

Estudi de mobilitat al nucli de Santa Maria del Camí

Maig de 2015

Índex

■ Introducció i justificació.....	3
■ Àmbit d'estudi i dades de base.....	5
■ Anàlisi de la situació actual.....	12
■ Diagnosi del sistema de mobilitat: matriu DAFO.....	70
■ Propostes d'actuació.....	75
■ Annex fotogràfic: perfil de carrers (veure document adjunt)	

Introducció i justificació

Introducció i justificació

El present document detalla una proposta tècnica per millorar el sistema de mobilitat del nucli de Santa Maria del Camí. Es presenta una anàlisi de la situació actual a partir de l'estudi de múltiples variables. Aquesta primera fase d'anàlisi de variables de mobilitat ha consistit en la planificació d'una exhaustiva campanya de treball de camp, recollida de dades, registre, tractament (amb fulls de càlcul i programes de cartografia) i interpretació dels resultats.

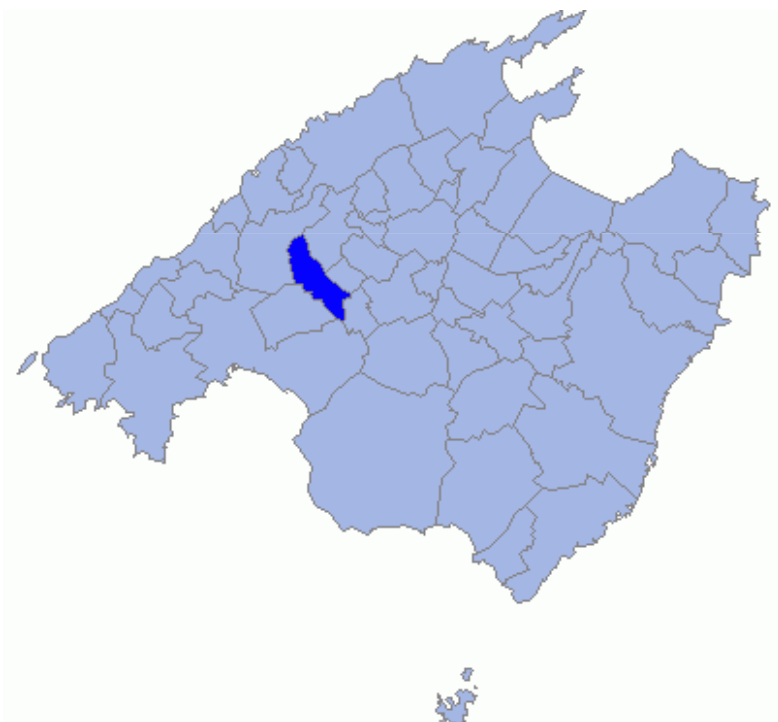
Seguidament, es presenta una diagnosi del sistema actual de la mobilitat, mitjançant l'aplicació de la matriu DAFO, és a dir, determinant les debilitats, amenaces, fortaleces i oportunitats.

Una vegada es coneixen les particularitats i condicions actuals de la mobilitat al nucli, es plantegen una sèrie de propostes d'actuació tendents a afavorir una mobilitat més sostenible i pacífica.

Àmbit d'estudi i dades de base

Àmbit d'estudi i dades de base

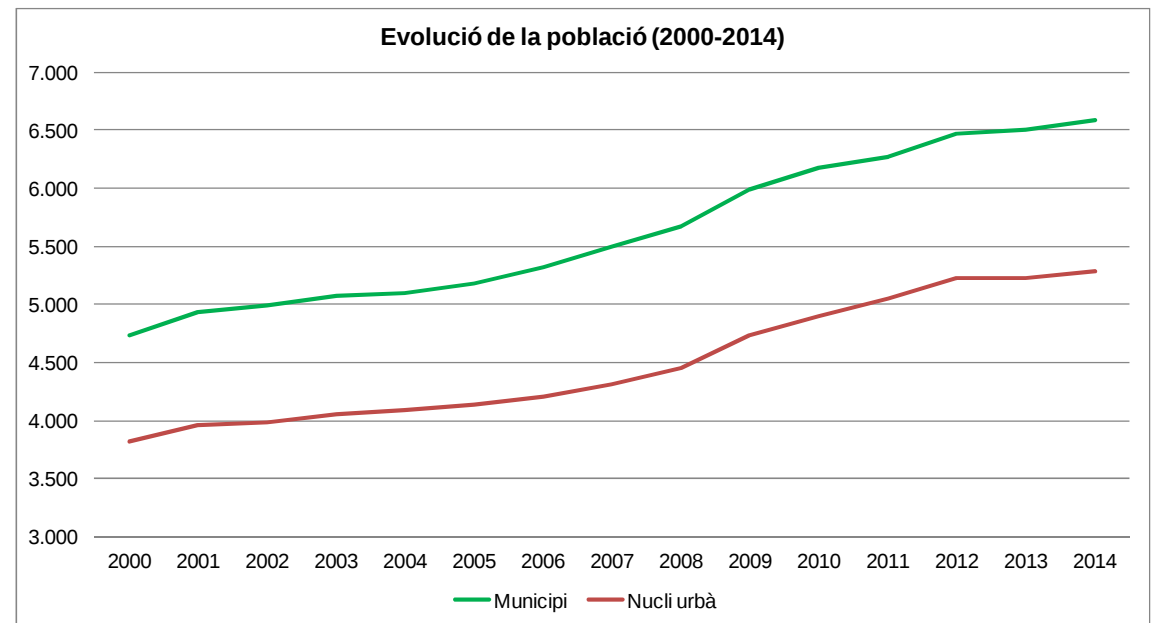
L'àmbit d'estudi s'ubica a l'àrea urbana del nucli de Santa Maria del Camí, dins del municipi amb el mateix nom i que té una superfície de 37,93 km². A l'hora d'elaborar el present estudi, s'ha considerat específicament la zona urbana del nucli.



Àmbit d'estudi i dades de base

La població actual del municipi és de 6.591 habitants (IBESTAT, 2014), havent experimentat la seva evolució demogràfica diferents etapes al llarg dels darrers anys. Així, durant la sèrie històrica analitzada (2000-2014), el municipi ha experimentat un creixement acumulat del 39,1%, xifra bastant significativa, especialment si es té en compte que el creixement acumulat registrat en el mateix període per al conjunt de les Illes Balears ha estat d'un 30,5%.

El creixement demogràfic ha estat sostingut, tot i que les taxes de variació més elevades es registraren al 2001 i 2009. A partir de l'any 2012 s'observa una estabilització poblacional, amb taxes inferiors a l'1,5%. Naturalment, les diferents tendències responen a diversos factors socials i econòmics, així com també geogràfics: situació econòmica, migracions, proximitat a àrees urbanes més saturades com Palma, etc.

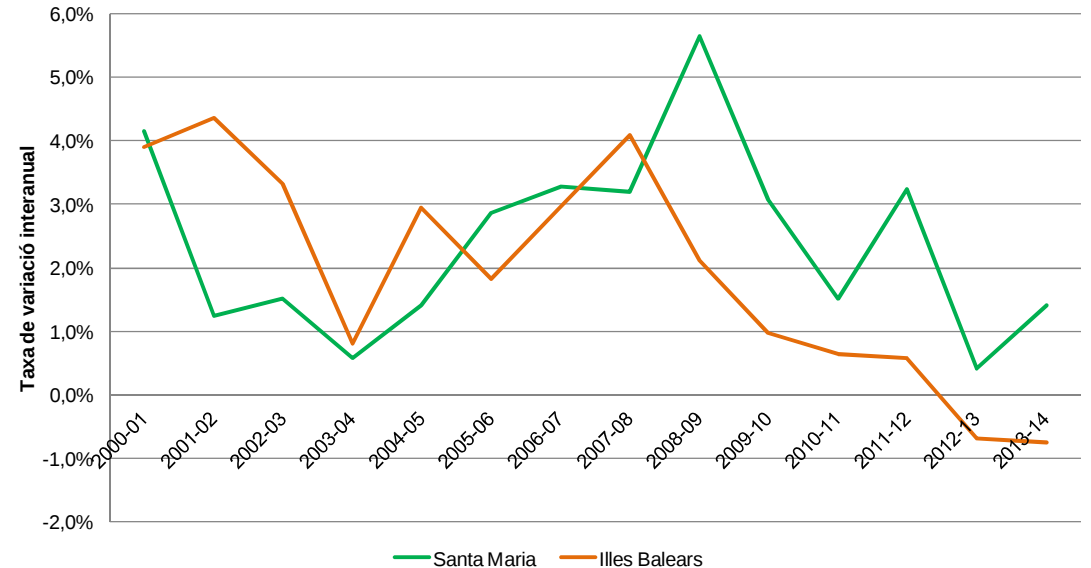


Àmbit d'estudi i dades de base

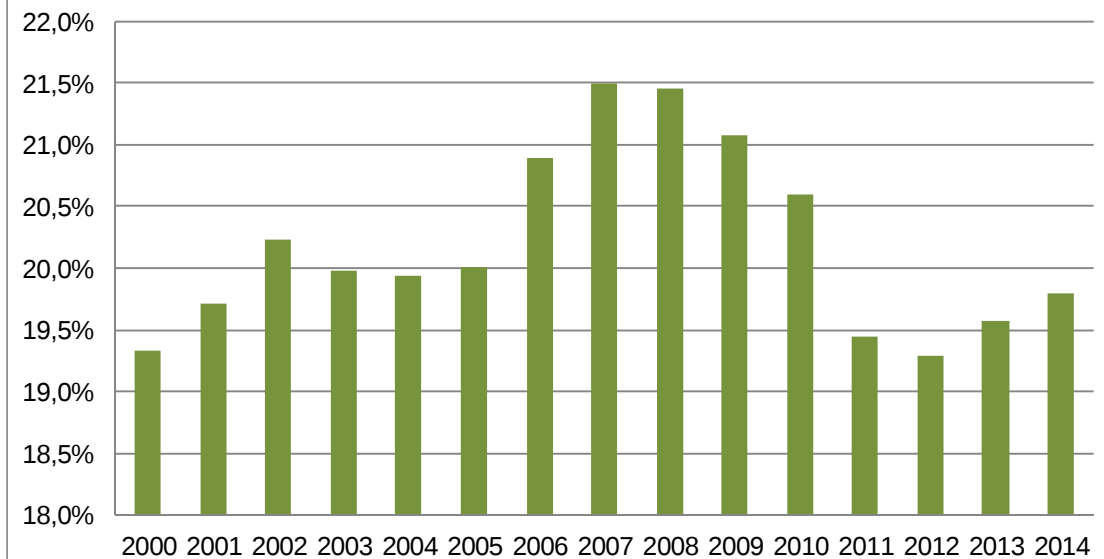
A continuació es realitza una comparació entre les taxes de variació anuals registrades al municipi de Santa Maria del Camí i al conjunt de les Illes Balears. Es pot observar que el municipi ha experimentat de manera més o manco sistemàtica unes taxes més elevades, especialment a partir de l'empitjorament de la situació econòmica.

Un aspecte important és conèixer quin es el grau de dispersió de la població sobre el territori municipal. Per això, s'ha calculat la ràtio de dispersió demogràfica, mesurada com el quocient entre la població dispersa segons el nomenclàtor i la població de dret, és a dir, censada al municipi. El mateix ha estat relativament estable, situant-se sempre en la forquilla delimitada entre el 19% i el 22% (mitjana del 20,2%). Els principals creixements es produeixen al període 2006-2008, de màxima activitat.

Evolució taxes de variació interanuals (2000-2014)



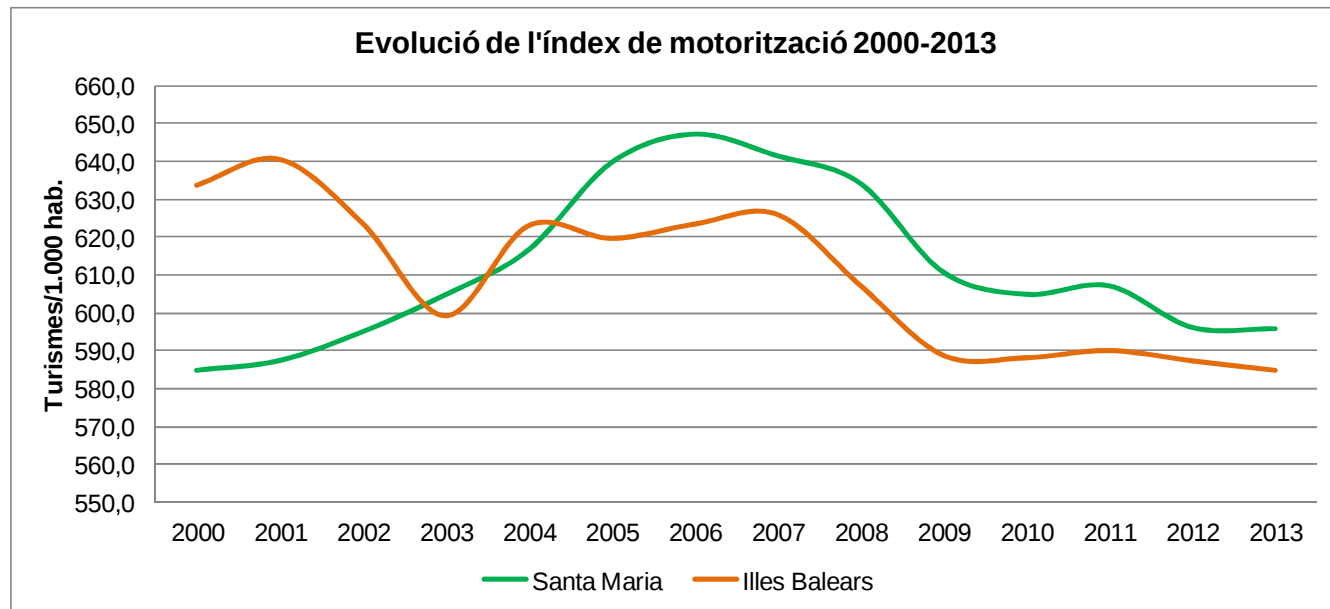
Evolució de la ràtio de dispersió (2000-2014)



Àmbit d'estudi i dades de base

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

El gràfic de la dreta mostra l'evolució d'aquesta mesura al municipi i al conjunt de les Illes Balears. A l'igual que succeïa amb la demografia, les xifres registrades al municipi són superiors. És a dir, Santa Maria presenta una densitat de vehicles censats (595,8) superior a la mitjana de l'arxipèlag (584,8), així com també de l'Estat (inferior a 500).

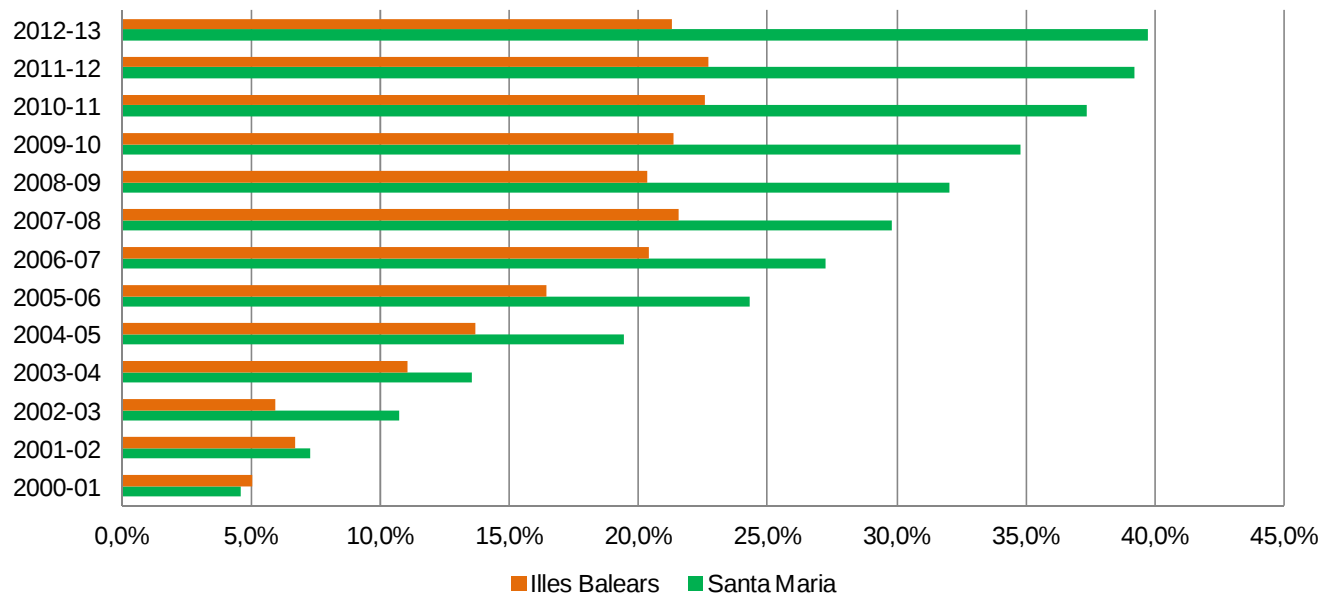


Índex Motorització	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Santa Maria	584,8	587,4	595,0	604,8	616,7	639,8	647,4	641,6	634,3	610,8	604,9	607,2	596,2	595,8
Illes Balears	633,8	640,6	623,7	599,2	623,1	619,7	623,5	626,0	607,3	588,8	588,2	590,1	587,3	584,8

Àmbit d'estudi i dades de base

De l'evolució temporal de la motorització es poden diferenciar tres etapes ben definides, totes elles relacionades amb el context social i econòmic. En primer lloc, una fase alcista, de creixement sostingut i accelerat entre els anys 2000 i 2005, per arribar al sostre de la sèrie entre el període 2005-2007. Seguidament, es produeix una llarga caiguda, pronunciada fins al 2010-2011. A partir del 2012-2013 s'observa una nova tendència, d'assoliment de mínims de la sèrie i estabilització de la situació.

Evolució de la taxa de variació acumulada (2000-2013)



Respecte al nombre de vehicles, el creixement relatiu produït a Santa Maria és molt superior en comparació amb les Illes Balears. Així, la taxa de variació acumulada durant el període 2000-2013 ha estat d'un +39,7% al cas del municipi. És interessant remarcar que, generalment, els creixements demogràfics i els de motorització solen anar correlacionats (recordar el creixement poblacional acumulat del 39,1%). Per altra banda, el nombre de turismes va créixer un 21,3% al conjunt de la Comunitat Autònoma.

Àmbit d'estudi i dades de base

S'ha procedit a dividir l'àmbit d'estudi en una sèries de zones en funció de les similituds urbanes, geomètriques i funcionals, obtenint com a resultat les següents (el nom de cada zona es refereix al carrer/plaça/punt més representatiu de la mateixa):

Zona 1: Plaça Jaume II.

Zona 2: Estació.

Zona 3: Avinguda de Jaume III.

Zona 4: Marquès de Font Santa.

Zona 5: Arquitecte Guillem Forteza.

Zona 6: Plaça Nova.

Zona 7: Centre històric.



Anàlisi de la situació **actual**

Anàlisi de la situació actual

Campanya de treball de camp

Durant els mesos de març i abril de 2015 s'ha dut a terme una intensiva campanya de treball de camp orientada a obtenir una sèrie de dades relacionades amb la mobilitat urbana. En concret, la campanya es centrà en els següents aspectes:

- **Inventari de carrers:** determinació de les places d'estacionament lliure en calçada (en cordó i bateria), zones de prohibit aparcar, localització de guals i cotxeries, places per a persones amb mobilitat reduïda, punts d'aparcament per a bicicletes i sentits de circulació.
- En base a informació disponible al cadastre, estimació del **nombre d'habitatges i pressió humana** (densitat demogràfica) en cada una de les zones especificades a l'apartat anterior.
- Inventari d'**activitats comercials**, especificant la seva localització i tipologia.
- Mesura d'**amplàries de carrers i voreres** en cada un dels vials del nucli urbà. Aquest a tasca es completa amb un complet annex fotogràfic.

Anàlisi de la situació actual

- Estudi de la **demanda d'estacionament** als principals carrers del nucli urbà, mitjançant l'estudi de l'ocupació mitjana de la capacitat d'estacionament en diferents franges horàries.
- Anàlisi de l'**accessibilitat** als principals punts d'interès del nucli urbà, amb especial atenció a les amplàries que presenten les voreres, presència de rampes i itineraris per accedir fins a l'interior del punt analitzat. També s'ha estudiat l'accessibilitat externa, és a dir, els itineraris d'accés fins als edificis o punts analitzats.

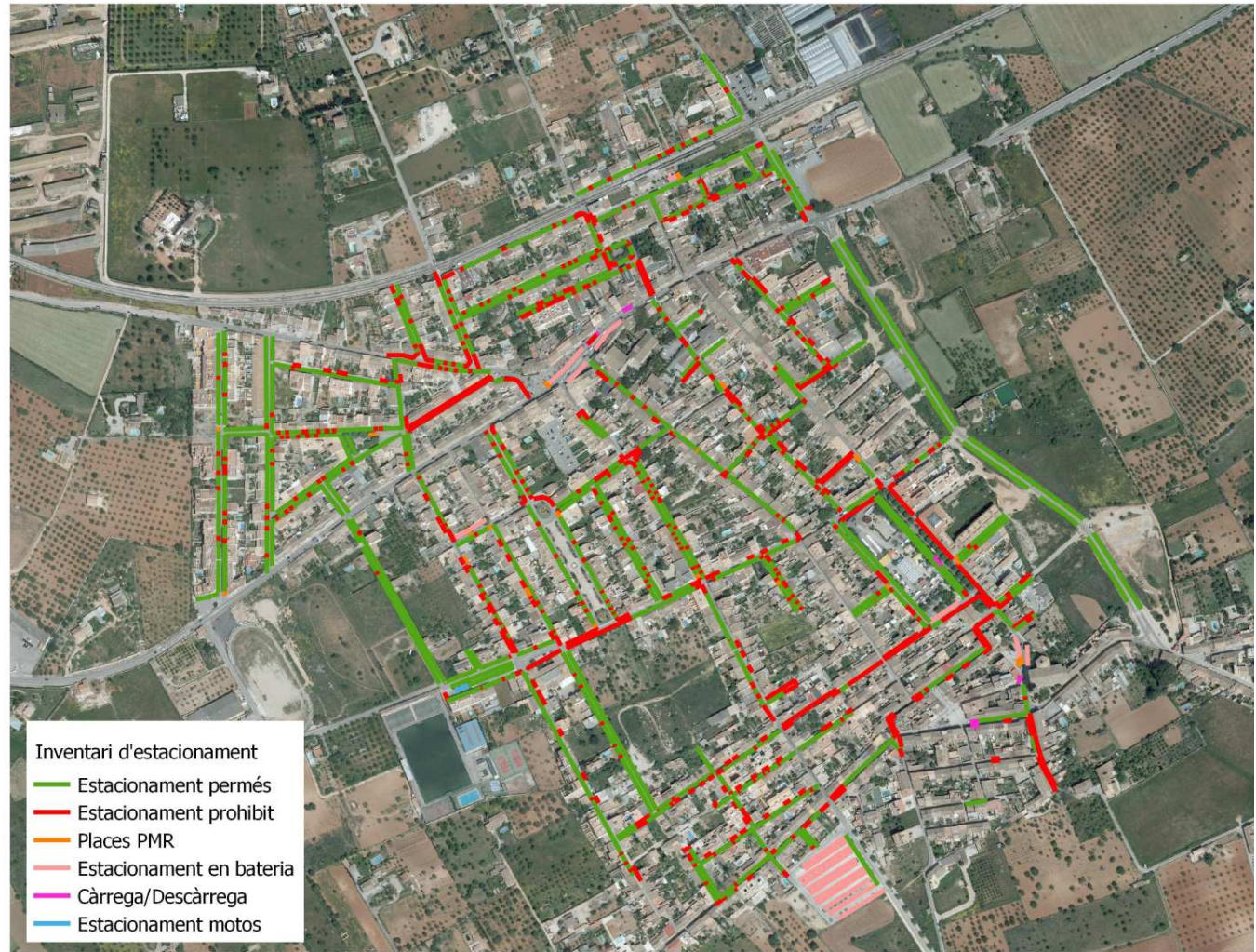
A continuació es presenten els resultats obtinguts, tots ells acompanyats amb cartografia específicament elaborada per ajudar a interpretar els mateixos.

Anàlisi de la situació actual

Inventari de carrers: places d'estacionament

En conjunt, el poble presenta una capacitat d'estacionament lliure en calçada d'entorn a 2.064 places.

Aquesta comptabilització no recull les places existents a la ronda externa ni a l'aparcament perifèric que hi ha direcció a l'escola. El motiu és la seva accessibilitat. Considerant els hàbits de mobilitat locals, aquestes places externes no representen una opció alternativa per als residents al nucli, que en termes generals voldran estacionar a l'interior del nucli. Naturalment, aquestes places externes sí que són una opció per als visitants, especialment els dies de mercat o de celebració.

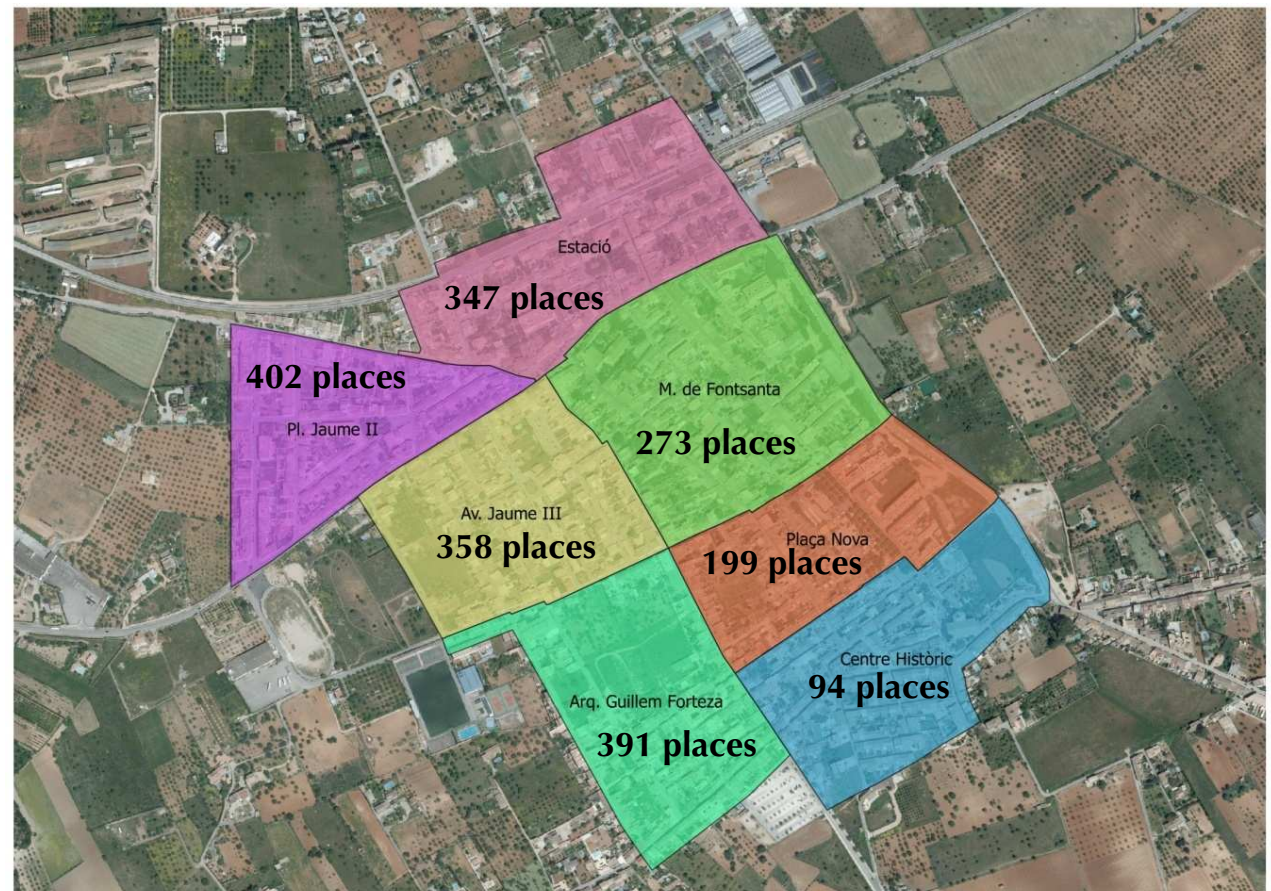


Anàlisi de la situació actual

Inventari de carrers: places d'estacionament

Respecte a la distribució de places per àmbit zonal, s'observa una disponibilitat més o manco equilibrada pel que fa al volum d'oferta. Així i tot, els àmbits amb menor capacitat d'estacionament són el centre històric i la plaça nova i voltants.

Zona	Places	%
Pl. Jaume II	402	19,5%
Estació	347	16,8%
Av. Jaume III	358	17,4%
M. de Font Santa	273	13,2%
Arq. Guillem Forteza	391	19,0%
Plaça Nova	199	9,6%
Centre Històric	94	4,5%
Total	2.064	100,0%



Anàlisi de la situació actual

Inventari de carrers: places d'estacionament

Tal i com s'ha assenyalat, les places del vial i de l'aparcament de Son Gulla constitueixen una opció real per als visitants del nucli, especialment en dies especials (mercat, fira, etc.). Així, aquestes places constitueixen un coixí que ajuda a alliberar la càrrega que suporta la xarxa viària interior. S'ha procedit a estimar el nombre de places que constitueixen aquest "coixí", obtenint un total de 196 places al vial i 234 places a l'aparcament de Son Gulla. En total, per tant, Santa Maria disposa d'un volum extern de 430 places.

Places addicionals exteriors	
Zona	Places
M. Fontsa (vial)	95
Plaça Nova (vial)	63
Centre Històric (vial)	39
Aparcament de Son Gulla	234
	430

Anàlisi de la situació actual

Inventari de carrers: places per a PMR

Durant la campanya de treball de camp es va dur a terme un aforament de les places destinades exclusivament a persones amb mobilitat reduïda, degudament senyalitzades horitzontal i verticalment.

Així, s'han comptabilitat un total de 32 places. Tenint en compte que la població de dret del nucli de Santa Maria del Camí és de 5.288 habitants, s'obté una relació d'una plaça per cada 165 habitants.

Segons l'article 12 del Decret 110/2010, de 15 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament per a la millora de l'accessibilitat i la supressió de barreres arquitectòniques, a les vies públiques en les zones delimitades pel planejament urbanístic com a zones d'estacionament de vehicles lleugers, els ajuntaments han de reservar, permanentment, una plaça accessible per cada 33 places, tant prop com sigui possible dels guals d'accés a la vorera. Al cas de Santa Maria, tenint en compte les 2.064 places, s'obté una relació d'1 plaça PMR per cada 64,5 places lliures. Així, es detecta una manca de 31 places de PMR.



Anàlisi de la situació actual

Inventari de carrers: sentits de circulació

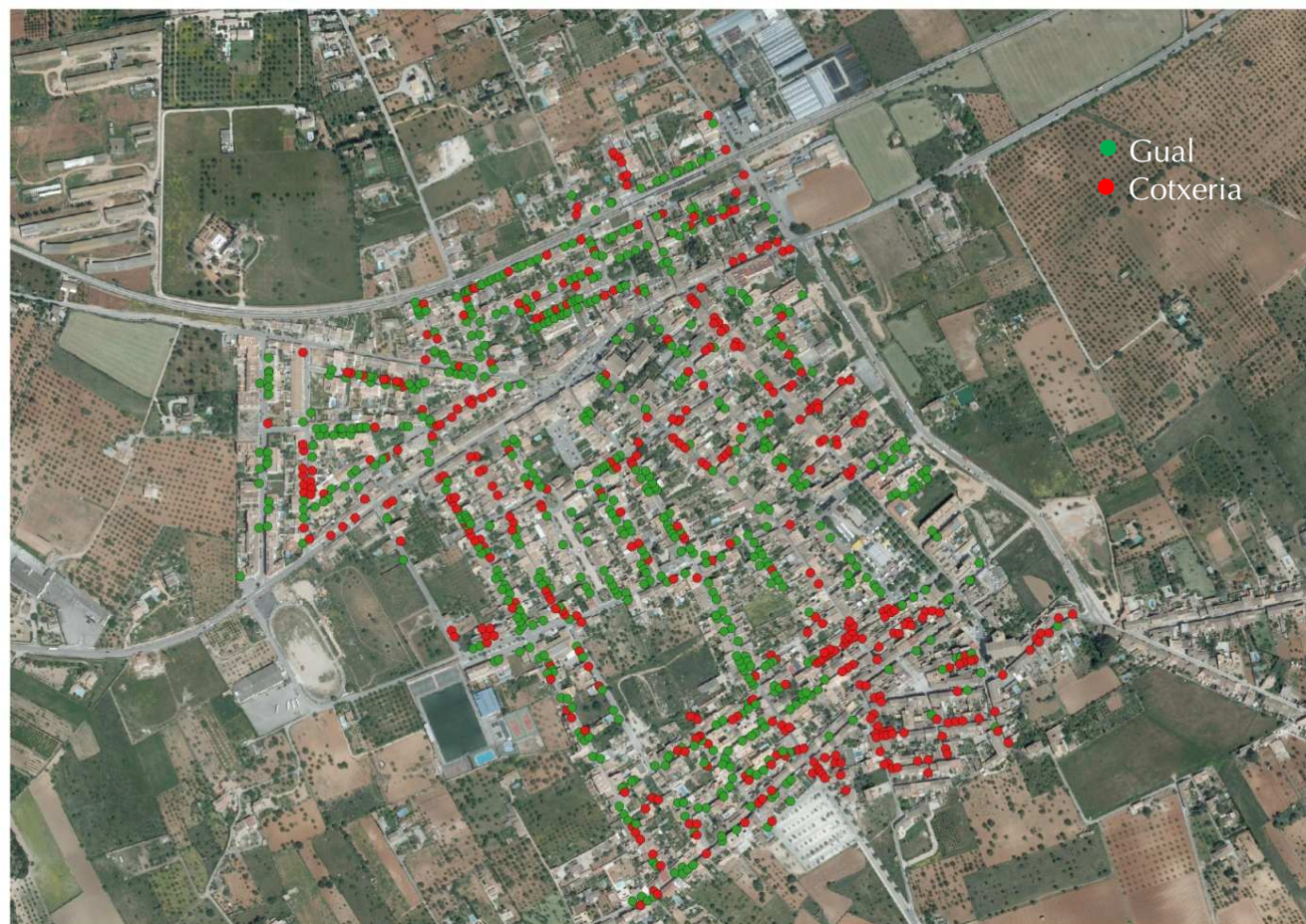
Del mateix mode, s'ha especificat, per a cada carrer, el sentit de circulació. Aquests, seran en funció, principalment, de les característiques i dimensions dels carrers. S'observa, en termes generals, una predominança del sentit únic, especialment a les zones més antigues del nucli. Aquesta situació ajuda a pal·liar possibles problemes de fluïdesa en el trànsit interior.



Anàlisi de la situació actual

Inventari de carrers: localització de guals i cotxeries

Segons dades facilitades per l'ajuntament, actualment existeixen un total de 638 llicències de guals (punts verds). Per altra banda, durant la campanya de treball de camp es va fer un recompte de les cotxeres que en principi no presentaven cap tipus de placa (punts vermells). En total, s'han comptabilitzat 393 places. És important tenir també coneixement d'aquest valor en tant en quant pot reduir la demanda efectiva d'estacionament en calçada.



Anàlisi de la situació actual

Inventari de carrers: localització de guals i cotxeries

En base a la informació anterior, i aplicant una suposició d'1,75 places per gual (de mitjana), i d'1,25 places per cotxeria (de mitjana), es pot arribar a estimar quin és el volum de places d'estacionament privat que presenta el nucli urbà.

Nombre de guals (ajuntament)	638
Nombre de cotxeres	393
Estimació places per gual	1,75
Estimació places per cotxera	1,25
Total aparcament privat en guals	1.117
Total aparcament privat en cotxeres	491
Total aparcament privat	1.608

Així, el resultat obtingut indica que, aproximadament, Santa Maria del Camí disposa d'una capacitat d'estacionament privat de 1.608 places.

Tot i això, la Direcció de l'Estudi ha fet constar que hi ha una infrautilització dels estacionaments privats subterranis en edificacions de recent construcció.

Anàlisi de la situació actual

Densitat demogràfica

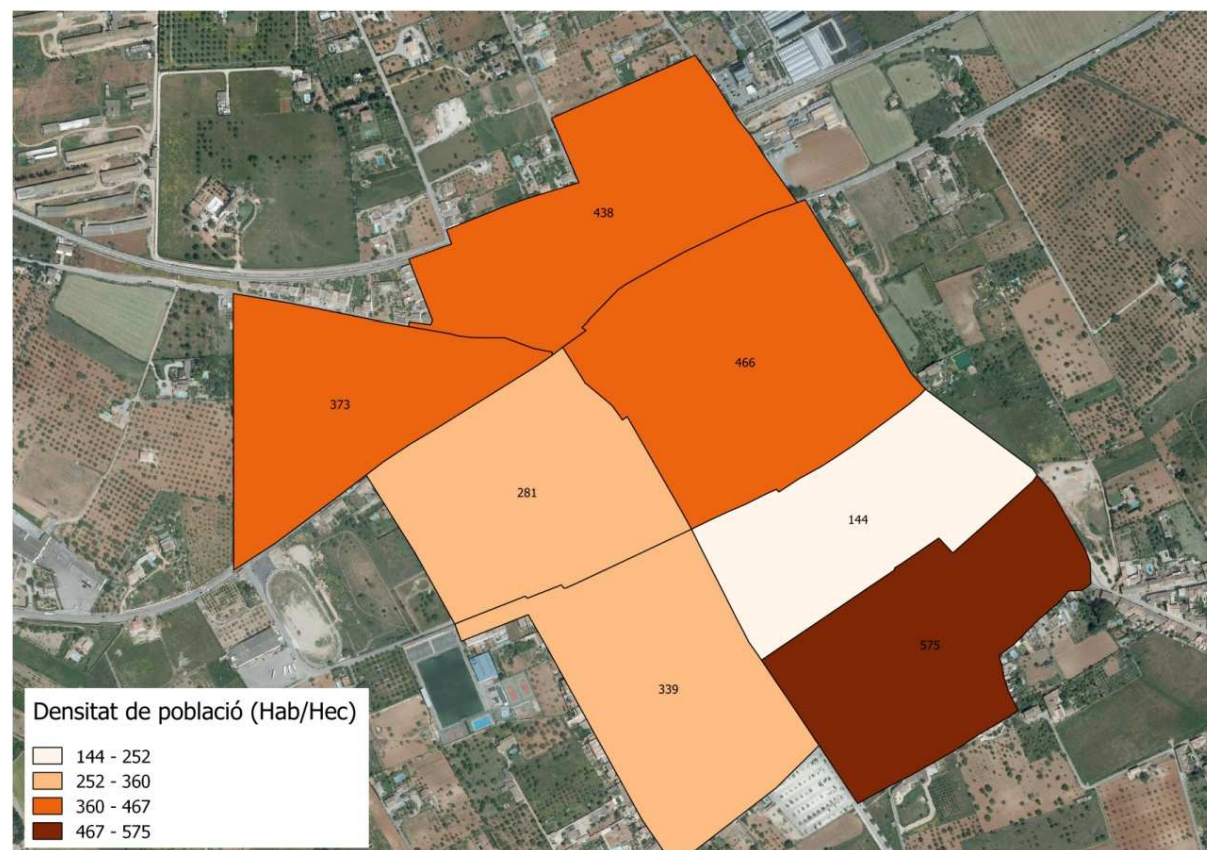
Tot i la desagregació de dades realitzada pel nomenclàtor, cal tenir present que la informació disponible no aporta pista alguna sobre la població efectivament ubicada a les zones que conformen l'àmbit d'estudi. Així, un dels objectius inicials ha estat determinar quina es la capacitat d'allotjament màxima que presenta el nucli de Santa Maria del Camí. A partir de l'estudi de la capacitat residencial es defineix la densitat de població residencial per tal de tenir en compte no només la població resident (censada) sinó també el possible turisme residencial que es pugui donar durant caps de setmana i períodes de vacances.

Per tal de definir quin és el nombre aproximat d'habitatges existents dintre dels límits de l'àmbit d'estudi, s'ha consultat el cadastre (www.cadastre.meh.es), definint el total de vivendes per cada illeta i zona, mitjançant l'aplicació d'una ràtio de 3 habitants/vivenda. A l'hora de definir quina ràtio considerar, s'ha aplicat un valor lleugerament superior la mitjana determinada per l'Institut Nacional d'Estadística, que fixa una mitjana per vivenda de 2,9 a nivell estatal.

Anàlisi de la situació actual

Densitat demogràfica

A continuació es mostra la densitat demogràfica per a cada una de les diferents zones, expresada en habitants per hectàrea. S'observa una major concentració a les zones de la plaça Jaume II, Estació, Marquès de Font Santa i, especialment, centre històric.



Anàlisi de la situació actual

Ràtio de cobertura

Un exercici interessant és comparar la capacitat màxima d'estacionament amb la residencial. D'aquesta manera, es pot estimar fins a quin punt l'oferta d'estacionament pot absorbir el potencial nombre de vehicles relacionats amb la capacitat residencial màxima que pot assumir cada zona, és a dir, es tracta d'avaluar la suficiència de la capacitat d'estacionament en el pitjor escenari possible (màxima ocupació). Així, la ràtio de cobertura es calcularia de la següent manera:

$$\text{Ràtio de Cobertura} = (\text{Màx. Veh. Res.}) / (\text{Cap. Màx. Estac.})$$

On,

Màx. Veh. Res. : nombre màxim de vehicles relacionats amb la capacitat residencial. És resultat de multiplicar la capacitat residencial màxima per l'índex de motorització del municipi.

Cap. Màx. Est. : oferta d'estacionament lliure (públic) disponible.

Els resultats es poden interpretar de la següent manera:

Si R. Cob. > 1: El màxim de vehicles que pot carregar la zona, d'acord amb la capacitat màxima residencial, excedeix l'oferta d'estacionament.

Si R. Cob. = 1: Situació d'equilibri, on l'oferta és igual a la demanda.

Si R. Cob. < 1: El màxim de vehicles no arriba a saturar o consumir la totalitat de places d'estacionament de la zona

Anàlisi de la situació actual

Ràtio de cobertura

Els resultats obtinguts són els de la taula que es mostra a continuació. Aquests, indiquen una situació de dèficit general d'oferta d'estacionament en comparació amb la demanda potencial que es podria arribar a produir. No obstant, cal tenir en compte que aquesta situació és poc probable. Per altra banda, aquest rati no té en consideració la demanda extraordinària associada a la mobilitat laboral o turística/ per oci.

	Zona	Cap. Est.	Cap. Res.	Màx. Veh. Res.	Rati cobertura
1	Plaça Jaume II	402	936	557,7	1,39
2	Estació	347	882	525,5	1,51
3	Avinguda Jaume III	358	705	420,0	1,17
4	M. de Font Santa	273	1401	834,7	3,06
5	Arq. Guillem Forteza	391	612	364,6	0,93
6	Plaça Nova	199	870	518,3	2,61
7	Centre històric	94	1.056	629,2	6,71
	Agregat	2.064	6.462	3850,1	1,87

És important tenir present que no es consideren les places "privades" ni el coixí extern d'estacionament. Si, pel contrari, es consideren aquestes dues tipologies (que sumen un total de 2.038 places), el dèficit desapareixeria en termes agregats).

Anàlisi de la situació actual

Estudi de la demanda d'estacionament

S'ha analitzat l'estacionament des del punt de vista de la demanda, a partir de l'estudi de l'ocupació de diferents districtes. Amb aquesta anàlisi es pot obtenir quin és el grau d'ocupació i, per tant, de saturació de diferents carrers.

En primer lloc, es van identificar quatre districtes diferents, enfocats en els principals carrers i avingudes del nucli urbà. Cada un dels districtes estava alhora integrat per diferents trams o seccions de carrer. Una vegada determinats els districtes i seccions, es va comptabilitzar l'oferta d'estacionament disponible, a fi de conèixer el límit de places que marca un 100% d'ocupació.

Finalment, s'avaluà l'ocupació de cada secció durant el període de matí, a partir de l'aforament de places ocupades en quatre moments diferents: 10:00h, 11:00h, 12:00h i 13:00h. L'objectiu de l'estudi era determinar l'ocupació màxima del dia (moments centrals del matí) i observar fins a quin punt aquesta ocupació es veia reduïda a partir de les 12-13 hores. Així mateix, altre objectiu és conèixer el grau de saturació dels diferents carrers avaluats.

Es important esmentar que aquest estudi de demanda d'estacionament es va efectuar un dia central de la setmana (dia feiner tipus), concretament dijous dia 19 de març de 2015. D'aquesta manera s'eviten efectes extraordinaris que puguin tenir el cap de setmana o el dilluns, distorsionant d'aquesta manera les xifres. Les següents diapositives mostren els resultats obtinguts per districte i secció, expressats en percentatge d'ocupació, respecte a la capacitat màxima.

Anàlisi de la situació actual

Estudi de la demanda d'estacionament

Districte 1: Avinguda Jaume III i voltants.

Districte	Avinguda Jaume III i voltants				
Capacitat màxima	27	12	21	45	
Hora control:	Secció 1	Secció 2	Secció 3	Secció 4	Total
10:00	103,7%	75,0%	38,1%	84,4%	79,0%
11:00	100,0%	91,7%	57,1%	91,1%	86,7%
12:00	92,6%	66,7%	52,4%	93,3%	81,9%
13:00	88,9%	58,3%	52,4%	82,2%	75,2%
Mitjana	96,3%	72,9%	50,0%	87,8%	80,7%

Vials analitzats:

Secció 1: Avinguda Jaume III

Secció 2: Carrer Gabriel Juan Salom

Secció 3: Plaça dels Donants de Sang

Secció 4: Avinguda Jaume III



Anàlisi de la situació actual

Estudi de la demanda d'estacionament

Districte 2: Plaça dels Hostals i voltants.

Districte	Plaça dels Hostals i voltants						
Capacitat màxima	42	21	8	14	12	17	
Hora control:	Secció 1	Secció 2	Secció 3	Secció 4	Secció 5	Secció 6	Total
10:00	107,1%	95,2%	87,5%	92,9%	108,3%	70,6%	96,5%
11:00	109,5%	95,2%	100,0%	100,0%	100,0%	70,6%	98,2%
12:00	95,2%	95,2%	75,0%	92,9%	75,0%	82,4%	89,5%
13:00	109,5%	109,5%	100,0%	64,3%	91,7%	70,6%	95,6%
Mitjana	105,4%	98,8%	90,6%	0,875	93,8%	73,5%	95,0%



Vials analitzats:

Secció 1: Plaça dels Hostals

Secció 2: Carrer Llarg

Secció 3: Carrer Miquel Dolç

Secció 4: Carrer Matança

Secció 5: Carrer Llarg

Secció 6: Carrer Llarg

Anàlisi de la situació actual

Estudi de la demanda d'estacionament

Districte 3: Plaça Nova

Districte	Plaça Nova				
Capacitat màxima	58	18	44	16	
Hora control:	Secció 1	Secció 2	Secció 3	Secció 4	Total
10:00	93,1%	72,2%	88,6%	100,0%	89,7%
11:00	89,7%	72,2%	104,5%	100,0%	93,4%
12:00	87,9%	77,8%	79,5%	68,8%	81,6%
13:00	58,6%	66,7%	70,5%	62,5%	64,0%
Mitjana	82,3%	72,2%	85,8%	82,8%	82,2%



Anàlisi de la situació actual

Estudi de la demanda d'estacionament

Districte 4: Estació de tren i voltants.

Districte	Estació de Tren i voltants							
Capacitat màxima	37	3	8	6	5	5	22	
Hora control:	Secció 1	Secció 2	Secció 3	Secció 4	Secció 5	Secció 6	Secció 7	Total
10:00	94,6%	133,3%	75,0%	100,0%	60,0%	100,0%	86,4%	90,7%
11:00	91,9%	100,0%	75,0%	83,3%	60,0%	60,0%	100,0%	88,4%
12:00	89,2%	100,0%	87,5%	83,3%	80,0%	80,0%	90,9%	88,4%
13:00	86,5%	133,3%	75,0%	100,0%	80,0%	60,0%	77,3%	83,7%
Mitjana	90,5%	116,7%	78,1%	91,7%	70,0%	0,75	88,6%	87,8%



Vials analitzats:

Secció 1: Carrer Sant Antoni

Secció 2: Carrer Bernat de Boadella

Secció 3: Carrer Sant Josep

Secció 4: Carrer Bisbe Perelló

Secció 5: Carrer Sant Josep

Secció 6: Carrer Batle Josep Canyelles

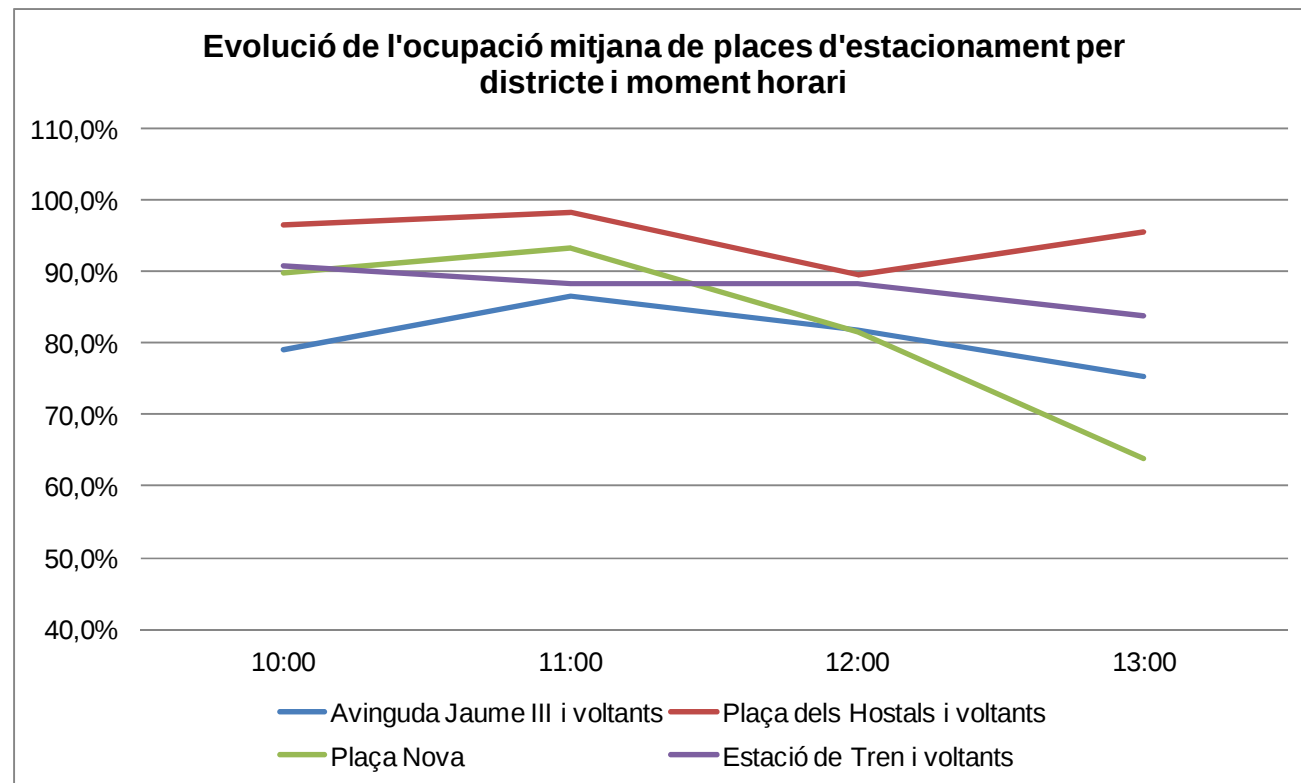
Secció 7: Plaça de Ca n'Orell

Anàlisi de la situació actual

Estudi de la demanda d'estacionament

L'anàlisi agregada de les ocupacions mitjanes per districte i moment horari apunten a una elevada saturació, amb una demanda d'estacionament que roman elevada i persistent durant tot el matí. Així, els nivells d'ocupació, en tots els districtes, se situen gairebé sempre per sobre del 80%, especialment a la plaça dels Hostals i voltants, on el percentatge no davalla pràcticament del 90% (mínim del 89,5%). A la resta de districtes, s'observa que, a partir de les 12:00 hores, les davallades són més significatives, tot i que sempre mostrant percentatges elevats.

Aquests resultats evidencien una clara saturació de les places d'estacionament, amb una demanda elevada i sostinguda durant tot el període estudiat.



Anàlisi de la situació actual

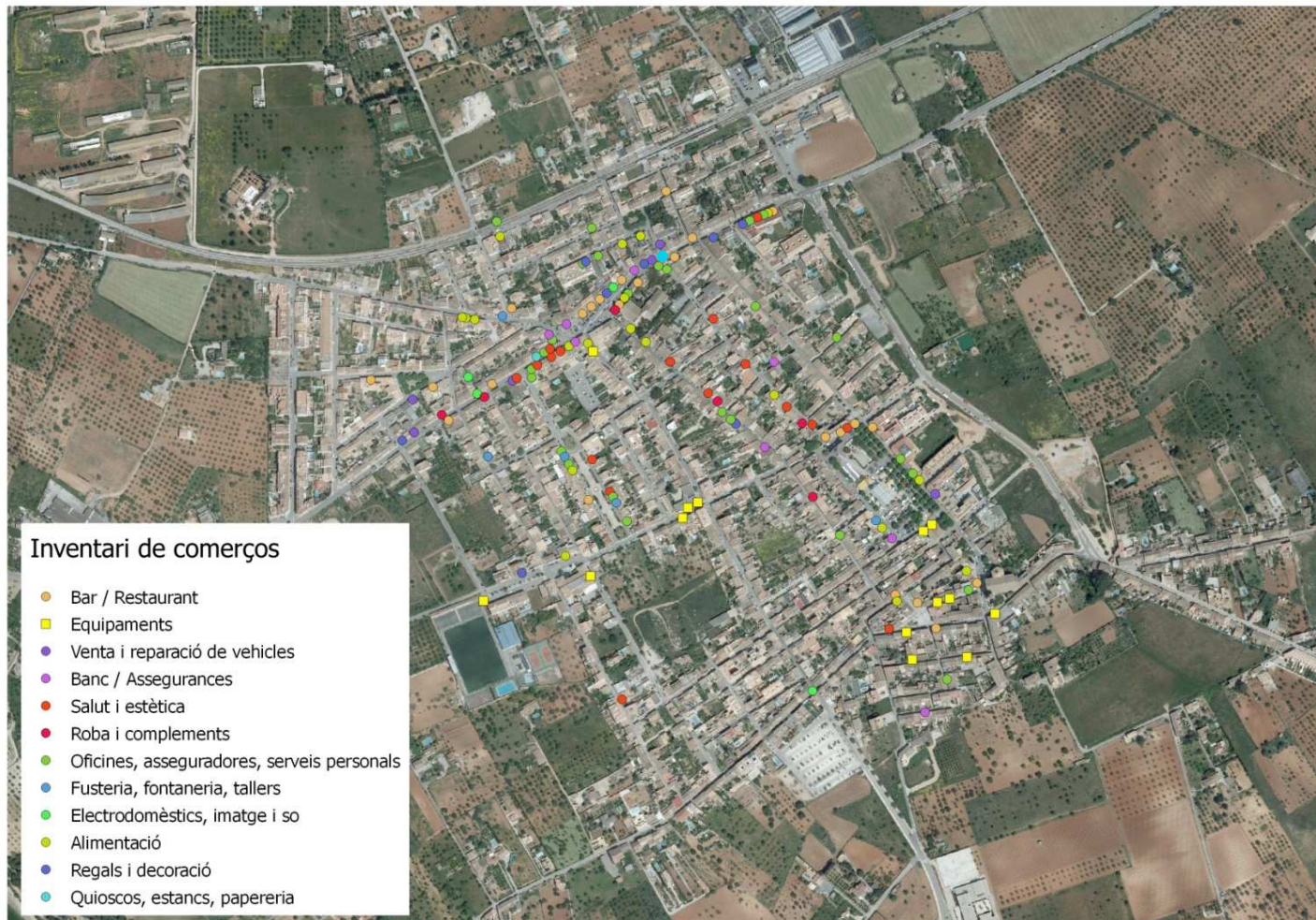
Localització d'aparcaments per a bicicletes

Per tal de promoure els desplaçaments en bicicleta cal disposar d'una infraestructura mínima prèvia que garanteixi la possibilitat d'estacionar el vehicle amb seguretat. Actualment Santa Maria presenta una xarxa bàsica d'aparcaments per a bicicleta, ubicats a punts crítics, com ara l'estació, la plaça dels Hostals, les instal·lacions esportives, equipaments educatius i Plaça Nova.



Anàlisi de la situació actual

Inventari de comerços: localització i tipologia



Les activitats comercials són fonts generadores de mobilitat. Per això, resulta important conèixer no només la densitat de les mateixes, sinó també la seva localització i tipologia. La localització ajuda a determinar “on” es poden generar més fluxos, mentre que la tipologia de comerç indicarà el “quant” de flux es pot arribar a generar.

S’han considerat les tipologies de comerç més habituals (diferenciant 12 categories diferents). Destaca la presència de comerços i negocis de petita dimensió. Els vials que concentren una major activitat comercials són el carrer Bernat de Santa Eugènia (especialment a l’àmbit de la plaça dels Hostals), carrer Llarg i Marquès de la Font Santa, l’avinguda Jaume III, i voltants de la plaça Nova.

Anàlisi de la situació actual

Inventari de comerços: localització i tipologia

Amb la finalitat de conèixer quin és el tipus de comerç que predomina al nucli, s'ha analitzat la distribució percentual per categoria. Tal i com mostra la taula de la dreta, s'observa una major presència de negocis lligats amb serveis, oficines i assegurances (18,7%) i la restauració i bars (17,3%). També tenen un pes important els comerços que ofereixen serveis d'alimentació (13,7%) i de salut i estètica (12,2%).

	Establiments	%
1. Bar/restaurant	24	17,3%
2. Entitat financer i assegurances	8	5,8%
3. Salut i estètica	17	12,2%
4. Roba i complements	6	4,3%
5. Oficines, asseguradores, serveis personals	26	18,7%
6. Fusteria, fontaneria, tallers	5	3,6%
7. Electrodomèstics, imatge i so	3	2,2%
8. Alimentació	19	13,7%
9. Regals i decoració	8	5,8%
10. Equipaments, associacions i AP	14	10,1%
11. Turístic	0	0,0%
13. Quioscos, estancs, papereria	3	2,2%
14. Venda i reparació de vehicles	6	4,3%
	139	100,0%

Anàlisi de la situació actual

Mesura de carrers i voreres: perfils efectuats

Les dimensions dels vials i les voreres condicionen aspectes tan importants com la fluidesa en la circulació dels vehicles, l'accessibilitat o la circulació segura de vianants i bicicletes. El treball de camp efectuat va contemplar dur a terme una intensiva presa de dades per avaluar les amplàries mitjanes dels carrers i de les voreres a cada un dels vials que configuren la xarxa viària del nucli.

Naturalment, es va fer un mostreig (generalment una mesura de carrer i ambdues voreres a cada carrer). El mapa de la dreta indica els punts on es van fer aquestes mesures.



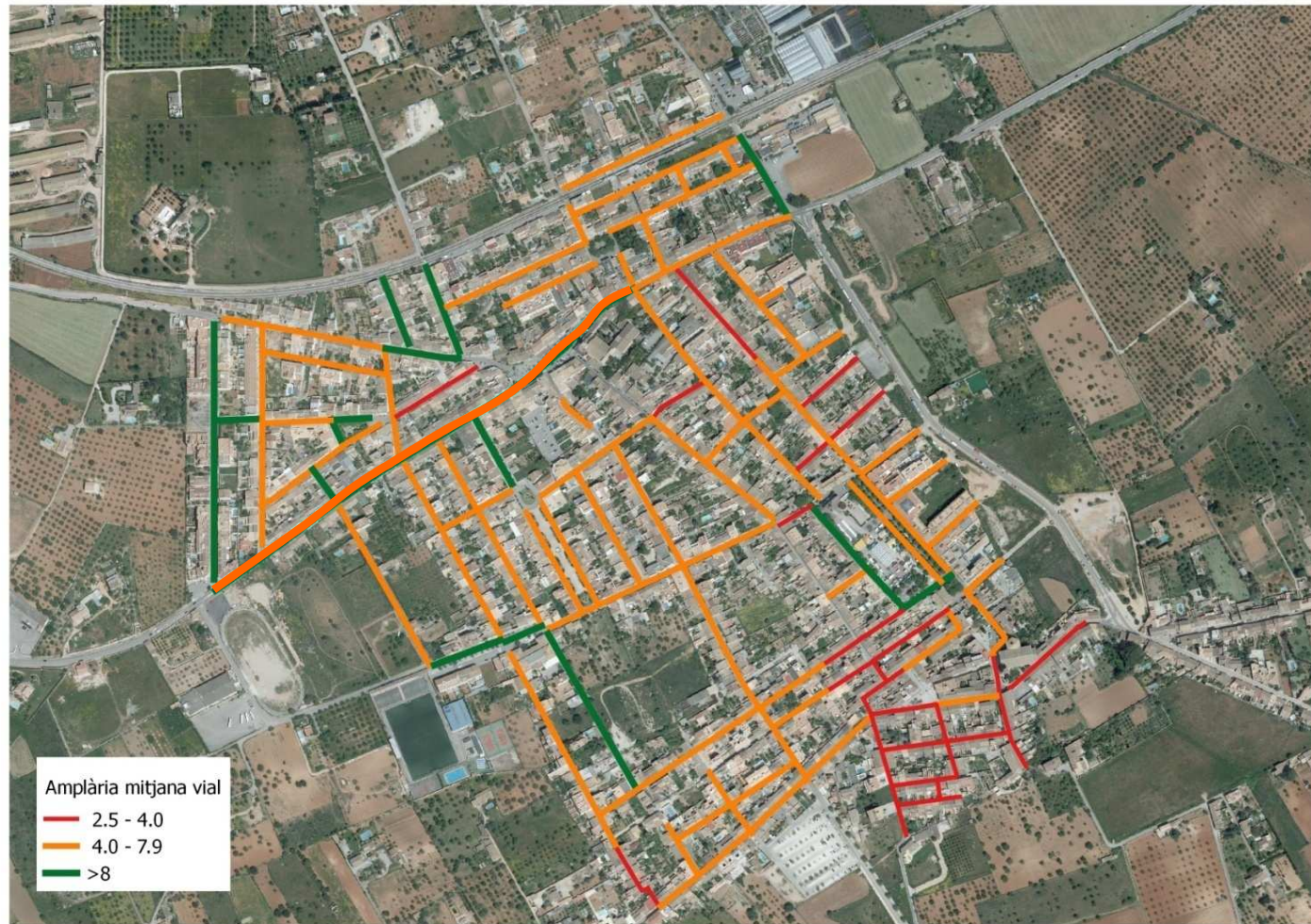
Anàlisi de la situació actual

Amplària de carrers

S'ha avaluat l'amplària de carrers, a fi de relacionar la capacitat de la via amb els sentits de circulació i les dimensions mètriques.

Les amplàries mitjanes de cada un dels vials s'han dividit en tres categories. Les condicions menys favorables se situen a la zona del centre històric, naturalment producte del seu desenvolupament urbà més antic, on la mobilitat en vehicle privat no assolía els nivells actuals.

Per altra banda, les majors amplàries i per tant capacitats se situen a l'avinguda principal que travessa el nucli i a vials pròxims a noves edificacions ubicades a la zona 1 (plaça Jaume II).



Anàlisi de la situació actual

Amplària de voreres

La vorera no és només la infraestructura que permet els desplaçaments a peu, sinó que també s'ha de concebre com un espai de relació per als ciutadans.

El Ministeri de Foment determina les amplàries mínimes i recomanades de les voreres en funció de la tipologia d'usuaris.

	Amplària (metres)	
	mínima	recomanada
Una persona	0,60	0,75
Cadira de rodes / Creuament de dues persones	0,90	1,00
Dues persones en paral·lel	1,10	1,30
Persona amb cotxet i nin	1,15	1,25
Creuament entre cadira de rodes i persona amb cotxet	1,70	1,80
Dues persones amb nin	1,80	2,25
Dues persones amb paraigües	2,00	2,40



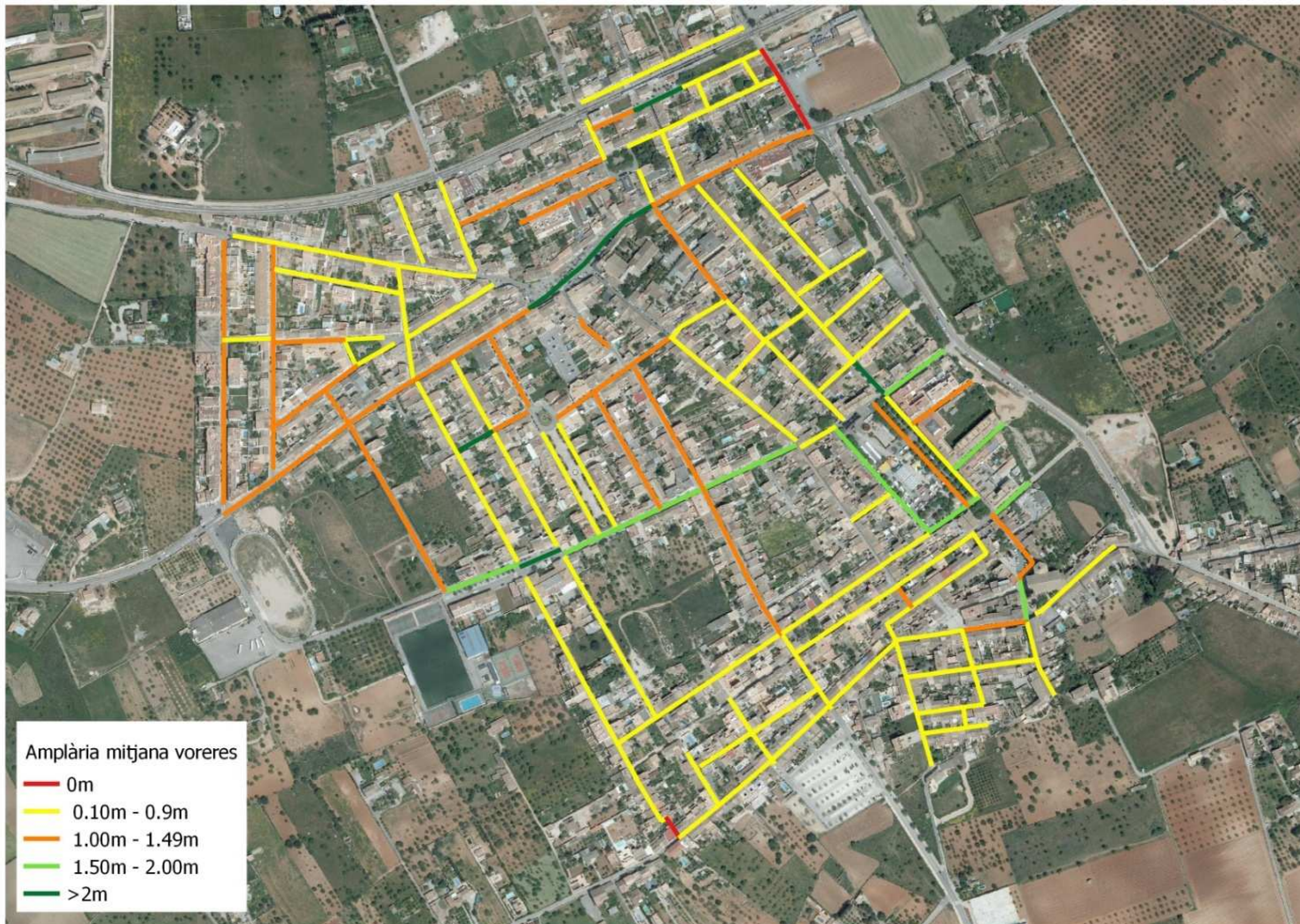
AMPLÀRIA
recomanada: 1,30m
mínima: 1,10m



AMPLÀRIA
recomanada: 2,40m
mínima: 2,00m

Anàlisi de la situació actual

Amplària de voreres



Disposar d'una xarxa continua de voreres que garanteixi una mobilitat a peu segura és un aspecte que qualsevol resident i visitant valora de manera positiva. Per això, s'ha procedit a efectuar un mostreig de les amplàries que presenten les voreres a tots els vials del poble.

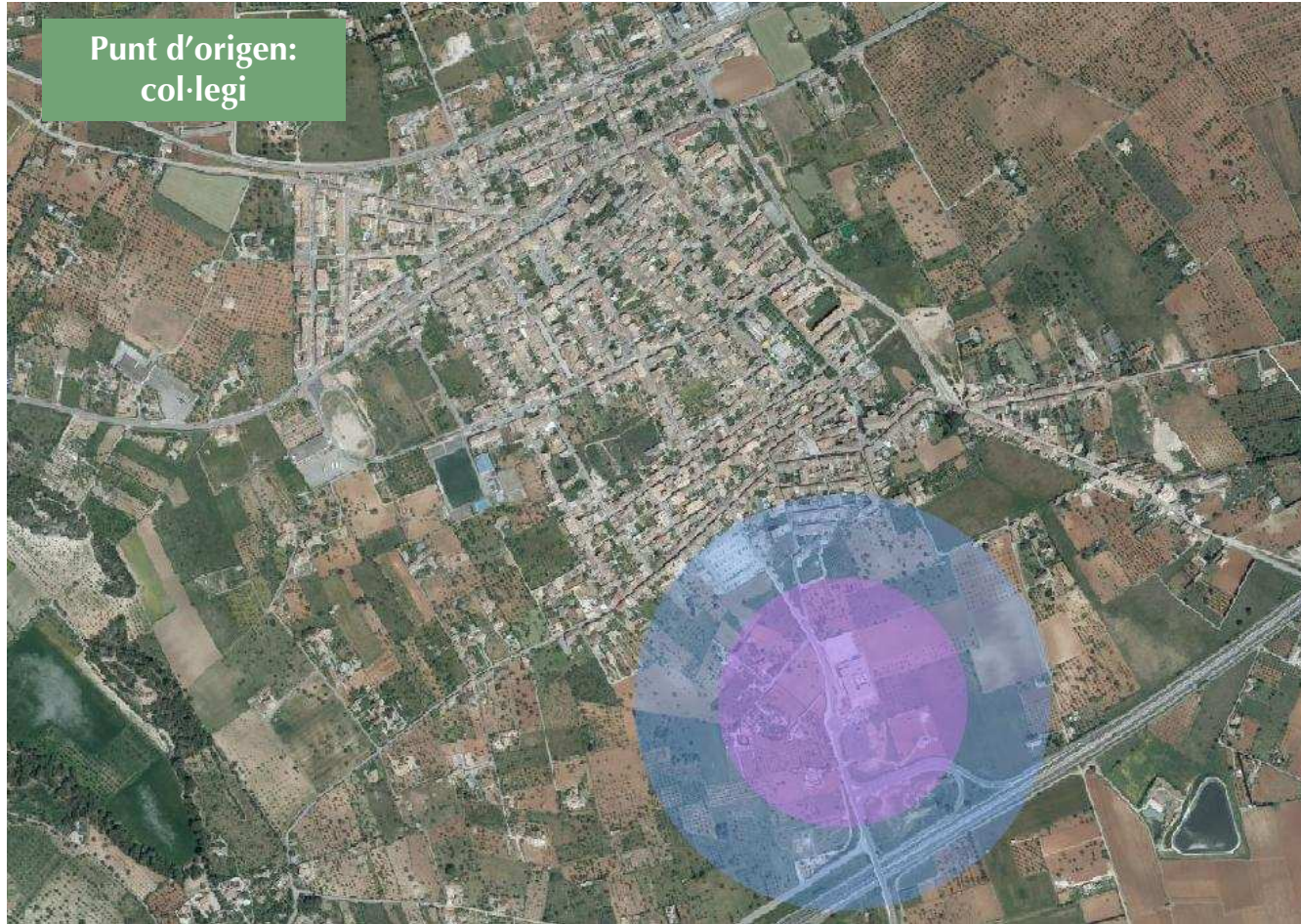
La majoria de voreres no presenten dimensions adequades per a la correcta mobilitat i autonomia de les persones.

Hi ha una predominança absoluta de voreres que no arriben al metre i mig d'amplària, especialment en el tram entre 0 i 0,9 metres. Aquest dèficit s'intensifica a la zona del centre històric, de l'arquitecte Guillem Forteza i de Marquès de Font Santa.

Anàlisi de la situació actual

Anàlisi de cobertures territorials: isòcrones de 3 i 5 minuts.

Punt d'origen:
col·legi



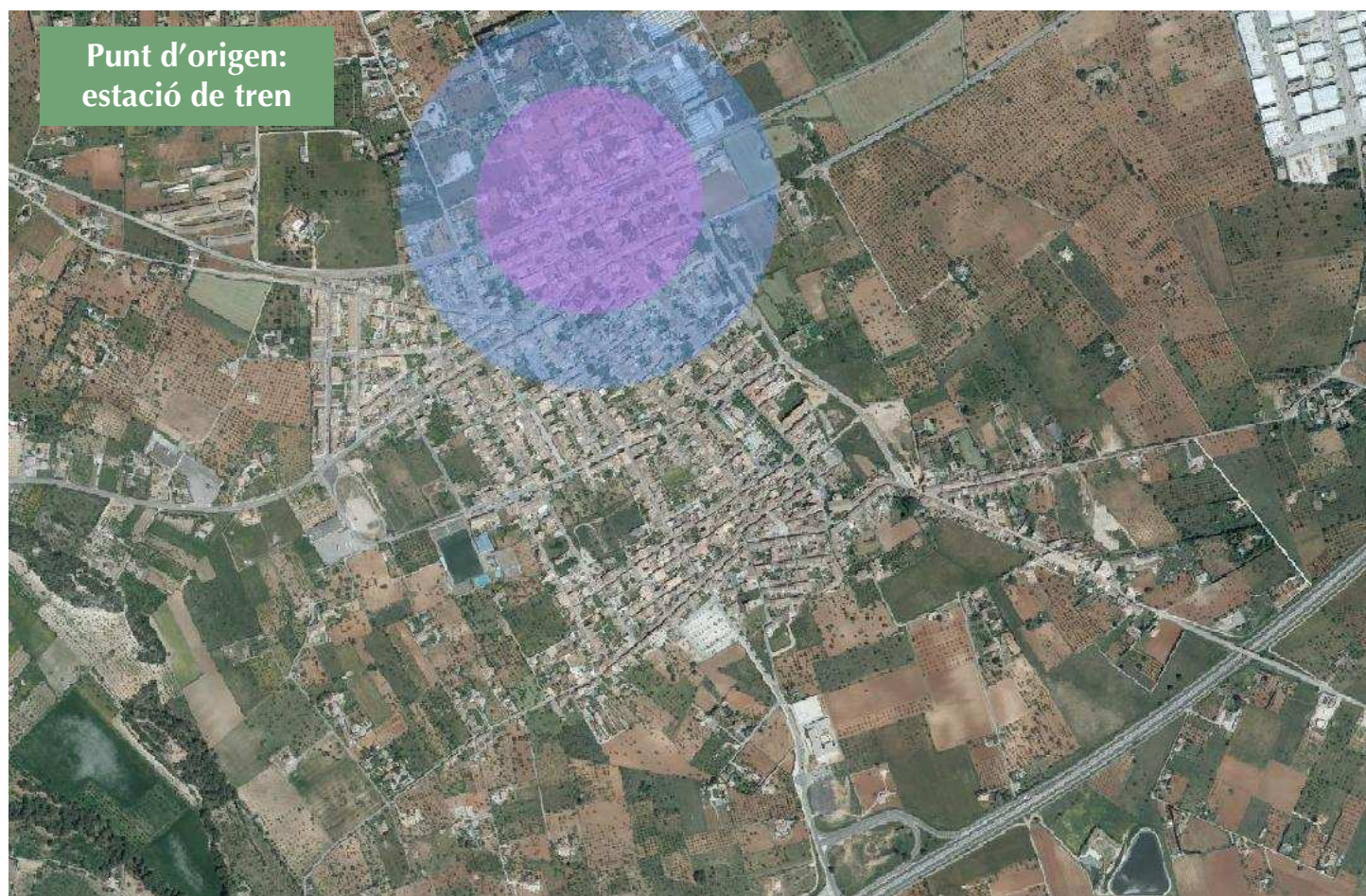
Santa Maria del Camí és un poble que presenta distàncies curtes, perfectament assumibles a peu. Del mateix mode, la seva topografia és propícia per la circulació en bicicleta, a més dels desplaçaments a peu.

Amb la finalitat de plasmar aquesta evidència, s'han elaborat una sèrie de mapes amb les distàncies que es poden recórrer a peu en un període de temps de 3 minuts (cercle rosa) i 5 minuts (cercle blau). S'ha considerat una velocitat mitjana aproximada de 4,5 km/h.

Aquests mapes s'anomenen mapes d'isòcrones. Una isòcrona és una línia que uneix punts amb la mateixa distància temporal respecte a un punt concret. S'han considerat com a punts d'origen: col·legi, estació de tren, plaça dels Hostals, camp d'esports i ajuntament.

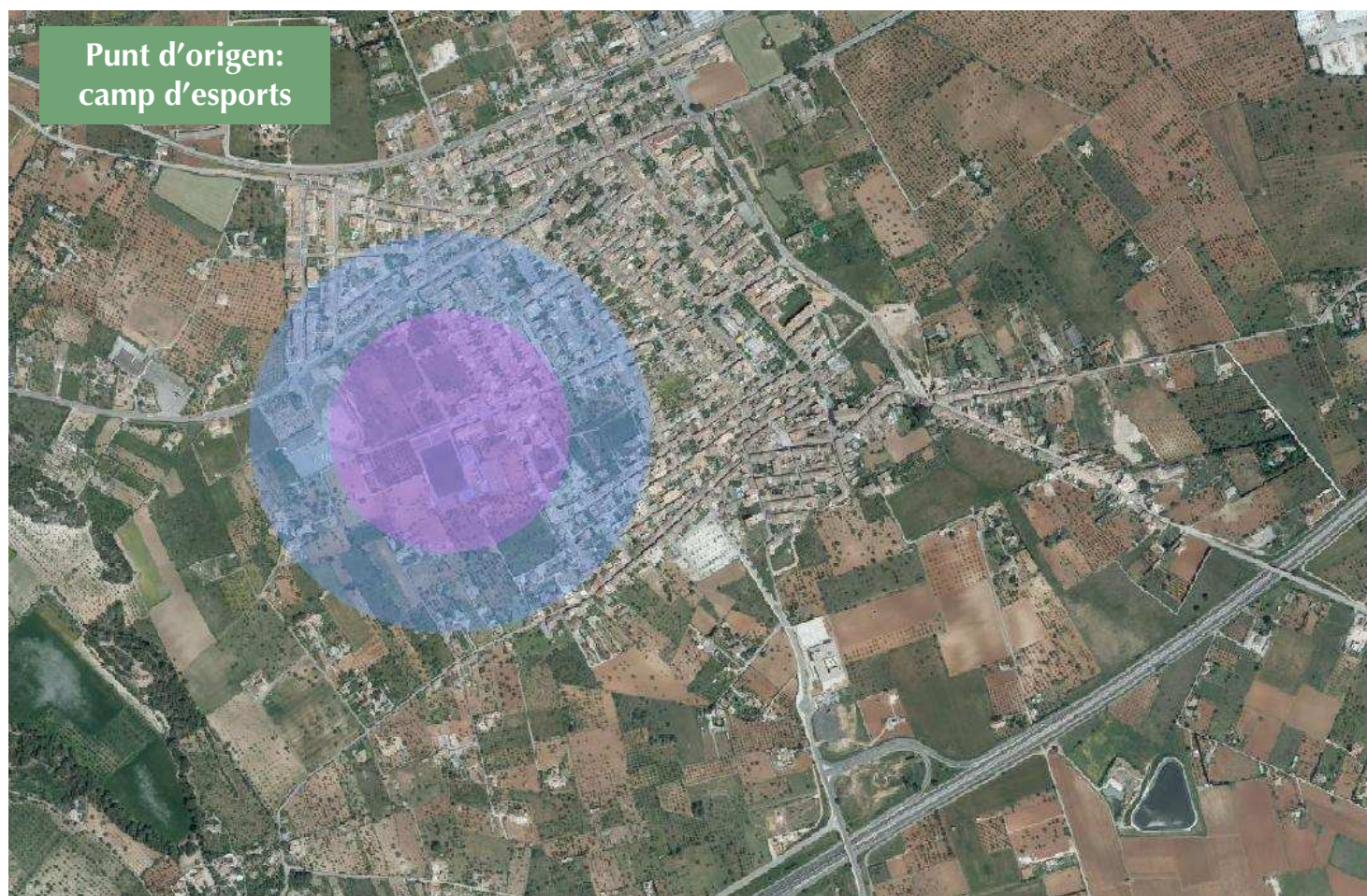
Anàlisi de la situació actual

Anàlisi de cobertures territorials: isòcrones de 3 i 5 minuts



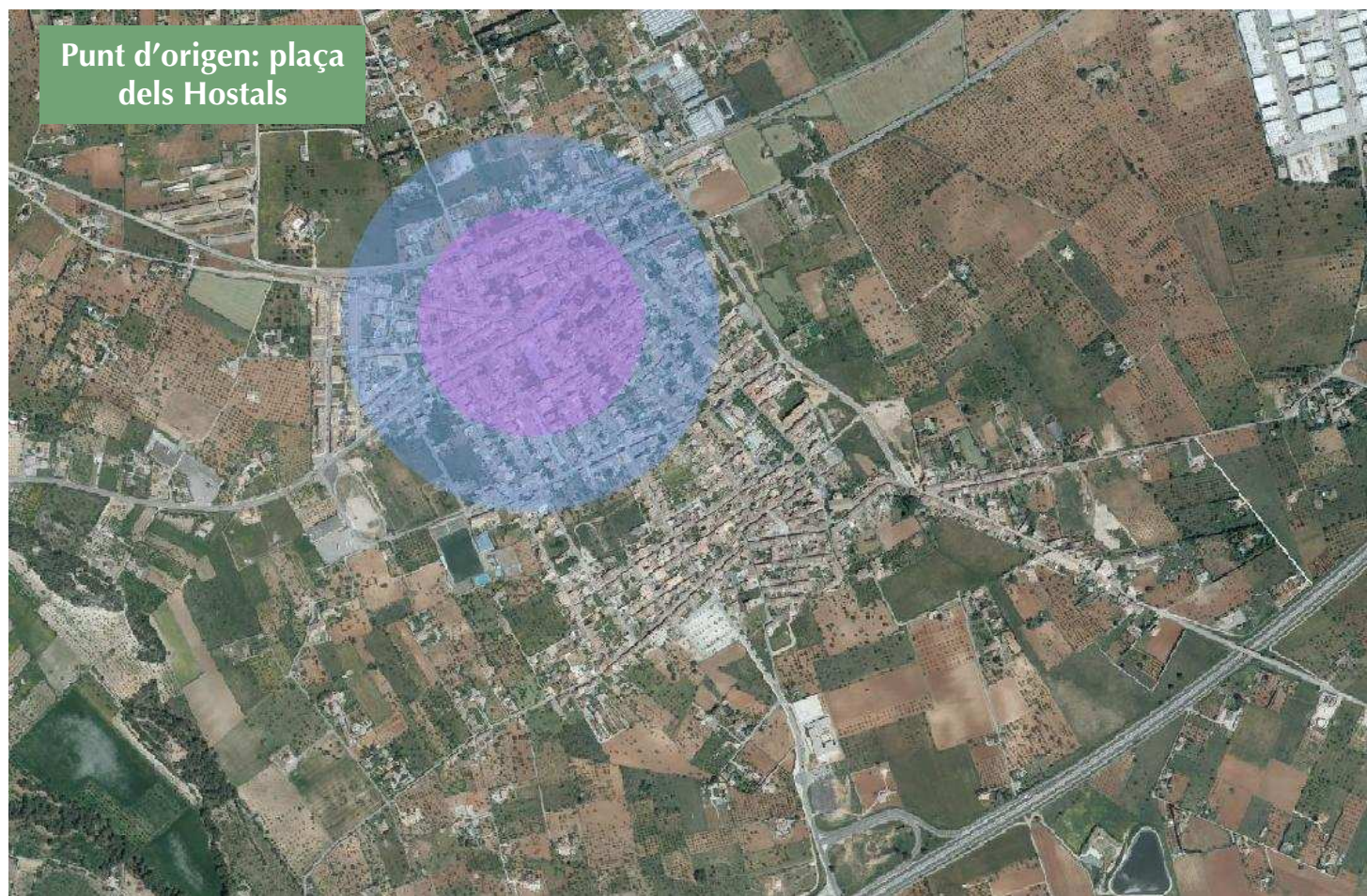
Anàlisi de la situació actual

Anàlisi de cobertures territorials: isòcrones de 3 i 5 minuts



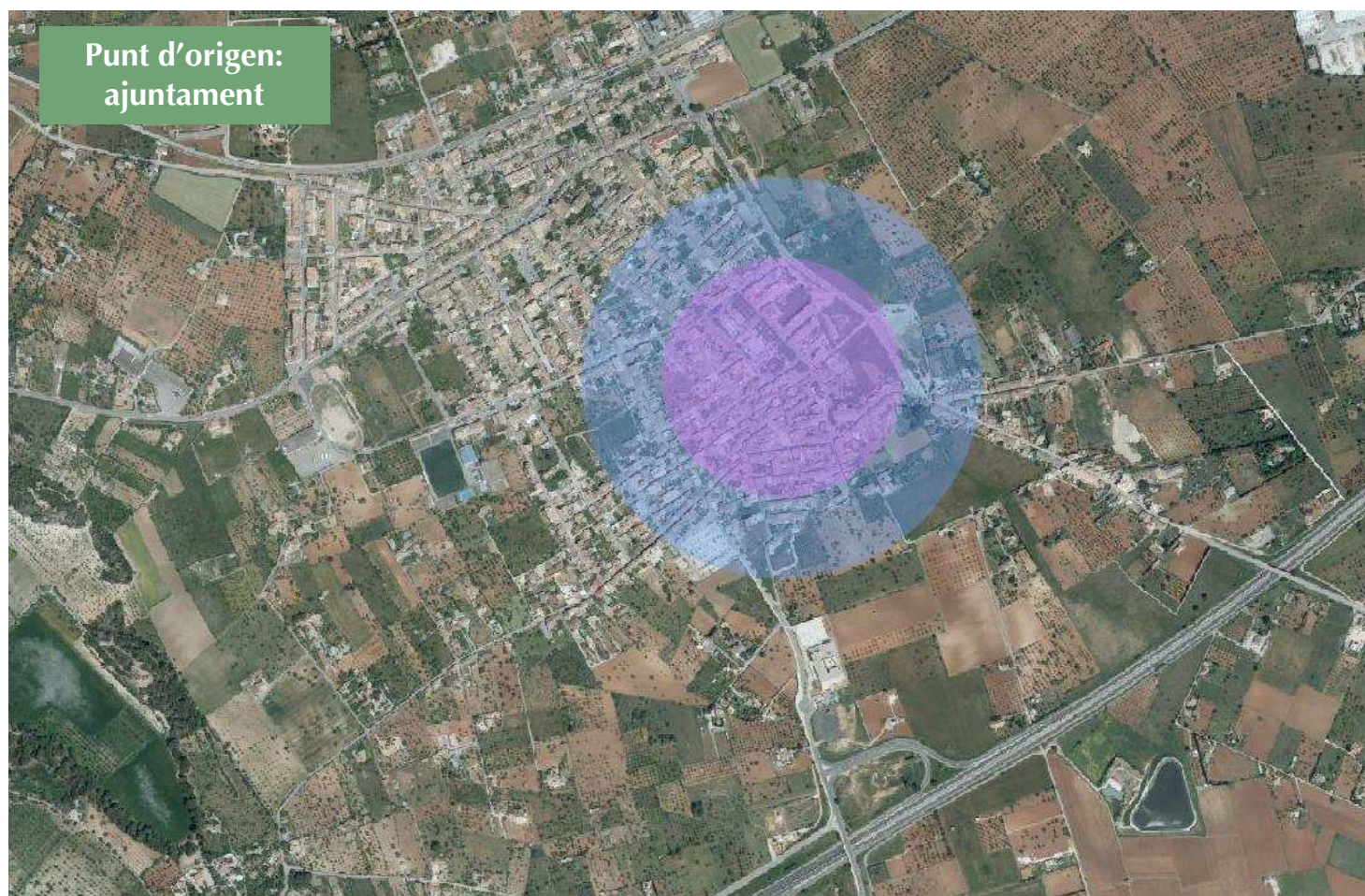
Anàlisi de la situació actual

Anàlisi de cobertures territorials: isòcrones de 3 i 5 minuts



Anàlisi de la situació actual

Anàlisi de cobertures territorials: isòcrones de 3 i 5 minuts



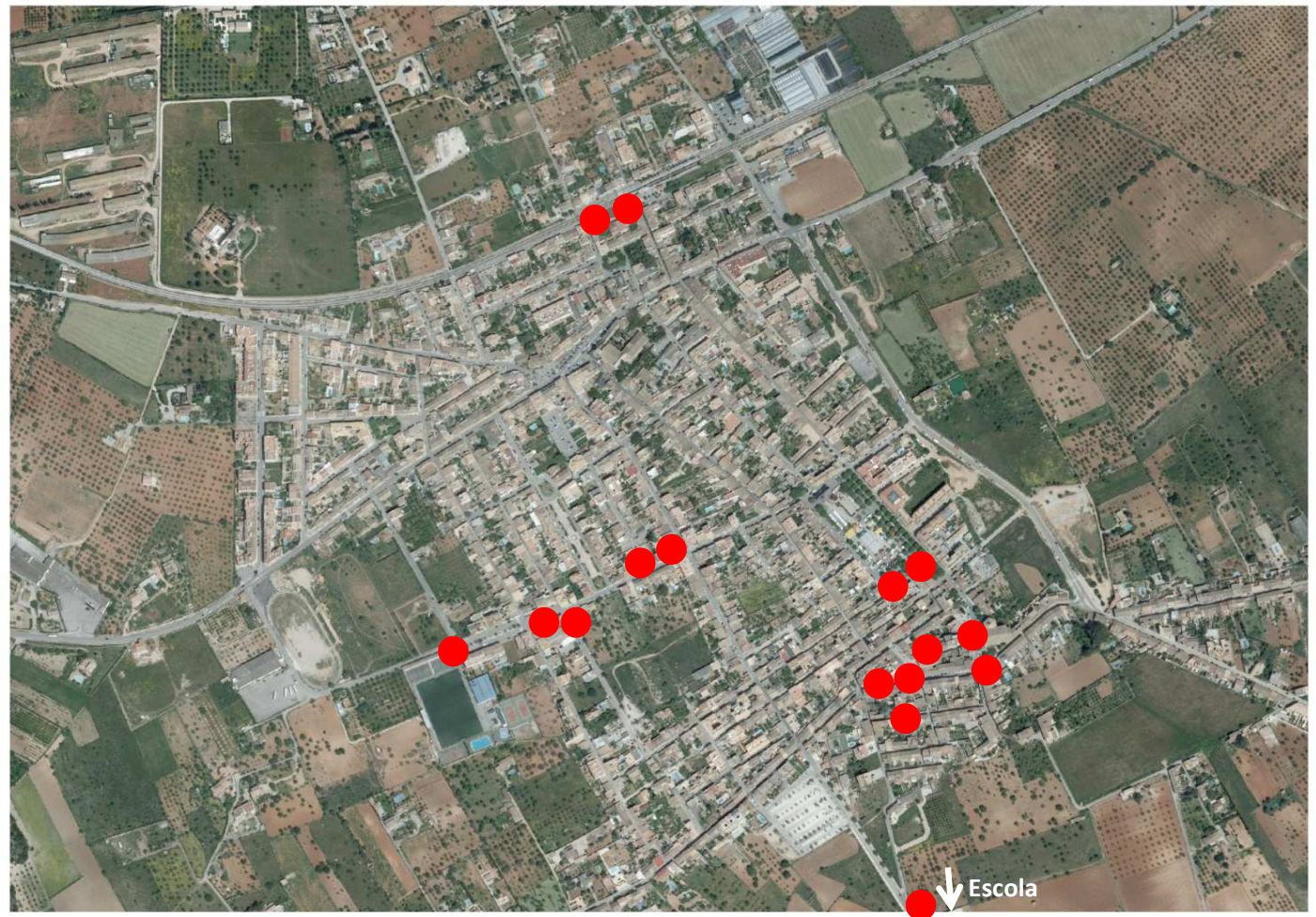
Anàlisi de la situació actual

Estudi de l'accessibilitat

L'accessibilitat és un aspecte clau de la mobilitat urbana, doncs permet garantir que persones amb discapacitat puguin accedir als diferents equipaments i espais d'interès social en igualtat de condicions.

Aquest estudi ha avaluat un total de 16 punts clau del nucli urbà, la majoria equipaments públics.

S'ha analitzat des del punt de vista intern (accés a l'interior del recinte) i extern (itinerari d'accés des de voreres adjacents). L'avaluació es realitza en funció de la presència d'elements que facilitin l'accessibilitat o de barreres arquitectòniques.



Anàlisi de la situació actual

Punt 1. Camp municipal d'esports Antoni Gelabert

- Accés a l'interior amb rampa i amplària de vorera suficient.
- Hi ha disponibilitat d'un pas per a vianants des de la mitjana central del carrer.

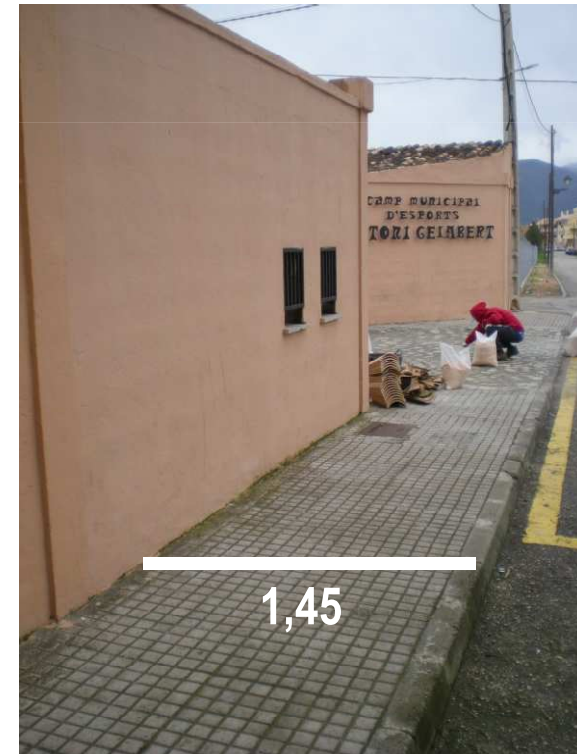


Anàlisi de la situació actual



- No obstant, l'enllaç entre el pas per a vianants i la mitjana no disposa d'una rampa per facilitar el recorregut de l'itinerari.

- L'accés per un dels laterals disposa de vorera, amb una amplària mitjana d'1,45 metres.
- Aquesta vorera anterior connecta amb una més ampla (2,50 metres) que hi ha en paral·lel a la mitjana existent al carrer (tram devora els aparca-bicicletes).



Anàlisi de la situació actual

- A la vorera en sentit oposat (a l'altra banda de la mitjana), la dimensió és més reduïda, amb 1,50 metres d'amplària i sense rampa.



Anàlisi de la situació actual

Punt 2. Escola infantil Es Pi Grós

- La vorera que connecta amb l'entrada a l'edifici disposa d'una amplària d'1,05 metres. L'accés intern disposa de rampa, així com també la vorera (vorera rebaixada).



Anàlisi de la situació actual

- L'accés extern des de la plaça Andreu Torrents i carrer Jaume I es caracteritza per la presència de pas per a vianants rebaixat, tot i que la rampa té una amplària ajustada.



Anàlisi de la situació actual

Punt 3. IES Santa Maria

- L'accés a l'interior de l'edifici conté una vorera suficient, rebaixada fins al pas per a vianants.



- L'accés extern per l'avinguda Josep Verd Sastre és complicada en tant en quant les voreres no presenten rampes als seus enllaços amb els passos per a vianants.

Anàlisi de la situació actual

Punt 4. Biblioteca Cas Metge Rei

- La vorera que connecta amb l'entrada no presenta rampa, és més, la seva altura és significativa. La vorera que permet accedir al recinte té una amplària mitjana d'1,20 metres.
- No obstant, a l'extrem del carrer, la vorera disposa de rampa.
- Cal tenir en compte que tot l'edifici està catalogat, i al seu moment no es podia modificar el portal.



Anàlisi de la situació actual



Anàlisi de la situació actual

Punt 5. Ajuntament

- L'ajuntament s'ubica a una zona per a vianants, sense barreres i rampa d'accés. A ambdós costats de la zona per a vianants la vorera està rebaixada, facilitant l'accés a la mateixa.



Anàlisi de la situació actual

Punt 6. Serveis socials i policia local

- Situació similar a l'anterior (ajuntament). Ambdues instal·lacions s'emplacen a la zona per a vianants, de plataforma única, i amb accés interior facilitat per rampa.



Anàlisi de la situació actual

Punt 7. Església

- L'accés principal a l'interior del recinte no disposa de rampa. Per altra banda, la vorera està a nivell del pas per a vianants, però separada per un escaló amb l'empedrat de l'església. Tot i això, sí que es disposa d'un itinerari adaptat a través del carrer lateral de l'església.
- La vorera lateral té una amplària mitjana d'1,58 metres, presentant obstacles.



Anàlisi de la situació actual

Punt 8. Col·legi Ramon Llull

- La connexió entre el col·legi i el carrer Rector Mora, així com també amb el carrer Rector Caldentey, és possible gràcies als passos per a vianants i voreres rebaixades que permeten un accés còmode. No obstant, la vorera que accedeix a la porta del col·legi té una amplària d'1,55 metres i obstacles (mobiliari urbà).



Anàlisi de la situació actual

Punt 9. Centre de Salut

- La vorera d'accés a l'entrada del recinte és en rampa per ambdós costats, amb una amplària d'entorn als 1,73 metres. Disposa, a més, de barana.
- Els accessos externs (voreres annexes a l'edifici i accés des del Parc Nou) també disposen de voreres rebaixades.



Anàlisi de la situació actual

Punt 10. Associació de persones majors

- Tot i la presència de rampa per connectar amb la porta d'entrada, la vorera d'aquest tram del carrer és inferior al metre d'amplària (0,98 metres).



Anàlisi de la situació actual

Punt 11. Centre cultural ses cases dels Mestres

- La instal·lació disposa d'una rampa d'accés cap a l'interior. La vorera del carrer Jaume I en aquest tram és de 1,90 metres de mitjana, tot i que l'amplària efectiva se redueix considerablement a causa de l'existència d'arbrat i mobiliari urbà.
- L'accés extern (des de les altres voreres) és possible mitjançant passos per a vianants i voreres rebaixades.



Anàlisi de la situació actual

- A un dels punts de la cruïlla entre Jaume I, i el carrer Batle Gabriel Bibiloni, juntament a la secció de la vorera rebaixada, s'hi troben algunes barreres que poden dificultar la mobilitat.



Anàlisi de la situació actual

Punt 12. Oficina ATIB, Escola municipal de Música Andreu Torrens, Regidoria d'Educació.



- S'ubica devora del centre cultura. La vorera d'accés és la mateixa (tram de Jaume I on la vorera és d'1,90 metres). Disposa de rampa d'accés a l'interior.

Anàlisi de la situació actual

Punt 13. Casal dels Joves (s'Estació)

- L'edifici se situa a una parcel·la amb una vorera molt ampla. No obstant, la rampa d'accés a la mateixa es troba en condicions no òptimes. Per altra banda, la vorera del carrer Bisbe Perelló presenta una amplària insuficient, d'entorn als 0,63 metres. En termes generals, tot l'àmbit pròxim a l'estació presenta voreres molt estretes.



Anàlisi de la situació actual

Punt 14. Estació de Tren

- Entre l'estació de tren (entrada a les andanes, ara hi ha un edifici prefabricat) i el casal dels joves s'ubica la parada d'autobús regular. Tot i que l'amplària és significativa, cal dir que l'amplària efectiva és de poc més d'1 metre (entre arbrat i la paret).
- Per altra banda, l'accés a l'interior de l'estació disposa de rampa.



Anàlisi de la situació actual



Anàlisi de la situació actual

Punt 15. CEIP, afores nucli

- L'edifici disposa d'una àmplia vorera al seu exterior, tota al mateix nivell, que facilita l'accés al seu interior.
- La connexió entre el poble i l'equipament és possible gràcies a una vorera d'amplària suficient. Els punts de connexió amb passos per a vianants són al mateix nivell.



Anàlisi de la situació actual



Anàlisi de la situació actual

- El camí de Sant Jordi (accés directe al poble), presenta una vorera d'1 metre, sense rampa una vegada arriba a la carretera.



- La vorera esquerra de la carretera (sentit afores) presenta una vorera de 2,15 metres, tot i que l'amplària efectiva és d'1,20 metres (distància entre el banc i la paret).
- Per altra banda, la vorera dreta disposa d'una amplària total de 2,45 metres, essent en termes efectius d'1,25 metres (distància entre arbrat i mur).



Anàlisi de la situació actual

Punt 16. Residència persones majors Cas Metge Rei

- La residència disposa per accedir a l'interior del recinte d'una rampa. Per altra banda, la vorera immediata d'accés extern presenta una amplària reduïda, d'uns 47 centímetres. La vorera d'enfront és un poc més ampla, de 0,61 metres. Per altra banda, no hi ha passos per a vianants a les proximitats.



Anàlisi de la situació actual

Matriu d'avaluació qualitativa de l'accessibilitat

Punt analitzat	Accessibilitat interna	Accessibilitat externa
1 Camp municipal d'esports		
2 Escola infantil Es Pi Grós		
3 IES Santa Maria		
4 Biblioteca Cas Metge Rei		
5 Ajuntament		
6 Serveis Socials i Policia Local		
7 Església		
8 Col·legi Ramon Llull		
9 Centre de Salut		
10 Associació Persones Majors		
11 Centre Cultural ses Cases dels Mestres		
12 Oficina ATIB, Escola Música		
13 Casal dels Joves		
14 Estació de Tren		
15 CEIP, afores del nucli		
16 Residència Cas Metge Rei		

	Adequada
	Regular
	Millorable

En base al treball de camp efectuat i valoració dels elements de l'accessibilitat, s'ha elaborat una matriu d'avaluació, diferenciant entre accessibilitat interna (accés a l'interior del recinte) i externa (xarxa externa d'accés a l'edifici).

La classificació de cada punt estudiat es diferencia en tres categories: accessibilitat adequada, regular i millorable.

Caldria incidir en aquells punts on l'accessibilitat presenta una situació millorable o regular.

Diagnosi del sistema de mobilitat: matriu DAFO

Diagnosi del sistema de mobilitat

DEBILITATS

- El municipi de Santa Maria del Camí presenta un índex de motorització bastant significatiu (595,8), essent superior a la mitjana de les Illes Balears (584,8).
- Oferta d'estacionament elevada, sense restriccions de cap tipus (no regulació), i amb baixa rotació dels vehicles. Aquesta situació al mateix temps incita al tràfic d'agitació, molt present sobretot als carrers adjacents a la plaça dels Hostals.
- Saturació de les places d'estacionament, amb percentatges d'ocupació que generalment superen el 80% durant els matins.
- Fluxos de trànsit a l'interior del poble són importants, amb escassa utilització de les bosses d'aparcament perifèriques (tant el vial com l'aparcament de Son Gulla generalment nivells d'ocupació molt baixos).
- Amplària de voreres generalment insuficient, que dificulta la lliure mobilitat dels vianants.
- Accessibilitat a alguns dels equipaments és molt millorable.
- A pesar de l'important nombre de ciclistes de circulen cada dia per l'interior del nucli, no es disposa de cap mena de carril bici ni xarxa que faciliti l'ús d'aquest mode.
- No hi ha cap ordenança i/o mesura concreta encaminada a fomentar i protegir al ciclista (per exemple, ciclo-carrers, vies de prioritat invertida, etc.).
- No hi ha itineraris definits per a la mobilitat a peu, mitjançant la definició de xarxes integrades entre els punts amb major afluència de vianants.
- Els carrers d'ús exclusiu per a vianants es redueixen a la plaça de l'ajuntament i algun tram viari concret adjacent.

Diagnosi del sistema de mobilitat

AMENACES

- La mobilitat és una qüestió que afecta a tots. Tota mesura que tendeixi a racionalitzar i ordenar la circulació es pot trobar amb resistències socials i culturals.
- A causa del nou context econòmic, les inversions públiques en matèria d'infraestructura i transport s'han vist molt reduïdes.
- La reducció de l'oferta d'estacionament sol anar lligada, inicialment, al sorgiment de resistències socials.
- A dia d'avui, la mobilitat en bicicleta està molt lligada amb la demanda turística (especialment circulació en grups), i no amb la mobilitat obligada.
- Promocionar la mobilitat en bicicleta requereix dotar de seguretat les condicions de circulació a favor d'aquest vehicle i, en aquest sentit, es precisen inversions significatives.
- Tendència a caminar només si la distància del recorregut és mínima (aspecte cultural).
- Ubicació de cada vegada més freqüent de certes activitats i centres comercials i d'oci a l'exterior del centre urbà, en àmbits perifèrics, que incentiven l'ús de modes motoritzats privats per poder accedir.
- Al igual que succeeix amb les activitats comercials i d'oci, tendència a ubicar equipaments públics també a l'exterior del nucli urbà (centres educatius, parades d'autobús, estació de tren, etc.).

Diagnosi del sistema de mobilitat

FORTALESES

- Concentració de les activitats comercials a eixos viaris concrets (plaça dels Hostals, carrer Llarg, avinguda Jaume III, plaça Nova). Aquest fet mitiga la dispersió dels fluxos de mobilitat en cotxe per tot el nucli. Al mateix temps, pot incentivar la circulació a peu o en bicicleta.
- A causa de la seva estructura urbana i zones de marcat caràcter residencial, no s'hi produeixen congestions de trànsit d'importància, a excepció del carrer Bernat de Santa Eugènia (especialment àmbit de la plaça dels Hostals) i carrer Batle P. J. Jaume Pons (especialment al tram on s'estreta el carrer, entre els carrers Lluc Mesquida i Mossèn Joan Mesquida).
- Presència d'una important bossa de places a l'aparcament de Son Gulla. Aquest aparcament disposa aproximadament d'unes 234 places d'estacionament lliure. Per altra banda, el vial que transcorre per l'est del nucli, presenta una capacitat aproximada de 196 places.
- Malla urbana configurada per carrers amb amplària suficient per garantir una bona circulació en sentit únic i traçats generalment regulars que faciliten una circulació sense gaires problemes.
- El fet que moltes zones del poble presentin elevats nivells d'ocupació de les places d'estacionament, pot incentivar a afavorir la mobilitat interna mitjançant la bicicleta o a peu.
- Les distàncies a l'interior de Santa Maria són curtes. La major part del nucli es pot recórrer en un màxim de 10 minuts a peu. És a dir, la bona cobertura geogràfica a partir dels principals punts del poble indiquen unes condicions molt favorables per apostar per modes més sostenibles. Addicionalment, la orografia del nucli és molt suau, sense elevacions ni pendents que dificultin la circulació en aquests modes.

Diagnosi del sistema de mobilitat

OPORTUNITATS

- La mobilitat sostenible cada vegada constitueix més una de les prioritats de les administracions públiques. Les accions tendents a racionalitzar el trànsit i ordenar l'estacionament reverteixen en un medi ambient urbà de major qualitat i atractiu per a residents i visitants.
- La tendència a mig i llarg termini en el preu del combustible pot afavorir el transvasament de demanda de vehicle privat cap a altres modes de transport més eficients energèticament. Així mateix, el creixement en el parc de vehicles s'ha vist ralentitzat, probablement a causa de l'actual context econòmic.
- La demanda turística és cada vegada més sensible amb la temàtica medi ambiental i la sostenibilitat urbana. Presentar un nucli amistos amb el ciclista i amb unes condicions de seguretat i mobilitat òptimes, pot ajudar a atreure més fluxos d'aquesta tipologia de turisme. Cal dedicar esforços per crear un espai urbà més ordenat, amb usos compartits de la via i un trànsit més pacificat. Això, juntament amb l'explotació dels recursos culturals i arquitectònics, pot ajudar a fer de Santa Maria un dels pobles de referència.
- Es percep una gran demanda d'usuaris, creixent, entre els residents per l'ús de la bicicleta com a vehicle per desplaçar-se de manera quotidiana.
- El cost de manteniment d'una bicicleta, en comparació amb el d'un cotxe, és mínim (assegurances, combustible, impostos de circulació, estacionament, etc.).
- A la reforma del reglament general de circulació de la DGT, es preveu i protegeix a la bicicleta en aquelles vies urbanes amb velocitat limitada als 30 km/h, permetent la circulació en senti contrari.
- Visualització de l'acció de caminar com a hàbit beneficiós, que reverteix positivament sobre la salut de les persones.

Propostes d'actuació

Propostes d'actuació

Les propostes d'actuació que es defineixen a continuació tenen com a objectiu:

- Establir les bases per a la potenciació d'una mobilitat urbana més sostenible.
- Proposta d'una xarxa de carril bici i ciclo-carrers a l'interior del nucli, que connecti punts clau.
- Mesures addicionals que complementin i reforcin les actuacions proposades: limitacions de velocitat a zones concretes, elements per a la pacificació del trànsit a determinades vies, instruments legals, elements de seguretat, etc.
- Comptabilització de l'impacte que les mesures plantejades pot tenir sobre el nombre de places d'estacionament.

Propostes d'actuació

Es proposa connectar l'estació de tren amb la plaça dels Hostals mitjançant un carril bici, que transcorri pels següents carrers.

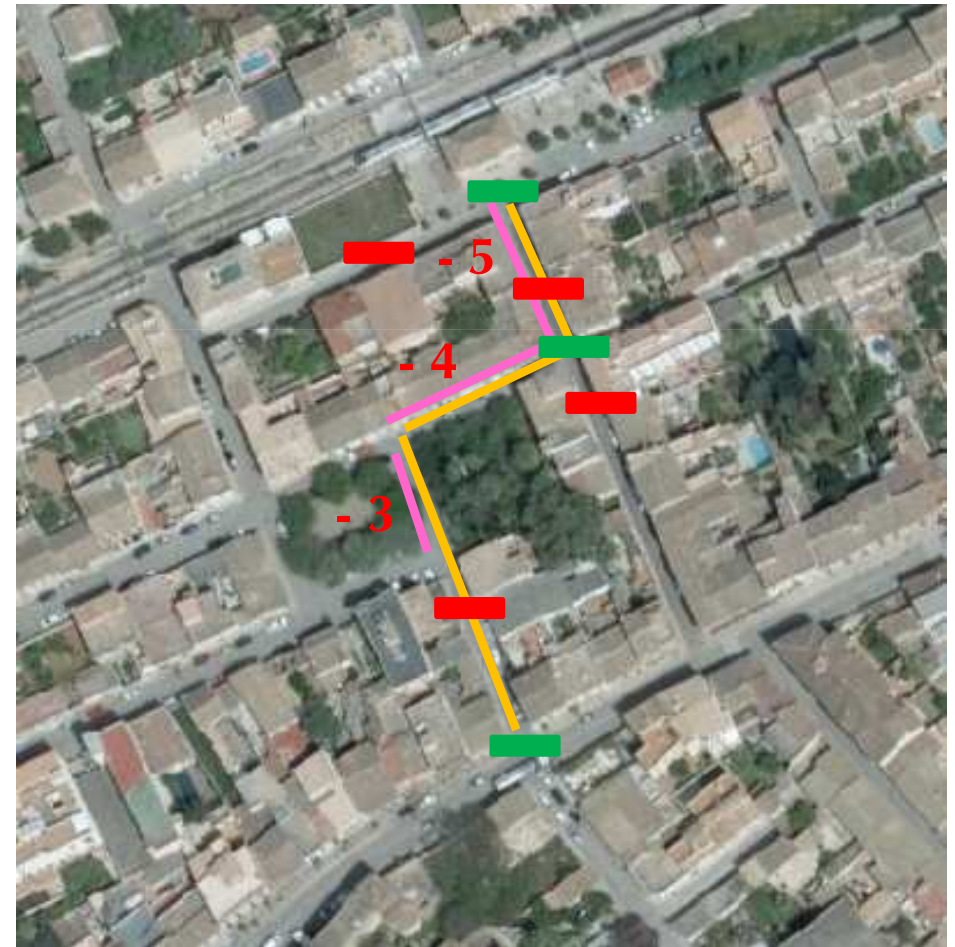
- Doctor Fleming (part dreta, sentit estació).
- Plaça de Ca n'Orell (par dreta, sentit estació).
- Sant Josep (part dreta, sentit estació).
- Bisbe Perelló (tram entre Sant Antoni i Sant Josep), (part dreta, sentit estació).

La mesura implicarà limitar la velocitat en aquests trams a 30 km/h i amb elements pacificadors del trànsit o reductors de velocitat. També es proposa ubicar passos per a vianants elevats als punts més fràgils de l'itinerari.

El carril bici tindria una amplària de dos metres, bidireccional.

El total de places d'estacionament a eliminar seria aproximadament de 12 places.

- Carril bici + 
- Reductor velocitat
- Pas elevat per a vianants
- Eliminació places d'estacionament (i quantitat)



Propostes d'actuació

Per tal de connectar l'estació amb el centre de la ciutat, es proposa la conversió dels carrers Llarg i Marquès de la Font Santa en ciclo-carrers. Aquests es caracteritzen per ser un espai més pacificat que permet la convivència segura entre el trànsit de vehicles motoritzats i els ciclistes. Aquesta mesura implica reforçar la senyalització horitzontal i vertical, així com també implantar elements per pacificar el trànsit. És important destacar que les bicicletes circulen en el mateix sentit que la resta.



Propostes d'actuació

Un exemple de ciclo-carrer és el c/ Anselm Clavé de Palma, on es pot apreciar tant senyalització horitzontal com vertical amb la finalitat de protegir al ciclista.



Propostes d'actuació

A la cruïlla que connecta el carrer Llarg i Jaume I, es proposa iniciar un carril bici en sentit contrari al sentit de circulació. En aquest cas no caldria eliminar places d'estacionament. El carril presentaria un metre d'amplària. Els ciclistes circularien pel carrer juntament amb el cotxe (en la mateixa plataforma) quan circulin en el mateix sentit. En canvi, el carril s'utilitzaria per part dels ciclistes quan aquests circulin en sentit contrari als cotxes. Per altra banda, es proposa prohibir la circulació al carrer Quarterades, essent només possible per part de vianants i ciclistes. Es recomana implantar un piló que el separi amb el carrer Llarg.



Propostes d'actuació

El carril bici continuaria des de la cruïlla Batle Gabriel Bibiloni – Jaume I, fins a l'avinguda Jaume III. Novament, s'hauria de limitar la velocitat a 30 km/h. El carril seria també unidireccional (1 metre), per ser usat en sentit contrari al de la circulació de vehicles (quan es circuli en el mateix sentit, els ciclistes farien ús de la calçada).



Propostes d'actuació

A partir de la cruïlla entre Jaume I i l'avinguda Jaume III, s'iniciaria un tram sense carril bici per manca d'espai. Aquest tram, i especialment la connexió amb la plaça Andreu Torrens (on de nou tornaria a haver-hi carril bici segregat), hauria d'haver un reforçament de la seguretat mitjançant mesures per a la pacificació del trànsit i senyalització horitzontal i vertical.



Propostes d'actuació

Alguns exemples d'entrada i sortida de carrers on es permet la circulació de bicicletes en sentit contrari (ciutat de París):



*Sauf vol dir
"excepte"

Propostes d'actuació

Una vegada s'arriba a la plaça Andreu Torrens, s'iniciaria un carril bici aprofitant l'espai delimitat entre l'edifici prefabricat i el carrer (actualment ja separat per pilons). Després, es connectaria el carril amb l'avinguda Joan Sastre i Verd mitjançant passos per a vianants elevats. El darrer tram fins a les instal·lacions esportives recorreria a cada banda de la mitjana (carril unidireccional), amb una amplària 1,5 metres.



Propostes d'actuació

El carrer Llarg continuaria com a ciclo-carrer fins al vial Paborde Jaume, des d'on s'enllaçaria fins a l'Ajuntament.



Propostes d'actuació

La connexió amb la Plaça Nova es realitzaria mitjançant la creació d'un ciclo-carrer a la via Paborde Jaume fins a la cruïlla entre la plaça i el carrer Francisca Ferrer i Jaume.



Propostes d'actuació

La xarxa de carril bici segregada continuaria per la Plaça Nova (per damunt de la vorera), fins arribar al carrer Quarterades. Cal recordar que aquest carrer es proposa que sigui només per a la circulació de vianants i bicicletes, essent també un ciclo-carrer. Mitjançant el carrer Quarterades es permet tancar la xarxa a partir de la connexió amb el carrer Jaume I.

S'hauria de rebaixar una vorera per tal de garantir la continuïtat del carril bici.

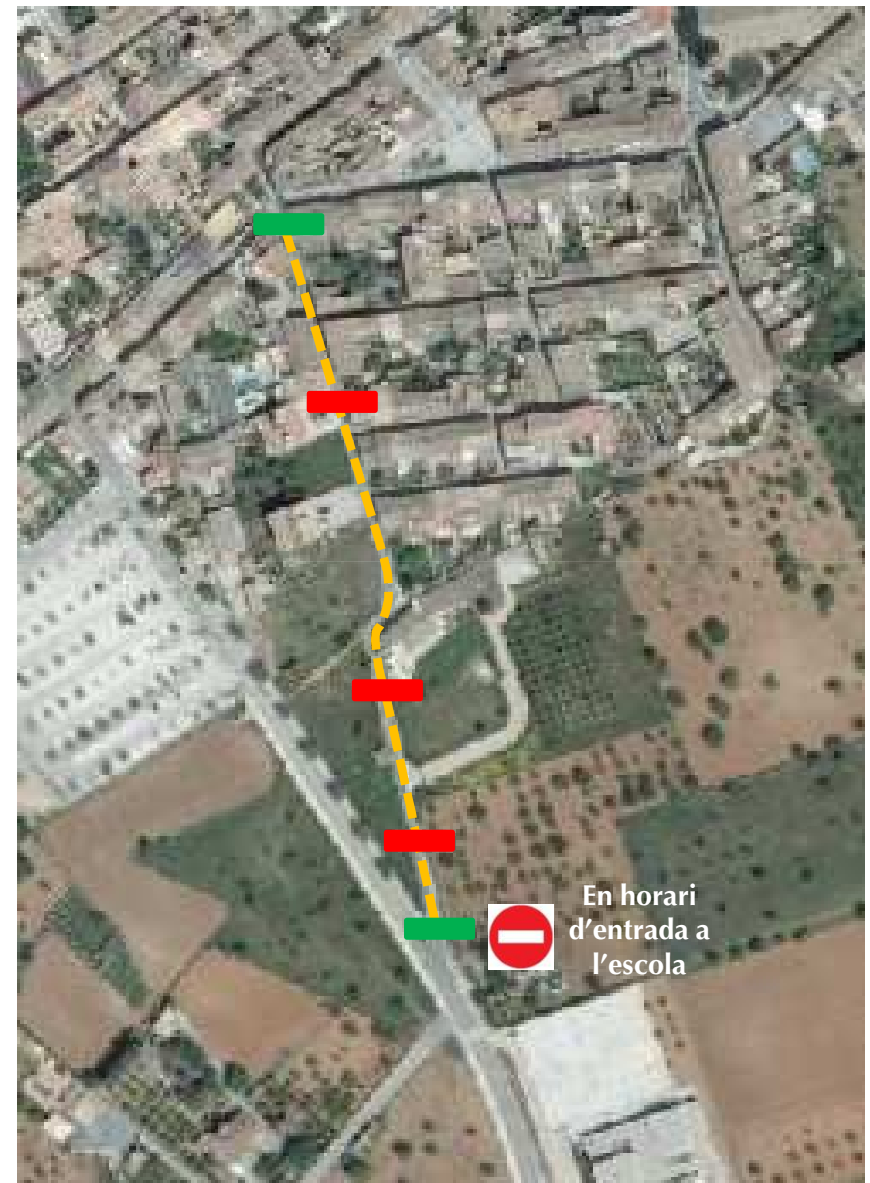


Propostes d'actuació

El carrer i camí de Sant Jordi, que connecta el centre històric amb el col·legi, es proposa que es reconverteixi en un ciclo-carrer. Tot i que no hi hauria un carril bici segregat físicament, sí que hi hauria una prioritat invertida, juntament amb mesures de protecció com la circulació pacificada i limitada.

En aquest cas particular, sí que es permetria la circulació de bicicletes en sentit contrari a l'habitual.

Per altra banda, es proposa a les hores d'entrada al col·legi prohibir l'accés al camí de Sant Jordi des de la carretera Ma-3010. Així, es pot garantir la seguretat del fluxe ciclista i peatonal que es desplaça cap al centre escolar.



Propostes d'actuació

Un exemple d'aquest tipus de mesura es troba a la ciutat francesa de Perpinyà (veure foto de la dreta). En aquest carrer, d'amplària similar al camí de Sant Jordi, s'observa una senyalètica vertical fixa, on s'especifica clarament l'existència d'una zona 30 i de la circulació de bicicletes en sentit contrari a la circulació dels vehicles (aquest fet es reforça mitjançant senyalització horitzontal al llarg del carrer).

Així, al camí de Sant Jordi es proposa du a terme aquest tipus d'ordenació, juntament amb la prohibició temporal de la circulació durant la franja temporal abans esmentada.



Propostes d'actuació

Mapa resum integral de la proposta de carril bici i ciclo-carrers



- Bidireccional
- Unidireccional
- - - Ciclo-carrer

Propostes d'actuació

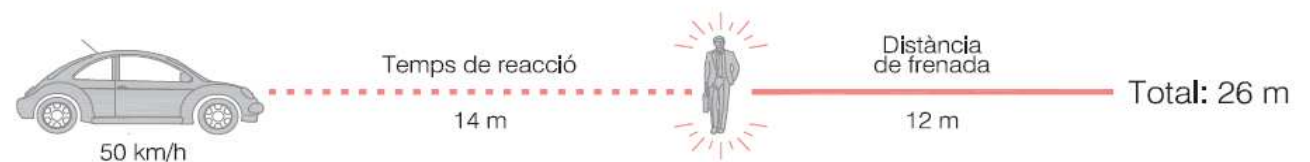
Recomanacions generals per al disseny de Zones 30

Atès que en molts dels carrers analitzats és difícil encabir-hi un carril bici sense una greu afectació als usos actuals del carrer, es proposa reforçar les senyalitzacions de les zones 30, seguint les següents recomanacions de disseny:



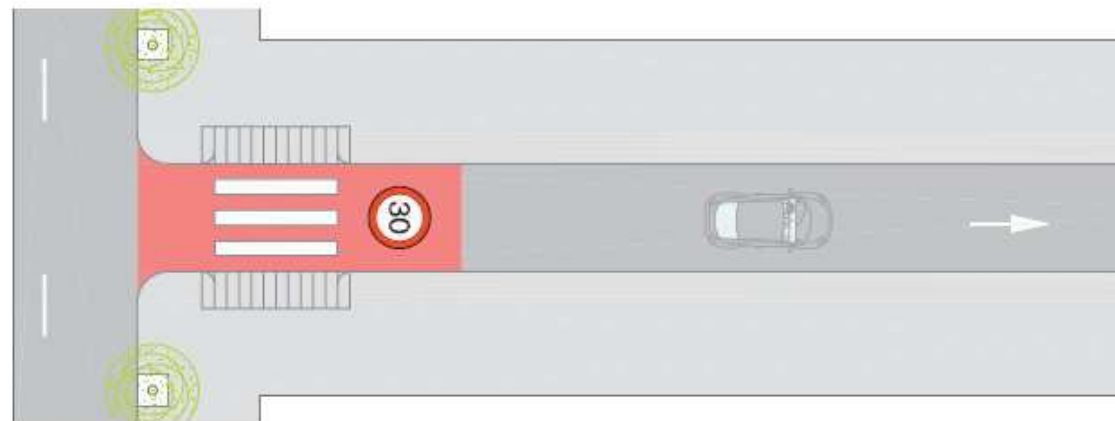
A l'inici i fi de la zona 30 s'haurien de col·locar els senyals adients, a fi d'informar als diversos usuaris de que es tracta d'una zona sensible.

La pertinència de les zones 30 permet incrementar la seguretat del vianant, reduint aproximadament un 50% les distàncies de reacció i de frenada.



Propostes d'actuació

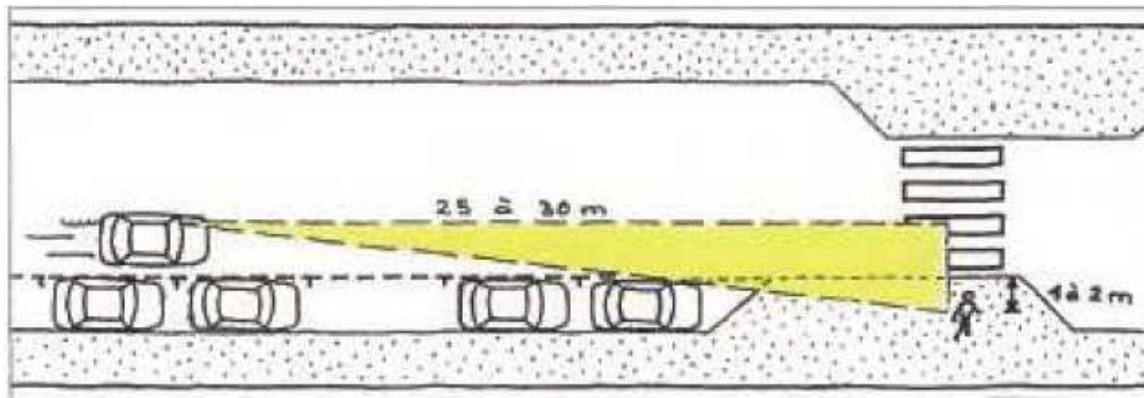
Per tal de reforçar les zones 30, es proposa també crear “portes d'entrada” amb senyalització horitzontal visible, tal i com es mostra en el següent exemple.



Propostes d'actuació

Altres recomanacions generals: accessibilitat i circulació de vianants

Per garantir una bona visibilitat recíproca, es recomana la supressió de dues places d'estacionament abans d'arribar al pas per a vianants.



Així mateix, es recomana reforçar la continuïtat dels itineraris per a vianants, sobre tot de les persones amb mobilitat reduïda, mitjançant la creació de rampes d'accés a les voreres, especialment a les cruïlles. Altra opció, és la creació de passos per a vianants elevats.

Propostes d'actuació

Altres recomanacions generals: accessibilitat i circulació de vianants

Per altra banda, es recomana la implantació de lloms d'ase combinats amb passos per a vianants elevats per tal de garantir el respecte de la velocitat màxima a les zones 30. Cal remarcar que aquest fet iguala la cota de la calçada amb la de la vorera, facilitant així la continuïtat dels itineraris a les persones amb mobilitat reduïda. A més, quan s'ubiquin diferents passos a un mateix carrer, caldria que la distància màxima entre aquests fos de 80-100 metres.

