilitat elèctrica:

11. Incorporació de vehicles elèctrics en la flota municipal
12. Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics

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



11

INCORPORACIÓ DE VEHICLES ELÈCTRICS EN LA FLOTA MUNICIPAL

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat elèctrica

2. Objectius

Objectiu 6: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Situació actual

Actualment, l'Ajuntament d'Algaida ja disposa d'una furgoneta elèctrica, un cotxe elèctric, un híbrid i una bicicleta elèctrica a la seva flota municipal. La resta són de combustió o explosió: tres furgonetes i un camionet.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa la transformació de la flota de vehicles municipals cap a vehicles elèctrics, fent visible així la mobilitat elèctrica. Aquesta mesura vindria lligada a un Pla Municipal de Mobilitat Elèctrica.

Per desenvolupar la proposta, per un costat s'ha d'analitzar la **flota de vehicles municipals**, per tal de conèixer els quilòmetres que recórrer cada cotxe i valorar la viabilitat de transformar-lo amb elèctric. Amb aquest estudi es pretén crear un calendari de substitució de la flota de vehicles d'Algaida cap a elèctrics, calculant les amortitzacions necessàries per a implantar la proposta, així com els estalvis energètics que s'aconseguiran.

5. Zona d'actuació

Administració local

6. Plànol de Referència

-

7. Temporització

Mitjà termini

8. Prioritat

Alta

10. Pressupost aproximat

Mitjà

11. Responsable

Ajuntament d'Algaida

9. Altres àmbits afectats

Trànsit, aparcament

12. Possibles fonts de finançament

Ajuntament d'Algaida, Consell de Mallorca, Govern Balear

12

AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE PUNTS DE RECÀRREGA PER A VEHICLES ELÈCTRICS

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat elèctrica

2. Objectius

Objectiu 6: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Situació actual

L'usuari de vehicle elèctric solament disposa de dues places d'aparcament a una estació de recàrrega elèctrica ubicada junt al Poliesportiu, allunyada del nucli. S'ha de tenir en compte també la ITC BT 52 que estipula un punt de recàrrega per cada 40 places en aparcaments públics de nova construcció. Hi ha una bonificació del 75% de l'IVTM.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa la instal·lació de més punts de recàrrega per tal que els vehicles elèctrics puguin ser carregats en la via pública. Aquesta proposta també hauria d'anar lligada a un Pla de Mobilitat Elèctrica del municipi d'Algaida.

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

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

1. **Edifici municipal de Can Lluís**. S'ha de promoure entorns lliures de contaminació.
2. A l'entorn de sa **Plaça**: al carrer Major o al carrer Guillem Massot.
3. En les **bosses d'aparcament** que es puguin crear i condicionar (veure Actuació 14).

Tots aquests punts s'afegiran a la Xarxa de Mobilitat Elèctrica de les Illes Balears (MELIB).



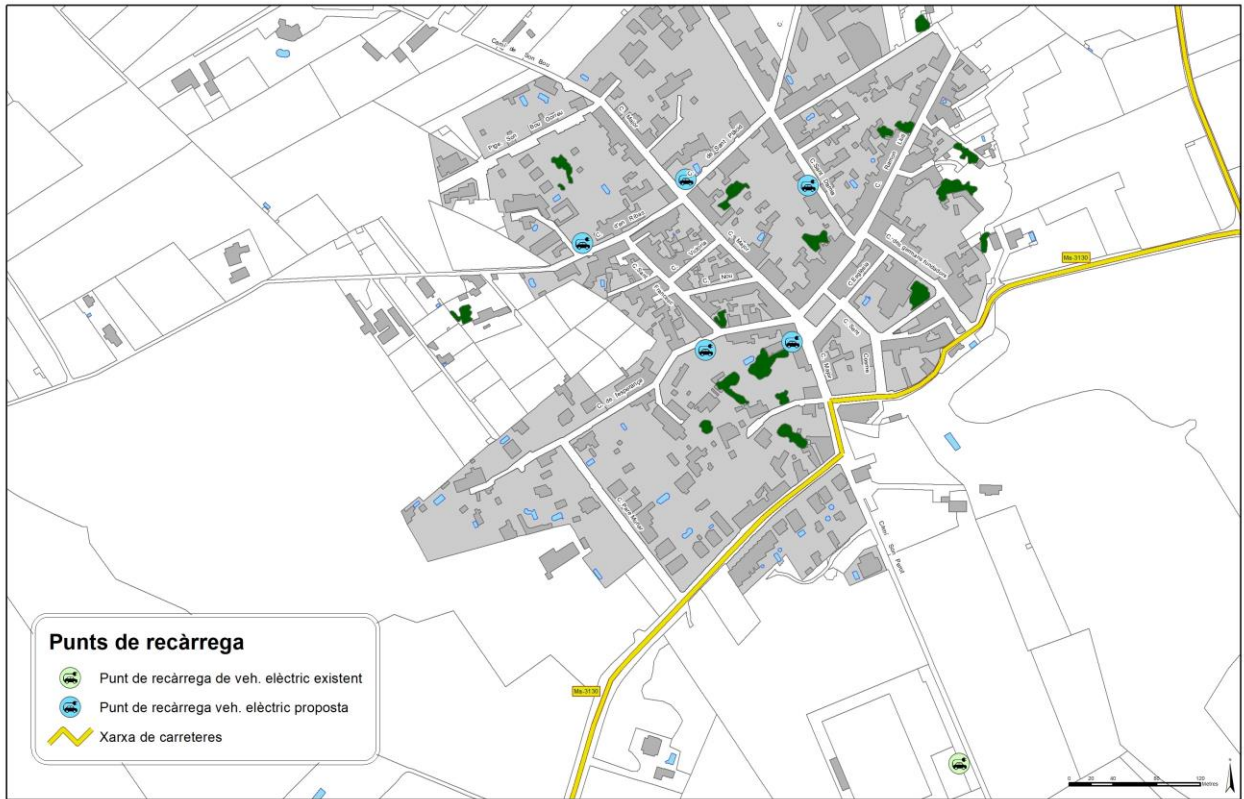


Fig. 36. Plànol de punts de recàrrega de vehicles elèctrics

5. Zona d'actuació

Pina

6. Plànol de Referència

A-05. Actuació 12

7. Temporitació

Llarg termini

9. Altres àmbits afectats

Trànsit, aparcament

10. Pressupost aproximat

Baix

11. Responsable

Ajuntament d'Algaida

8. Prioritat

Mitjana

12. Possibles fonts de finançament

Ajuntament d'Algaida, Consell de Mallorca, Govern Balear

F. Aparcament

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

- Actualment no compta amb bosses d'aparcament que puguin alliberar els carrers de places d'aparcament.
- L'ocupació de les places d'aparcament és baixa i pot afavorir la reducció de l'oferta en la via pública en benefici dels vianants.

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

13. Canvis en l'aparcament en calçada

14. Creació de bosses d'aparcament

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



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

Aparcament

2. Objectius

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

3. Situació actual

L'ocupació de les places d'aparcament és baixa i pot afavorir la reducció de l'oferta en la via pública en benefici dels vianants.

El 40% dels enquestats estan insatisfets o molt insatisfets amb l'oferta d'aparcament i un 29% estan satisfets o molt satisfets, seguits d'un 28% que veuen que l'oferta és acceptable. La majoria dels enquestats per altra banda estaven molt o bastant disposats a cercar aparcament no necessàriament davant de ca seva.

4. Descripció de l'actuació

Ha d'haver-hi una convivència sense que arribi al conflicte i sempre recuperant espai públic per als usuaris més vulnerables que són els vianants. Es proposa eliminar les places en cordó d'aquells trams tancats en l'entorn de sa Plaça.

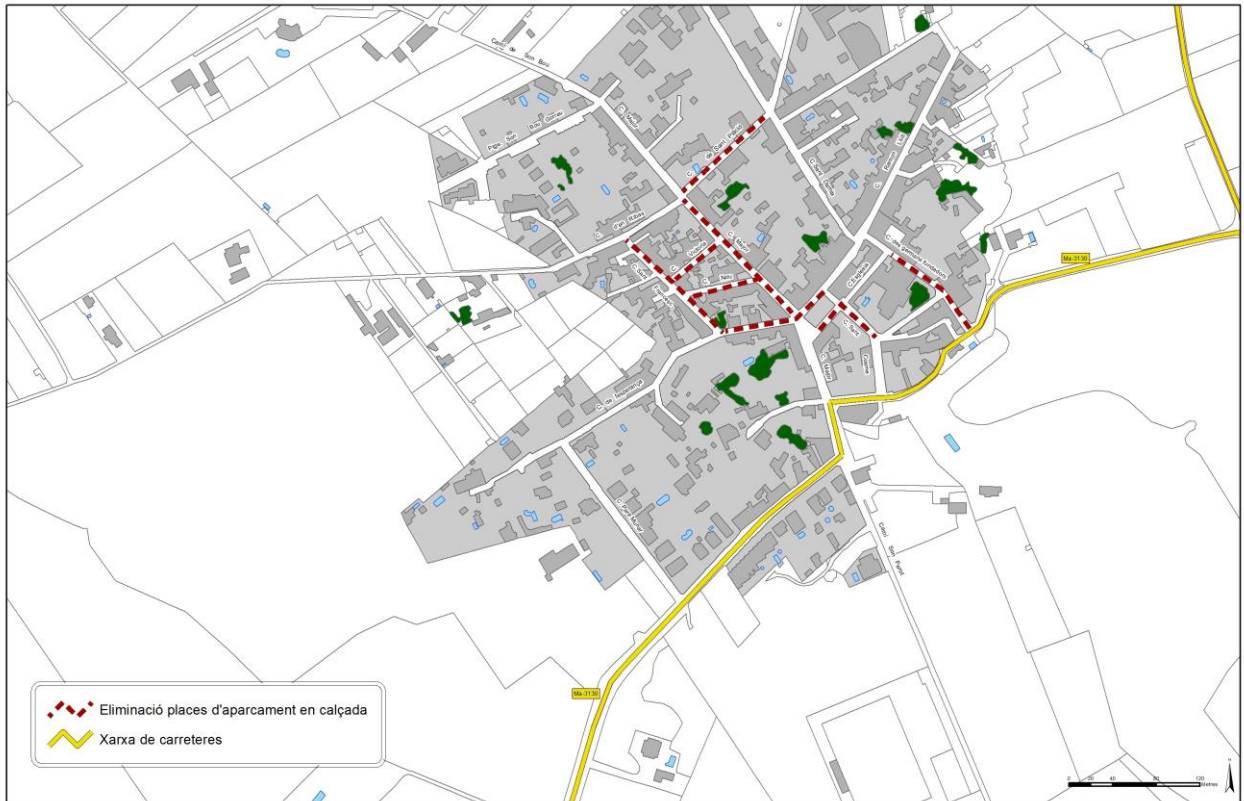


Fig. 37. Plànol de canvis d'aparcament en calçada

Aquesta mesura anirà acompanyada de la creació i condicionament de bosses d'aparcament (veure Actuació 14) que faran alleugerir l'espai públic de l'ocupació del vehicle privat.

5. Zona d'actuació

Pina

6. Plànol de Referència

A-06. Actuació 13, 14 i 15

7. Temporitziació

Llarg termini

9. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i trànsit

10. Pressupost aproximat

Baix

11. Responsable

Ajuntament d'Algaida

8. Prioritat

Mitjana

12. Possibles fonts de finançament

Ajuntament d'Algaida

14

CREACIÓ DE BOSSES D'APARCAMENT

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Objectius

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

3. Situació actual

Actualment no compta amb bosses d'aparcament que puguin alliberar els carrers de places d'aparcament. A l'entorn proper a sa Plaça hi ha una ocupació de places d'aparcament elevada.

El 40% dels enquestats estan insatisfets o molt insatisfets amb l'oferta d'aparcament i un 29% estan satisfets o molt satisfets, seguits d'un 28% que veuen que l'oferta és acceptable. La majoria dels enquestats per altra banda estaven molt o bastant disposats a cercar aparcament no necessàriament davant de ca seva.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa estudiar la creació de bosses d'aparcament a la perifèria. A causa de l'actual ordenació, cal fer revisions per contemplar nous sòls dedicats a equipaments.

- Carrer de l'Esperança. Hi ha una parcel·la en el número 5 que podria servir com a bossa d'aparcament que reduiria els aparcaments de l'entorn de sa Plaça.
- Carrer d'en Ribas. Hi ha un solar enfront del número 7 on podria ubicar-se una bossa d'aparcament per tal d'alleugerir la pressió d'aparcament en el carrer Major i Sant Francesc.
- Encreuament entre Carrer Major i Carrer de Sant Plàcid. Hi ha una parcel·la en el número 1 del carrer Sant Plàcid que podria donar servei com a bossa d'aparcament a la part alta del nucli i així llevar aparcament en el carrer Major especialment.

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

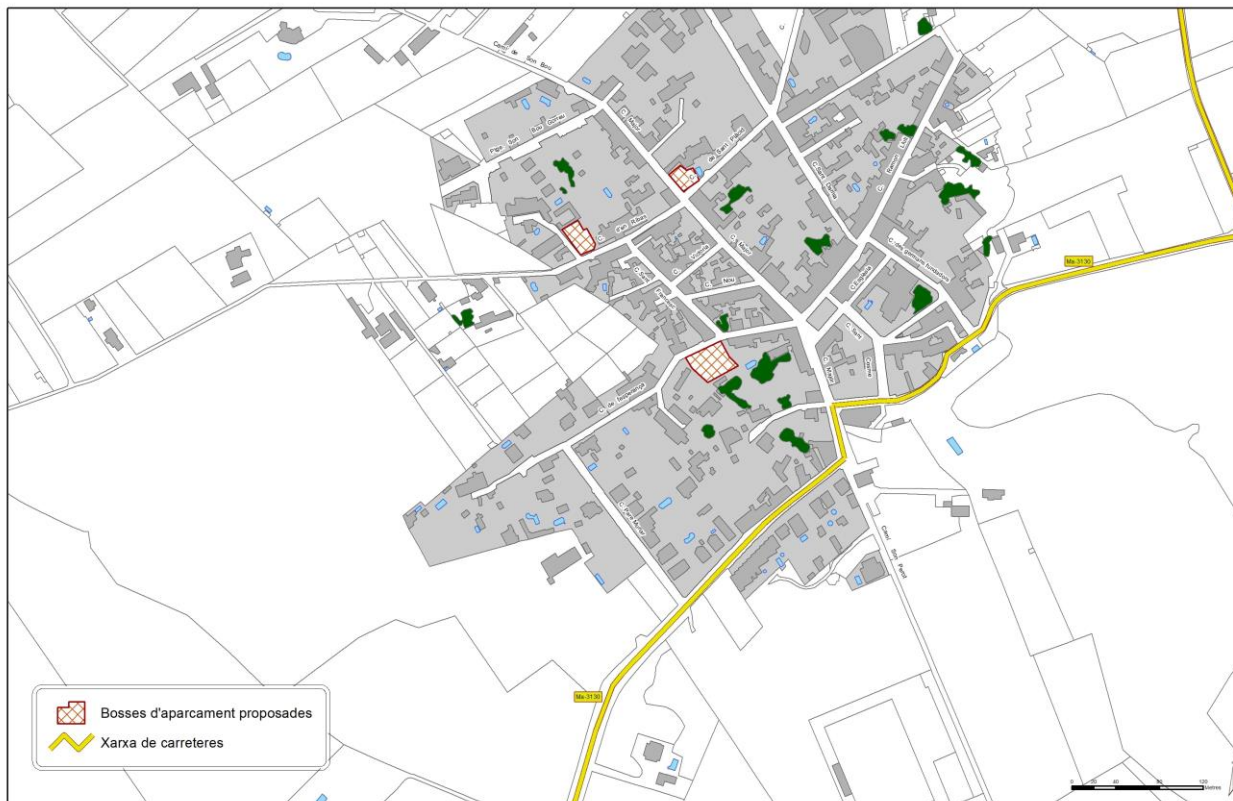


Fig. 38. Plànol de bosses d'aparcament

5. Zona d'actuació

Pina

6. Plànol de Referència

A-06. Actuació 13, 14 i 15

7. Temporitació

Llarg termini

9. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i trànsit

10. Pressupost aproximat

Alt

11. Responsable

Ajuntament d'Algaida

8. Prioritat

Alta

12. Possibles fonts de finançament

Ajuntament d'Algaida

G. 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:

- No hi ha una adequada regulació de la càrrega i descàrrega de les mercaderies així com de la mobilitat d'aquests vehicles.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb les mercaderies:

15. Creació de places de Carrega i Descàrrega (CiD)

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

15

CREACIÓ DE PLACES DE CID

1. Àmbit d'actuació

Mercaderies

2. Objectius

Objectiu 7: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del municipi i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.

3. Situació actual

No hi ha una regulació específica per als vehicles de mercaderies i actualment no hi ha cap plaça de CiD.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa la creació d'una plaça destinada per a càrrega i descàrrega prop de l'entorn de sa Plaça: al carrer Guillem Massot, junt a sa Plaça.

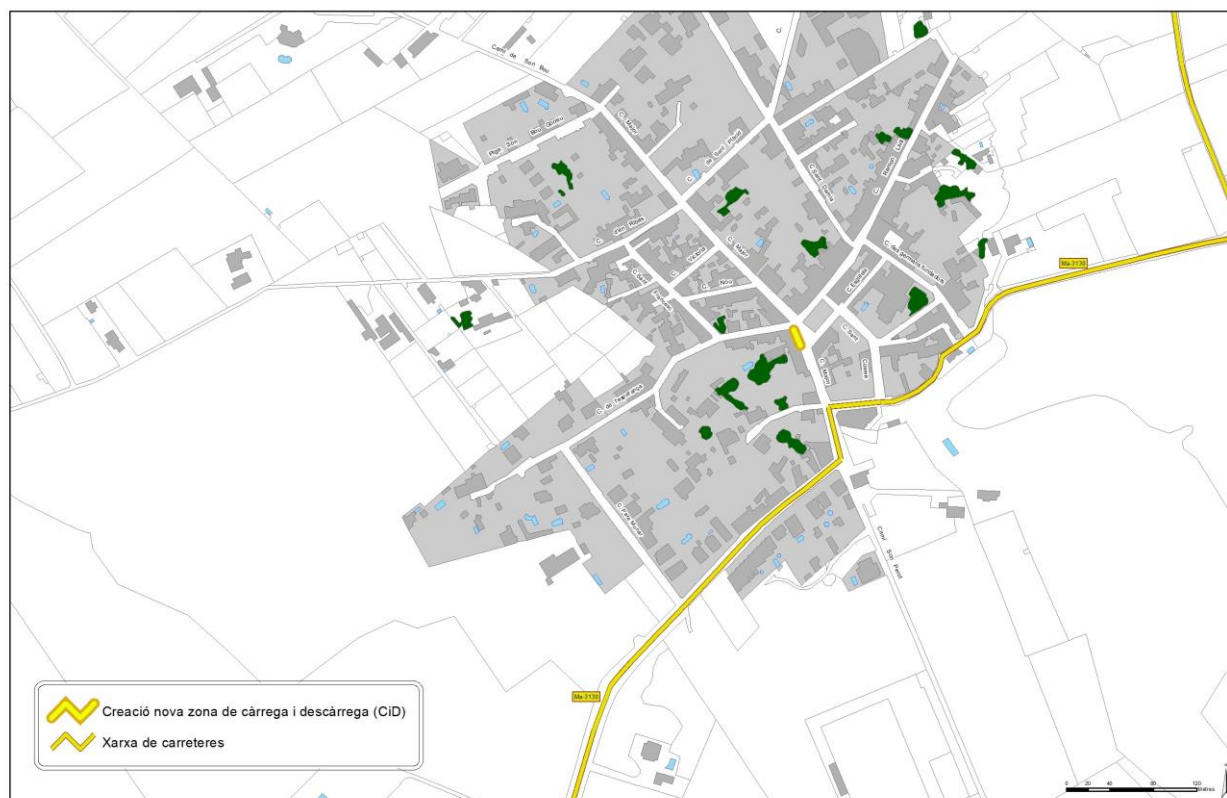


Fig. 39. Plànol de d'ubicació de les places de càrrega i descàrrega

5. Zona d'actuació		10. Pressupost aproximat	
Pina		Baix	
6. Plànol de Referència		11. Responsable	
A-06. Actuació 13, 14 i 15		Ajuntament d'Algaida	
7. Temporització	8. Prioritat		
Curt termini	Mitjana		
9. Altres àmbits afectats		12. Possibles fonts de finançament	
Trànsit, aparcament		Ajuntament d'Algaida	

5. PRESSUPOST I PROGRAMACIÓ DE PROPOSTES

A continuació es presenten els pressupostos de les propostes de l'Estudi i el programa d'implantació de les mateixes.

5.1. Pressupost

Com a instrument estratègic que és, l'estudi no realitza un pressupost ajustat de cada una de les propostes. Els diferents projectes que es redactaran per a desenvolupar cada una de les propostes definiran el pressupost final d'implantació. Ara bé, sí que és interessant que l'Estudi faci una aproximació pressupostària de cada una de les propostes per tal de que l'Ajuntament tingui una informació aproximada del cost de cada proposta i de partida bàsica per a tenir en compte a l'hora d'aprovar els pressupostos municipals.

En aquest sentit l'Estudi ha classificat les propostes en tres nivells pressupostaris. Aquests rangs són:

- Pressupost baix: Menys de 50.000 euros
- Pressupost mitjà: De 50.000 a 400.000 euros
- Pressupost alt: Més de 400.000 euros

En aquest sentit de les 15 propostes presentades a l'Estudi, 9 (un 60%) tenen un pressupost inferior als 50.000 euros i en molts casos bastant per sota d'aquesta xifra. A més, en molts casos, el finançament provindrà tant del Consell de Mallorca com del Govern de les Illes Balears.

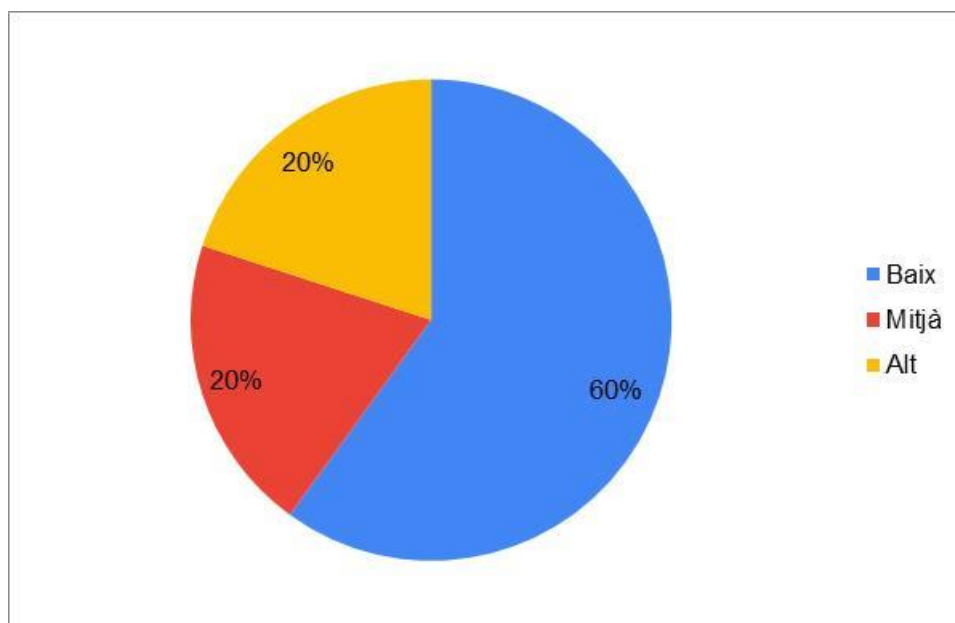


Fig. 40. Pressupost de les propostes

5.2. Programació

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

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

1. Curt termini: 1 – 2 anys

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

2. Mitjà termini: 3 – 4 anys

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

3. Llarg termini: 5 anys o més

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

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

Objectius i actuacions	Curt (1 – 2 anys)	Mitjà (3 – 4 anys)	Llarg (5 anys o més)
1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu			
1. Millora de l'accessibilitat general			
2. Millora de la xarxa de vianants			
2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització			
3. Ampliar els espais d'aparcament de bicicleta als principals centres generadors i/o atractors de mobilitat			
4. Creació de carril bici entre nuclis			
3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat			
5. Estudi de viabilitat de creació de línia regular o a demanda de connexió amb Lluçmajor			
6. Canvi d'ubicació d'aturada del transport escolar			
4. Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat			
7. Reordenació dels sentits de circulació			
10. Promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa			
13. Canvis en l'aparcament en calçada			
14. Creació de bosses d'aparcament			
5. Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport			

8. Establir una xarxa de carrers de zona 30			
9. Pla Director de senyalització			
6. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit			
11. Incorporació de vehicles elèctrics en la flota municipal.			
12. Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.			
7. Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del municipi i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat			
15. Creació de places de CiD			

Taula 2. Propostes d'actuació per assolir els objectius de l'Estudi de Mobilitat del nucli de Pina.
Font: Elaboració pròpia.