



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PORRERES

Desembre 2016

Índex

	Pàgina
1. Introducció i justificació	3
2. Àmbit d'estudi i caracterització territorial	5
3. Anàlisi de la situació actual	12
4. Diagnosi del sistema de mobilitat: matriu DAFO	60
5. Propostes d'actuació	66
➤ Annex 1: Fons cartogràfic	
➤ Annex 2: Perfil de carrers, amplàries mitjanes del vials de circulació i voreres	
➤ Annex 3: Dades aforaments de trànsit	
➤ Annex 4: Estudi d'accessibilitat dels principals edificis i equipaments de Porreres	

1. Introducció i justificació

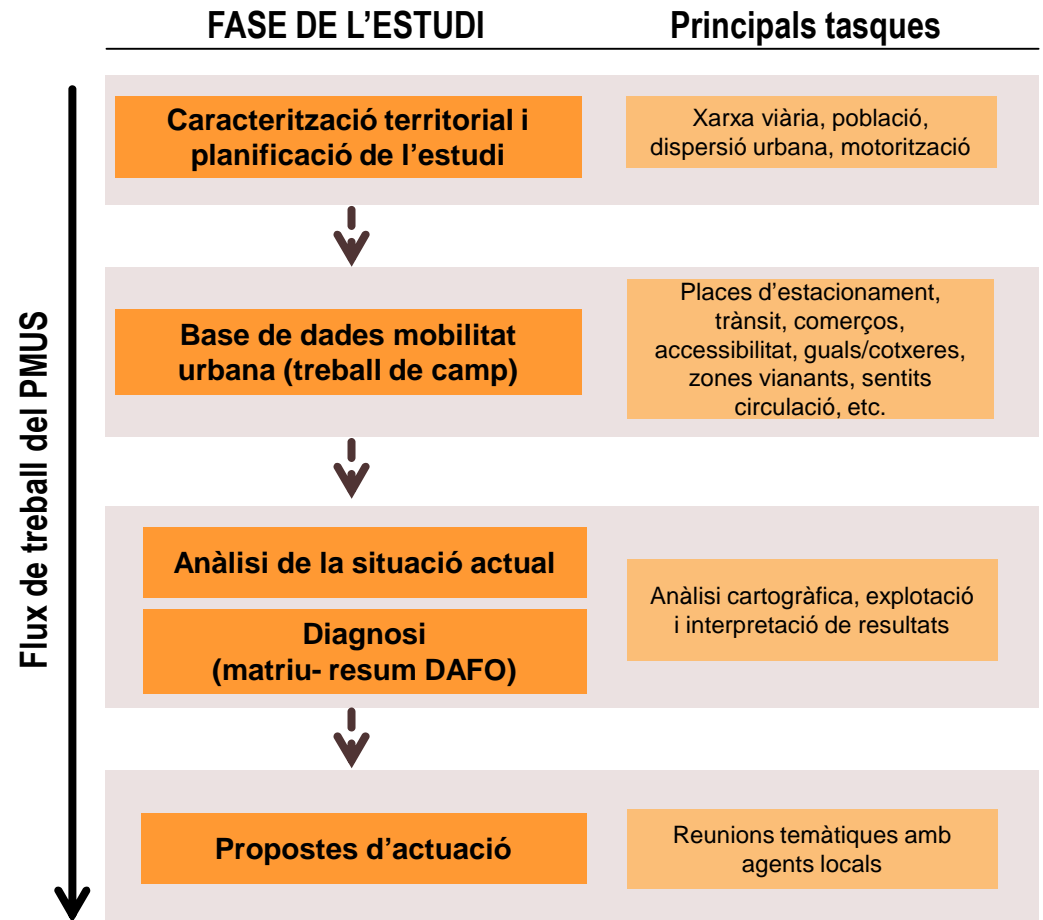
1. Introducció i justificació.

► El **pla de mobilitat urbana de Porreres** s'estructura en diferents fases, cada una d'elles amb un objectiu específic. La fase prèvia de l'estudi consisteix en una **caracterització territorial** de l'àmbit urbà d'actuació, tot identificant les recents tendències poblacionals i el grau de motorització que presenta el municipi.

► Posteriorment, mitjançant el desplegament d'una important **campanya de treball de camp**, s'ha pogut recopilar una gran quantitat d'informació que afecta als diferents elements de la mobilitat urbana del nucli urbà (estacionament, sentits de circulació, passos per a vianants, mobilitat de persones amb mobilitat reduïda, localització de comerços, intensitat de trànsit, transport públic, etc.).

► Aquesta informació, adequadament explotada estadísticament i cartografiada, s'ha pogut analitzar en profunditat, derivant aquesta anàlisi en una **matriu DAFO**, que serveix de resum de la fase anterior d'anàlisi.

► Finalment, una vegada es coneix quina és la situació actual, i en col·laboració amb diferents **agents locals** implicats, s'efectuen una sèrie de **propostes d'actuació**, sempre encaminades a fer de Porreres un poble amb un sistema de mobilitat més equilibrat, pacífic, accessible i segur.



2. Àmbit d'estudi i caracterització territorial

2. Àmbit d'estudi i caracterització territorial.

- ▶ El municipi de Porreres s'ubica a la comarca d'es Pla de Mallorca, i ocupa una extensió aproximada de 86,84 km². Cal tenir en compte que el PMUS s'enfoca específicament a l'àrea urbana. En aquest cas concret, i a diferència d'altres, el municipi es caracteritza per disposar d'un únic nucli de referència, el qual concentra gairebé la totalitat de la població municipal. Pel que fa a l'extensió del centre urbà, aquesta es situa entorn als 0,77 km² (considerant espai interior a les rondes).



2. Àmbit d'estudi i caracterització territorial.

► Pel que fa a la **xarxa externa** que permet accedir al poble, aquesta es diferencia en els següents eixos:

- Carretera Ma-5030. Aquest eix permet connectar Porreres amb la Ma-15 (vial troncal que connecta Palma amb Manacor), i específicament amb el nucli de Montuïri.

- Carretera Ma-5020. Es tracta d'una carretera de rang inferior, i que enllaça amb el poble de Lluçmajor.

- Carretera Ma-5040. Mitjançant aquesta s'accedeix al nucli urbà de Campos, capçalera de la comarca del Migjorn. Per extensió, permet dirigir-se cap a altres nuclis com Santanyí (per la Ma-19) o la Colònia de Sant Jordi (Ma-6040).

- Carretera Ma-5100, per la qual Porreres queda connectada amb Felanitx, nucli urbà d'importància significativa.

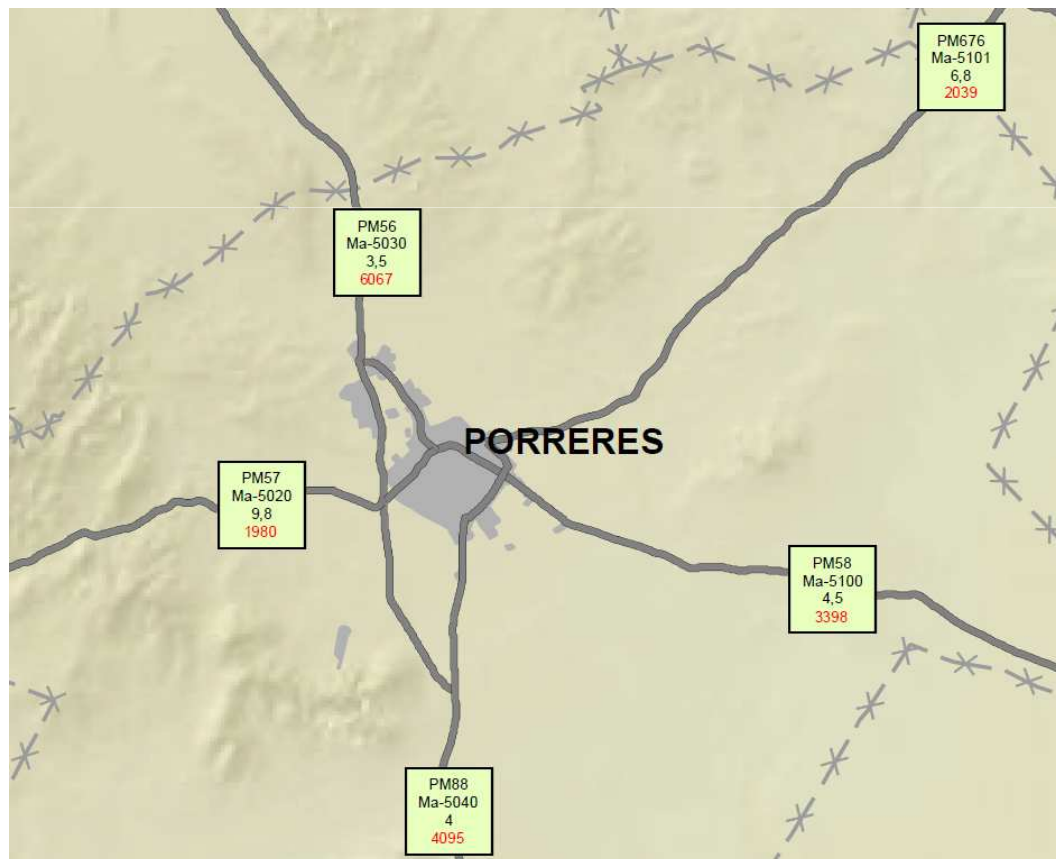
- Carretera Ma-5101. Finalment, aquest eix viari permet la connexió amb Vilafranca, així com també amb l'esmentada Ma-15, enllaçant per tant directament amb la ciutat de Manacor.

► En termes generals, es pot considerar que Porreres disposa d'una **extensa xarxa externa**, que permet l'enllaç amb múltiples nuclis urbans de diferents dimensions (Lluçmajor, Felanitx, Campos, Vilafranca, Montuïri), tot i que dita xarxa presenta un caràcter secundari i/o auxiliar a altres eixos troncalis com la Ma-15 (Palma - Manacor) o la Ma-19 (Palma - Santanyí).



2. Àmbit d'estudi i caracterització territorial.

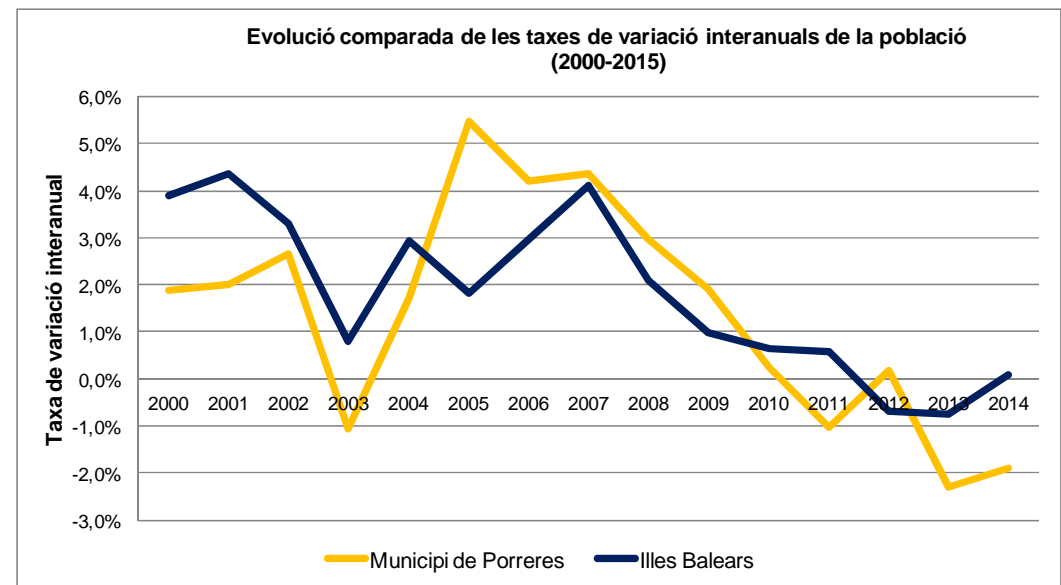
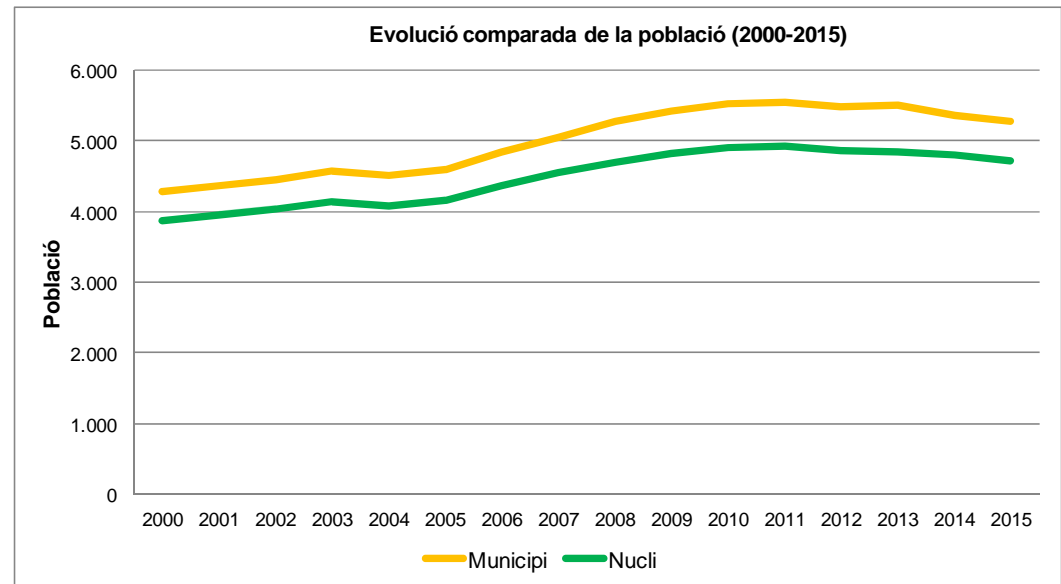
- El Consell Insular de Mallorca va publicar a l'any 2012 les **intensitats mitjanes diàries (IMD)** de les diferents carreteres de Mallorca. Pel que fa a la xarxa d'accés a Porreres, destaca per la seva importància la Ma-5030 (enllaç amb la Ma-15 i Montuïri), que aglutina entorn a 6.067 vehicles/dia. En segon lloc, es situa la carretera de Campos, que concentra diàriament uns 4.095 vehicles. Una menor càrrega de trànsit presenta la connexió amb Felanitx (3.398 vehicles/dia), amb Vilafranca (2.039) i Lluçmajor (1.980).



2. Àmbit d'estudi i caracterització territorial.

► Segons dades de l'Institut Balear d'Estadística (IBESTAT), el municipi de Porreres disposava a l'any 2015 d'una població de **5.267 habitants**, mentre que al nucli urbà aquesta era de 4.725. És a dir, gairebé el 90% del total de la població municipal resideix en un únic centre urbà, mentre que la resta es troba disseminada per la resta del territori. En particular, a l'any 2015 la població dispersa englobava a 542 habitants, segons dades del Nomenclàtor de l'Institut Nacional d'Estadística.

► A causa del fet anterior, la correlació entre l'evolució de la població municipal i la del poble, per al període 2000-2015, és molt alta. Per altra banda, si es comparen les taxes de variació interanuals entre el municipi i les Illes Balears, s'observa un patró de comportament més o manco regular durant la primera meitat de la sèrie analitzada: Porreres tendeix a sobre-reaccionar o infra-reaccionar a la tendència general que presenta les Illes Balears. És a dir, quan aquestes creixen, Porreres ho sol fer més, mentre que quan la Comunitat Autònoma decreix, Porreres accentua la caiguda. A partir de l'any 2008, els ritmes de creixement municipals s'han anat reduint de manera sostinguda, fins arribar actualment a taxes negatives.



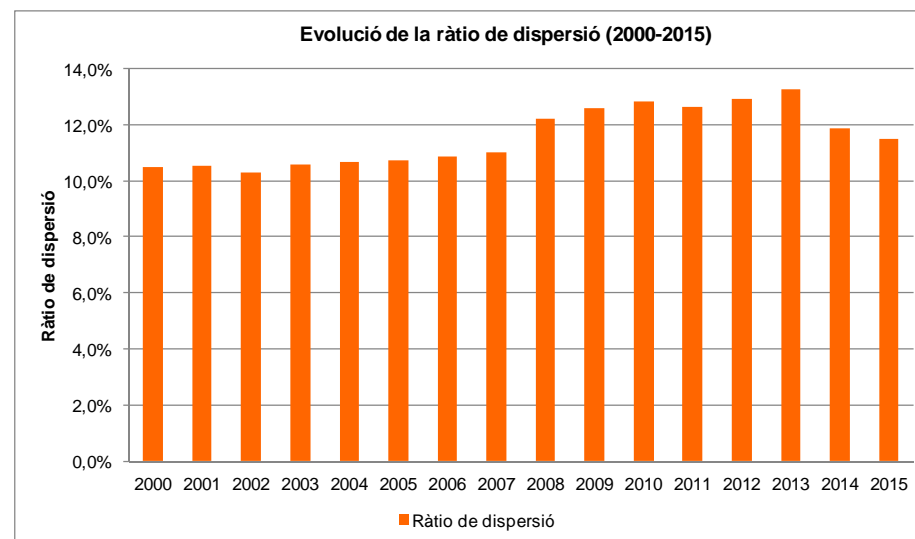
2. Àmbit d'estudi i caracterització territorial.

► Si es comparen els creixements agregats durant tota la sèrie, s'observa que la població del municipi s'ha incrementat en un 23%, sensiblement per sota de la tendència general de les Illes Balears (30,6%). No obstant, cal dir que la taxa interanual mitjana s'ha situat en un 1,5%, atenuada a partir del començament de la crisi. És important destacar que durant els anys de major activitat econòmica, Porreres experimentava ritmes anuals del 4% i del 5% (període 2006-2008), els quals són molt elevats.

► Un exercici interessant és determinar quina és la **ràtio de dispersió** de la població. Tal i com s'ha comentat, el Nomenclàtor és una eina que permet conèixer quin és el total de població que viu dispersa en el municipi. Aquesta informació pot resultar útil de cara a la planificació de la mobilitat, doncs un percentatge elevat de població dispersa derivarà en un major volum de fluxos de mobilitat, especialment en vehicle privat. En termes generals, Porreres ha presentat una estabilitat en l'evolució de població dispersa, sempre dins de la forquilla del 9%-12%. Aquesta situació difereix d'altres municipis de Mallorca, on durant el període de major bonança van veure les seves ràtios de dispersió disparades, per després tornar a minvar durant els darrers anys de la sèrie.

Comparativa de les taxes de variació acumulades i interanuals mitjanes en el ritme de creixement de la població (2000-2015)

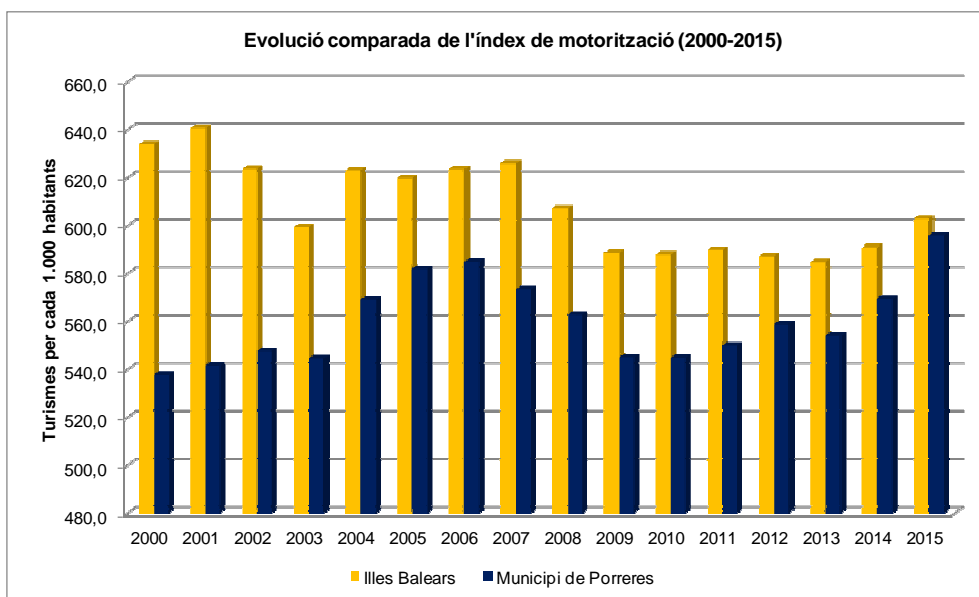
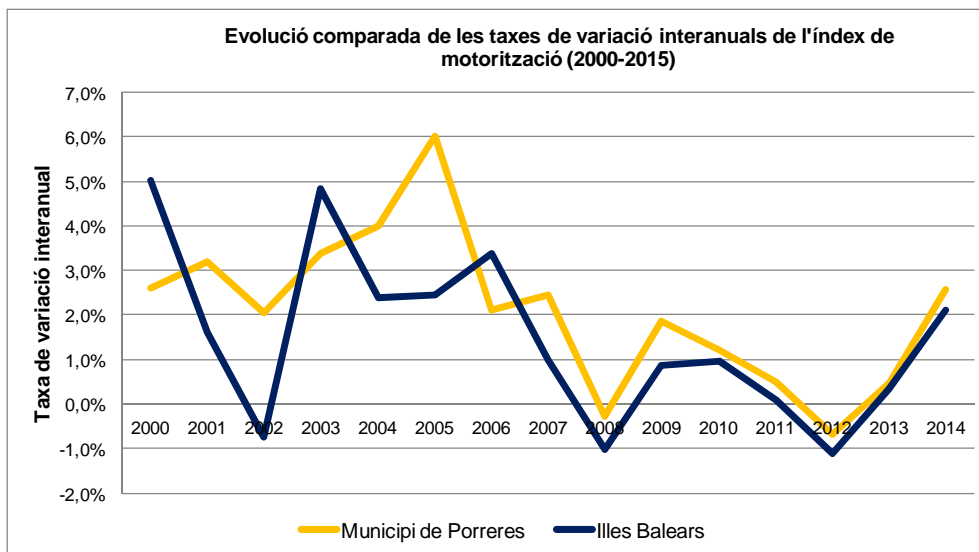
Àmbit	% Acumulat	% mitjana anual
Porreres	23,0%	1,5%
Illes Balears	30,6%	2,0%



2. Àmbit d'estudi i caracterització territorial.

► Un altre element que resulta important d'analitzar és el nivell de motorització de la població, determinat mitjançant l'índex de motorització. Aquest, 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. Els càlculs efectuats indiquen un índex de motorització d'entorn als 595,6 turismes/1.000 habitants (al 2015), nivell gairebé idèntic a la mitjana de les Illes Balears (603,1 per cada 1.000).

► Així i tot, és de destacar que mentre durant els darrers anys la tendència a les Illes Balears ha presentat un cert estancament amb creixements molt tènues, a Porreres la situació ha estat diferent. El municipi està experimentant una pujada contínua i sostinguda en la seva **densitat de cotxes**, amb creixements importants durant els darrers dos anys. Com a referència, s'observa com mentre durant els anys 2000-2003 la diferència entre ambdós índexs eren molt importants, actualment aquests diferències gairebé s'han dissipat. És més, si les tendències actuals continuen igual, és possible que Porreres en breu superi a la mitjana balear.



3. Anàlisi de la situació actual

3. Anàlisi de la situació actual. Introducció.

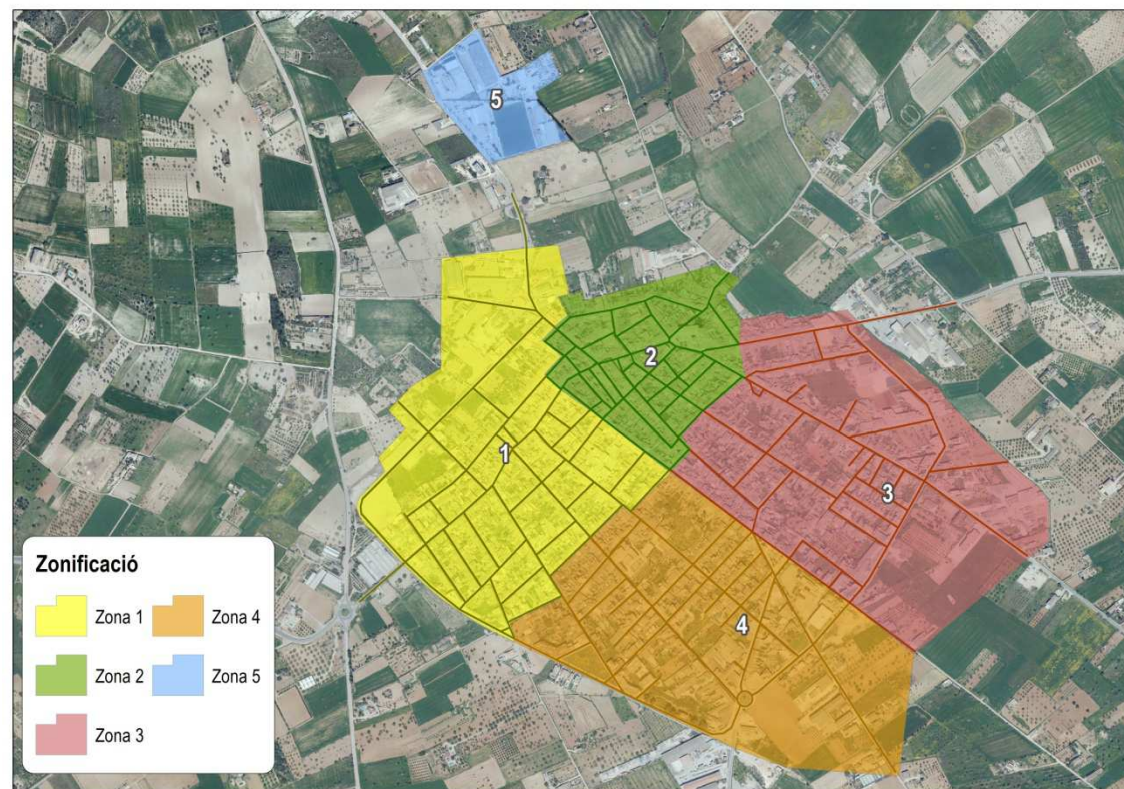
- ▶ L'anàlisi de la situació actual implica l'estudi de totes les **variables de mobilitat** considerades per a l'elaboració del pla de mobilitat. Així, el punt de partida el constitueix una intensiva campanya de treball de camp, tendent a la recollida d'un important volum d'informació que servirà per després elaborar la diagnosi del sistema de mobilitat.
- ▶ A continuació s'especifiquen les **principals tasques desenvolupades** durant el treball de camp:
 - Inventari de carrers. Té com a objectiu el càlcul i ubicació de múltiples elements de la via pública: comptabilització de les places d'estacionament (diferenciant segons la seva tipologia sigui en cordó o bateria), zones de prohibit estacionar, localització de guals i cotxeres, places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), passos per a vianants, parades d'autobús, de taxi, sentits de circulació dels carrers, punts de recàrrega de vehicles elèctrics, aparcaments per a bicicletes, carrils bici, etc.
 - Localització i classificació d'activitats comercials. S'identifiquen els comerços/negocis oberts al públic, diferenciant-los segons la seva tipologia.
 - Determinació de l'amplària mitjana de vials de circulació i voreres. Aquestes mitjanes s'han calculat a partir de la pressa d'un conjunt de mesures *in situ* a tots els carrers del nucli urbà. En alguns casos, si el carrer presenta canvis significatius en la seva geometria, es consideren varies mesures per procedir aquesta mitjana.
 - Anàlisi de la intensitat de trànsit interior. Es va dur a terme una campanya d'aforaments manuals de trànsit, per així conèixer quina és la càrrega de circulació que suporten els principals eixos viaris del poble (es van fer els aforaments a un total de 8 punts concrets). Aquesta campanya es dugué a terme un dia feiner tipus (dimecres, 16 de març de 2016), de 9:00 a 14:00 hores i de 16:00 a 19:00 hores.

3. Anàlisi de la situació actual. Introducció.

- Estudi de la demanda d'estacionament. Tal i com s'ha indicat, una de les tasques del treball de camp consistí en la comptabilització de les places d'estacionament lliures en superfície. A partir d'aquesta informació, es procedí a estudiar quin és el percentatge d'ocupació d'aquestes places mitjançant la comptabilització de tots els cotxes aparcats al poble (a tots els carrers). Creuant les dades d'oferta (places) i de demanda (cotxes aparcats), es pot determinar quin és el nivell de saturació que presenta l'estacionament al nucli de Porreres. El treball de camp es va dur a terme el mateix dia que els aforaments, durant una franja de temps de 9:00 a 19:00 hores. Més concretament, es van realitzar 3 voltes senceres al poble durant el matí, i dues voltes durant l'horabaixa. Així doncs, a cada volta es van comptar els cotxes aparcats a tot el nucli urbà, essent possible determinar també quina és l'evolució del percentatge d'ocupació al llarg del dia.
 - Avaluació de la situació de l'accessibilitat, dels principals punts/locals i equipaments d'interès al poble, posant especial èmfasi a l'amplària de les voreres per accedir a les portes d'entrada, condicions dels itineraris d'accés, presència o no d'obstacles, rampes, rebaixaments, etc (el que es podria anomenar accessibilitat externa). Així mateix, s'avalua les condicions per accedir a l'interior del propi recinte, és a dir, l'accessibilitat més de caire interna.
- L'anàlisi de la situació actual s'estructura en tota una sèrie d'apartats específics, en funció de quin element de la mobilitat urbana s'estudia. A més, tots els mapes que es poden veure al llarg del capítol estan disponibles en format DIN-A3, que permeten una visualització més còmoda. Aquests mapes es poden consultar amb més detall a l'**Annex 1: "Fons cartogràfic"**.

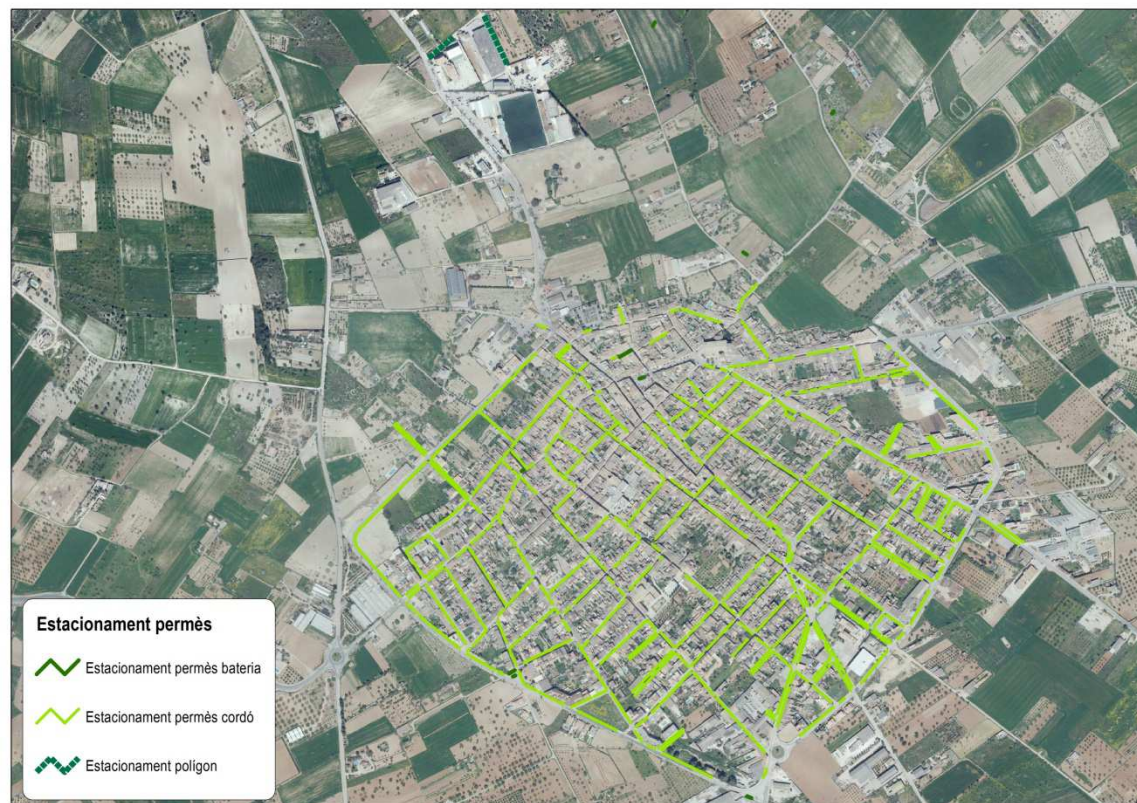
3.1. Zonificació de l'àmbit d'estudi.

► Una tasca útil de cara al posterior tractament de la informació és la **zonificació de l'àmbit d'estudi**. Aquesta, s'ha efectuat tenint relativament en compte les similituds geomètriques, funcionals i urbanes. En total, s'han identificat **5 zones**, que permetran desagregar la informació obtinguda durant el treball de camp, així com també determinar de manera directa i més específica els espais que presenten una major problemàtica. Aquesta identificació directa de problemes pot ajudar a les autoritats en la presa futura de decisions.



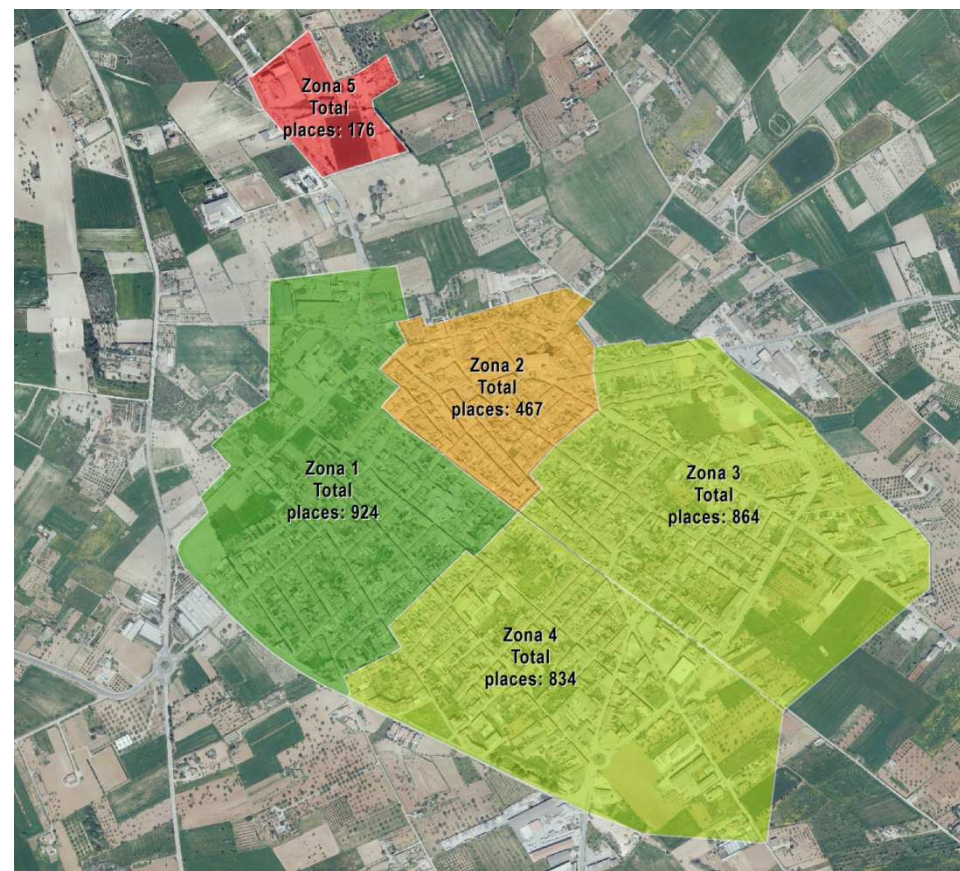
3.2. Inventari de carrers. Places d'estacionament.

- ▶ La **capacitat d'estacionament** és un aspecte fonamental en el sistema de mobilitat urbana. La seva distribució afectarà de manera directa als fluxos de trànsit que es generin a l'interior del nucli urbà.
- ▶ El mapa que acompanya a la dreta identifica la localització de places lliures d'estacionament en superfície, és a dir, on es pot aparcar. A més, es diferencia segons el tipus d'estacionament: en cordó o en bateria.
- ▶ En termes agregats, el nucli de Porreres presenta una capacitat total d'estacionament de 3.264 places lliures. Ara bé, la **capacitat "efectiva"** del poble seria realment de **3.088 places**, doncs les places ubicades a les instal·lacions esportives i al polígon no signifiquen una opció real vàlida (per una qüestió de distància) pels residents a l'interior del nucli.



3.2. Inventari de carrers. Places d'estacionament.

► Mitjançant la zonificació proposada, es pot determinar de manera molt aproximada quina és la capacitat màxima d'estacionament en superfície per àmbit concret del nucli urbà. Destaca la menor capacitat existent a la zona 2, que equivaldria amb el centre històric, caracteritzat per una disposició geomètrica de carrers més irregular i estrets, que dificulten la circulació en determinats trams de la xarxa.



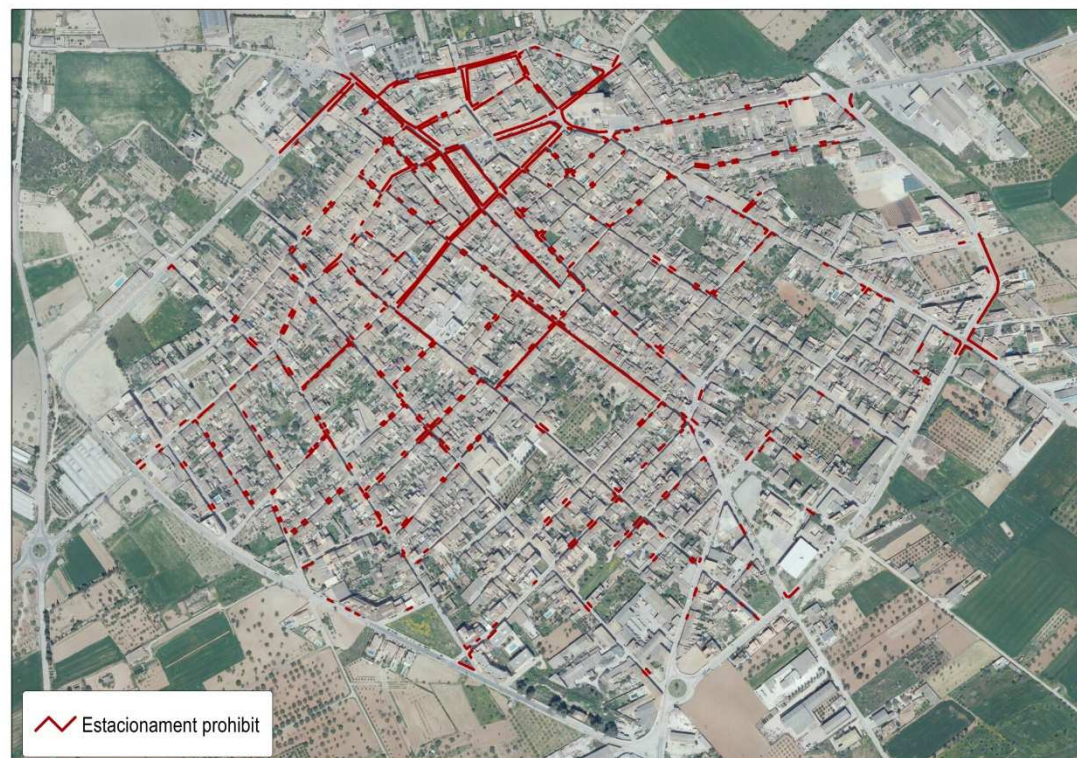
3.2. Inventari de carrers. Places d'estacionament.

- La taula de la dreta ofereix un detall de les **places estimades d'estacionament per zona i per tipologia**. A més, s'especifiquen aquelles places ubicades en aparcaments o **bosses d'estacionament** obertes al públic. En conjunt, aquestes bosses d'estacionament suposen un total de **253 places**, i la seva existència permeten que en certa manera hi hagi un petit "coixí" de places durant situacions d'excés de demanda (organització d'esdeveniments, fires, etc.).
- Es considera que la **proporció de places en àrees d'estacionament** és baixa, doncs representen només un **7,75%** de la capacitat total d'estacionament de Porreres.
- No obstant, segons informa el mateix Ajuntament, quan s'organitzen esdeveniments importants utilitzen com a àrees d'estacionament, de manera puntual, parcel·les pròximes cedides per tercers.

Estimació places d'estacionament				
Zona	Est. Cordó	Est. Bateria	Bosses d'estacionament	Total
Zona 1	875	8	40	924
Zona 2	382	10	74	467
Zona 3	857	8	0	864
Zona 4	831	3	0	834
Zona 5	37	0	139	176
Total	2.982	29	253	3.264

3.2. Inventari de carrers. Places d'estacionament.

- ▶ Al mateix temps que s'anava cartografiant la ubicació de l'estacionament lliure, també s'identificaven els trams de la via pública on l'aparcament està expressament **prohibit**. La distribució territorial s'aprecia al mapa adjunt.
- ▶ En termes generals, s'observa una **regulació "laxa"** en aquest sentit, a excepció dels carrers de la zona centre, on les seves condicions geomètriques obliguen a la imposició de limitacions per estacionar.



3.2. Inventari de carrers. Pàrquings i bosses d'aparcament.

► Abans s'ha esmentat l'existència de diverses **bosses d'estacionament/aparcaments** en superfície. En particular, s'han identificat tres espais habilitats a l'efecte:

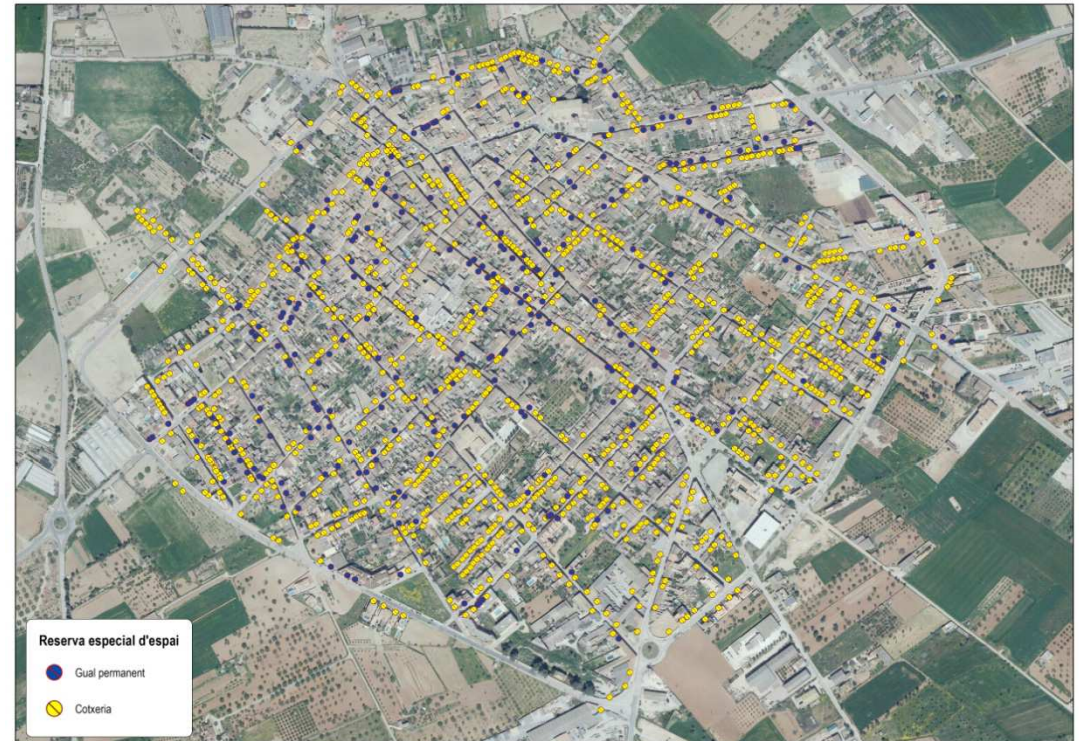
- c/ d'Agustí Font, prevere: 74 places.
- Ma-5030-A (instal·lacions esportives): 139 places.
- Camí de la Marina (parc de n'Hereveta): 40 places.



3.2. Inventari de carrers. Localització de guals i cotxeries.

- ▶ Les places d'estacionament lliures conformen el que seria l'oferta pública d'aparcament. Ara bé, cal tenir en compte també la presència de **guals i cotxeres**, doncs aquestes suposen una oferta addicional de caràcter privat. La diferència entre gual i cotxera radica en la presència o no de placa oficial de l'Ajuntament. Així, en cas de tenir-ne, es considera gual, i al contrari.
- ▶ En comparació amb altres espais urbans de mida similar, Porreres presenta un **volum de cotxeres** molt significant, les quals suposen gairebé el **80%** del total.

	Unitats	%
Gual	275	20,3%
Cotxera	1.078	79,7%
Total	1.353	100,0%



- ▶ Pel que fa als guals, aquests tenen una major incidència a les vies urbanes de major importància, així com també a la zona centre (c/ de sa Galla, c/ d'es Pou Florit, c/ de Jaume I, etc.). Aquest fet pot resultar de la **doble pressió** que suporta aquesta zona en termes d'intensitat de trànsit i d'estacionament (menys places per a més demanda). Aquesta situació deriva en la necessitat dels propietaris d'assegurar que la porta del garatge no sigui ocupada per altres vehicles.

3.2. Inventari de carrers. Localització de guals i cotxeries.

► A partir de les xifres globals de guals i cotxeres i l'aplicació de coeficients, és possible estimar quin és el volum de **places d'estacionament "privades"** en superfície. Així, s'estima un volum extra de **1.829 places**, que s'haurien d'afegir a les places "lliures" abans comptabilitzades.

Estimació de places d'estacionament privat	
Nombre de guals	275
Nombre de cotxeres	1.078
Estimació places per gual	1,75
Estimació places per cotxera	1,25
Total aparcament privat en guals	481
Total aparcament privat en cotxeres	1.348
Total aparcament privat	1.829

3.2. Inventari de carrers. Sentits de circulació.

- Conèixer els **sentits interns de la circulació** és fonamental per saber de quina manera es pot distribuir el trànsit pel casc urbà. Per tant, constitueix un component crític del sistema de mobilitat, doncs actuen com a mecanisme introductor o expulsor de trànsit respecte al poble. Especial incidència tenen en aquells casos en què el conductor del vehicle no és resident al poble i, per tant, no coneix els carrers. En termes generals, s'aprecia una predominança dels carrers de **sentit únic**, fer que permet que la circulació sigui més fluida, amb menys interrupcions i una menor congestió.



3.2. Inventari de carrers. Carrers d'ús especial.

► Pel que fa als **carrers d'ús especial o restringit**, es poden diferenciar dues tipologies:

- **Carrers ACIRE.** On només es permet la circulació als residents. Sota aquest règim hi ha els següents carrers:

- c/ de l'Hospital (tram entre plaça de la Vila i c/ d'en Nunyo Sanç).
- c/ d'en Veiet (tram entre plaça de la Vila i c/ de l'Almoina).

- **Vials exclusius per a vianants.** En aquests, no es permet la circulació en absolut, només en cas d'autorització. Porreres disposa alguns trams de la plaça de la Vila sota aquesta tipologia de carrer.

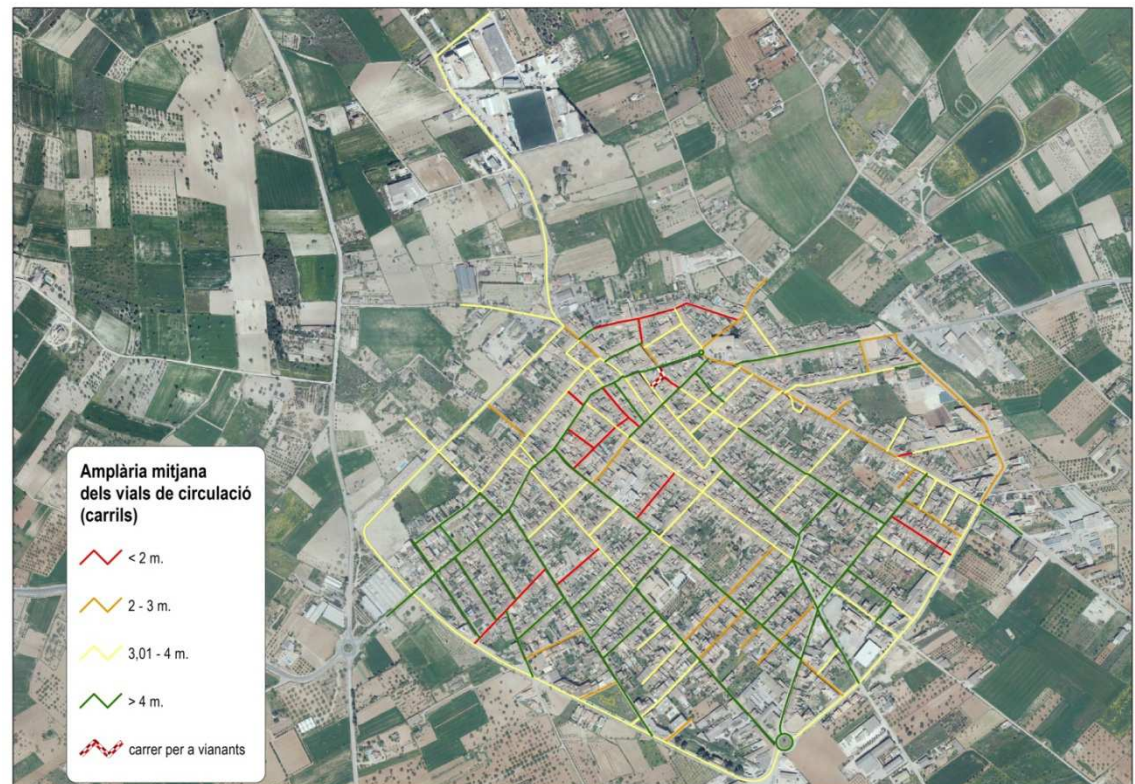


3.2. Inventari de carrers. Amplària mitjana dels vials de circulació.

► En base a les mesures preses durant la campanya de treball de camp, s'ha pogut elaborar un **mapa d'amplàries mitjanes dels vials de circulació**, és a dir, de l'espai destinat a la circulació dels vehicles, excloent les voreres. A més, aquesta amplària mitjana s'ha calculat concretament **per carril** (en cas de que el carrer fos de doble sentit). Aquest factor (amplària) és important en tant en quant permet donar una idea de quina és la **capacitat de trànsit** que pot arribar a absorbir un determinat carrer. El mapa inferior mostra la classificació de carrers segons aquestes amplàries.

► En termes generals, destaca per presentar una pitjor **relació amplària- carril**, i, per tant, pitjors condicions potencials de circulació (especialment quan l'estacionament està permès a una banda):

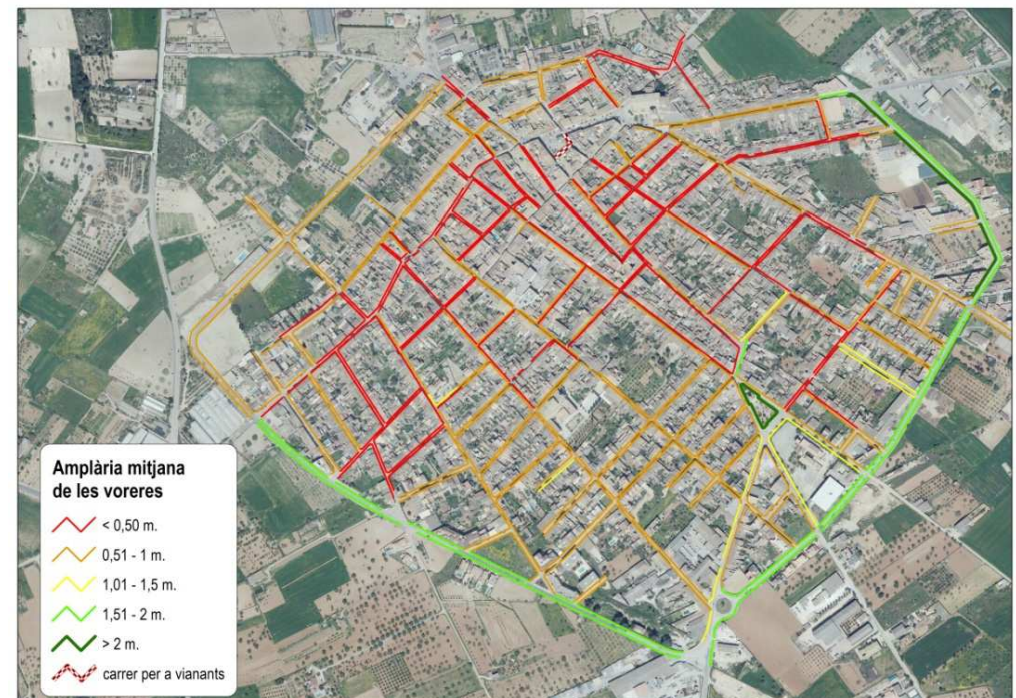
- Zona centre, especialment el c/ d'Agustí Font prevere, i alguns trams concrets del c/ de la Santa Creu i del c/ Nou, el c/ Ramon Llull, c/ de Sant Feliu, c/ del Pont o el c/ del Canonge Barceló.
- El c/ de Monti-Si3n, c/ d'en Mora, c/ del Garrover o el c/ del Vent. Alguns trams del c/ de Passaratx també destaquen per presentar amplàries inferiors als 4 metres. També el c/ de Sant Felip, amb amplàries inferiors als 3 metres.
- El c/ d'en Sala, en bona part del seu recorregut presenta una amplària molt reduïda tenint en compte el seu caràcter bidireccional.



3.2. Inventari de carrers. Amplària mitjana de voreres.

► Durant la presa de mesures, també es van considerar les **voreres**, amb la finalitat també d'elaborar un **mapa d'amplàries mitjanes**. En efecte, l'amplària de voreres, juntament amb l'existència de passos per a vianants, constitueix un element clau a l'hora d'avaluar l'existència d'itineraris continus i segurs per als vianants.

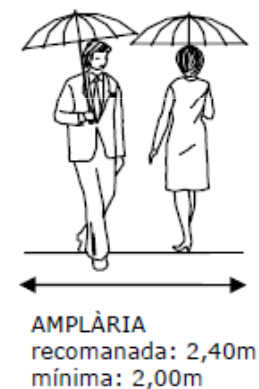
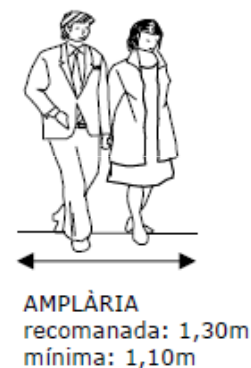
► Com a conclusió, dir que Porreres presenta un clar **dèficit de voreres**, on la immensa majoria d'elles no arriba ni tan sols al metre d'amplària. Només alguns vials ubicats a la perifèria i de més recent construcció presenten voreres més propícies. A més d'aquesta mancança en l'amplària de les voreres, s'aprecia un comportament molt recurrent: la **invasió** de les mateixes per part dels **cotxes que estacionen** a la via pública, que tallen de manera directa l'itinerari i poden fins i tot arribar a dificultar la sortida d'algunes persones dels seus propis domicilis.



3.2. Inventari de carrers. Amplària mitjana de voreres.

- Per avaluar fins a quin punt és poc adequada la situació actual, es pot fer un exercici de comparació entre les amplàries mitjanes obtingudes a Porreres i les **amplàries mínimes i recomanades** (per a cada cas) segons el **Ministeri de Foment**.

	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



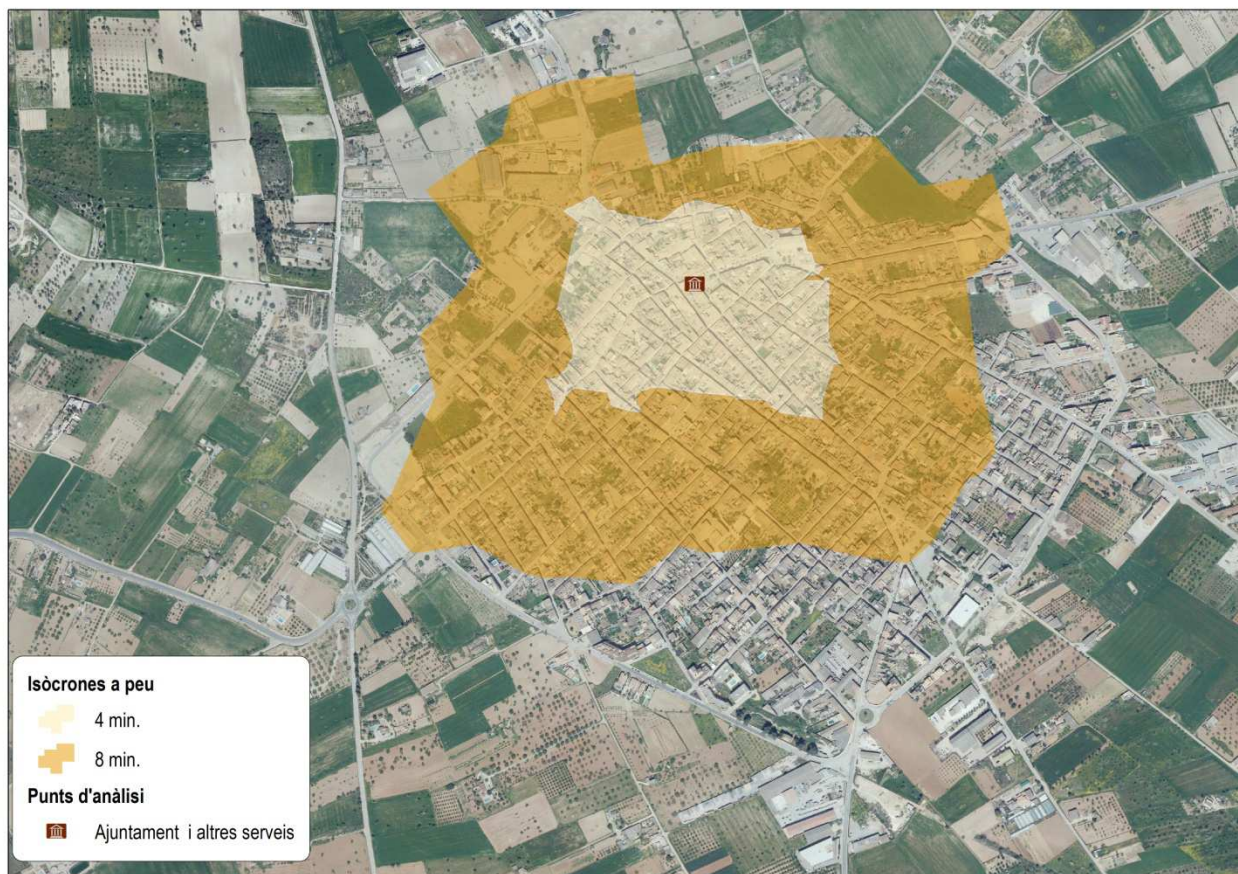
- El detall de les mesures preses als carrers del poble (amplàries de vials i voreres), es pot consultar a l'**Annex 2: "Perfil de carrers"**.

3.2. Inventari de carrers. Isòcrones de cobertura territorial (4 i 8 minuts a peu).

- ▶ L'anàlisi amb **isòcrones** es fa servir per determinar distàncies màximes que es poden recórrer en un temps determinat. És a dir, una isòcrona és una *corona de cobertura territorial que, agafant un punt d'origen de referència, indica la distància màxima que es pot recórrer en un temps determinat*. En aquest cas, es consideren les isòcrones de 4 (color groc) i 8 minuts (color taronja), recorregudes a peu a una velocitat mitjana de 4,5 km/h. Aquestes isòcrones s'han elaborat utilitzant programari especialitzat de cartografia, tot considerant elements com la disposició dels carrers o el pendent del terreny.
- ▶ Així, al cas de Porreres, s'han considerat els següents **punts de referència**, sobre els quals s'han cartografiat les isòcrones:
- Ajuntament.
 - Biblioteca.
 - Unitat Bàsica de Salut.
 - Escola Nova.
 - Parades TIB.
- ▶ Mitjançant aquesta eina es vol demostrar que les distàncies màximes que es poden recórrer a Porreres es poden efectuar a peu o en bicicleta, en un període de temps molt reduït, fet que queda evidenciat a partir de les cobertures de les isòcrones.

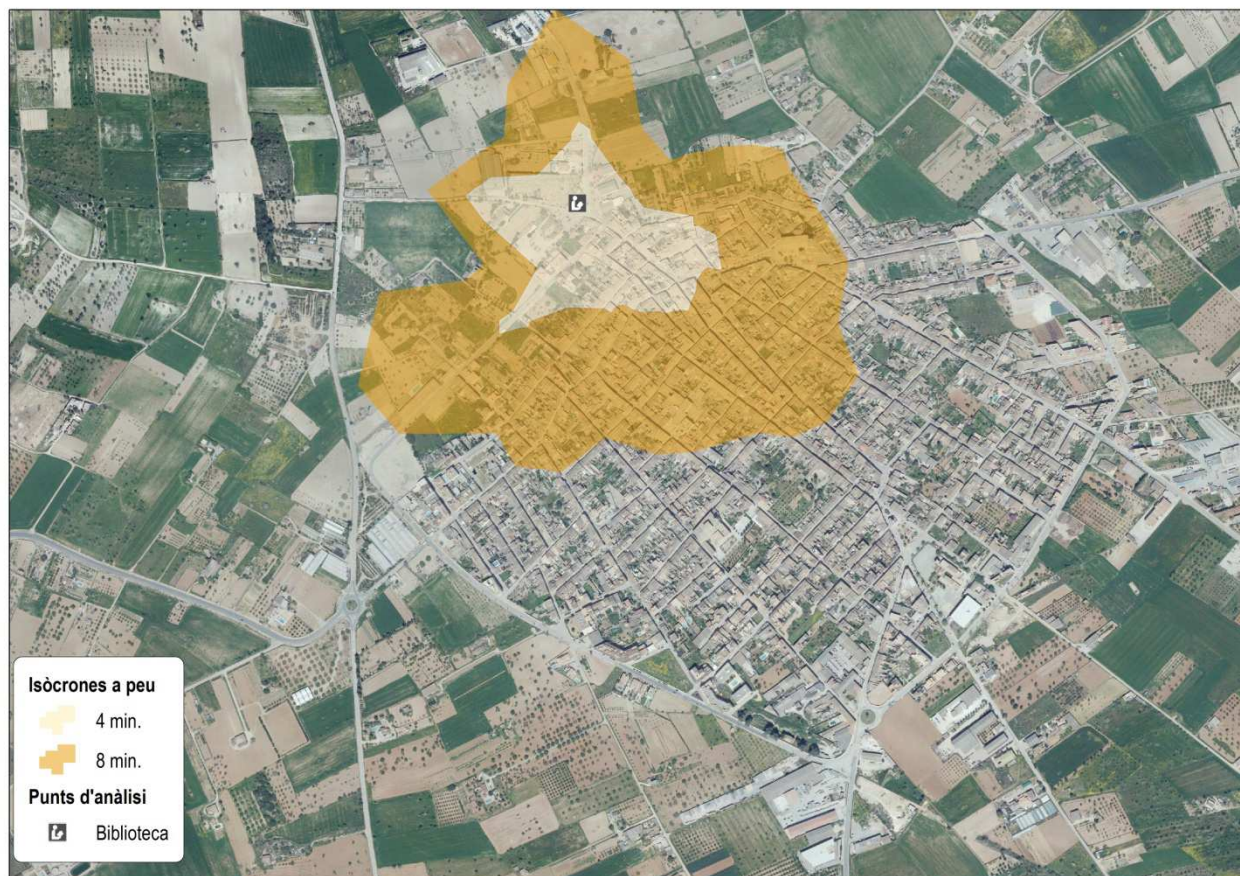
3.2. Inventari de carrers. Isòcrones de cobertura territorial (4 i 8 minuts a peu).

- ▶ Punt de referència: Ajuntament



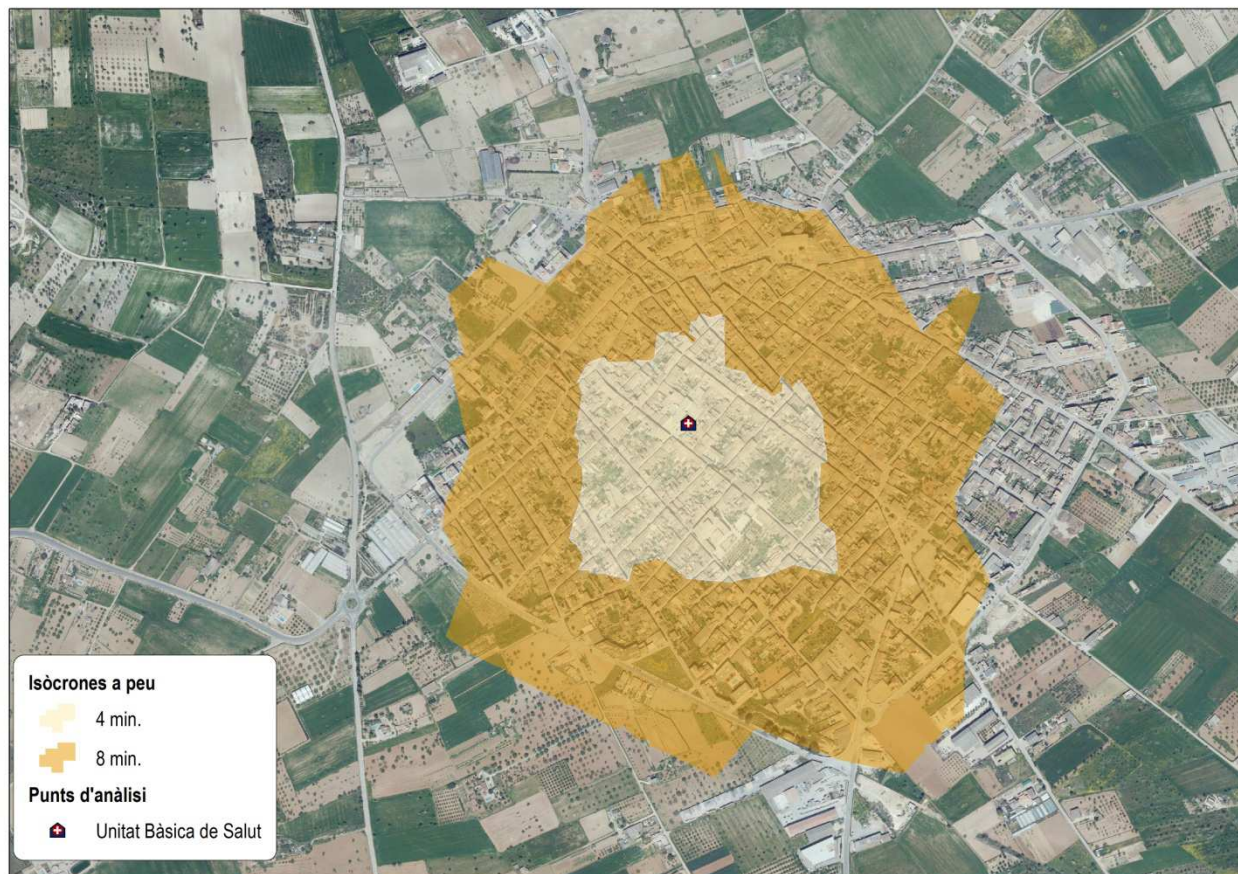
3.2. Inventari de carrers. Isòcrones de cobertura territorial (4 i 8 minuts a peu).

- ▶ Punt de referència: Biblioteca



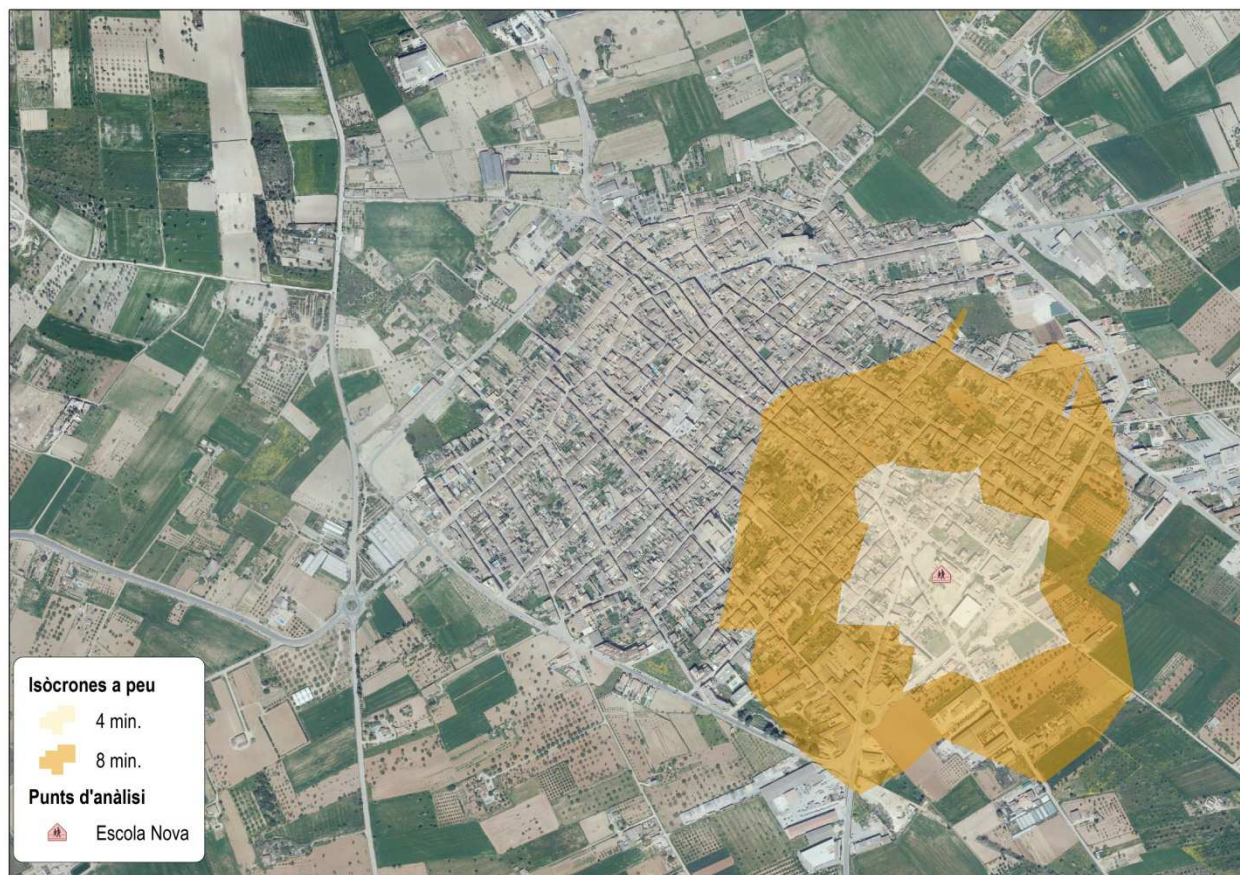
3.2. Inventari de carrers. Isòcrones de cobertura territorial (4 i 8 minuts a peu).

- ▶ Punt de referència: Unitat Bàsica de Salut



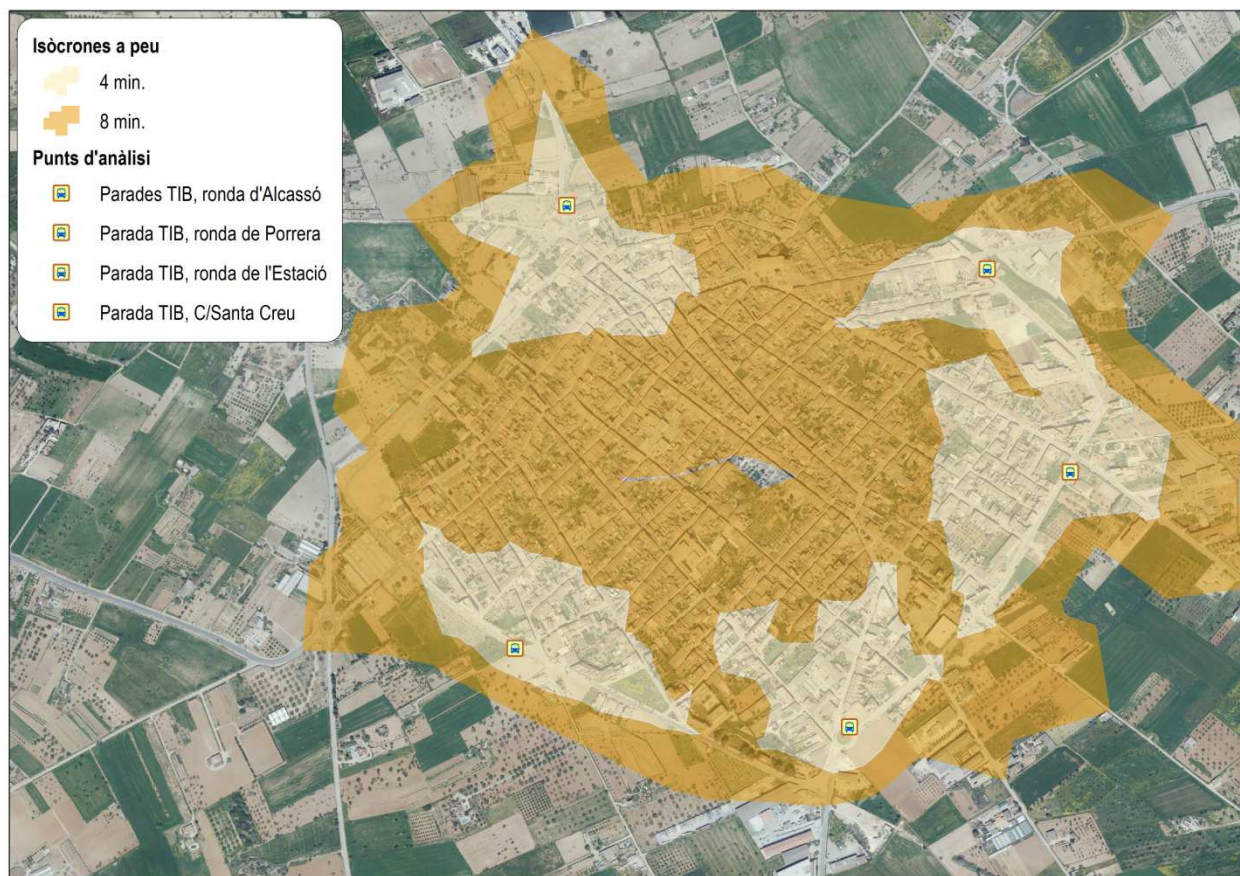
3.2. Inventari de carrers. Isòcrones de cobertura territorial (4 i 8 minuts a peu).

- ▶ Punt de referència: Escola Nova



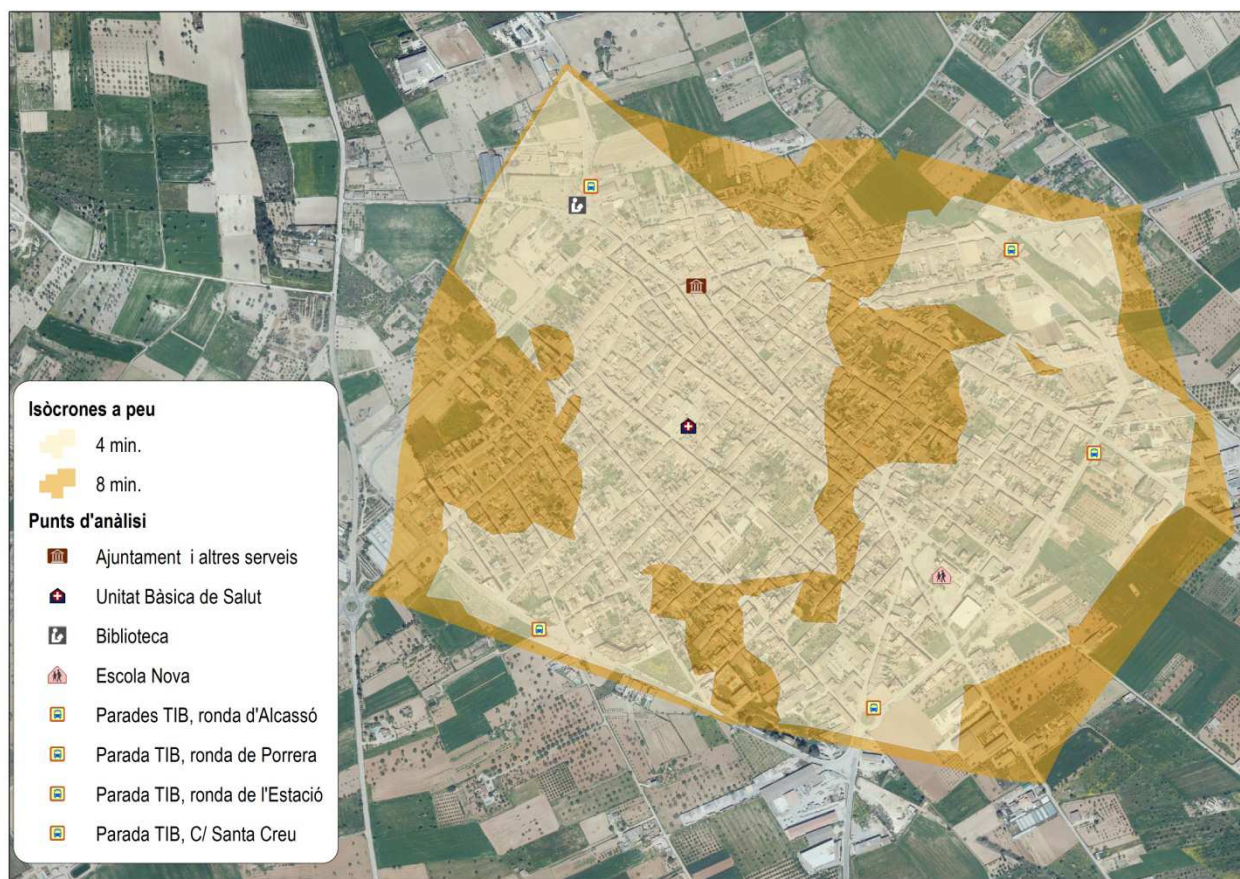
3.2. Inventari de carrers. Isòcrones de cobertura territorial (4 i 8 minuts a peu).

► Punt de referència: parades TIB



3.2. Inventari de carrers. Isòcrones de cobertura territorial (4 i 8 minuts a peu).

- Finalment, es presenta un mapa global amb totes les isòcrones, que permet evidenciar el que s'ha esmentat abans: Porreres presenta unes **dimensions i distàncies extremes curtes**, amb uns temps de recorregut generalment inferiors als 15 minuts.



3.2. Inventari de carrers. Places per a persones amb mobilitat reduïda.

- ▶ El treball de camp va identificar i localitzar les **places reservades per a persones amb mobilitat reduïda** en adequades condicions de senyalització horitzontal i vertical.
- ▶ Així, a l'interior del poble s'han comptabilitzat un total d'**11 places** reservades, a més de 5 places de gual amb distinció de plaça per a PMR. És a dir, si es considera un total de **16 places**, s'obté una proporció d'**1 plaça per cada 295,3 habitants** (la qual és realment baixa). S'ha considerat com a referència la població censada al poble a l'any 2015.



- ▶ Per altra banda, segons el **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*, en el seu article 12, recomana que hi hagi 1 plaça per a PMR per cada 33 places d'estacionament lliure. Per tant, segons aquest Decret, les places de PMR que hi hauria d'haver són 94. Aquest càlcul ha considerat la capacitat d'estacionament calculada prèviament (3.088 places lliures a Porreres poble, és a dir, a les zones 1, 2, 3 i 4). Per tant, actualment, hi hauria un **dèficit d'entorn a 78 places**, dèficit que caldria corregir progressivament per evitar possibles situacions de discriminació.

3.2. Inventari de carrers. Passos per a vianants.

- ▶ Els **passos per a vianants** constitueixen un dels elements crucials per garantir una bona **continuitat dels itineraris** per a vianants, doncs permeten dotar de seguretat i comoditat a aquest mode de mobilitat. A més, juguen un especial paper en aquelles vies urbanes amb major intensitat de trànsit o als voltants d'equipaments "sensibles" (escoles, centres de salut, instal·lacions esportives, etc.). Així, durant la campanya de recollida de dades es van localitzar i comptabilitzar els passos existents a Porreres, tot **diferenciant entre els normals i els elevats** (els quals són més visibles i segurs pels vianants).
- ▶ Porreres disposa actualment de 20 passos per a vianants, concentrats principalment a les rondes i voltants de l'Escola Nova. Per altra banda, hi ha 4 passos que són elevats (dels quals 2 s'ubiquen al carrer Nou), fent en conjunt **24 passos** per a vianants.
- ▶ Tot i que es veurà més endavant amb major profunditat a l'estudi específic d'accessibilitat, es pot avançar que aquests passos **generalment no estan adaptats** a persones amb mobilitat reduïda, és a dir, no solen estar ben connectats amb les voreres mitjançant rampes, rebaixaments d'altures, etc.



3.2. Inventari de carrers. Parades d'autobús (TIB) i de taxi.

► El poble de Porreres està servit actualment per **dues línies** de transport regular interurbà de viatgers, que enllacen amb els dos principals centres urbans de l'illa:

- L490. Portocolom – Palma.
- L495. Santanyí – Manacor.

► En concret, les **expedicions diàries** en cada sentit del servei (anada o tornada), segons el pol urbà de referència (Palma o Manacor) i la temporada de l'any (alta o baixa), són les següents:

Pol de referència	Expedicions/dia	
	Temporada alta	Temporada baixa
Palma	10	10
Manacor	4	4



► En relació a la localització geogràfica de les **parades TIB**, un fet destacable és la seva **ubicació certament perifèrica**, fet que podria desincentivar l'ús del transport públic. Per altra banda, Porreres no disposa a dia d'avui de cap parada reservada específicament per a **taxi**.

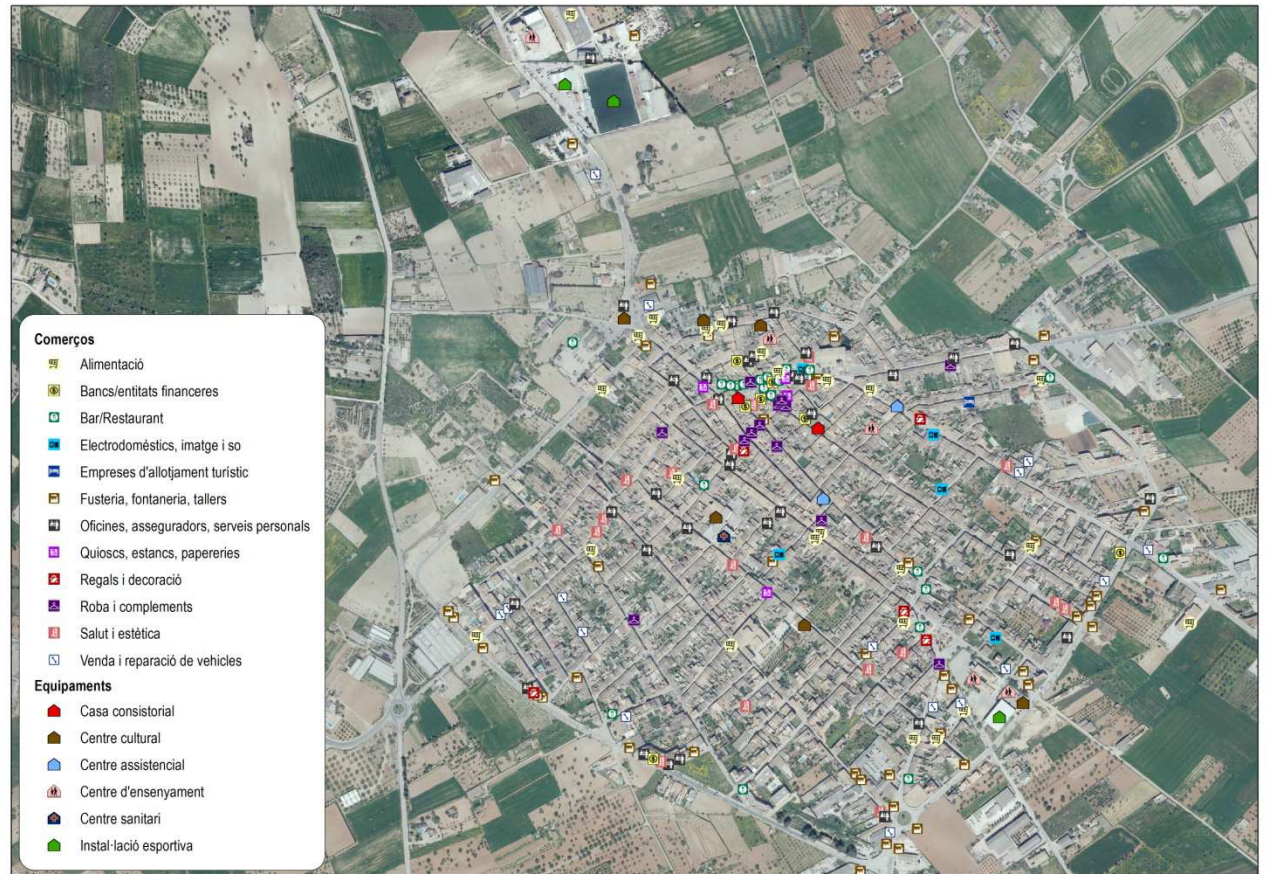
3.2. Inventari de carrers. Localització d'activitats comercials, equipaments i classificació per tipologies.

► Les **activitats comercials** són generadores de fluxos de mobilitat, els quals podran variar en la seva intensitat i direccionalitat en funció del tipus de comerç/negoci i de la seva **localització geogràfica**. Així, s'ha procedit a ubicar tots aquells negocis oberts al públic, així com també classificar-los en funció de la seva **tipologia**.

► És a dir, es consideren dos **factors clau** que tenen especial rellevància per estimar possibles **fluxos interns** de mobilitat:

- “on” s'ubiquen els comerços, que serà indicatiu dels punts de la xarxa on es poden concentrar més desplaçaments.
- “tipus” de comerços, doncs cada tipologia generarà un major o menor volum de fluxos (no és el mateix un petit comerç de roba que un gran supermercat).

► El mapa de la dreta permet observar els punts amb major concentració de negocis. Destaca de manera notòria la zona del centre. Per altra banda, els voltants de la zona d'es Molí den Negre, o l'àrea pròxima a l'Escola Nova també presenten una certa intensitat de comerços.



3.2. Inventari de carrers. Localització d'activitats comercials, equipaments i classificació per tipologies.

► La **classificació** dels comerços segons la seva tipologia permet conèixer un poc més sobre els trets característics del teixit comercial de Porreres. Així, la taula que es mostra a continuació indica la distribució percentual de tots els negocis comptabilitats, per tipus. Destaca aquells relacionats amb "oficis", com són tallers de fusteria, fontaneria i/o mecànics, que assoleixen més del 20% del total. Per altra banda, els negocis relacionats amb diversos serveis personals suposen un 16,7%, així com els destinats a l'alimentació, que també superen el llindar del 10% (en concret, un 11,1%).

Tipologia de comerç	Establiments	%
Alimentació	24	11,1%
Bancs/entitats financeres	7	3,2%
Bar/restaurant	21	9,7%
Electrodomèstics, imatge i so	5	2,3%
Empreses d'allotjament turístic	1	0,5%
Equipaments	19	8,8%
Fusteria, fontaneria, tallers	45	20,8%
Oficines, assegurances, serveis personals	36	16,7%
Quioscs, estancs, papereries	4	1,9%
Regals i decoració	5	2,3%
Roba i complements	13	6,0%
Salut i estètica	20	9,3%
Venda i reparació de vehicles	16	7,4%
Total	216	100,0%

3.2. Inventari de carrers. Zones de càrrega i descàrrega.

- ▶ Les **zones de càrrega i descàrrega** són aquelles destinades a facilitar la distribució i el lliurament de béns i mercaderies diverses. Per tant, la seva localització hauria d'anar, en certa manera, correlacionada amb la distribució geogràfica de les activitats comercials, especialment amb aquelles que requereixen d'una provisió més regular.
- ▶ Com és previsible, la majoria d'aquestes zones estan situades a la zona centre, que destacava per la seva elevada densitat de comerços i negocis. Així, hi hauria zones que, tot i presentar un volum de negocis significatiu, no disposen de zona específica, com serien els voltants de la cruïlla entre el c/ d'en Sala amb la ronda d'Alcassor, el c/ de l'Almoïna, alguns trams del c/ d'en Sala i c/ Major, la ronda d'Alcassor o la ronda de l'Estació.
- ▶ En total, Porreres disposava en el moment de l'elaboració del present estudi d'un total de **9 zones** reservades a la càrrega i descàrrega.



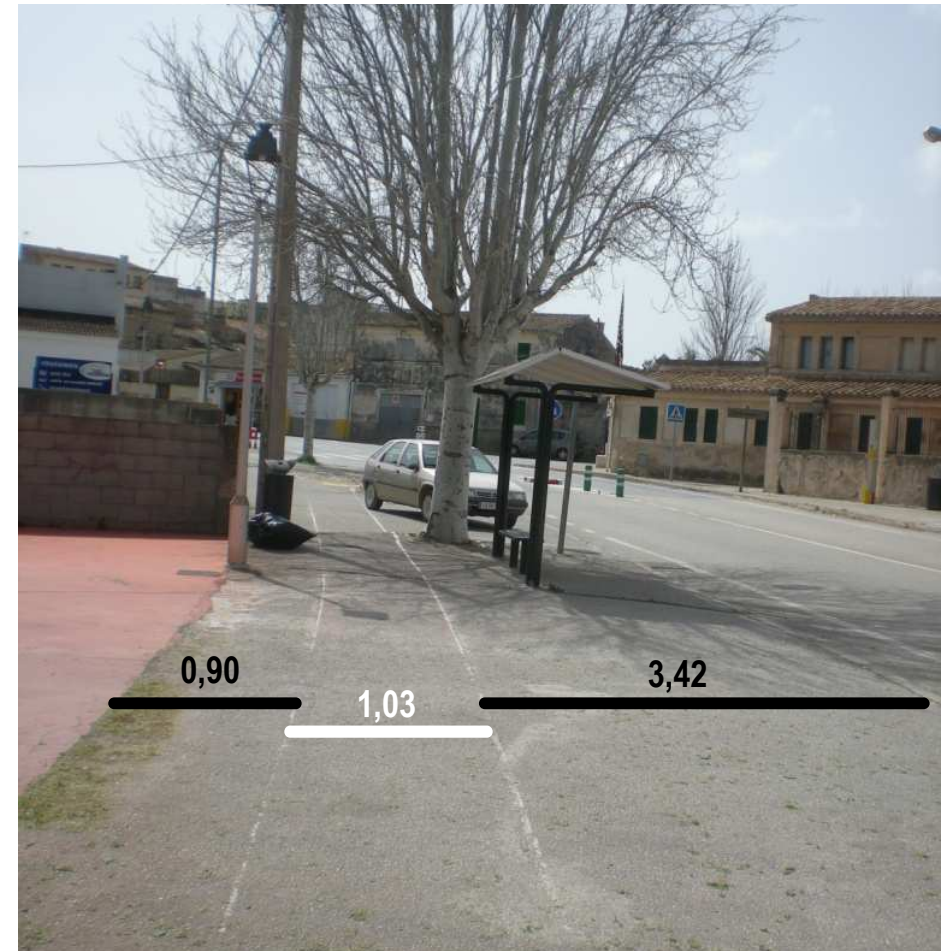
3.2. Inventari de carrers. Mobilitat en bicicleta.

- Una de les premisses per potenciar la **mobilitat en bicicleta** (i en qualsevol altre mode) és la creació d'una infraestructura mínima. Aquesta, ha de tendir a facilitar i a dotar de seguretat al mode que es vol promocionar. En el cas específic de la bicicleta, es disposa d'un **carril bici** que connecta les instal·lacions esportives amb la parada d'autobús ubicada a l'entrada al poble pel c/ de la Santa Creu. A més, es disposa d'**11 punts habilitats per estacionar** les bicicletes.



3.2. Inventari de carrers. Mobilitat en bicicleta.

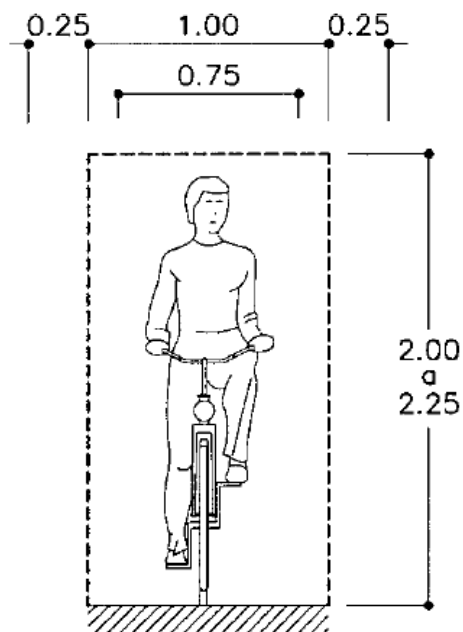
- Respecte al **carril bici**, cal dir que aquest presenta una amplària mitjana reduïda, de poc més d'un metre, a més d'estar ubicat damunt la vorera. Per tant, en sentit estricte, seria una plataforma d'ús múltiple, tant per vianants com per ciclistes. Per altra banda, a mesura que el carril s'aproxima a l'entrada al nucli, les seves condicions van empitjorant (senyalització horitzontal, estat de la pintura, etc.).



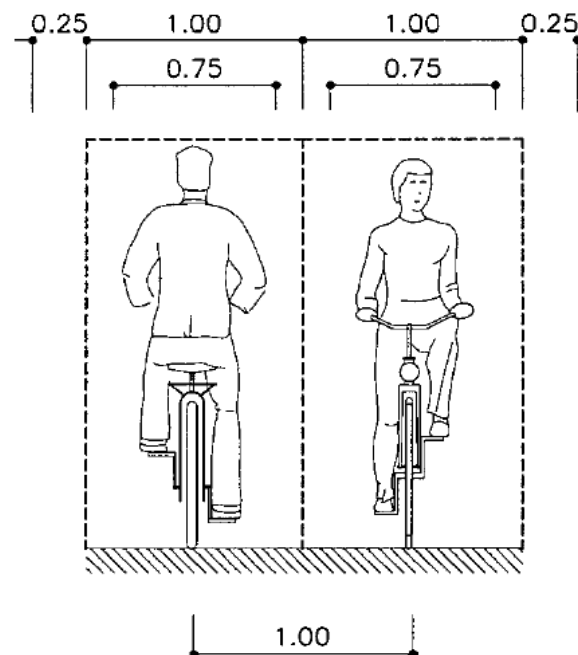
3.2. Inventari de carrers. Mobilitat en bicicleta.

- ▶ Pel que fa a les **condicions geomètriques teòriques** dels carrils bici, el *Manual de Recomendaciones de Diseño, Construcción, Infraestructura, Señalización, Balizamiento, Conservación y Mantenimiento del Carril Bici*, elaborat per la DGT (publicació oficial de l'any 2001), considera que per a velocitats normals mitjanes compreses entre els 15 i 30 km/h, i amb condicions adequades del paviment, l'amplària que ocupa un ciclista és d'1 metre, sobre el que s'ha d'aplicar un espai lateral de "resguard" de 0,25 metres. És a dir, en sentit estricte, l'amplària total d'un **carril unidireccional** hauria de ser d'**1,50 metres**.
- ▶ Per altra banda, si el que es vol és una circulació en paral·lel, considerant per tant la possibilitat de **circulació en dos sentits**, aquesta amplària total (considerant els espais laterals de resguard) seria de **2,5 metres**.

Amplària total recomanada d'un carril bici unidireccional (segons DGT)



Amplària total recomanada d'un carril bici bidireccional (segons DGT)



3.2. Inventari de carrers. Altres elements de la via pública.

► S'identifiquen en aquest mapa altres elements singulars de la xarxa de carrers. En particular, els aparcaments destinats a **motocicletes** (instal·lacions esportives, plaça de la Vila i c/ d'Agustí Font, prevere), plaça reservada per a la **polícia local** (plaça de la Vila, devora de l'ajuntament) o el punt de **recàrrega de vehicles elèctrics** (ubicat a l'aparcament que dona accés al parc de n'Hereveta).



► A l'aparcament de n'Hereveta hi ha dues places reservades als vehicles elèctrics.

3.3. Aforaments de trànsit. Estimació de la Intensitat Mitjana Diària (IMD).

► Determinar quina és la **intensitat de trànsit** que assumeixen els principals carrers de la xarxa interna és important en tant en quan permet conèixer quins són els carrers “*de pas*”, i quins són de caràcter més secundari o “*d'estar*”. Així, es va programar una **campanya d'aforaments manuals de trànsit**, duts a terme el passat dia 16 de març de 2016 (dimecres, dia feiner tipus), durant la franja horària de 9:00 a 14:00 hores, i de 16:00 a 19:00 hores.

► Es van seleccionar una sèrie de **punts estratègics de la xarxa viària** (8 punts en total), que permetessin posteriorment estimar les intensitats de trànsit de les principals vies urbanes del poble.

► Els resultats obtinguts durant aquesta campanya de trànsit, amb detall dels moviments aforats a cada un dels punts, estan disponibles a l'**Annex 3: “Dades dels aforaments”**.



Punt	Ubicació
1	Cruïlla ronda de l'Estació - ctra. De Campos
2	Cruïlla c/ d'en Sala - Ronda d'Alcassor
3	Cruïlla c/ d'en Sala - Ronda d'Alcassor (davant punt 2)
4	Cruïlla c/ Major - c/ Rei Jaume I
5	Cruïlla c/ Illes Balears - c/ de Jaume II
6	Cruïlla c/ de la Santa Creu - c/ Illes Balears
7	Cruïlla c/ Major - c/ de la Santa Creu
8	Cruïlla c/ d'en Sala - c/ Nou

3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

► Una vegada s'han tractat estadísticament les dades, es poden extreure una sèrie d'**indicadors de referència** que donen una idea dels volum de trànsit que carreguen cada un dels punts aforats. S'ha de tenir en compte que els resultats que s'indiquen a continuació es corresponen a la franja temporal aforada (i no a tot el dia). En particular, els indicadors calculats són:

- Màxim per hora durant el matí, i durant l'horabaixa.
- Màxim per dia (valor major entre els dos màxims anteriors).
- Mitjana per hora del matí, i de l'horabaixa.
- Mitjana per hora del dia (mitjana dels dos valors anteriors).
- Total de trànsit aforat al matí (9:00 a 14:00 hores), i a l'horabaixa (16:00 a 19:00 hores).
- Total del trànsit del dia (sumatori dels dos valors anteriors).

Punt	Màxim/hora (matí)	Màxim/hora (horabaixa)	Màxim/hora (dia)	Mitjana/hora (matí)	Mitjana/hora (horabaixa)	Mitjana/hora (dia)	Total (matí)	Total (horabaixa)	Total (dia)
1	160	163	163	139	152	144	695	455	1.150
2	144	147	147	139	152	127	596	419	1.015
3	215	250	250	192	218	201	958	653	1.611
4	89	99	99	70	91	78	349	272	621
5	129	133	133	111	128	117	554	384	938
6	407	202	407	328	197	279	1638	591	2.229
7	276	242	276	226	231	228	1131	694	1.825
8	188	217,5	218	169	188	176	844	564	1.408
Total	1.608	1.454	1.608	1.373	1.356	1.350	6.765	4.032	10.797

3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

► Un dels objectius perseguits amb la campanya d'aforaments de trànsit és la **estimació del trànsit diari que carreguen les principals vies** del poble de Porreres. Així, a partir de les dades obtingudes, s'han efectuat una sèrie d'ajustos i estimacions a fi d'obtenir la intensitat mitjana diària (IMD) d'aquestes principals artèries. És a dir, aquestes IMD equivaldrien a tot el dia (24 hores), i no només a la franja temporal aforada. Cal tenir en compte que els resultats es refereixen a un **dia feiner tipus**.

Intensitat Mitjana Diària estimada

Artèria urbana	Dia feiner (16/3/16)
Ronda d'Alcassor	1.507
Plaça de la Vila - Bisbe Campins	2.076
c/ del Call (tram c/Major - c/ de l'Almoina)	662
c/ d'en Sala (tram c/Nou - c/ de n'Orell)	1.961
c/ d'en Sala (tram c/ de n'Orell - ronda)	1.523
c/ Nou	150
c/ Major	735
c/ de la Santa Creu	3.344
c/ de les Illes Balears	1.202
c/ de Jaume II	206
c/ del Rei Jaume I	197
Ronda de Porrera	2.417
c/ de n'Orell	132
c/ de sa Galla	159
Ronda de l'Estació	1.208

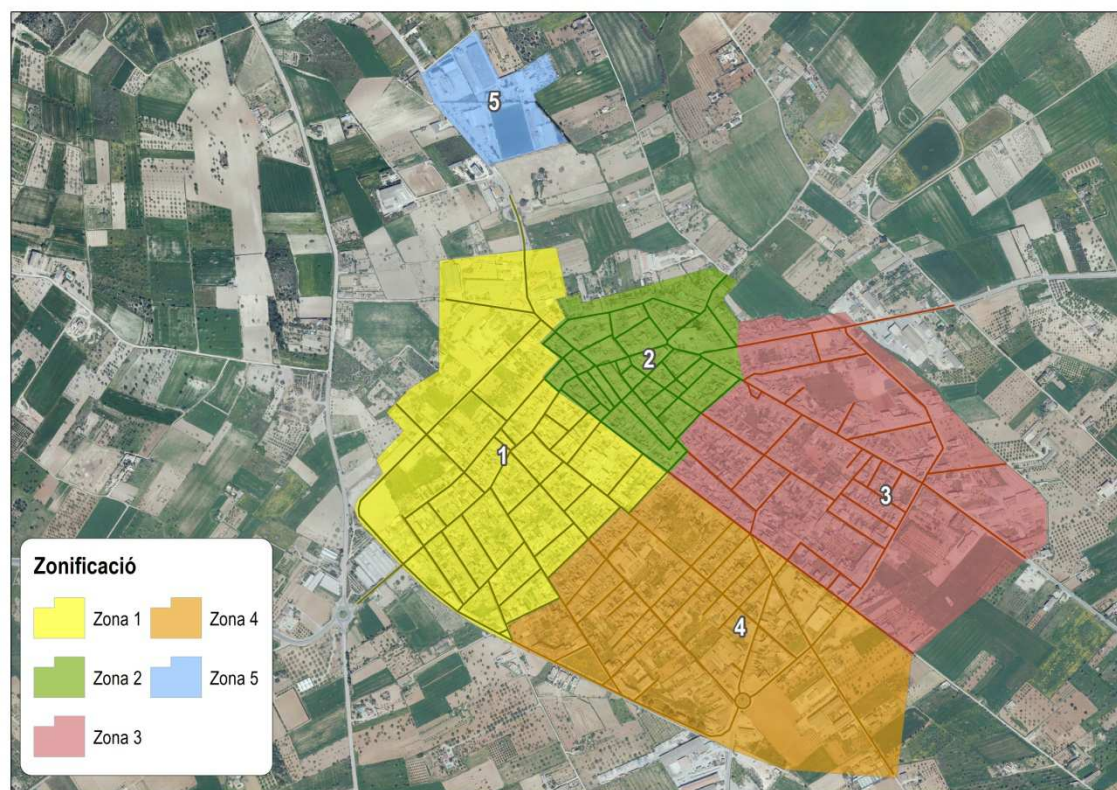
3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

- La plasmació cartogràfica dels resultats anteriors és la següent. S'observa un **gradient regressiu d'intensitats de trànsit** des de l'exterior a l'interior, amb un major ús del c/ de la Santa Creu, eix de la plaça de la Vila- Bisbe Campins, trams del c/ d'en Sala o la ronda de Porrera. Dels fluxos observats, es dedueix que, en certa manera, aquest eix interior (Santa Creu – Plaça de la Vila – Bisbe Campins – Sala) actua, *de facto*, com si fos una ronda.



3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

- ▶ Una de les primeres tasques del treball de camp era la comptabilització de les places d'estacionament lliures, que a la vegada es van distribuir per zones. Aquestes places constitueixen l'oferta pública d'estacionament, i equivaldria a la capacitat màxima que pot arribar a assolir el nucli urbà. Amb la finalitat de determinar quin és el **grau d'ocupació i/o saturació** d'aquesta oferta, s'ha desenvolupat un **estudi de l'ocupació** de la via pública. Aquest estudi ha consistit en comptar els vehicles que hi havia aparcats (equivalent a la demanda) a cada una de les zones al llarg d'un dia feiner tipus.
- ▶ D'aquesta manera, creuant les dades d'oferta i demanda resulta possible calcular el nivell d'ocupació i determinar fins a quin punt existeix una saturació de les vies. Precisament, la zonificació plantejada permet afinar més els resultats i identificar més fàcilment els àmbits urbans amb major problemàtica.
- ▶ En concret, el treball de camp es dugué a terme el mateix dia de l'aforament de trànsit (dimecres, 16 de març de 2016), que constitueix un **dia feiner tipus**. L'horari de l'estudi va comprendre des de les 9:00 a les 19:00 hores, realitzant-se tres voltes senceres al poble durant el matí, i dues durant l'horabaixa. És a dir, es va estudiar l'evolució del nivell d'ocupació de les places a cada una de les zones al llarg del dia.



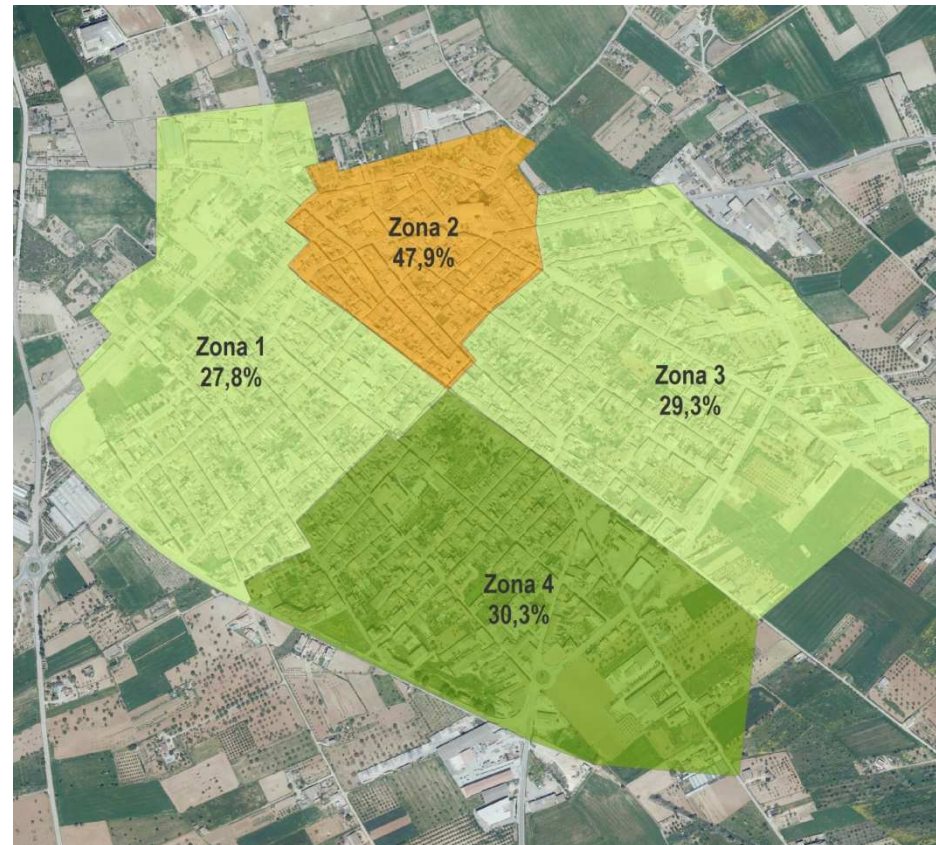
3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

- ▶ La taula que segueix especifica el **percentatge d'ocupació** calculat a cada una de les zones, per a cada una de les rondes que es feren (5 en total). Així mateix, s'indica la **mitjana diària d'ocupació**. Destaca, especialment, la zona 2 (centre), on gairebé durant tot el dia la seva ocupació esgota la meitat de les seves places disponibles. En termes agregats, el poble de **Porres presenta un terç de la seva capacitat ocupada** per vehicles (31,9%). Per altra banda, també en termes agregats, s'observa una certa **tendència a incrementar l'ocupació a mesura que avança el dia**, amb un màxim a la darrera ronda (33,1%) i un mínim a la primera (29,7%).
- ▶ No obstant, aquesta tendència no es produeix a totes les zones. Per exemple, a la zona 2 (centre), la seva ocupació va pujant fins assolir un màxim al migdia (segurament motivat per la necessitat de dur a terme diverses gestions i/o compres al centre), moment a partir del qual comença novament a reduir-se. Un cas singular és la zona 5 (instal·lacions esportives i polígon), on la tendència és completament invertida: es passa d'un màxim al matí (primera ronda, amb un 44,3%), per acabar el dia amb el seu mínim (21%). Ara bé, cal tenir en compte que aquest treball es va efectuar en un únic dia, i que aquests valors podrien variar en funció d'altres variables (per exemple, a la zona 5 el fet que hi hagi un partit de futbol o qualsevol altre esdeveniment modificarà els resultats exposats aquí). En qualsevol cas, el treball de camp es va fer durant un dia considerat típic, podent considerar aquests valors representatius.

% d'ocupació de les places d'estacionament						
Zona	Ronda 1 (9:10)	Ronda 2 (11:05)	Ronda 3 (12:30)	Ronda 4 (15:50)	Ronda 5 (17:10)	Mitjana diària
1	23,9%	24,4%	27,7%	31,6%	31,4%	27,8%
2	44,6%	54,4%	55,9%	45,6%	39,2%	47,9%
3	27,2%	25,6%	30,0%	30,1%	33,7%	29,3%
4	27,5%	29,1%	30,0%	31,7%	33,5%	30,3%
5	44,3%	37,5%	31,3%	22,2%	21,0%	31,3%
Total	29,7%	30,9%	33,1%	32,7%	33,1%	31,9%

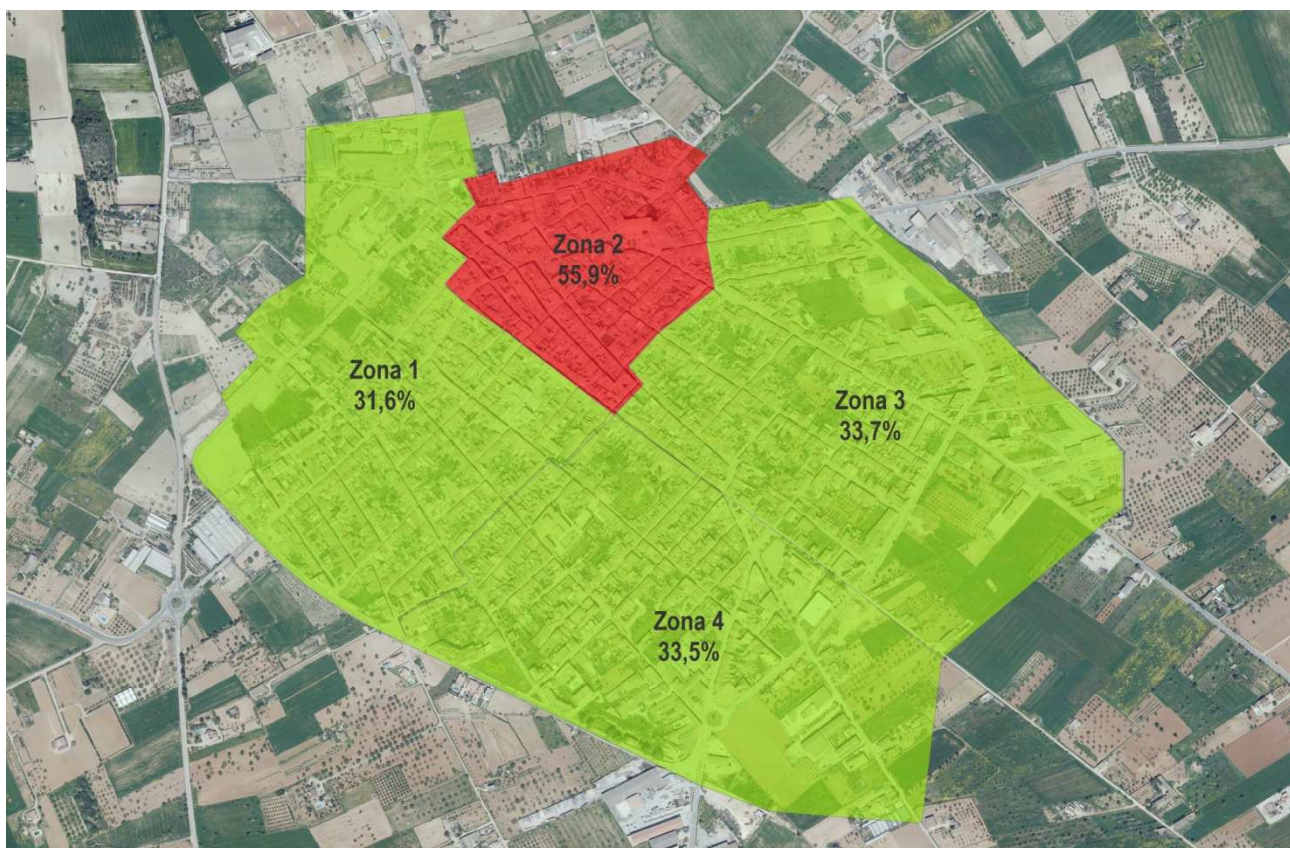
3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

- El mapa següent mostra les **mitjanes diàries d'ocupació** de l'estacionament a cada una de les zones. Tal i com s'ha esmentat abans, la zona centre és la que presenta, amb diferència, una situació més complicada.



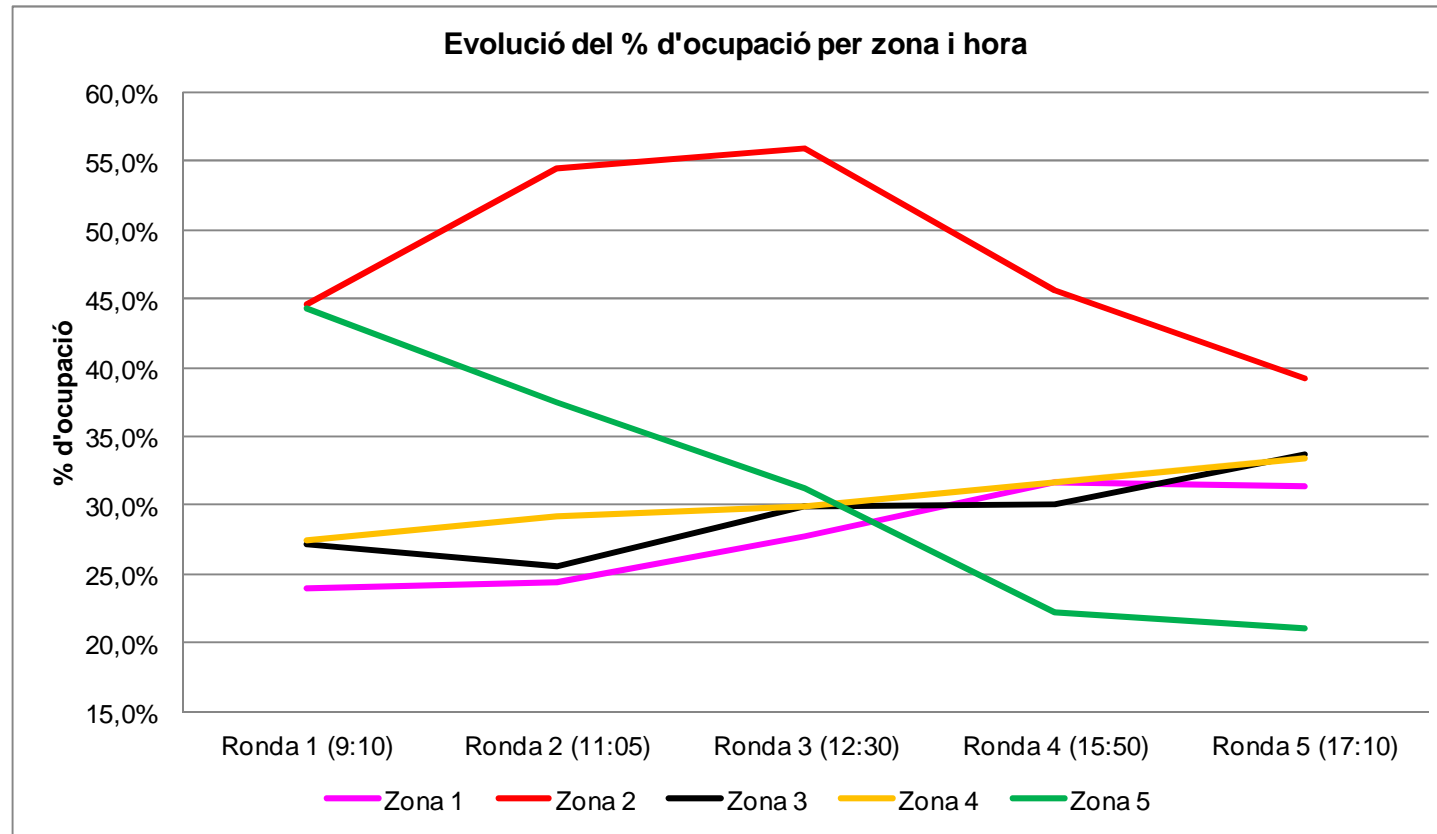
3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

► Per altra banda, s'ha elaborat un mapa indicant les **ocupacions màximes registrades al llarg del dia** a cada una de les zones. És a dir, l'ocupació màxima fa referència al nivell d'ocupació de l'estacionament més elevat a cada zona (valor més elevat de les cinc voltes que es van fer durant el dia). Per tant, representa quina va ser la **pitjor situació registrada a cada zona**. Gairebé totes les zones del poble presenten una ocupació d'entorn a un terç de la seva capacitat, a excepció de la zona del centre, on es supera el lílndar del 50%.



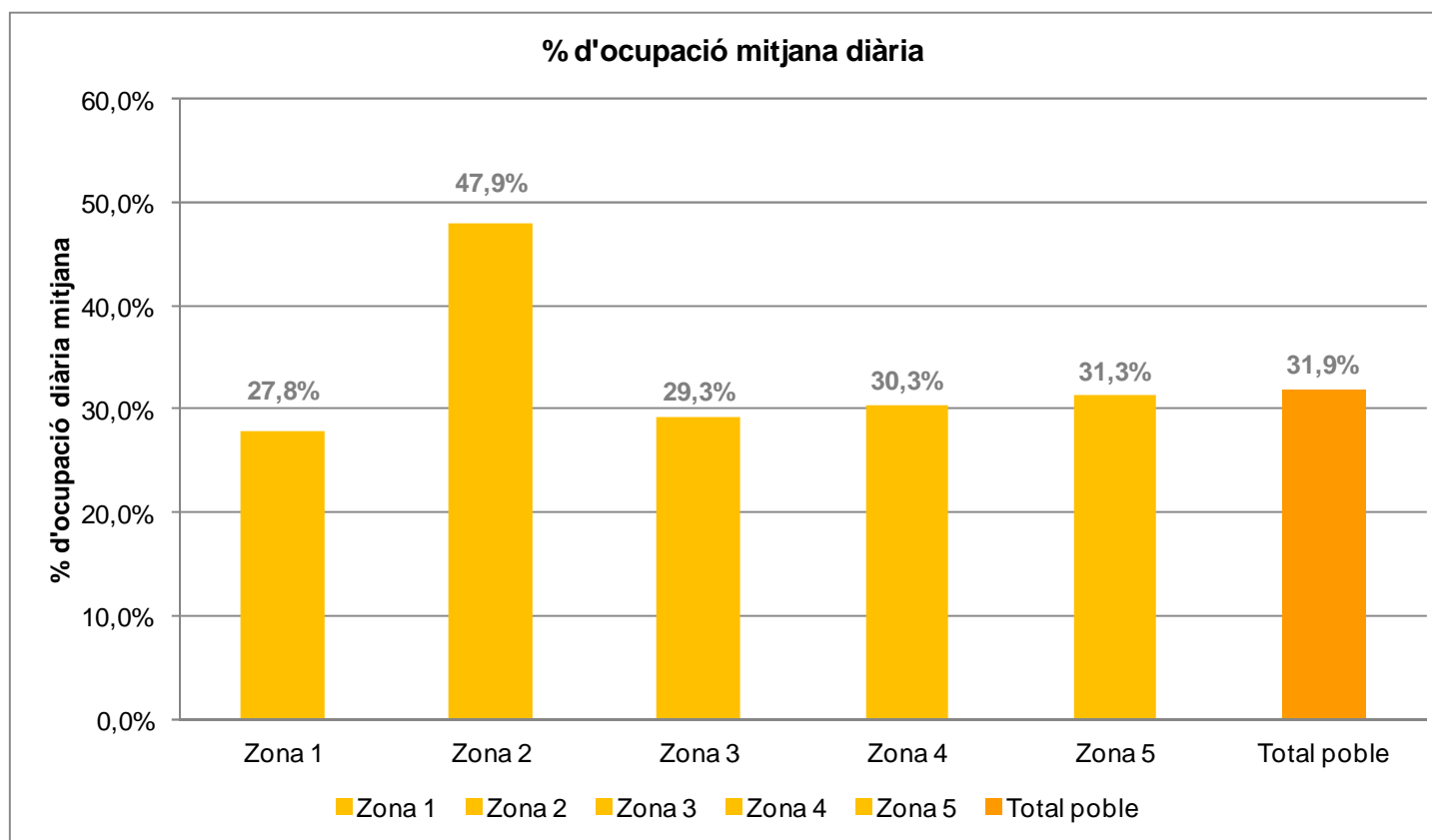
3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

- ▶ Gràficament, el patró de comportament de cada una de les zones fou el següent.



3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

- Pel que fa referència a l'**ocupació mitjana diària**, tal i com s'ha comentat, la zona 2 (centre) destaca clarament sobre la resta i sobre la mitjana global del poble.



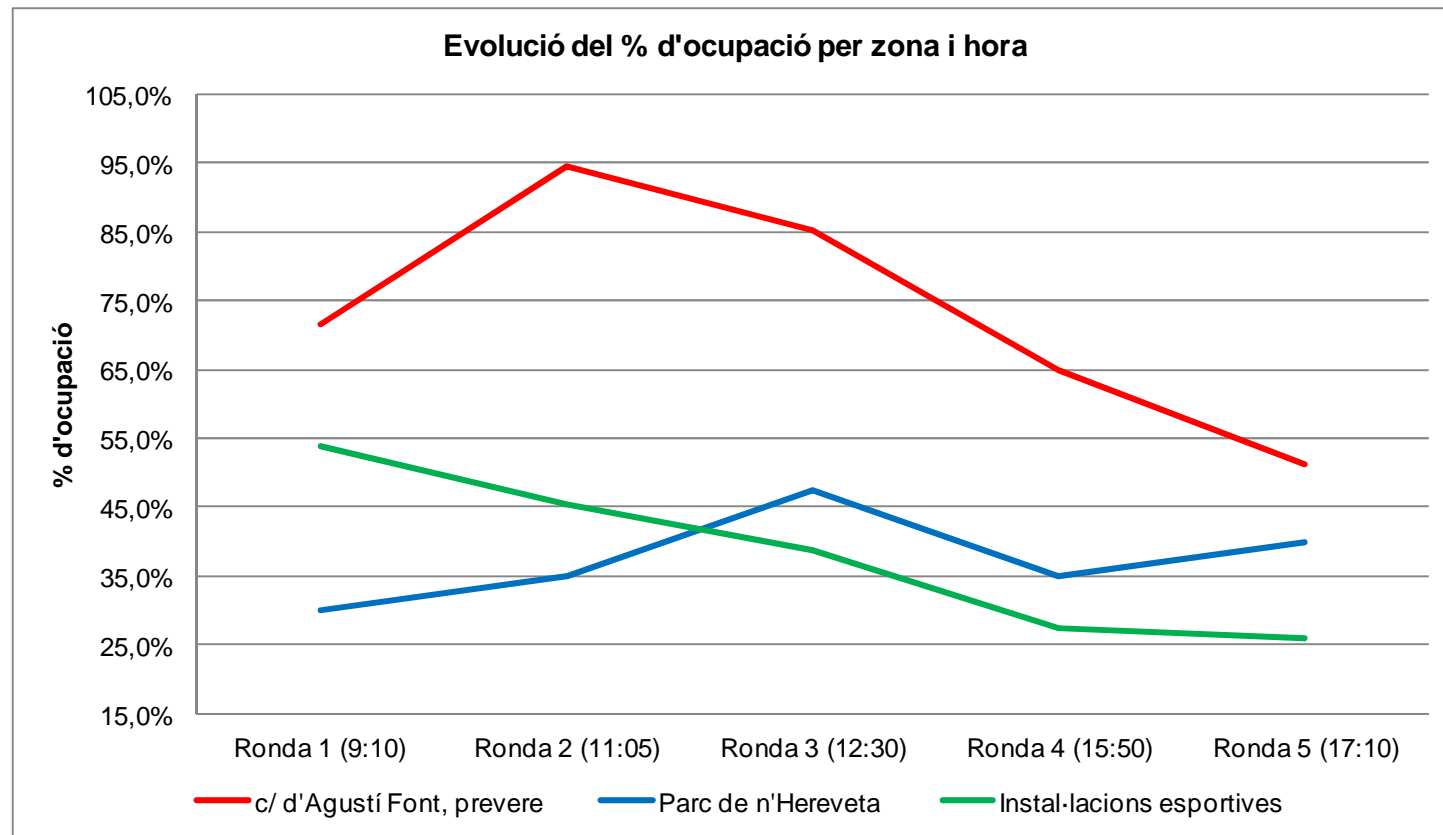
3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

- ▶ Durant l'estudi de l'ocupació de l'estacionament també es van tenir en compte les tres principals **bosses d'estacionament** disponibles al poble: l'aparcament del carrer d'Agustí Font, prevere; l'aparcament del parc de n'Hereveta, i la bossa disponible a les instal·lacions esportives.
- ▶ Així, s'ha determinar l'evolució dels seus respectius **percentatges d'ocupació al llarg del dia**, calculant també la **mitjana diària** registrada. Clarament, destaca pel seu nivell de major concentració de vehicles el primer de tots (c/ d'Agustí Font, prevere), que fins i tot arriba gairebé a la seva saturació durant les hores centrals del matí. En termes generals, aquest aparcament mostra un nivell d'ocupació d'entorn a les tres quartes parts, el qual és un nivell significatiu.

% d'ocupació de les places d'estacionament						
Aparcament	Ronda 1 (9:10)	Ronda 2 (11:05)	Ronda 3 (12:30)	Ronda 4 (15:50)	Ronda 5 (17:10)	Mitjana diària
c/ d'Agustí Font, prevere	71,6%	94,6%	85,1%	64,9%	51,4%	73,5%
Parc de n'Hereveta	30,0%	35,0%	47,5%	35,0%	40,0%	37,5%
Instal·lacions esportives	54,0%	45,3%	38,8%	27,3%	25,9%	38,3%

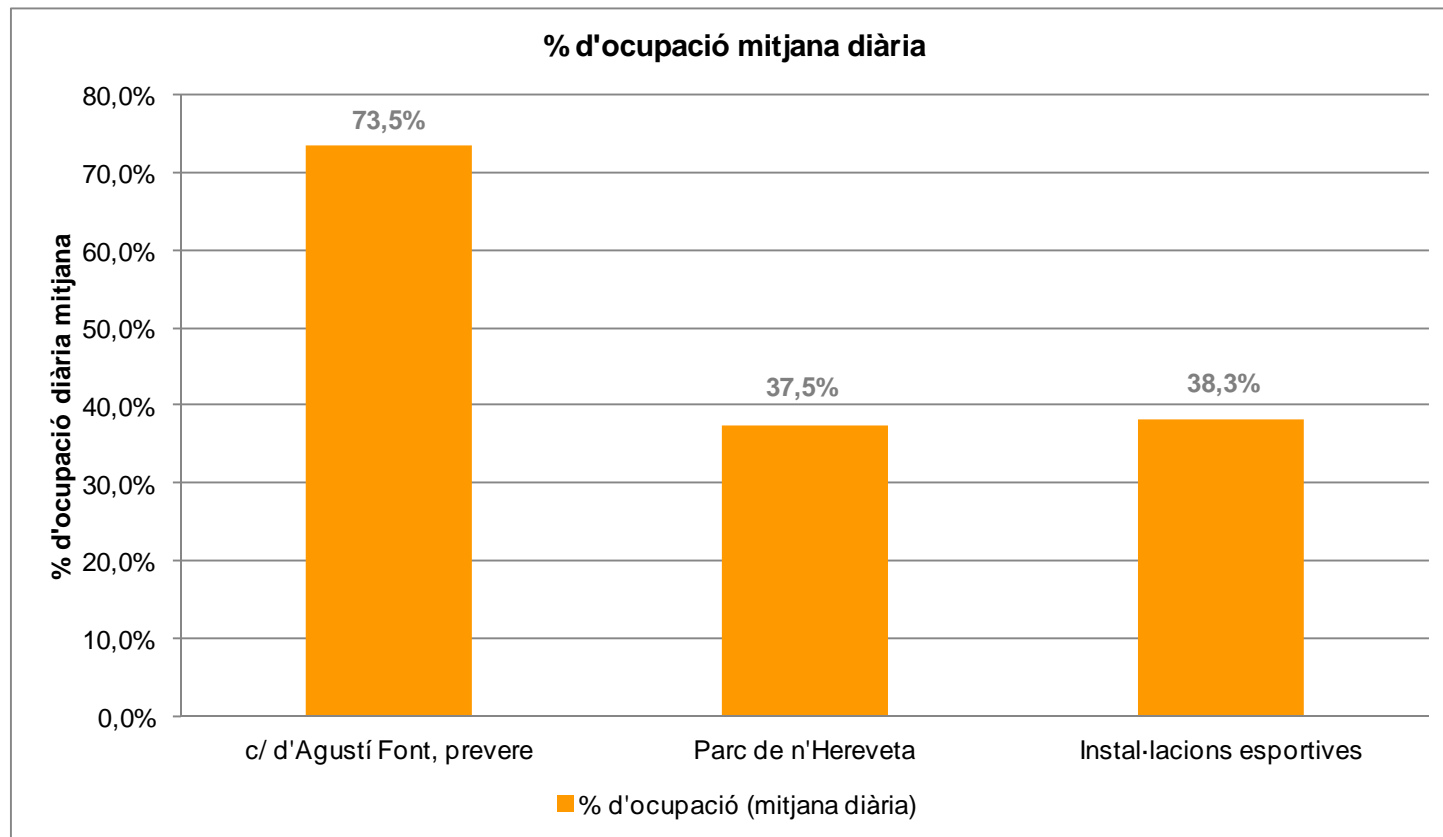
3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

- ▶ Gràficament, la demanda dels tres aparcaments analitzats es va comportar del següent mode.



3.4. Estudi de l'ocupació de les places d'estacionament. Determinació de l'índex de saturació.

- ▶ Pel que fa a les mitjanes diàries registrades, foren les següents .



3.5. Anàlisi de la situació de l'accessibilitat als principals edificis i equipaments

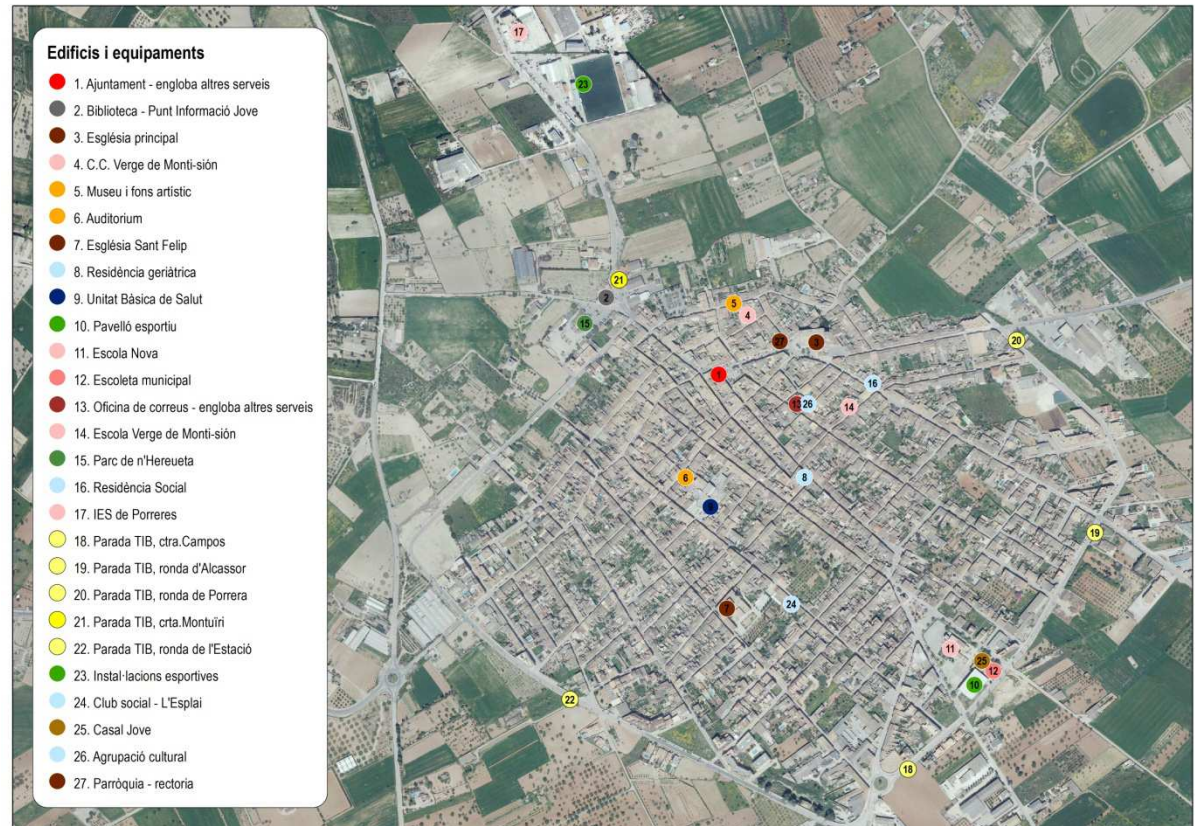
► La qüestió de l'**accessibilitat** tradicionalment no s'ha tingut gaire en compte. No obstant, durant els darrers temps sí que es percep una major sensibilització de la societat amb aquest tema, a més d'existir cada vegada una normativa més específica i vinculant sobre aquesta matèria.

► Per tant, oferir unes bones condicions d'accés, de comoditat i seguretat a les persones amb mobilitat reduïda, esdevé una necessitat per així evitar possibles situacions de discriminació i no vulnerar el principi constitucional d'igualtat d'oportunitats.

► L'accessibilitat s'ha estudiat des del punt de vista de la mobilitat urbana, seguint **dos criteris d'anàlisi**:

- **Accessibilitat interna.** Centrada en l'accés a l'interior dels propis recintes.

- **Accessibilitat externa.** Enfocada a l'itinerari que permet accedir al punt d'interès, tot estudiant les condicions geomètriques de les voreres adjacents, existència o no de rampes i/o rebaixaments, obstacles, barreres arquitectòniques, mobiliari urbà, interrupció d'itineraris, passos per a vianants etc.



► En total, s'han analitzat **27 punts d'interès**, entre els principals edificis i equipaments (veure mapa). Cal tenir en compte que alguns edificis podrien estar catalogats i, per tant, presentar **restriccions** (d'aquesta o altra mena) a l'hora d'efectuar segons quines modificacions.

3.5. Anàlisi de la situació de l'accessibilitat als principals edificis i equipaments

- Una vegada efectuat el treball de camp i analitzats els resultats i les condicions generals de l'accessibilitat interna i externa, s'ha procedit a l'elaboració de la següent **matriu d'avaluació** de l'accessibilitat, seguint un criteri qualitatiu. S'han diferenciat tres possibles situacions: *accessibilitat adequada, regular o millorable*, segons la seva tipologia (interna o externa).
- Així, les autoritats locals haurien de dedicar especials esforços en potenciar aquells punts que presenten una situació "regular" o "millorable".

	Punt d'interès	Accessibilitat interna	Accessibilitat externa
1	Ajuntament (engloba altres serveis)	Regular	Adequada
2	Biblioteca/ Punt Informació Jove	Adequada	Regular
3	Església principal	Regular	Regular
4	C.C. Verge de Monti-Si3n	Adequada	Regular
5	Museu i fons artístic	Adequada	Regular
6	Audit3rium (c/ d'en Cerdà)	Adequada	Regular
	Audit3rium (c/ de l'Almoina)	Adequada	Adequada
7	Església Sant Felip	Regular	Regular
8	Residència geriàtrica (c/ del Call)	Regular	Regular
	Residència geriàtrica (c/ des Pou Florit)	Adequada	Regular
9	Unitat Bàsica de Salut	Adequada	Regular
10	Pavell3 esportiu	Adequada	Adequada
11	Escola Nova	Adequada	Regular
12	Escoleta municipal	Adequada	Adequada
13	Oficina de correus (engloba altres serveis)	Adequada	Regular
14	Escola Verge de Monti-Si3n	Regular	Regular
15	Parc de n'Hereveta	Adequada	Adequada
16	Residència social	Regular	Regular
17	Institut	Adequada	Adequada
18	Parada TIB (ronda d'Alcassor, rotonda entrada ctra. Campos)	Adequada	Adequada
19	Parada TIB (ronda d'Alcassor, cruïlla amb c/ d'en Sala)	Adequada	Adequada
20	Parada TIB (ronda de Porrera)	Regular	Regular
21	Parada TIB (carrer de la Santa Creu, entrada ctra. Montuiri)	Regular	Regular
22	Parada TIB (ronda de l'Estació)	Regular	Regular
23	Instal·lacions esportives (piscina, camp d'esports)	Adequada	Adequada
24	Club social L'Esplai	Regular	Regular
25	Casal Jove	Adequada	Adequada
26	Agrupació Cultural	Regular	Regular
27	Parròquia/rectoria	Regular	Adequada

	Adequada
	Regular
	Millorable

- Els resultats obtinguts a cada un dels 27 punts d'interès estudiats, amb identificació de les condicions d'accessibilitat interna i externa, es poden consultar a l'**Annex 4: "Estudi de l'accessibilitat"**.

4. Anàlisi del sistema de mobilitat: MATRIU DAFO

DEBILITATS

- ▶ El municipi de Porreres, tot i presentar a l'any 2015 un **índex de motorització** inferior (595,6) a la mitjana de les Illes Balears (603,1), ha registrat durant els darrers anys una **tendència important a l'alça**. Així, des de l'any 2010 el seu índex s'ha incrementat gairebé un 10%, mentre que al conjunt de la Comunitat Autònoma gairebé no ha variat. És a dir, s'observa un sostingut augment, fins al punt que molt probablement l'any 2016 el municipi superi per primera vegada a la mitjana balear (cal recordar que a l'any 2000 l'índex de Porreres estava molt per sota).
- ▶ No hi ha **cap figura reguladora de l'oferta actual de places d'estacionament**, que tendeixi a promoure un sistema de rotació de les places a vies concretes del nucli urbà. Una possible conseqüència és un major **trànsit d'agitació**, especialment a les zones cèntriques, de vehicles que estan cercant estacionament (amb els seus efectes sobre la pol·lució ambiental i contaminació acústica). **Tampoc** hi ha presència de zones destinades a una **circulació pacificada**, com poden ser les "zones 20" o "zones 30".
- ▶ Relacionat amb el tema de la pacificació del trànsit, **no hi solen haver elements reductors de la velocitat**. Aquests serien necessaris en alguns dels **llargs carrers** que creuen el poble gairebé d'extrem a extrem (c/ Passaratz, c/ d'en Cerdà, etc.), on sovint es veuen vehicles circulant a velocitats poc apropiades.
- ▶ En relació amb l'estacionament, s'observa a molts carrers la **tendència a aparcar el vehicle damunt la vorera**, fet que provoca una **ruptura en la continuïtat dels itineraris** que segueixen els vianants, i especialment les persones amb mobilitat reduïda.
- ▶ Tenint en compte la normativa sobre **accessibilitat**, el nucli de Porreres presenta un **dèficit important de places reservades** a persones amb mobilitat reduïda.
- ▶ Hi ha carrers, especialment a la **zona més cèntrica**, que per les seves característiques geomètriques, **difículten una coexistència pacífica i segura entre diferents modes** de mobilitat, deriven en un trànsit menys fluid i amb més interrupcions.

DEBILITATS (ii)

- ▶ En relació a les **parades del transport públic (TIB)**, totes elles s'ubiquen a **punts perifèrics** de la malla urbana, fet que podria desincentivar el seu ús.
- ▶ Porreres és un poble que visiten molts ciclistes diàriament, que aprofiten el seu pas pel nucli per aturar i descansar. S'observa que alguns negocis han instal·lat aparcaments per a bicicletes per decisió pròpia, fet que es considera realment positiu com a estímul per promoure aquest mode de mobilitat. Per altra banda, **no es té constància de cap norma, ordenança o pla local tendent a potenciar l'ús i la circulació de les bicicletes.**
- ▶ Hi ha alguns carrers que poden presentar majors **problemes de circulació** a causa de la seva **relació amplària- carril**, especialment a alguns eixos de la zona del centre.
- ▶ També relacionat amb la circulació, el poble de Porreres presenta unes **càrregues de trànsit molt elevades a determinats carrers**, com ara el c/ de la Santa Creu, l'eix de la plaça de la Vila amb Bisbe Campins, o el c/ d'en Sala.
- ▶ Respecte a la situació de les **voreres**, la gran majoria no arriba al metre d'amplària mitjana, és a dir, són **generalment molt estretes**. A més, en **pocs casos disposen de rebaixaments o rampes** per facilitar l'accessibilitat per a PMR. És a dir, pel que fa a la circulació dels vianants i PMR, hi ha una **manca de continuïtats en els itineraris**. En aquest sentit, la **situació de l'accessibilitat externa és generalment millorable**.
- ▶ Hi ha **poques zones habilitades com a bossa d'estacionament** oberta al públic. És a dir, Porreres no disposa d'un important coixí extraordinari de places perifèriques en cas de celebració d'esdeveniments singulars o d'importància (fires, concerts, etc.). Per altra banda, l'**aparcament ubicat al c/ d'Agustí Font, prevere**, sol presentar uns **nivells d'ocupació elevats** durant tot el dia, fet indicatiu de la seva poca capacitat per absorbir molta més demanda.
- ▶ La presència de **carrers d'ús restringit és testimonial**. Només hi ha dos trams curts de carrer en règim d'ACIRE (al c/ de l'Hospital i c/ d'en Veiet), i un petit tram de la plaça de la Vila com a zona exclusiva per a vianants.

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

- ▶ El poble de Porreres **no presenta unes grans distàncies extremes**, essent un nucli relativament **compacte**. És a dir, en una franja de temps raonable es pot recórrer a **peu o en bicicleta** la distància entre dos punts interiors. Aquest fet, juntament a la seva **orografia relativament suau** (amb pendents assumibles), fa que la circulació en aquests dos modes de mobilitat sigui molt favorable.
- ▶ Respecte a la **mobilitat en bicicleta**, es disposa d'una **infraestructura mínima** que pot servir d'important punt de partida a l'hora de dur a terme un major desplegament de mesures per potenciar aquest mode. Així, hi ha un **carril bici** (en alguns trams millorable en les seves condicions, a més de ser un carril no destinat només a ciclistes, doncs també actua com a vorera) que connecta l'institut amb la parada TIB que hi ha a l'entrada al poble pel c/ de la Santa Creu. També una sèrie d'**aparcaments per a bicicletes** (públics i privats) disposats especialment a la zona del centre i proximitats d'equipaments.
- ▶ En **termes generals**, Porreres presenta unes **intensitats de trànsit agregades febles** (a excepció de l'eix configurat pel c/ de la Santa Creu – plaça de la Vila – Bisbe Campins – c/ d'en Sala). Pel que fa a la **demanda d'estacionament**, la pressió que suporta la xarxa viària és també **relativament suau** (només a la zona del centre es supera el 50% d'ocupació durant les hores centrals del dia).
- ▶ Pel que fa a la **mobilitat elèctrica**, ja hi ha disponible un **punt de recàrrega** destinat a aquest tipus de vehicles, ubicat a l'aparcament del parc de n'Hereveta.
- ▶ Porreres disposa d'una trama de carrers on **predomina el sentit únic de circulació**, fet que afavoreix a tenir una circulació interior més dirigida, més fluida i amb menys interrupcions, essent per tant més fàcil determinar i concretar on s'ubiquen els principals fluxos de trànsit.

OPORTUNITATS

- ▶ La **mobilitat urbana** cada vegada té més importància al nostre entorn, especialment al nord d'Europa. Les polítiques tendents a millorar la **qualitat de l'entorn urbà** i un sistema de mobilitat més **sostenible** s'estan imposant cada vegada amb més força. Cal continuar dedicant esforços en aquest sentit, fent dels carrers de Porreres espais més oberts a tothom, que permetin una **coexistència pacífica** entre tots els agents que intervenen en la mobilitat.
- ▶ El centre urbà de Porreres presenta uns carrers amb unes característiques i un atractiu que fan viable la seva **conversió en eixos cívics**, d'ús destinat als vianants i ciclistes. S'ha de tenir en compte que l'**evidència empírica** demostra els beneficis d'aquests tipus de mesures sobre la **dinamització del teixit comercial** (per exemple, al c/ de l'Almoina), la **seguretat** dels residents i l'atracció de més **visitants**.
- ▶ Cada vegada hi ha més gent que fa esport i que agafa la bicicleta com a mode de desplaçament quotidià, és a dir, cada vegada més persones relacionen de manera implícita la **mobilitat sostenible** amb la salut i una **vida saludable**.
- ▶ Respecte a l'**estacionament**, hi ha carrers que podrien introduir **figures regulatòries** que tindrien repercussions beneficioses sobre diferents col·lectius. Així, la implantació d'una zona blava a determinats carrers del centre podria afavorir la rotació de vehicles (que afavoriria als comerços i als residents).
- ▶ Hi ha un consens general sobre la previsible tendència a l'alça que patirà el **preu del combustible** a mig termini, fet que unit a la **dependència energètica** actual, tindrà efectes directes sobre la renda disponible de les persones. En aquest sentit, es pot potenciar l'ús de la bicicleta com a alternativa perfectament factible. Entre els diversos **beneficis econòmics**, es pot prestar especial atenció a l'estalvi de combustible, menors costos temporals per estacionar, de manteniment i reparacions, facilitat per aparcar, estalvi en assegurances, etc.

5. Propostes d'actuació

► A partir de les conclusions derivades de la fase d'anàlisi i diagnosi, així com també dels resultats principals obtinguts durant la reunió amb els agents locals, s'han definit una sèrie de propostes d'actuació. Aquestes s'orienten fonamentalment a resoldre les principals problemàtiques existents en el sistema actual de mobilitat, tenint com a objectiu anar cap a un model més sostenible i segur. Així doncs, els principals eixos estratègics que configuren aquestes propostes són els següents:

P1. Ampliació de la zona destinada a la circulació preferent dels vianants.

P2. Regulació de l'estacionament a determinats punts del centre urbà.

P3. Reordenació del sistema circulatori actual en determinats carrers.

P4. Recuperació de l'espai públic i ordenació dels seus usos.

P5. Elements pacificadors de la via pública.

P6. Implementació d'una xarxa de camins escolars.

P7. Promoció de la mobilitat en bicicleta.

P8. Pla de senyalització integral.

P9. Criteris tècnics tendents a la millora de l'accessibilitat general.

P10. Millora de les condicions logístiques actuals.

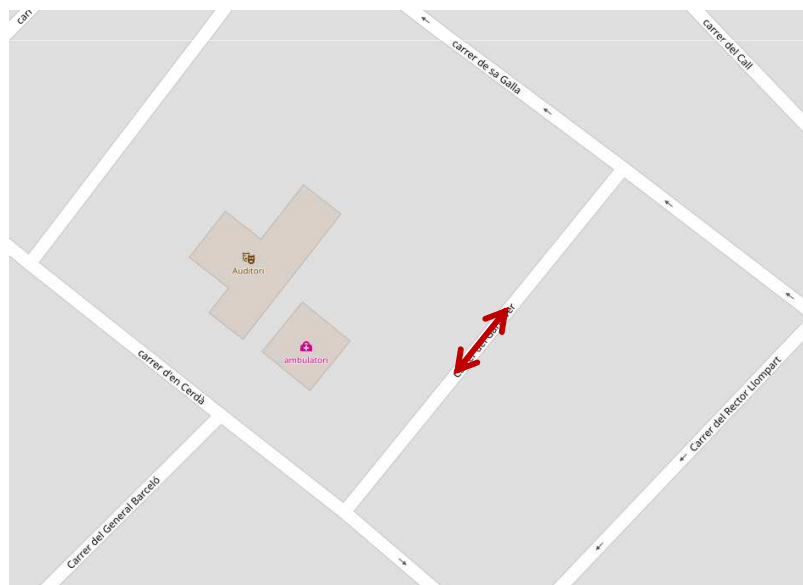
P11. Altres mesures complementàries.

► A l'hora d'elaborar les presents propostes s'han tingut en compte aquelles accions previstes a l'informe de mobilitat elaborat per la policia local de Porreres. Aquest informe es considera tècnicament molt vàlid i pertinent i, per tant, es considera oportú la inclusió de les mesures que preveu.

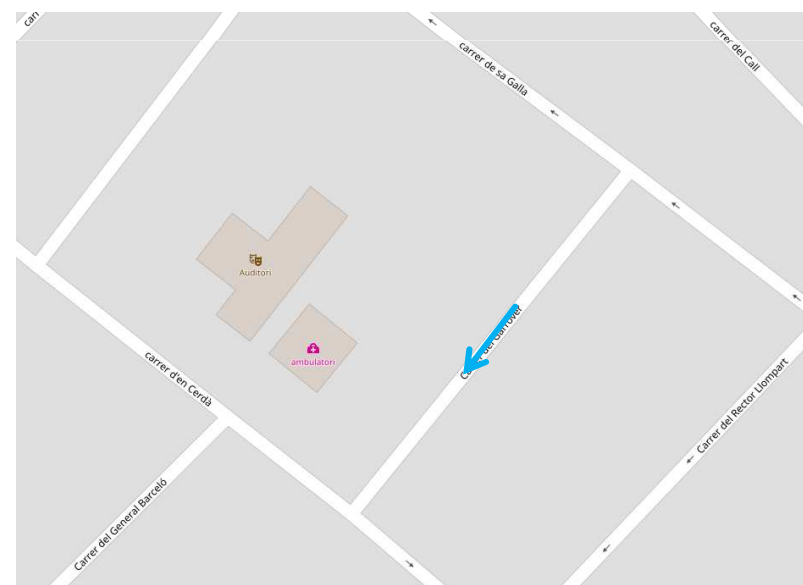
Actuacions recents en matèria de mobilitat

- ▶ Segons la reunió mantinguda amb els agents locals, i en especial d'acord amb les indicacions de la policia local, durant els darrers mesos s'han dut a terme una sèrie d'actuacions de millora de la circulació i estacionament:
- ▶ Conversió en sentit únic del carrer del Garrover. La mesura es considera adequada doncs es tractava d'un carrer amb una amplària molt reduïda, fet que unit a la seva doble direccionalitat, generava problemes de circulació. Així mateix, les seves voreres es caracteritzen també per tenir una amplària reduïda.

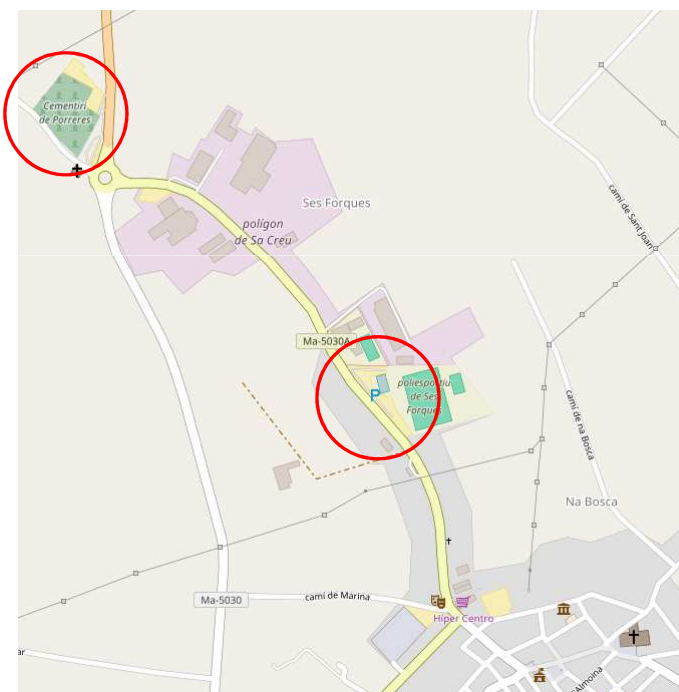
Situació anterior (doble sentit)



Situació actual (sentit únic)



- Reordenació de les borses d'estacionament disponibles al cementiri i a les instal·lacions esportives. S'ha procedit a la senyalització horitzontal de les places d'estacionament d'aquests espais, així com també a la inclusió de places reservades per a persones amb mobilitat reduïda.



- El cementiri es divideix en dues borses d'estacionament separades. La més petita (foto superior) presenta una capacitat teòrica d'unes 18 places (marcades 13), mentre que l'altra borsa disposa de 35 places marcades. En total, per tant, s'obté una capacitat aproximada de 52 places. En el moment de redacció d'aquest document, no hi ha havia cap reserva de plaça per a persones amb mobilitat reduïda. Segons el projecte de reordenació, es preveu la inclusió de 4 places d'aquest tipus.

- S'han delimitat les places de l'aparcament de les instal·lacions esportives. La plaça reservada a persones amb mobilitat reduïda no disposa de cap senyal vertical.

P2. Regulació de l'estacionament a determinats punts del centre urbà.

- ▶ Tal i com s'ha identificat durant la fase d'anàlisi i diagnosi, un dels principals problemes que presenta el poble de Porreres és el dèficit de voreres que, juntament amb les reduïdes amplàries dels vials de circulació, provoquen que els vehicles estacionin damunt la vorera. Aquesta indisciplina deriva en problemes de circulació i seguretat, especialment per als vianants i persones amb mobilitat reduïda.
- ▶ Per això, es planteja com a criteri general d'actuació, la reurbanització paulatina d'aquells vials que presentin aquesta problemàtica. Aquesta mesura té com a principal objectiu crear carrers de plataforma única, de prioritat invertida i amb bandes destinades a la circulació de vianants.
- ▶ A més, i per evitar una problemàtica observada durant la campanya de treball de camp, es proposa que als portals de les cases es prohibeixi l'estacionament, permetent així a les persones sortir de les seves llars.



- ▶ El carrer d'Agustí Font és un bon exemple de carrer amb plataforma única i bandes reservades als vianants. No obstant, es tracta d'un vial que presenta obstacles per a les persones amb mobilitat reduïda i trams molt estrets on la circulació en doble sentit pot resultar complicada a causa de la seva reduïda amplària.

- Places de rotació al carrer d'Agustí Font.
- Reserva de dues places d'estacionament en règim de rotació just al costat de l'entrada a l'aparcament. Aquestes places permetrien estacionar, sense cap cost, durant un màxim de 15 minuts. L'amplària del vial en aquest punt permet implementar aquesta mesura.
- El senyal vertical que es proposa podria ser el següent:



- L'usuari de la plaça hauria, per tant, d'indicar a un paper la seva hora d'arribada, per així permetre el control del temps. Aquesta mesura està pensada especialment per a aquelles persones que només han d'estacionar durant uns minuts per fer gestions ràpides.

- ▶ Per altra banda, i també al mateix carrer d'Agustí Font, es proposa introduir una plaça més de rotació un poc més endavant, a la vorera contrària de la fruiteria.



P2

- Places de rotació al carrer Pou Florit.
- Just devora l'Ajuntament hi ha una oficina bancària molt concorreguda, fet pel que és fàcil trobar vehicles inadequadament estacionats a la plaça de la Vila. Per això, i per facilitar la realització de gestions, es proposa crear 3-4 places en règim de rotació, amb temps també limitat als 15 minuts, indicant l'hora d'arribada.



P2

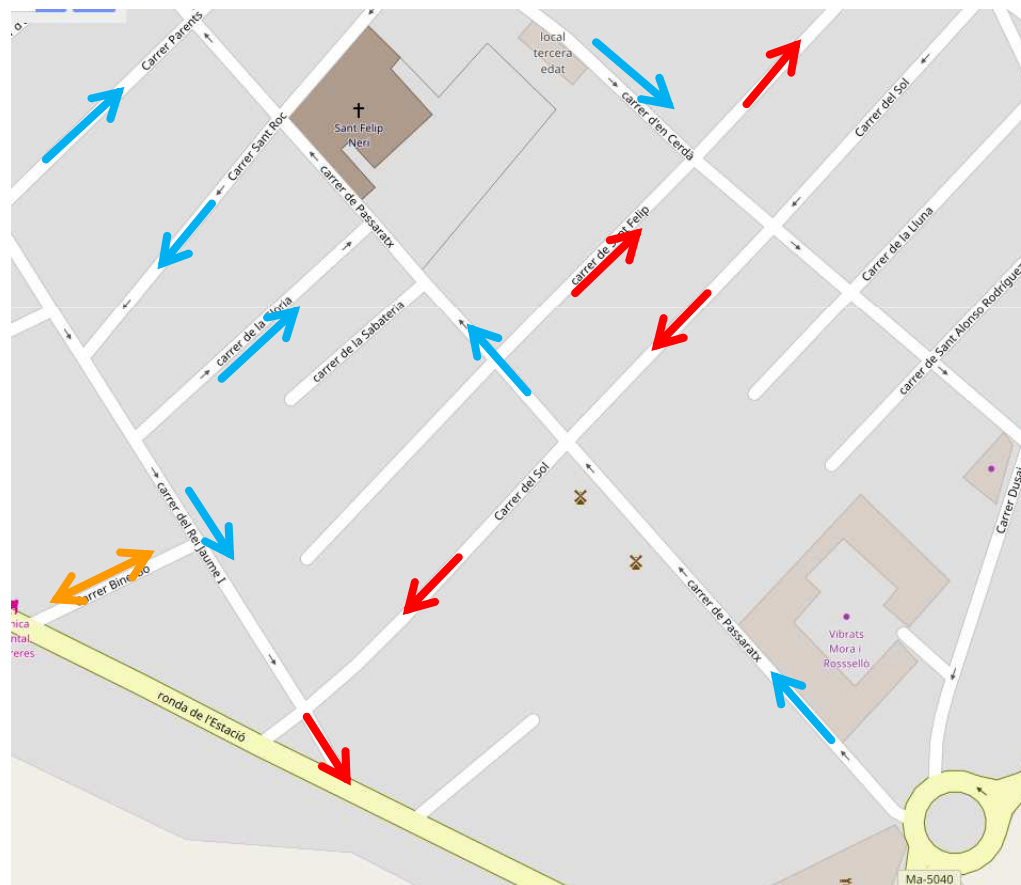
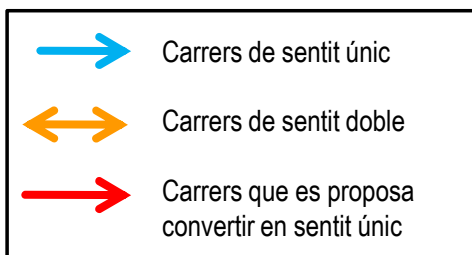
- Places de rotació al carrer de l'Hospital.
- Segons indica la policia local, aquest punt és una zona contínua d'infraccions, doncs molts conductors tendeixen a estacionar el seu vehicle incorrectament per accedir un moment a qualche establiment pròxim (principalment oficina bancària). Així, es planteja crear una plaça de rotació al punt assenyalat a la fotografia inferior.



P2

► Reconversió zonal de l'àmbit de Sant Felip i Sol.

► Els carrers de Sant Felip i del Sol són vials poden presentar problemes de circulació en determinats trams a causa de la seva doble direccionalitat i la possibilitat d'estacionament. Per oxigenar el trànsit interior, es proposa la seva conversió en sentits únics de circulació.

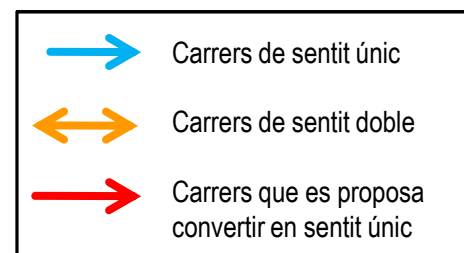
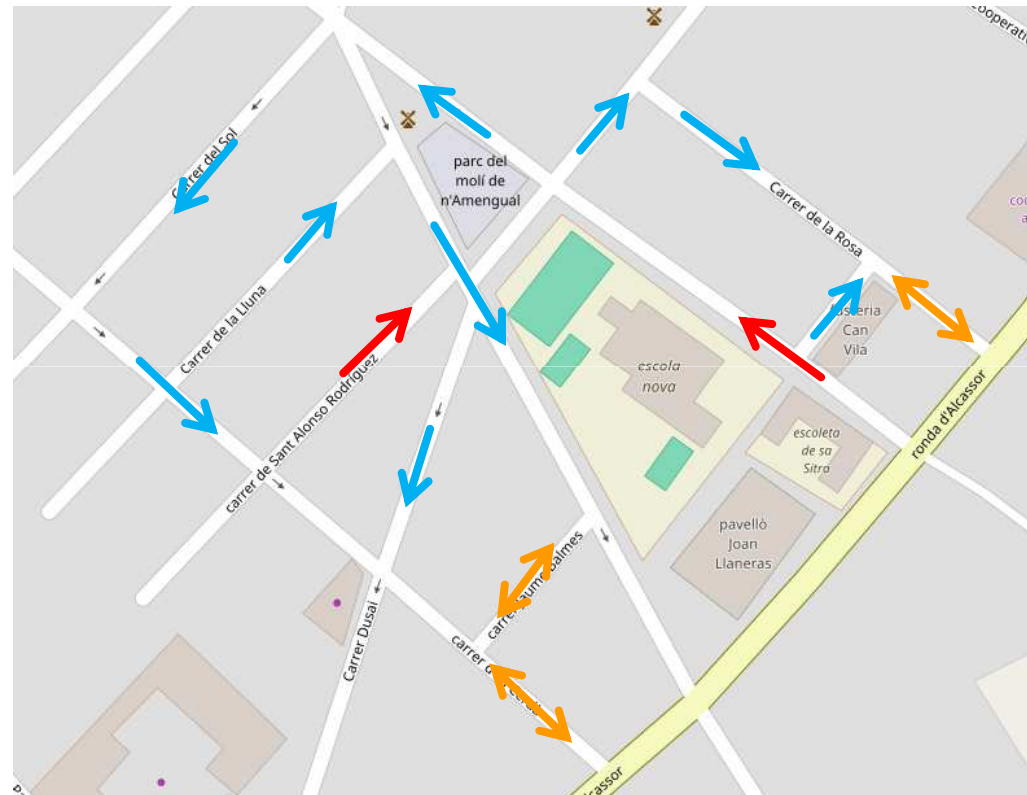


P3

► Reconversió zonal de l'àmbit de l'Escola Nova.

► L'àmbit de l'escola nova és sensible a causa de la presència d'equipaments (escola, pavelló, escoleta, centre jove) i la proximitat de la ronda de circumval·lació. Es recomana fer el carrer del Pare Francesc Molina de sentit només entrada al poble. A més, per qüestions d'amplària, el carrer de Sant Alonso Rodríguez també hauria de ser només d'un sentit (cap al carrer Lluís Vives).

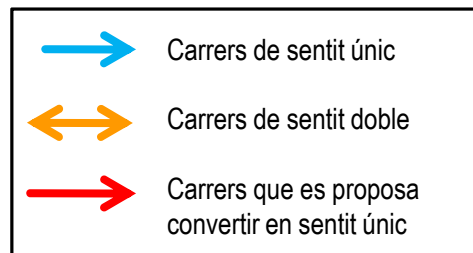
► Per altra banda, es proposa que el carrer Lluís Vives (en el seu tram entre el carrer Dusai i la ronda) estigui tancat a la circulació de vehicles durant les hores d'entrada i sortida de l'escola.



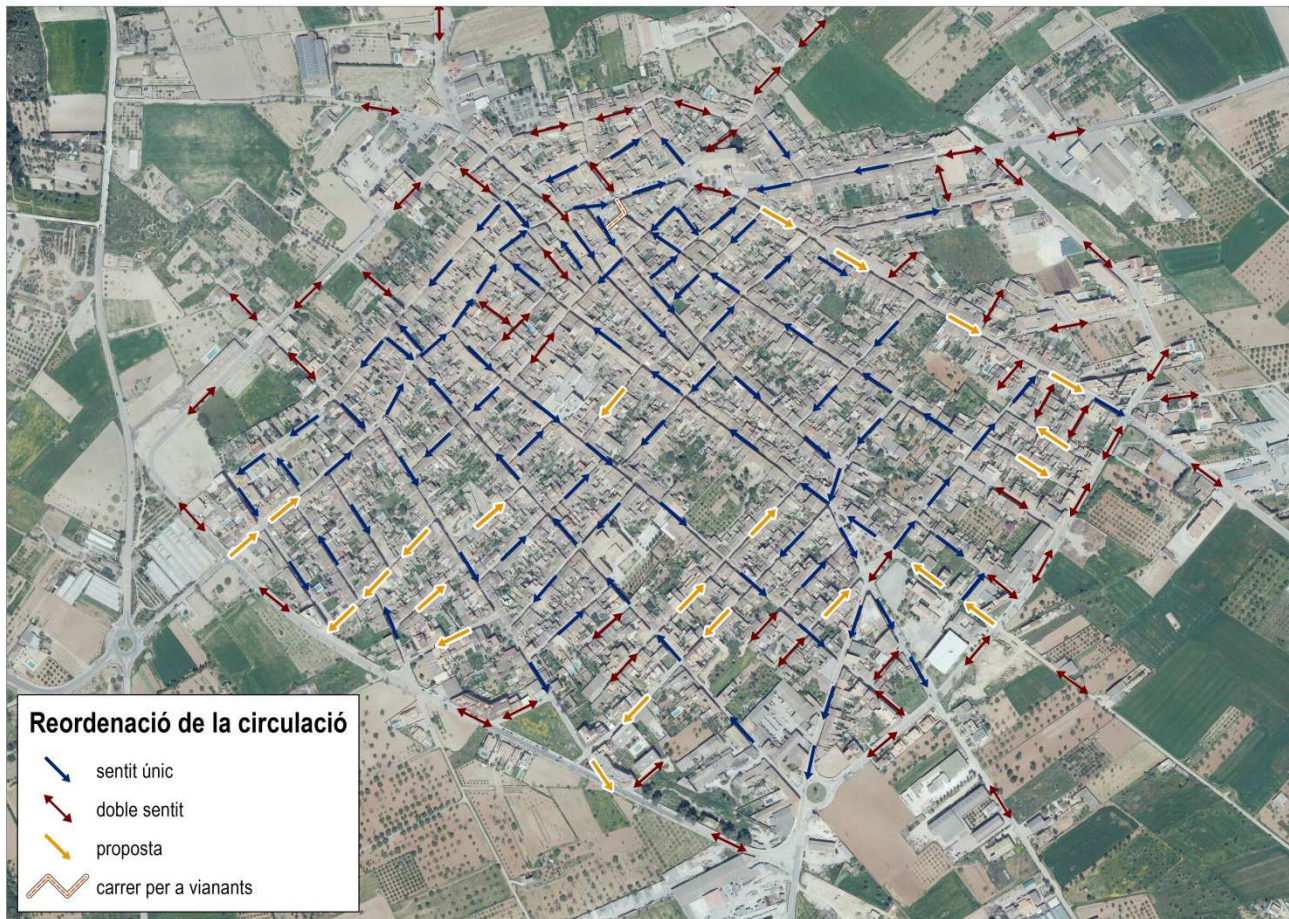
P3

► Reconversió zonal de l'àmbit del carrer d'en Bestard i de Sant Jaume.

► Es tracta de dos carrers ubicats a les proximitats de la cruïlla entre el carrer d'en Sala i la ronda d'Alcassor. Novament, es reproduïx la problemàtica de la circulació de doble direccionalitat, l'escassa amplària i la possibilitat d'estacionar. Tot i que són carrers que no carreguen tanta intensitat de trànsit, es recomana la seva ordenació mitjançant la conversió en sentit únic, per així dotar de fluïdesa la circulació.



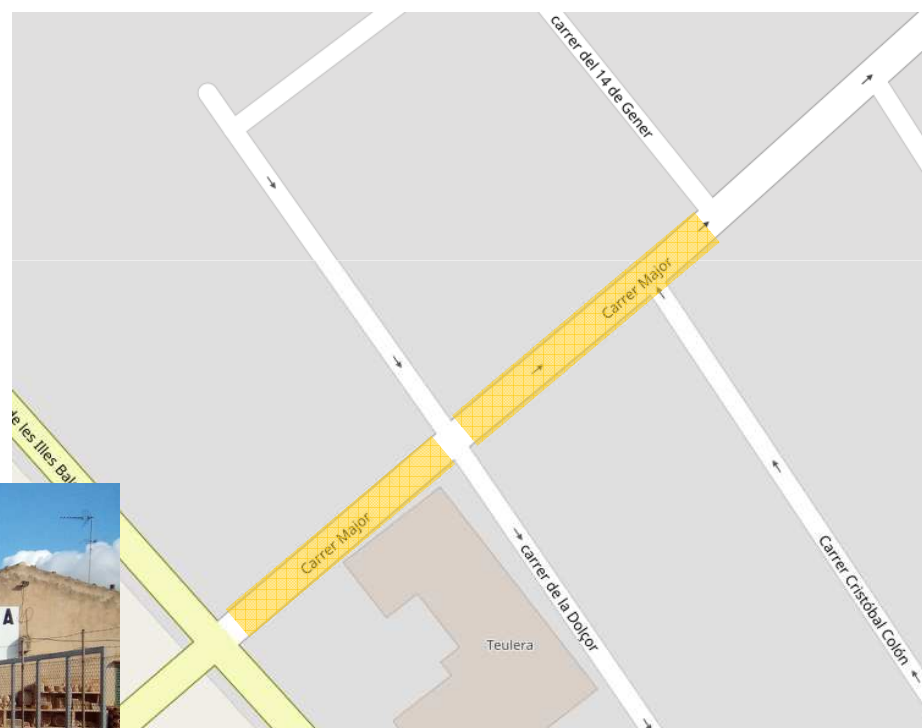
- ▶ Mapa final de sentits de circulació
- ▶ Considerant tot el conjunt de modificacions i reformes plantejades, s'arriba al següent mapa final de sentits de circulació.



P3

P4. Recuperació de l'espai públic i ordenació dels seus usos.

- Recuperació del carrer Major (tram entre la ronda de l'Estació i el carrer del 14 de gener).
- El primer tram del carrer Major es caracteritza per una amplària significativa, superior als 9 metres de secció total. Per això, es proposa recuperar espai públic en benefici especialment dels vianants. La proposta que es planteja és la creació d'un tram més apte per poder passejar, amb voreres més àmplies.
- En aquest cas, com en els següents que es plantegen, es recomana crear "bandes d'aproximació" als guais que puguin existir, per així possibilitar que els seus propietaris puguin accedir als mateixos.



P4



Tram subjecte a tractament
de recuperació de l'espai
públic.

Situació actual



Situació proposada



- ▶ Recuperació del carrer d'en Sala.
- ▶ Tal i com s'ha avançat anteriorment, amb la reconversió que es proposa del carrer d'en Sala en sentit únic de circulació, es recomana al mateix temps la seva millora com a eix cívic, mitjançant l'ampliació de voreres i la pacificació del trànsit. Així mateix, convindria suprimir les places d'estacionament existents a la plaça de Santa Catalina Thomàs, eixamplant l'espai disponible per als vianants.



P4

Situació actual

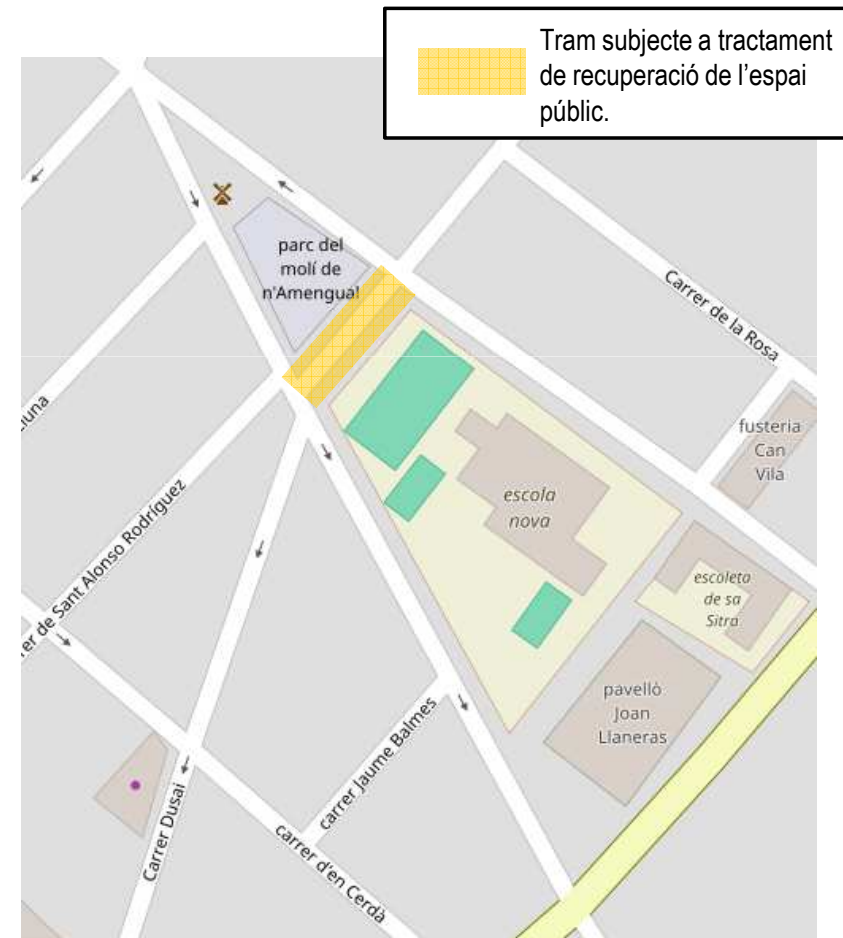


Situació proposada

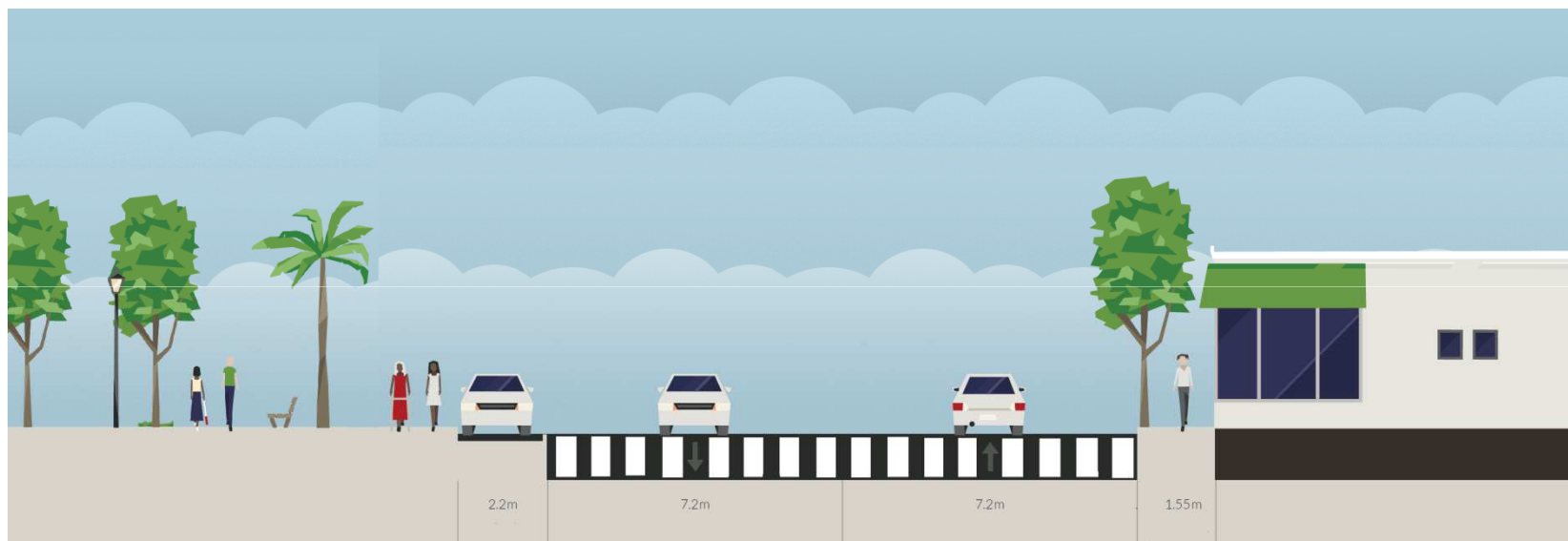


▸ Recuperació del carrer de la Donzella (tram comprès entre el carrer de Lluís Vives i del Pare Francesc Molina).

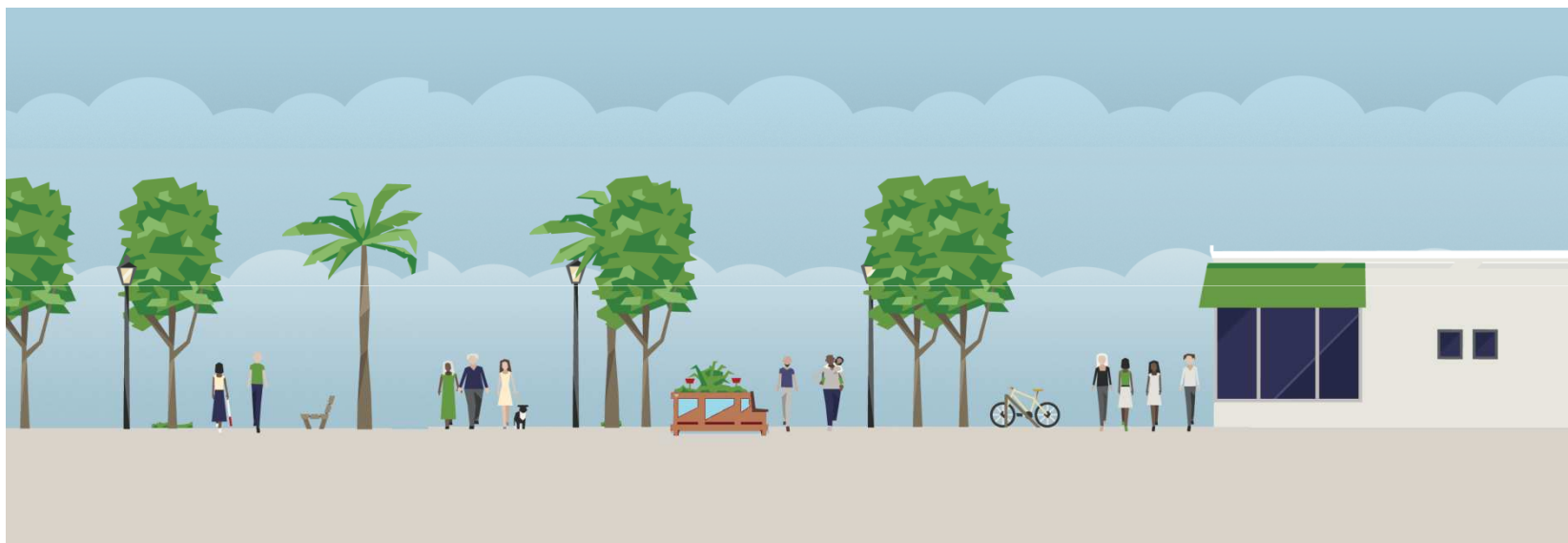
▸ El tram del carrer Donzella comprès entre el carrer de Lluís Vives i del Pare Francesc Molina es caracteritza per ser un espai desproporcionadament ample. Si es té en compte la disposició de sentits de circulació i la presència pròxima de la ronda d'Alcassor, es podria reconvertir aquest tram de carrer en una zona específica per a vianants. És a dir, es tractaria d'unificar el parc del Molí de n'Amengual amb la parcel·la de l'escola Nova, ampliant així les dimensions de la plaça. Així, aquest tram passaria no permetria la circulació de vehicles ni el seu estacionament, doncs seria una zona lliure de trànsit.



Situació actual

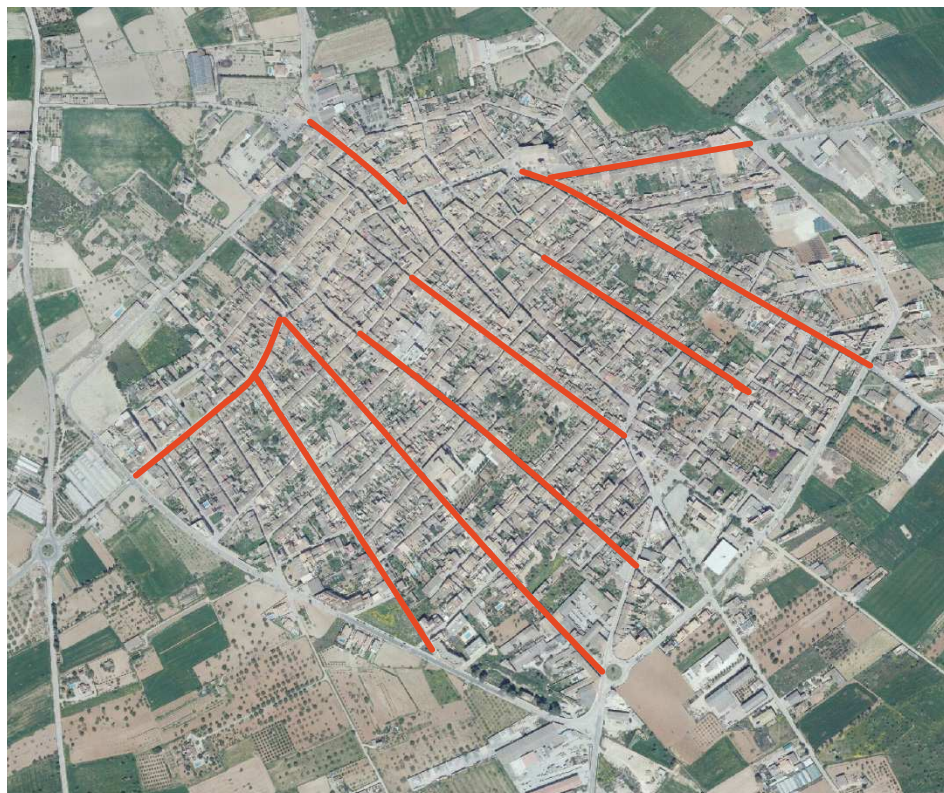


Situació proposada



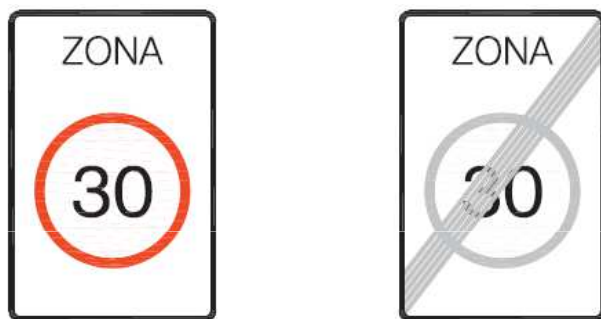
P5. Elements pacificadors de la via pública.

- ▶ El poble de Porreres es caracteritza per tenir una sèrie de carrers longitudinals, de morfologia molt lineal, i que travessen bona part del nucli urbà connectant pràcticament ambdós extrems. Aquests eixos troncats (especialment Santa Creu, Passaratx, Cerdà, Galla, Pou Florit, Veiet, Sala, Major, Nou) poden arribar a registrar, en determinats moments, velocitats inadequades i poc segures (fet que encara és més greu considerant les condicions actuals de les voreres i l'escassa accessibilitat de la xarxa). Aquest fet es va poder constatar durant la campanya de treball de camp, a més de sortir durant la reunió amb la policia local.
- ▶ Per aquest motiu, cal reforçar la pacificació mitjançant elements reductors de la velocitat i l'elevació de passos per a vianants. La freqüència espacial d'aquests elements ha de ser tal que eviti la possibilitat de circular a velocitats poc elevades.



P5

- ▶ Es proposa la creació de diverses zones pacificades (com per exemple la Zona 30), seguint les següents recomanacions de disseny:



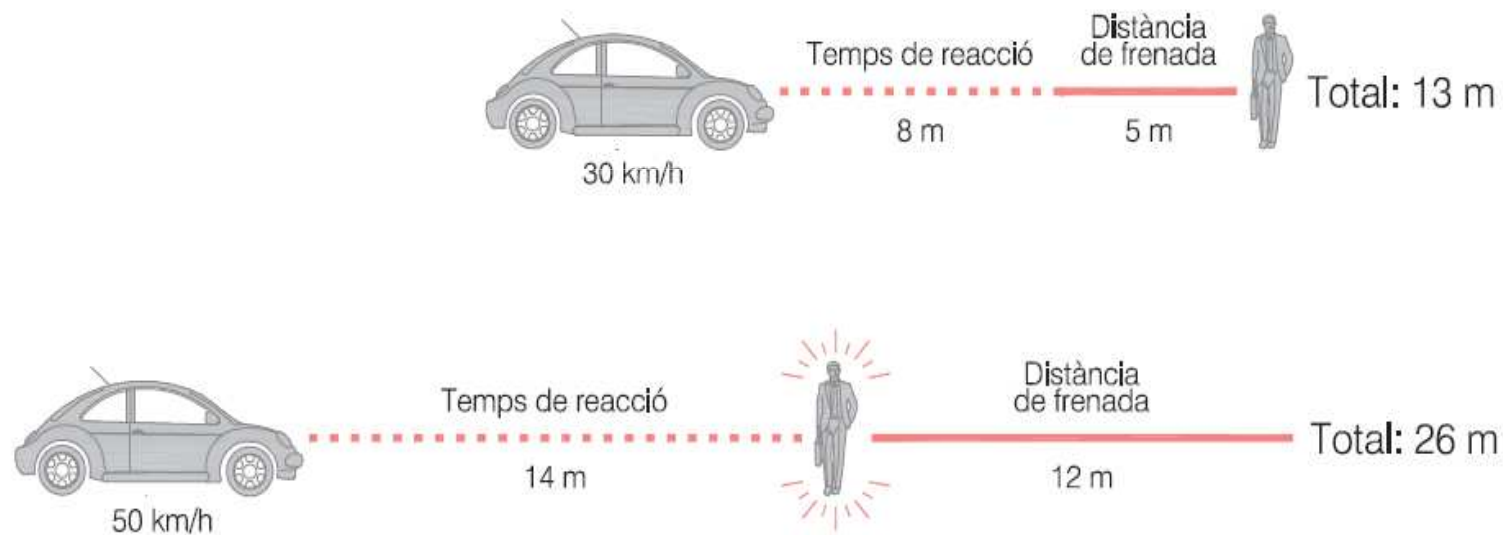
- ▶ A l'inici i fi de la zona 30 s'haurien de col·locar els senyals adients, a fi d'informar als diversos usuaris de que es tracta d'una zona sensible.

P5

- ▶ Es pot reforçar la pacificació de la via amb una més completa senyalització, tant vertical com horitzontal.

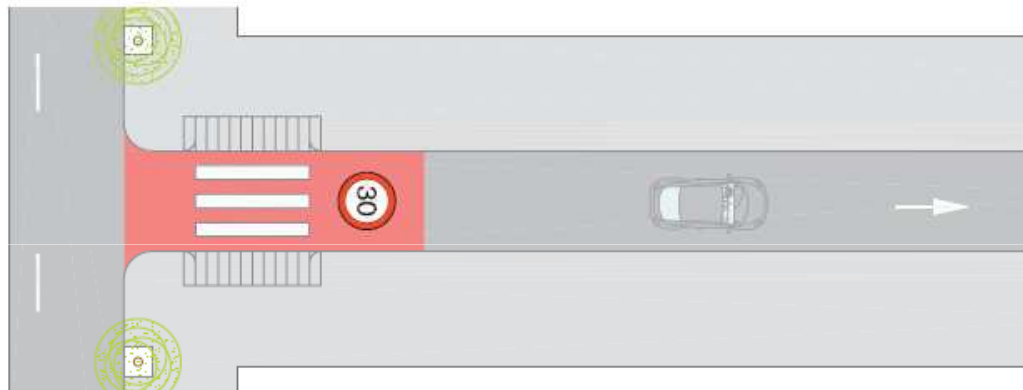
DEFINICIÓN FUNCIONAL DE TIPOS DE CALLES DE PRIORIDAD PEATONAL			
	Peatonal	Calle residencial	Zona 30
Señal	<p>zona peatonal</p>	<p>S-28</p>	<p>S-30</p>

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



P5

- ▶ 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.

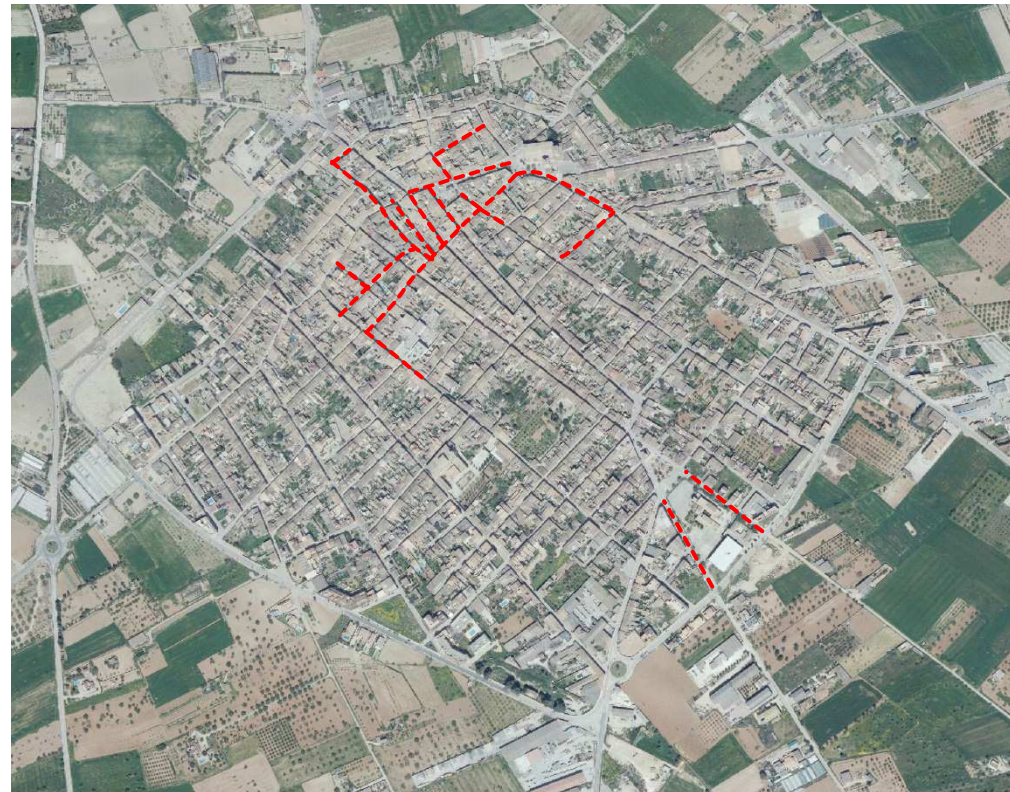


P5

- ▶ Pel que fa a la zona 30, es proposa la conversió d'aquells carrers ubicats a l'interior del perímetre de la zona cèntrica del poble.
- ▶ A més a més, tots aquells carrers integrants de la xarxa de camins escolars també haurien de funcionar sota aquest règim durant l'horari d'entrada i sortida dels centres escolars (veure més endavant).
- ▶ No obstant, tal i com es veurà a continuació, dintre d'aquesta àrea 30 es proposa que alguns carrers concrets presentin unes condicions més restrictives (zona 20).

 Proposta de zona 30

- ▶ Una variant més restrictiva és la Zona 20, on es recomana la seva implantació a carrers molt sensibles de la xarxa: eixos amb elevada circulació de vianants i ciclistes, vials d' immediat accés a escoles, instal·lacions esportives i carrers definits com ACIRE.
- ▶ Cal dir que la policia local ja preveu al seu informe de mobilitat la creació d'una zona 20 pacificada (i degudament senyalitzada) a tot l'eix configurat per la placeta de la Vila i el carrer Bisbe Campins.



P5

----- Proposta de carrers amb règim
de Zona 20.

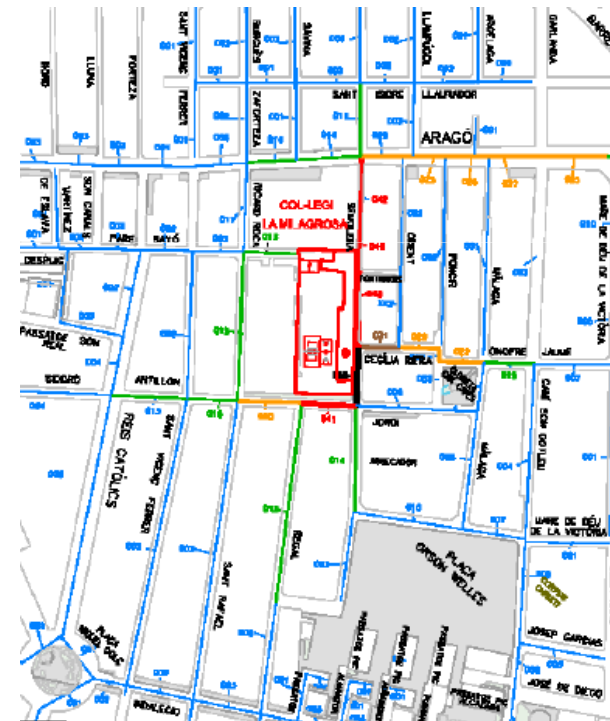
- ▶ Com a mesura complementària, es recomana la implantació de lloms d'ase combinats amb passos per a vianants elevats (veure exemple a la fotografia inferior) per tal de garantir el respecte de la velocitat màxima a les zones 30.
- ▶ Cal remarcar que aquest fet iguala la cota de la calçada amb la de 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.



P5

P6. Implementació d'una xarxa de camins escolars.

- Suposa tot un procés i una filosofia participativa: involucrar pares i mares, personal del centre, incorporació dels currículums de les assignatures, policia local (Porreses disposa de la figura de policia tutor), comerciants pròxims a l'itinerari (comerços "amics"), voluntaris, etc.

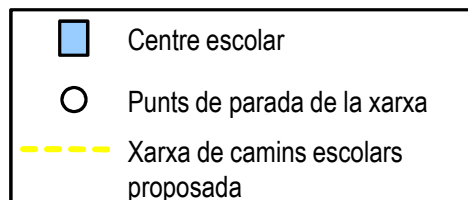
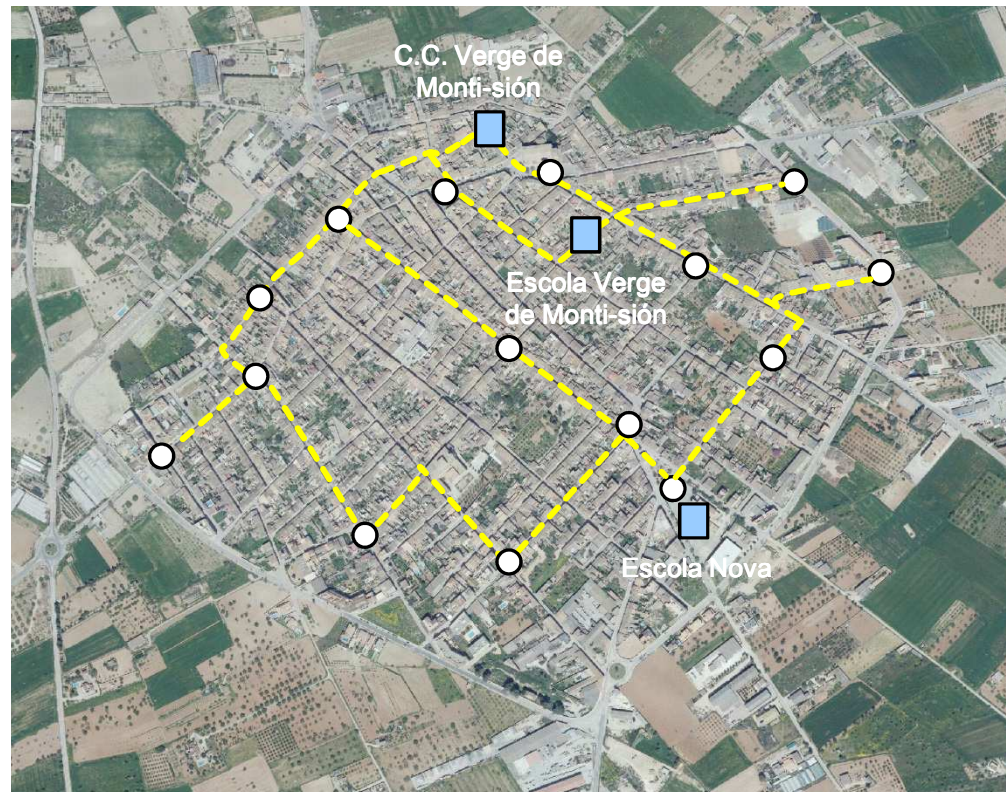


—	INTENSITAT DE 9 A 10 ESCOLARS
—	INTENSITAT DE 11 A 20 ESCOLARS
—	INTENSITAT DE 21 A 30 ESCOLARS
—	INTENSITAT DE 31 A 40 ESCOLARS
—	INTENSITAT DE 41 A 50 ESCOLARS
●	BITLLAGIO COL·LEGI LA MILAGROSA

CAMI ESCOLAR DEL COL·LEGI LA MILAGROSA
TOTAL RECORREGUTS 138 DE 145

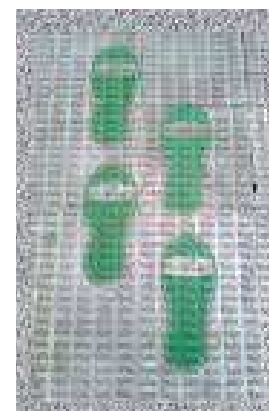


- ▶ La xarxa de camins escolars ha d'estar integrada, circular per carrers pacificats i connectar diferents punts de referència del poble (que facin la funció de "parades" o punts de trobada on unir-se al trajecte de camí escolar).
- ▶ El mapa de la dreta mostra una proposta de xarxa de camins escolars i punts de parada de la mateixa. Un aspecte important és que la xarxa ha de transcórrer per carrers que bé siguin poc transitats pel vehicle privat, o bé disposin de voreres suficients. A més, la xarxa ha d'estar, en la mesura que sigui possible, connectada entre sí i amb les entrades principals dels centres escolars.



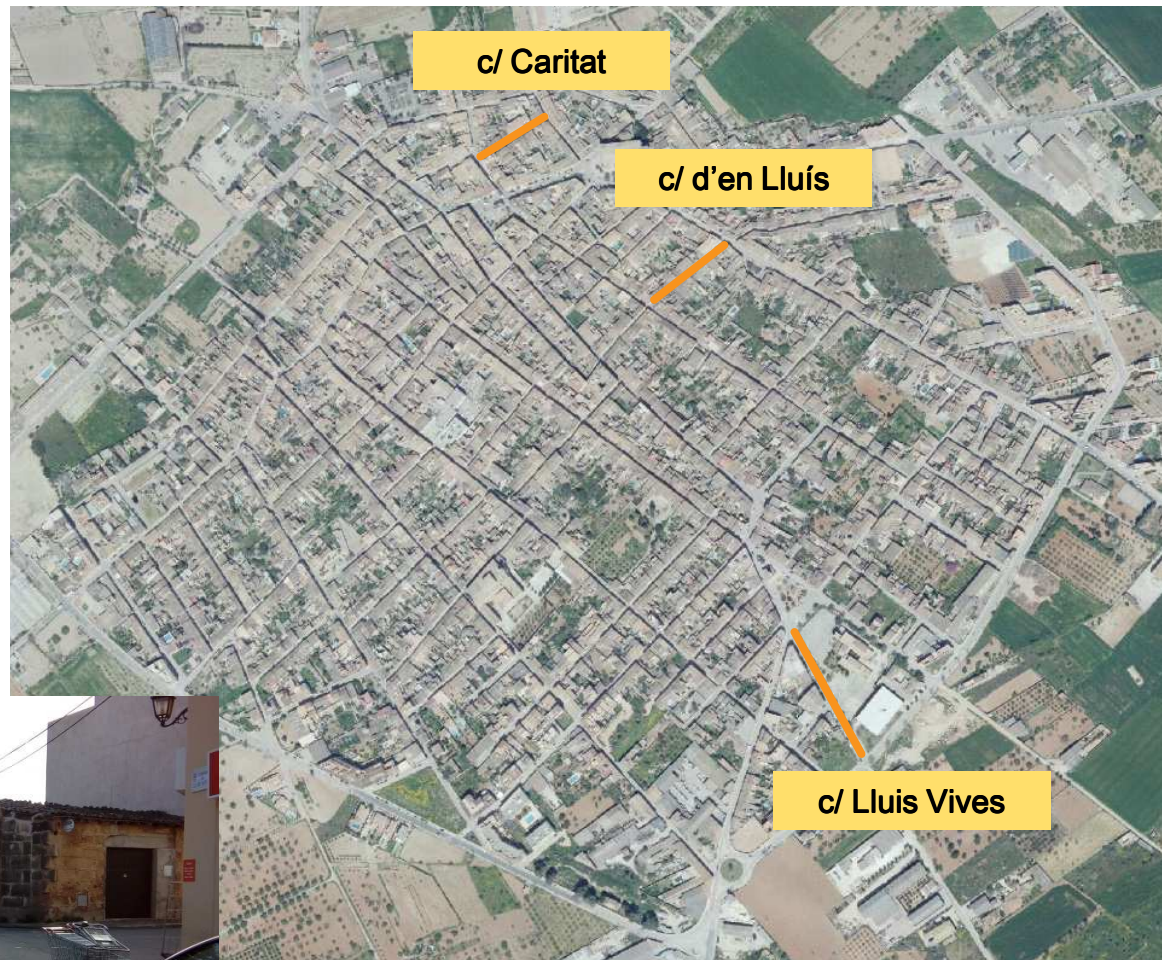
P6

- ▶ Es recomana que els carrers afectats per la xarxa continguin senyalització horitzontal vistosa que informi del seu ús particular (petjades pintades a la vorera, missatges als passos de vianants, etc.).



P6

- ▶ Finalment, i en relació també amb la mobilitat associada als centres escolars, es proposa tancar a la circulació els carrers on hi ha presència d'aquests equipaments, durant les hores d'entrada i de sortida.
- ▶ Abans s'ha esmentat ja el cas del carrer Lluís Vives, considerant també necessària l'extensió d'aquesta mesura als carrers d'en Lluís i Caritat.



P6

P7. Promoció de la mobilitat en bicicleta.

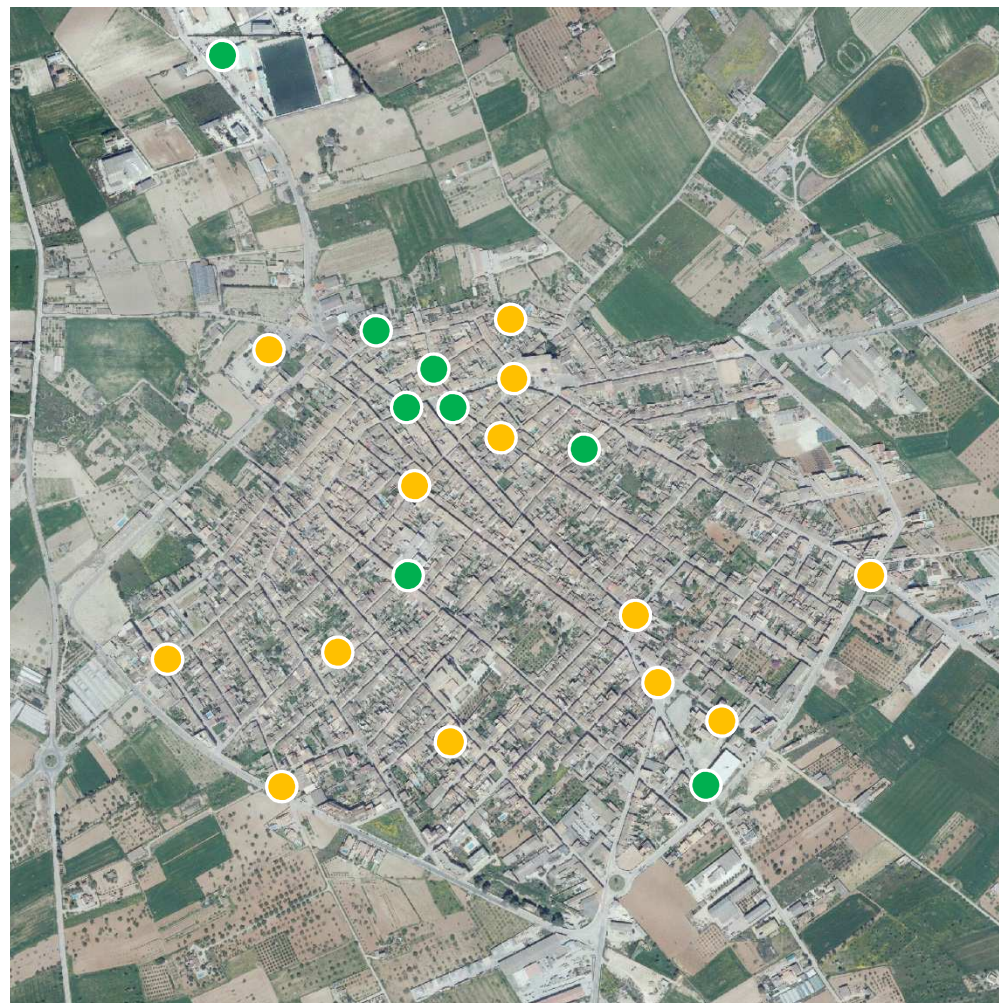
- ▶ Els ciclo-carrers són vies on hi ha coexistència regulada de bicicletes i vehicles, amb una limitació de la velocitat normalment als 30 km/h (o manco si així s'especifica). Es proposa que tots aquells carrers convertits en zona 30, així com també zona 20, funcionin també en règim de ciclo-carrer.



P7

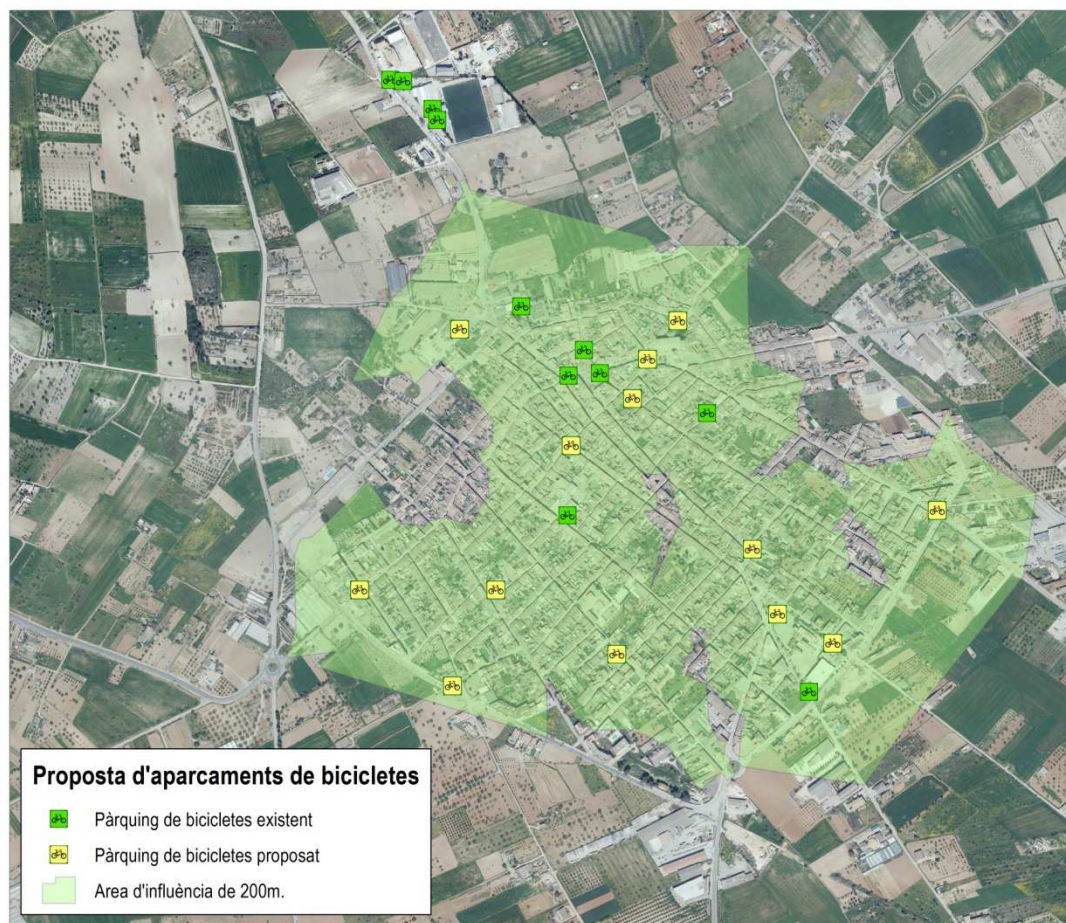
- ▶ Una adequada senyalització tant horitzontal com vertical és fonamental per garantir una convivència pacífica i segura.

- ▶ Per fomentar l'ús de la bicicleta cal, a més, implantar la infraestructura necessària per permetre l'estacionament del vehicle en condicions segures. Així, és necessari completar l'actual xarxa d'aparca-bicicletes existent arreu del nucli urbà. Aquests aparca-bicicletes s'han d'ubicar espacialment de manera tal que cobreixin el conjunt del territori.
- ▶ Les ubicacions han d'anar associades a la presència d'equipaments, activitats comercials, punts d'interès, zones recreatives, aparcaments, parades de la xarxa de camins escolars, zones on es proposa la recuperació de l'espai públic, etc.



- Punts actuals amb aparca-bicicletes
- Punts proposats on implantar aparca-bicicletes

- ▶ S'ha elaborat el següent mapa d'isòcrones de 200 metres de radi, indicant així quin és l'espai que es pot recórrer a peu en menys de 3 minuts des de cada un dels punts d'aparca-bicicletes proposats. Com es pot observar, la xarxa recomanada ofereix una molt bona cobertura territorial del nucli urbà.



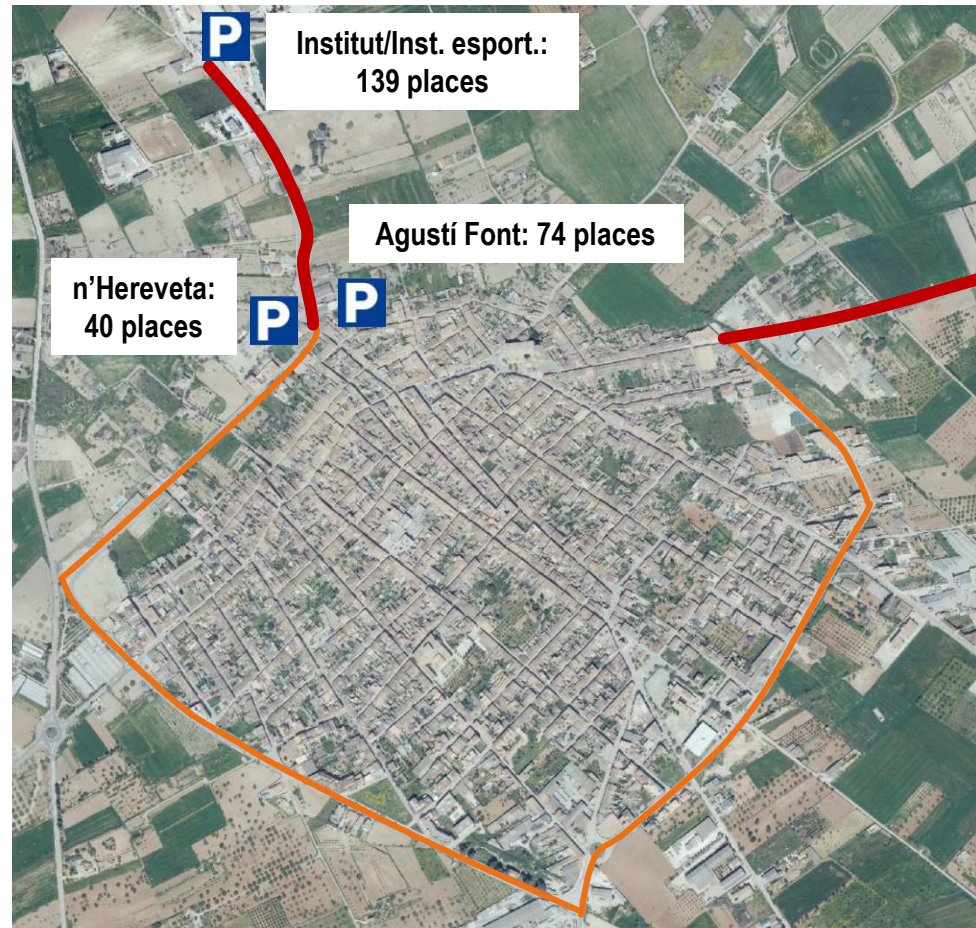
- ▶ Pel altra banda, es recomana la millora substancial del carril bici que connecta el carrer de la Santa Creu amb les instal·lacions esportives i l'Institut. Tal i com s'ha vist durant la fase de diagnosi, les condicions actuals d'aquesta via en determinats trams són poc aconsellables. En efecte, es proposa potenciar aquest eix com a sender compartit, entre vianants i ciclistes (de passeig).
- ▶ A més, caldria reforçar la pacificació d'aquest tram (gairebé una travessera urbana) de la carretera, mitjançant la inclusió de senyals de limitació de velocitat. Actualment, hi ha el senyal de la imatge inferior esquerra (també disponible a altres accessos al nucli).
- ▶ Un exemple d'element reductor de velocitat és el sistema de la fotografia inferior dreta.



- Via de *quasi* travessera urbana que cal pacificar.
- Sender compartit a rehabilitar i potenciar.

P8. Pla de senyalització integral.

- ▶ El pla de senyalització integral pren com a base dos aspectes fonamentals. En primer lloc, existeix la voluntat de racionalitzar el volum de trànsit que circuli per la zona cèntrica del poble, especialment durant els dies de mercat de la temporada alta. Per altra banda, cal dotar d'una alternativa d'estacionament a aquelles persones que volen accedir al centre, en tant en quant aquest pla preveu la reordenació d'alguns carrers, sigui via ACIRE o bé via regulació de l'aparcament.
- ▶ Per aquest motiu, cal promocionar les àrees d'estacionament perifèriques, especialment les ubicades al parc de n'Hereveta i al carrer d'Agustí Font. No obstant, cal tenir molt en compte que aquest darrer aparcament ja es troba generalment al seu límit de capacitat durant les hores centrals del matí. Per tant, en cas de potenciar-lo, s'haurà al mateix temps de garantir una bona senyalització que permeti al visitant sortir del poble de manera còmoda.



P8

- ▶ D'aquesta manera, els plans de senyalització actuen com un mecanisme eficient, que ajuda a dirigir els fluxos de trànsit per aquells vials que més poden interessar (especialment als turistes o persones que no coneixen bé el poble).
- ▶ Es proposa la implantació d'un contundent pla de senyalització horitzontal i vertical que tendeixi a derivar els vehicles que accedeixen des de la xarxa viària externa cap a les borses d'estacionament exteriors a la zona cèntrica (a més de les places disponibles a la mateixa ronda).
- ▶ Especialment per al cas dels visitants, es recomana la seva inserció al centre del poble mitjançant mesures que fomentin el desplaçament a peu, com ara la creació de xarxes d'itineraris per a vianants i ciclistes (veure a continuació la proposta de Metropie).
- ▶ A més, es recomana, si és possible, indicar la capacitat de la que disposa l'aparcament, així com també les places que romanen lliures en temps real (tot i que això pot tenir un cost significatiu).
- ▶ A la imatge de la dreta, exemple seguit a Palma.



P8

- ▶ El MetroPie és una eina per la qual es desenvolupa una xarxa d'itineraris accessibles per a vianants i ciclistes sobre la trama urbana. Es tracta d'una mesura que està començant a agafar força a múltiples ciutats i pobles arreu de l'Estat.
- ▶ Els itineraris, al llarg del seu recorregut, tracten de promocionar i d'aprofitar les zones verdes existents, equipaments públics i privats, comerços, patrimoni històric i artístic existents, etc.
- ▶ Normalment, es defineixen diferents rutes a partir d'un punt perifèric de referència, plasmades en fulletons informatius, on a més de la distància mètrica i temporal fins al centre, s'indica els diferents punts d'interès i aspectes rellevants que es poden observar durant la ruta.

METROPie
Porreres



P9. Criteris tècnics tendents a la millora de l'accessibilitat general.

- ▶ S'acompanya, a mode de selecció de pràctiques recomanades, una sèrie de criteris de disseny i d'ordenació de la via pública, destinades a millorar l'accessibilitat i seguretat en els següents àmbits d'actuació:
 - Persones amb mobilitat reduïda: places, dimensions, distàncies.
 - Disseny de voreres: amplàries, adaptacions.
 - Disseny de passos de vianants i connexió amb itineraris, visibilitat, etc..
 - Criteris de disseny de mobiliari urbà divers: vegetació, arbrat, papereres, barreres, bancs, baranes, etc.
 - Condicions recomanades del paviment: material i textura.
 - Disseny de zones pacificades: zones 30, reductors de velocitat, etc.
 - Carrils bici.
 - Zones d'estància de vianants, desnivells, etc.
 - Condicions de les pluvials.
 - Altres: guals de vehicles, etc.

P9

Per altra banda, tota aquesta informació s'ha extret, majoritàriament, del *Manual de Accessibilitat para Técnicos Municipales*, elaborat per la Fundació ONCE i publicat a l'any 2011.

Circulació exterior accessible

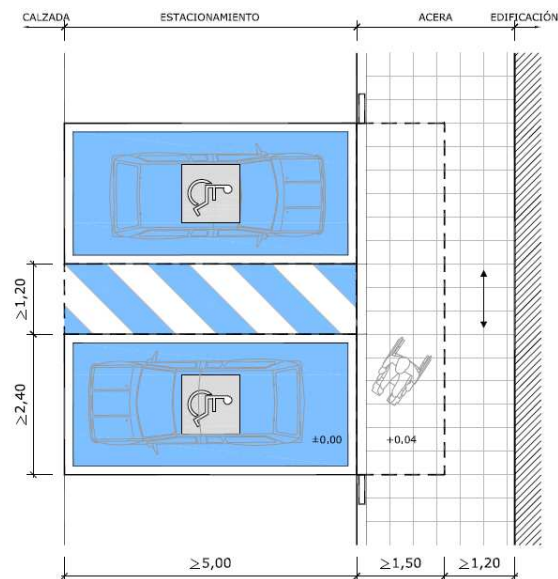
- ▶ La tipologia de paviment ve determinada per les condicions climatològiques. Cal un model que gaudeixi de durabilitat, resistència a la intempèrie i que ofereixi resistència a rrelliscar. Es consideren més adequats els paviments més continus i que no rrellisquin.



P9

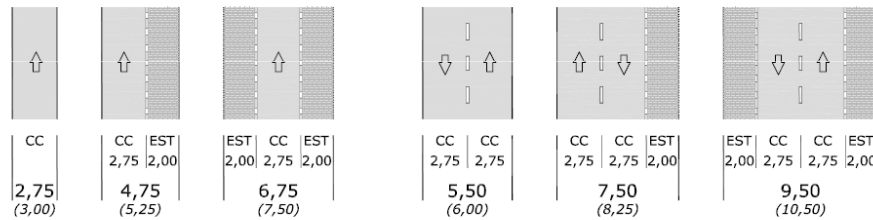
Dotació places PMR

- ▶ Es recomana una unitat d'estacionament per a PMR per cada 33 places lliures. Es recomana també una ubicació el més a prop possible d'accessos per a vianants, tendint a que la circulació sigui mínima i amb la menor interferència possible amb altres vehicles. La connexió és preferible amb itineraris accessibles per a vianants. A més, aquestes places haurien de disposar d'un espai pròxim que faciliti la realització de maniobres d'aproximació i la transferència al vehicle.
- ▶ Cal recordar que a Porreres hi ha un dèficit d'unes 78 places PMR. Per tant, s'ha d'anar revertint aquesta situació per tal de complir amb els mínim requerits. Així mateix, és necessari, com a criteri general, una revisió global de les condicions actuals de senyalització de les places existents destinades a PMR.

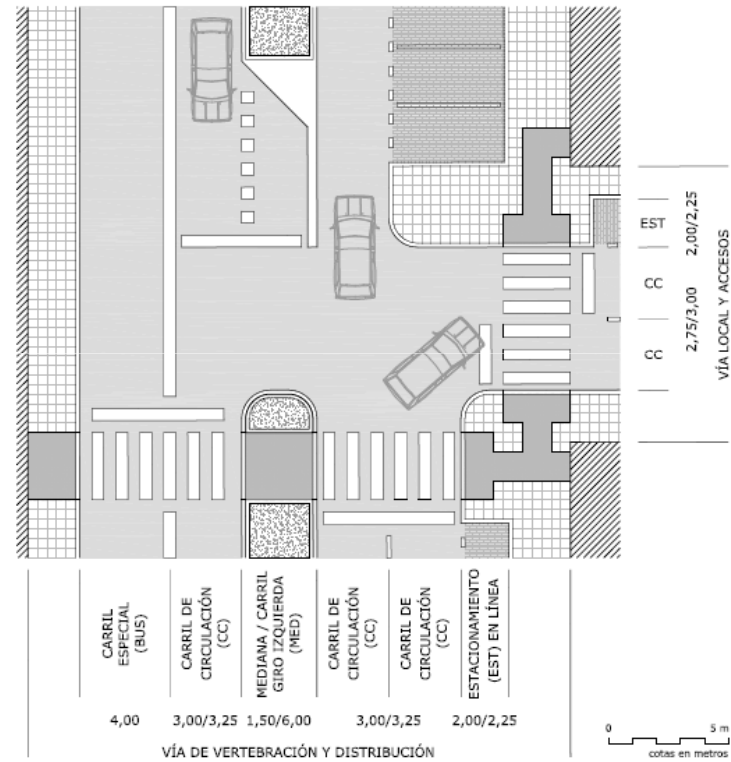


- L'amplària del carril varia en funció de la tipologia de carrer i de la seva velocitat màxima que pot albergar, variant entre els 2,75 i 3,25 metres.

▼ Calzadas de vías LOCALES Y DE ACCESOS. Único o doble sentido con/sin estacionamiento

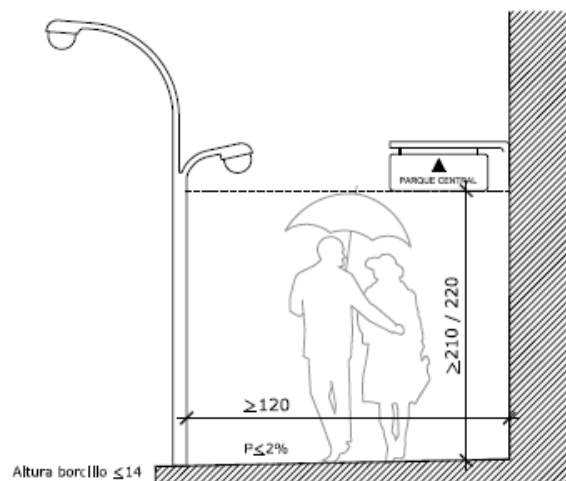


Relación de elementos variables: Único o doble carril de circulación, estacionamiento fundamentalmente en línea
 Relación de dimensiones variables: CC (2,75/3,00), EST (2,00/2,25)



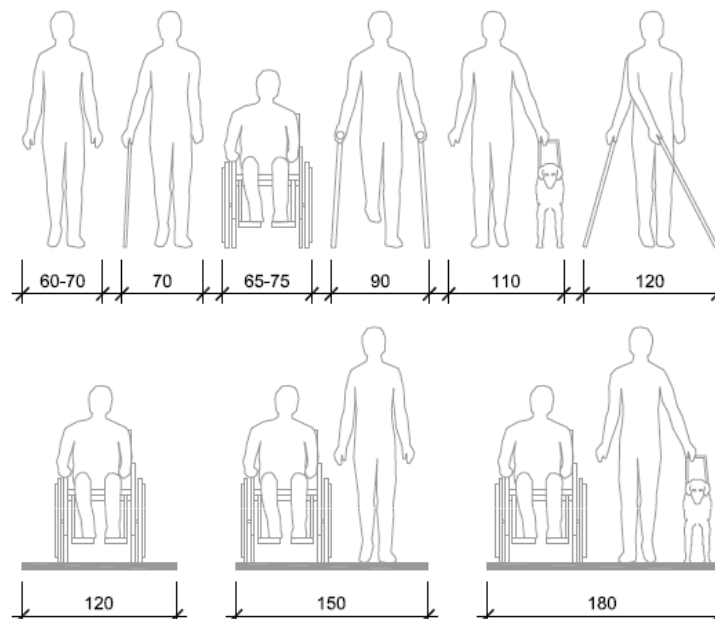
Disseny de voreres

- ▶ L'amplària mínima recomanada hauria de ser d'1,50 metres, tot i que en espais residencials aquesta amplària s'hauria d'ampliar fins al mínim dels 2 metres.
- ▶ Hi ha diferents elements a tenir en compte a l'hora de dissenyar les voreres: definició d'itineraris continus, dimensions, paviments, pendents i desnivells, mobiliari urbà, etc.
- ▶ La línia de façana (fotografia inferior dreta) serveix de referència a les persones amb discapacitat visual que utilitzen bastó blanc llarg. És fonamental que no existeixin obstacles al llarg d'aquest itinerari que puguin dificultar la seva mobilitat.

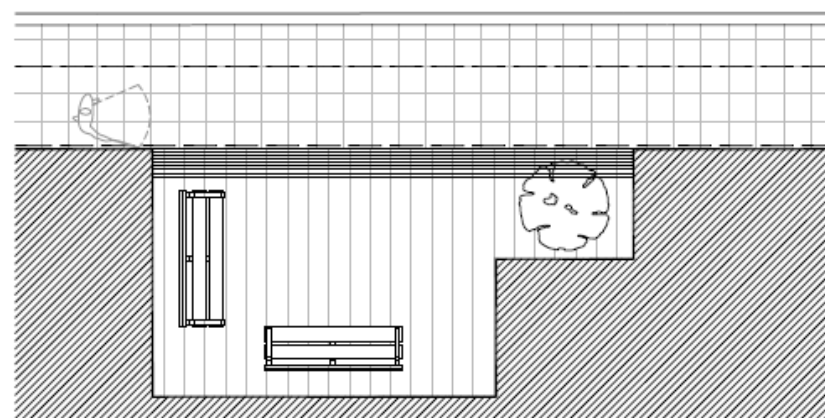


Itineraris accessibles

- ▶ A la imatge de la dreta es mostren les amplàries mínimes recomanades per garantir una circulació còmoda dels vianants considerant diferents situacions.
- ▶ A partir d'una amplària mínima de 150-180 cm es comença a garantir la total maniobrabilitat (girs i canvis de direcció) d'una persona i el seu creuament amb altra que utilitzi una cadira de rodes.
- ▶ Els paviments dels itineraris accessibles han de tenir poca rugositat i que no rellisquin, a més de presentar un cert contrast cromàtic amb el paviment de la calçada. A més a més, cal que siguin estables i que durant la seva execució no sorgeixin irregularitats superiors als 5 mm i separacions superiors als 10 mm en tot el seu recorregut.



P9



- ▶ Segons el Ministeri de Foment, les amplàries mínimes i recomanades segons diferents situacions que es puguin donar a la vorera són les que figuren a la dreta.



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



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

	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

P9

Elements d'urbanització

- ▶ Els diferents elements d'urbanització no han de presentar arestes, ondulacions, forats ni ressalts que puguin comprometre la seguretat de les persones (quedant perfectament enrassats al terra), especialment de les discapacidades visuals. El seu manteniment, neteja i senyalització (si escau) és fonamental per garantir l'accessibilitat d'aquests tipus d'elements. Tampoc han de presentar reflexes ni brillantors, per evitar enlluernaments.



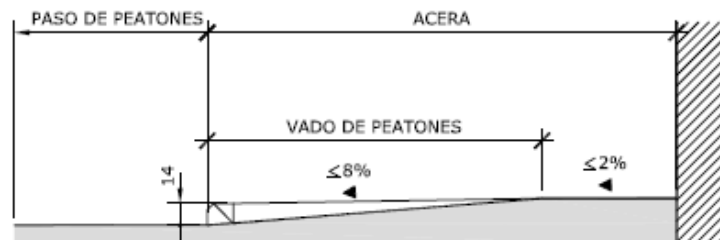
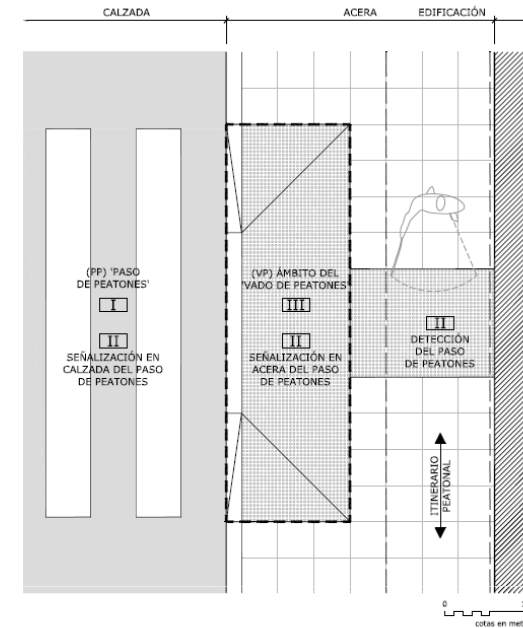
P9



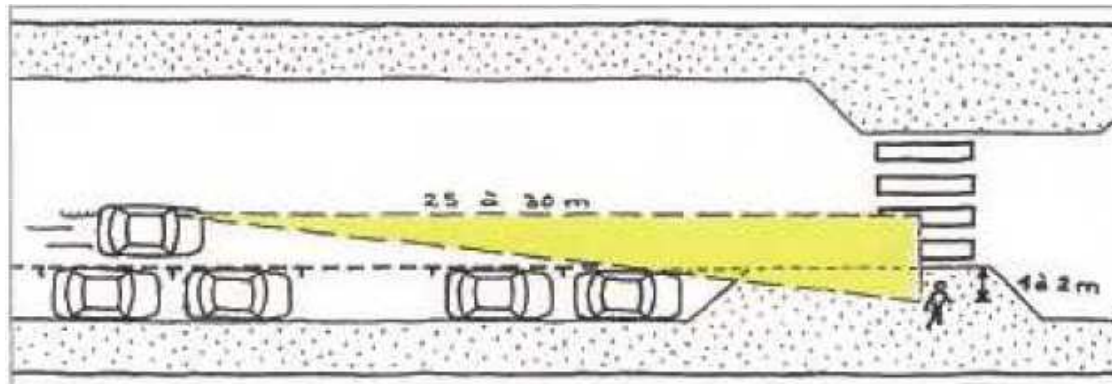
- ▶ Els escocells són una interrupció del paviment destinat a albergar les espècies vegetals, especialment arbrat, amb espai suficient com per captar l'aigua de pluja necessària.
- ▶ Hi ha diverses maneres d'instal·lar-los, bé que sigui transitable, garantint la continuïtat de l'itinerari accessible (i a l'hora permetent la captura d'aigua i creixement de l'arbre), o bé segregat de l'itinerari. En aquest cas, l'altura del la vorada ha de ser, com a mínim, de 10 centímetres per facilitar la seva detecció.



- ▶ L'encreuament entre circulacions és un punt de la xarxa sensible, on s'acumula la circulació de vianants i el trànsit de vehicles. Cal que aquests punts dotin de prioritat al vianant, i que s'integrin dintre dels itineraris per a vianants. S'ha de combinar amb un sistema coherent i efectiu de senyalització en el paviment, i, si és possible, amb la creació de «guals de vianants» (veure fotografia inferior).
- ▶ La connexió entre la vorera i el pas de vianants hauria d'estar a nivell, i si és possible, que el pas sigui elevat per dotar de major protecció al vianant.



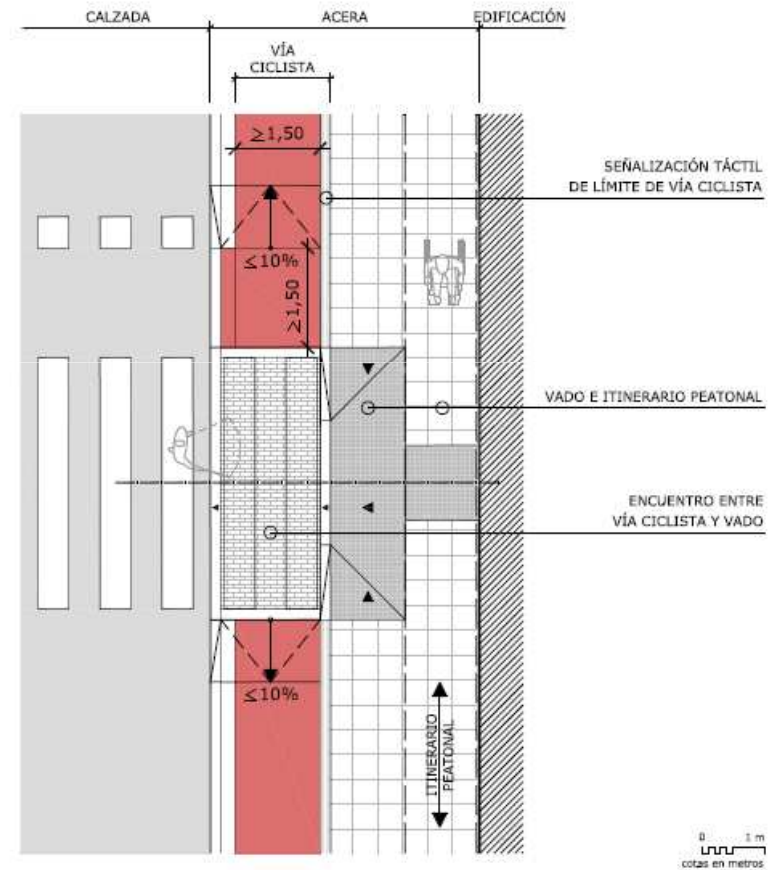
- ▶ Per garantir una bona visibilitat recíproca, es recomana la supressió de dues places d'estacionament abans d'arribar al pas per a vianants.



P9

Vies ciclistes

- ▶ En cas de voler en un futur introduir carrils bici, es poden donar dues opcions:
 - a) Que aquest no continuï el seu recorregut per la mateixa vorera, travessant la calçada en paral·lel amb el pas de vianants.
 - b) Que sí continuï per la vorera, i que travessi la calçada o no.
- ▶ Sigui com sigui, cal dotar de preferència sempre a la circulació dels vianants, essent el ciclista qui s'ha d'adaptar a les necessitats d'aquest.

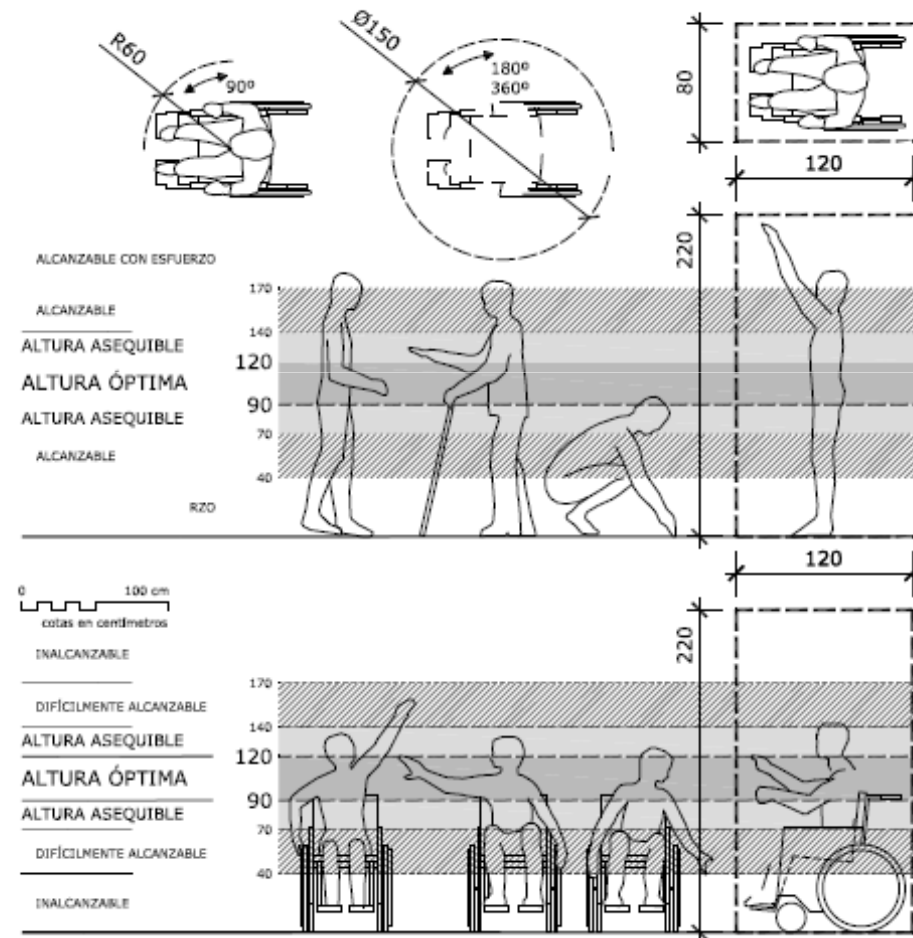


Elements i espais urbans

- ▶ La introducció de vegetació presenta múltiples avantatges, tenint com a objecte afavorir les condicions de l'estància dels vianants a la via pública. Actuen com a pantalla davant el vent, a més de reduir la contaminació acústica i ambiental.
- ▶ L'element més senzill és l'escocell, el qual implica pràcticament no generar obstacles en la vorera. Per altra banda, també hi ha l'opció d'introduir jardineres, les quals serveixen també com a protecció del vianant amb el cotxe.



- ▶ La configuració de l'equipament i disseny i implantació dels diferents elements urbans ha de tenir en compte la seva localització i disposició sobre l'entorn. Cal un disseny adaptat i amb un ús compatible per a totes les persones.
- ▶ Així, l'altura hauria de situar-se generalment sobre els 70 i 140 cm, i particularment sobre els 90 i 120 cm.



- ▶ Pel que fa al mobiliari urbà, per exemple els bancs haurien de tenir una altura de 40-45 cm, amb un suport del seient d'uns 110° i una altura mínima de 40 cm. A més, el reposabraços haurien de tenir una altura d'uns 20 cm sobre el seient.
- ▶ Les papereres, per contra, haurien de disposar d'una altura d'uns 90-120 cm, amb una apertura que permeti la fàcil disposició dels residus. S'ubicaran a la banda de la vorera més propera a la calçada, a una distància mínima de 40 cm per facilitar la incorporació dels vianants.
- ▶ Per altra banda, es recomanen solucions soterrades, que eliminen l'impacte visual i sensitiu, fent el trajecte més accessible.



- ▶ Pel que fa als pilons, aquests han de ser detectables tant per vehicles com per usuaris de la vorera, essent una altura d'entre 70-90 cm la més adequada. Han d'estar fortament enclavats al terra, i contrastar cromàticament amb l'entorn.

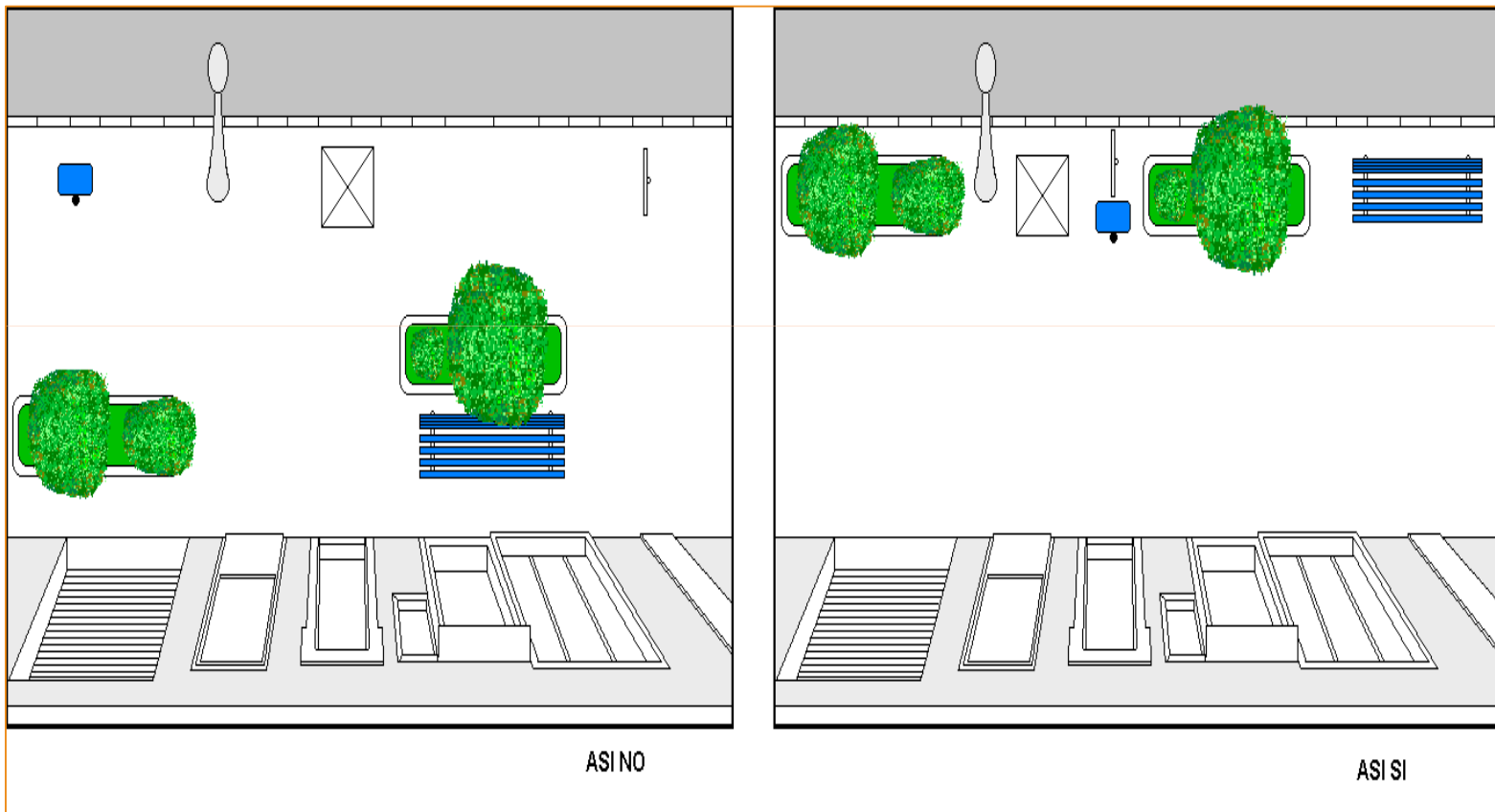
- ▶ Les baranes són elements que donen suport a la mobilitat dels vianants, especialment a aquells amb mobilitat reduïda. Han de tenir generalment una altura mínima de 90 cm, essent estables a l'acció del vent i dels vianants, a més de tenir un cert contrast cromàtic. Si el desnivell a protegir supera els 6 metres, l'altura de la barana es recomana que arribi fins als 110 cm d'altura.



P9

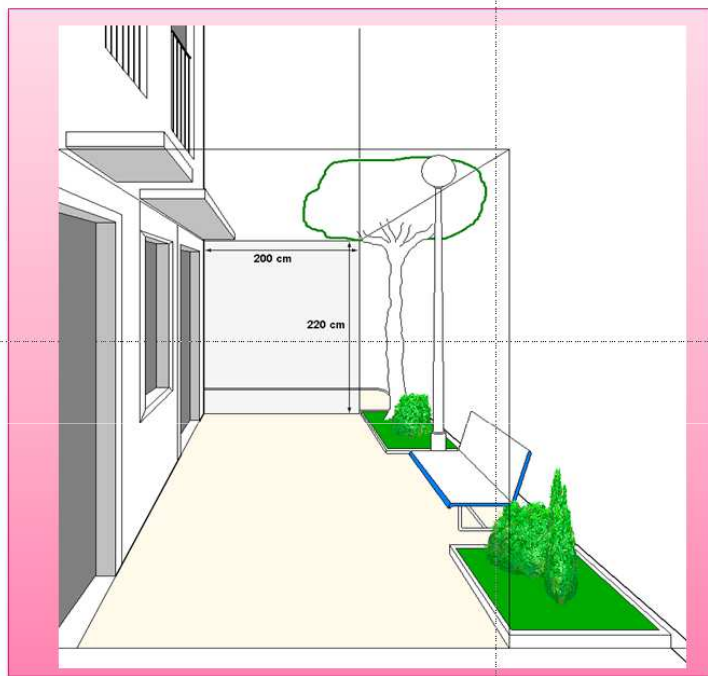


Persones amb discapacitat visual (itineraris)

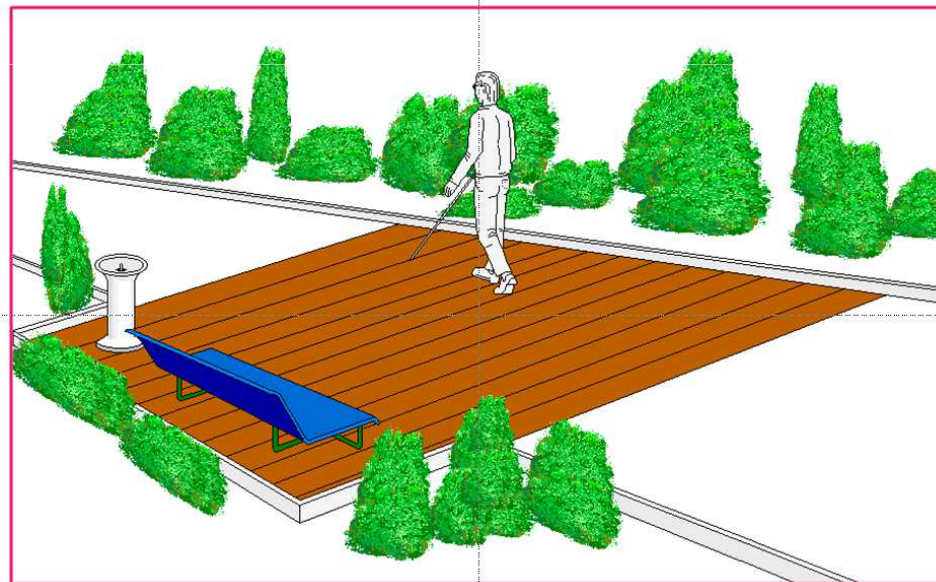


P9

Mantenir la línia de direcció



Altura 2.20 m
Alargar todo el
perímetro hasta el
suelo
mantenimiento



P9

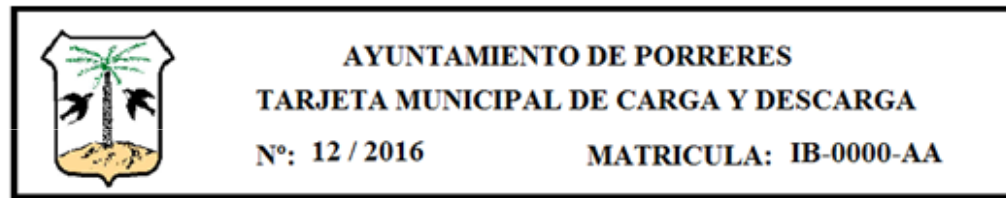
Espacios claramente delimitados

P10. Millora de les condicions logístiques actuals.

- ▶ Durant la fase d'anàlisi s'ha esmentat que les zones destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies solen anar correlacionades amb la presència d'activitats econòmiques. Així, aquelles àrees del poble que presentin una major densitat d'establiments comercials, generalment tindran unes majors necessitats d'aprovisionaments de béns.
- ▶ L'informe de mobilitat elaborat per la policia local ratifica la situació exposada en aquest pla de mobilitat: la greu mancança de places reservades per a la càrrega i descàrrega. A més, indica que molts d'ells estan indegudament senyalitzats, només amb senyals informatius (que no prohibeixen l'estacionament).
- ▶ Així, recomanen que s'utilitzi el senyal vertical que es mostra a la dreta, juntament amb el pintat d'una línia groga (senyalització horitzontal). El règim de càrrega i descàrrega seria vigent de dilluns a divendres, de 8:00 a 14:00 hores, i de 16:00 a 20:00 hores. Els dissabtes només s'aplicaria de 8:00 a 14:00 hores. El temps màxim permès per dur a terme les operacions es fixa en 30 minuts.



- ▶ Com a mesura complementària i necessària, el citat informe recomana la creació d'una targeta identificativa dels vehicles que realitzin aquestes tasques de càrrega i descàrrega (i que no disposin d'acreditació d'altra administració).
- ▶ El seu funcionament es fonamentaria en un Llibre de Registre que inclogués el llistat de targetes expedides, amb indicació del número, any, titular, empresa, matrícula i data. Aquesta fitxa s'imprimiria per tal que el beneficiari pogués mostrar-la al seu vehicle.



P10

LIBRO DE REGISTRO:

NUMERO	ANO	TITULAR	EMPRESA	MATRICULA	FECHA
00	2016	MARCO AURELIO TRIUNVINO 42424242A	BAR ROMA	IB0000AA	15/11/2016

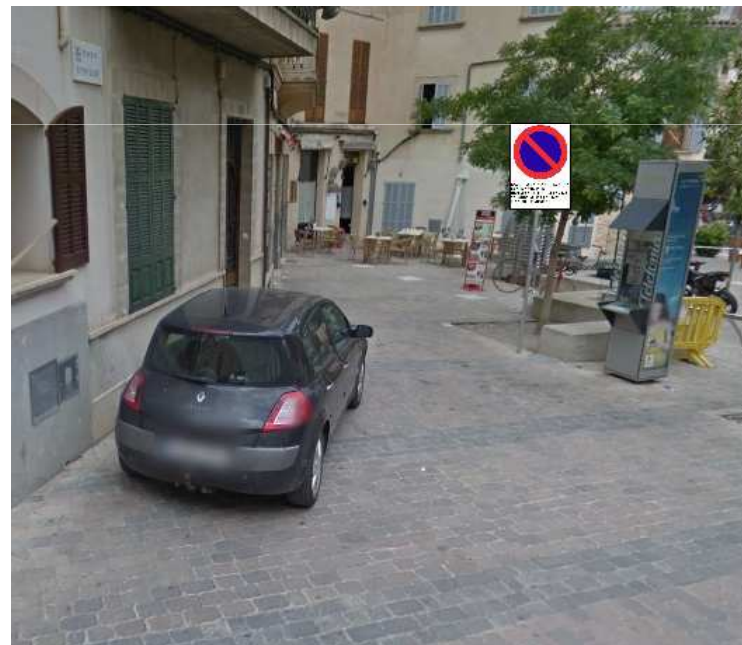
- ▶ Les diapositives següents mostren una sèrie de propostes per tal de millorar les condicions actuals de la càrrega i descàrrega al nucli urbà de Porreres.

- ▶ Placeta d'en Lluc.
- ▶ Cal modificar la situació actual, doncs només hi ha un senyal de tipus informatiu, el qual no prohibeix estacionar, només informa. Per això, es proposa modificar la senyalització d'acord als criteris esmentats abans.

Situació actual



Situació proposada



P10

- ▶ Avinguda Bisbe Campins/plaça de la Vila.
- ▶ Es planteja la introducció d'una zona de càrrega i descàrrega al costat contrari de la joieria. Aquesta mesura suposaria la supressió de les actuals places d'estacionament disponibles (6 en total).



P10

▸ Carrer Balmes.

- En aquest carrer hi ha un supermercat que té el moll de càrrega a la porta que es veu a la fotografia inferior. Es tracta d'un punt molt proper a l'escola nova, àrea sensible a causa de la diversitat d'equipaments existents i de l'elevada afluència de vianants i vehicles en determinats moments del dia. Per això, es recomana reservar un espai destinat a la càrrega i descàrrega exclusiva del supermercat.



P10

- ▶ Carrer d'Agustí Font.
- ▶ Les propostes referents a la regulació de l'estacionament en règim de rotació preveien l'establiment de places devora la sortida de l'aparcament. Per altra banda, es proposa que, de manera annexa a aquestes places (i més pròxim a la tenda d'embotits i fruiteria), s'introdueixi una zona de càrrega i descàrrega amb capacitat per a unes 2 o 3 places.



P10

▸ Carrer de Jaume I.

- La cruïlla entre el carrer de Jaume I i el carrer Major presenta una problemàtica complexa, doncs en aquest punt s'ubica un supermercat que requereix d'aprovisionament de béns. Per això, sovint arriben camions de mercaderies que experimenten importants problemes d'accés a causa de l'escassa amplària del carrer i de les condicions del gir cap al carrer de Jaume I (on es troba el moll de càrrega). Per aquest motiu, com a primera mesura, es recomana pintar una línia groga contínua als girs, tal i com es mostra a la fotografia inferior.



P10

- ▶ Altra problemàtica concreta és la ubicació i disposició exacta del moll de càrrega, el qual s'eleva entorn a un metre sobre la vorera, a uns 40 metres de la cruïlla amb el carrer Major. Per això, els camions es veuen obligats a accedir fent marxa enrere per poder col·locar la plataforma de càrrega a l'altura del moll i poder realitzar les operacions de descàrrega.
- ▶ Addicionalment, s'afegeix la qüestió relativa a l'estacionament, el qual està permès a la vorera oposada, fet per la qual cosa el carrer pot quedar tallat a la circulació i bloquejant els accessos al mateix.
- ▶ Una vegada efectuades les operacions de descàrrega, els camions han de sortir en contra direcció pel carrer Major, doncs a causa de les seves dimensions no poden circular pel carrer Jaume I.



P10

- ▶ Tenint en compte la situació exposada, es recomana en primer lloc la prohibició de l'estacionament a la banda oposada al moll de càrrega, del carrer Jaume I, fins a la cruïlla amb el carrer Molins. D'aquesta manera s'evitaria el bloqueig del carrer, tal i com succeeix actualment en moltes ocasions.
- ▶ Per altra banda, es proposa implementar una zona de càrrega i descàrrega des del portal n°1 del carrer Jaume I fins al moll de càrrega, garantint així una zona suficientment llarga com per permetre als camions efectuar les seves operacions de manera adequada (han d'utilitzar la plataforma extensible).



P10

- ▶ Finalment, es planteja incorporar al carrer Major (altura del n°102) d'un cartell que especifiqui que el sentit obligatori s'aplica a tots els vehicles excepte als camions, a més del senyal R-5 de prioritat en sentit contrari amb fletxa a l'esquerra (per tal que els camions que optin per circular en sentit contrari hagin de cedir el pas als que circulin en sentit correcte).

P11. Altres mesures complementàries.

- ▶ Aquest eix propositiu incorpora diverses mesures de caire complementari, destinades a millorar diferents aspectes de la mobilitat. Aquestes accions específiques es poden agrupar en les següents tipologies:
 - Reserves específiques d'estacionament.
 - Canvis en la prioritats de la circulació.
 - Solució de defectes diversos en la senyalització (mal estat, necessitat de nous senyals, d'eliminació de senyals).
 - Tancament de la ronda de circumval·lació.

P11

- **Reserves específiques d'estacionament.**

- ▶ Carrer Almoina (altura nº42).

- ▶ Es tracta d'un altre punt que presenta problemàtica. Hi ha al costat una farmàcia, tipus d'establiment que es caracteritza per generar de manera continuada una atracció de clients. Actualment en aquest carrer està prohibit estacionar, però els vehicles continuen fent parades per poder fer les seves compres. Per això, es proposa una reserva de plaça d'estacionament, amb temps limitat a un màxim de 15 minuts.

- ▶ A la fotografia de la dreta, es posa com a exemple la reserva de plaça destinada als usuaris de la farmàcia ubicada a l'avinguda Josep A. Clavé , de la ciutat de Maó. El seu horari de funcionament és de 9 a 20 hores, amb un temps màxim d'estacionament de 15 minuts.



P11



- **Reserves específiques d'estacionament.**
 - ▶ Carrer d'en Sala.
 - ▶ Es recomana introduir una reserva d'estacionament específica per ambulàncies, just davant de la residència de persones majors. En particular, la reserva s'hauria d'ubicar a l'altura del nº12, abans del pas per a vianants. D'aquesta manera s'evitaria la situació actual, en la que moltes vegades l'ambulància ha d'aturar-se al mig del carrer (afectant a la circulació) o damunt el pas per a vianants (perjudicant als vianants, més tractant-se d'una zona sensible per la presència de persones d'avançada edat).



P11

- **Reserves específiques d'estacionament.**

- ▶ Plaça de la Vila amb Pou Florit.

- ▶ En aquest punt s'ha proposat abans la creació de vàries places d'estacionament regulat amb rotació i temps limitat. Es proposa que, de manera annexa, es reguli una plaça addicional destinada als vehicles municipals (fonamentalment brigada).



P11

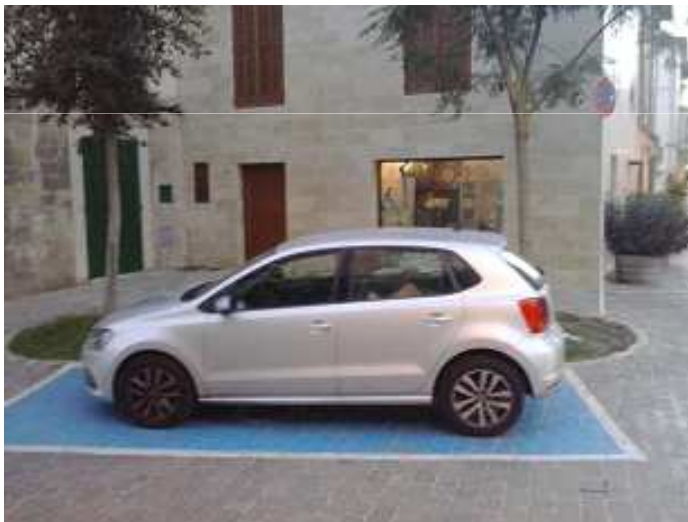


- **Reserves específiques d'estacionament.**
 - ▶ Pàrquing de n'Hereveta.
 - ▶ Només hi ha un senyal vertical que caràcter informatiu, sense cap marca en terra. Per altra banda, el senyal vertical està tort, caldria corregir-la. Aquest senyal vertical hauria de ser com es mostra a la imatge de la dreta.
 - ▶ A l'informe de la policia local es proposa marcar amb línia groga en ziga-zaga la plaça reservada. No obstant, cal tenir en compte les dimensions i criteris tècnics previstos als manuals d'accessibilitat (inclòs a l'eix propositiu 9 d'aquesta secció de propostes d'actuació, relatiu a la millora de l'accessibilitat general).



P11

- **Reserves específiques d'estacionament.**
 - ▶ Carrer d'en Sala, cruïlla amb el carrer Almoïna.
 - ▶ A la plaça reservada per a persones amb mobilitat reduïda no hi ha cap senyal vertical que prohibeixi específicament l'estacionament.



P11

- **Reserves específiques d'estacionament.**
- ▶ Aparcament de les instal·lacions esportives.
- ▶ Es reproduceix el problema del cas anterior, és a dir, existeix una plaça reservada a persones amb mobilitat reduïda que no està senyalitzada de manera completa (cal posar senyal vertical).



P11

- **Reserves específiques d'estacionament.**
 - ▶ Aparcament del carrer d'Agustí Font.
 - ▶ L'actual plaça reservada a persones amb mobilitat reduïda no compleix els criteris de senyalització, ni horitzontal ni vertical.



P11

- **Reserves específiques d'estacionament.**
 - ▶ Carrer del Pare Francesc Molina.
 - ▶ Tal i com s'ha esmentat, es proposa que els carrers on s'ubiquen les entrades als centres educatius es tanquin a la circulació durant les hores d'entrada i de sortida dels mateixos. Pel que fa a l'escola nova (on hi ha una entrada secundària al carrer del Pare Francesc Molina), es proposa la implementació d'una zona específica per a la baixada i pujada dels infants. És a dir, seria la mateixa filosofia que la zona de càrrega i descàrrega. La mesura té com a propòsit evitar situacions caòtiques i de perillositat. Amb l'habilitació d'una zona específica, els accessos seran més ordenats i segurs.
 - ▶ Un exemple és la instal·lació, relativament recent, d'aquesta tipologia de zones a Palma. En concret, el seu règim s'aplica els dies lectius, de dilluns a dijous de 8:15 a 9:15 hores i de 16:45 a 17:15 hores, i els divendres de 8:15 a 9:15 hores i de 13:15 a 14:45 hores. El temps màxim d'aturada permès és de 10 minuts.



P11

- **Canvis en la prioritat de la circulació.**
 - ▶ Cruïlla entre el carrer d'en Sala i la ronda d'Alcassor.
 - ▶ Actualment, el carrer d'en Sala té prioritat sobre la ronda d'Alcassor. Es considera que aquesta situació s'ha d'invertir, donant prioritat a la ronda (la qual, s'ha de potenciar com a tal).



P11

- **Canvis en la prioritat de la circulació.**
 - ▶ Cruïlla entre el carrer Major i la ronda de l'Estació.
 - ▶ Altre punt que cal redefinir en termes de circulació és la cruïlla entre la ronda de l'Estació i la carretera Ma-5020 (Llucmajor), on la carretera té prioritat sobre la ronda. Es proposa invertir les prioritats, doncs aquesta situació potencia la incursió de vehicles al centre urbà (per mitjà del carrer Major) a velocitats elevades derivant, per tant, en problemes de seguretat. No obstant, com a mesura recent implementada per l'Ajuntament de Porreres, a diverses entrades s'han col·locat senyals de limitació de la velocitat a 40km/h amb control via radar (veure foto inferior dreta), tot i que podria no resultar del tot suficient.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.

- ▶ Carrer de sa Galla amb Pou Florit.

- ▶ Es tracta d'una cruïlla amb diverses problemàtiques. Primer el disc de prohibit s'ubica a l'esquerra (no reglamentari), a més de no estar en bones condicions. Caldria millorar la senyalització, incorporant un senyal de prohibit també a la dreta i que estigui en bones condicions (especialment de visibilitat).



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
- ▶ Carrer de sa Galla amb Pare Francesc Molina.
- ▶ Hi ha un tram on està prohibit estacionar (cruïlla), però les condicions actuals de la pintura són tals que no es veu la línia groga. Com a resultat es troben vehicles que estacionen indegudament, obstaculitzant el pas i generant importants queixes. Així, es proposa repintar novament la línia groga d'aquest tram.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
- ▶ Carrer Pare Francesc Molina amb carrer Donzella.
- ▶ Els senyals de la dreta estan a una altura inadequada. Caldria canviar aquesta situació, especialment tenint en compte que ja hi ha un pal disponible on poder allotjar-les.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
- ▶ Carrer Sala amb la plaça de l'Església.
- ▶ L'accés des del carrer Sala/carrer Nou a la plaça de l'Església requereix de la instal·lació d'un senyal de cedi el pas, doncs els vehicles que estan circulant per la glorieta són els que disposen de prioritat.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
- ▶ Avinguda Bisbe Campins amb plaça de l'Església.
- ▶ Només hi ha un senyal de prohibit al marge de l'esquerra, essent per tant no reglamentari. Cal introduir un altre a la banda de la dreta (que és el reglamentari), doncs només el de l'esquerra no té per sí mateix validesa.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
- ▶ Avinguda Bisbe Campins amb carrer de l'Hospital.
- ▶ Normalment hi ha unes jardineres que tanquen l'accés. No obstant, amb freqüència aquestes són desplaçades deixant via lliure al carrer. Per aquest motiu, es recomana, a més, la implantació de dos discs de prohibit el pas.



P11

- **Solució de defectes diversos en la senyalització.**

- ▶ Camí de la Marina.

- ▶ En aquest punt es localitza el pàrquing municipal, on estaciona el vehicle de la policia (tot terreny). Hi ha amb freqüència vehicles que estacionen als voltants de l'entrada. Com que no hi ha cap senyal que ho prohibeixi l'entrada podria quedar boquejada per cotxes estacionats. Per això, es planteja pintar una línia groga o crear un gual permanent (o ambdues opcions).



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
 - Placeta d'en Lluc amb carrer de la Santa Creu.
- Actualment només hi ha senyal de prohibit estacionar a la banda de la dreta, fet per la qual cosa els vehicles tendeixen a fer-ho al marge contrari, arribant a afectar negativament la circulació. A més, amb la col·locació de pilons, s'afegeix el problema que moltes vegades quan es volen pujar no es pot fer per l'existència de cotxes estacionats. Es recomana incorporar un cartell informatiu indicant la prohibició d'estacionar a ambdós costats, així com també d'un senyal vertical a la banda de l'esquerra. Aquesta hauria de situar-se just al final del càrrega i descàrrega, doncs actualment solen estacionar més vehicles dels que hi caben (ocupant l'accés a l'avinguda).



P11



- Solució de defectes diversos en la senyalització.
- ▶ Carrers definits com a Zona 20.
- ▶ A l'informe de la policia local es proposa incorporar el senyal de zona residencial al començament (S-28) i finalització (S-29) de l'avinguda Bisbe Campins. No obstant, es considera adequat estendre aquesta iniciativa a tots aquells carrers que aquest pla preveu que funcionin com a zona 20. Amb aquest senyal, s'aconsegueix donar prioritat als vianants sobre els vehicles, regulant també la velocitat màxima als 20 km/h. A més, els vehicles només poden estacionar als llocs reservats a l'efecte i els vianants poden circular per tota la zona de circulació.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.

- ▶ Carrer Trinitat amb carrer d'en Sala.

- ▶ Es tracta d'un petit carrer sense sortida. Cal evitar l'entrada de vehicles que després hagin d'efectuar la maniobra de marxa enrere (generant conflictes a la sortida al carrer d'en Sala). Es recomana la incorporació del senyal corresponent.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.

- ▶ Carrer 31 de desembre.

- ▶ Situació similar al cas del carrer Trinitat, tot i que amb un major marge de maniobra en cas d'inserció al carrer.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
- ▶ Cruïlla entre el carrer d'en Sala i el camí de Son Foenar.
- ▶ El tram del camí de Son Foenar que connecta amb el carrer d'en Sala es caracteritza per una amplària molt reduïda. Cal garantir que els vehicles que accedeixen pel carrer d'en Sala disposen de prioritat.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
- ▶ Carrer de Sant Alonso Rodríguez.
- ▶ El carrer de Sant Alonso Rodríguez es caracteritza per la seva ruptura, disposant de dos trams independents però que formen part del mateix carrer. Un d'aquells trams és l'annex a la ronda de l'Estació, on cal també instaurar el senyal corresponent a carrer sense sortida.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
- ▶ Carrerons de Sant Felip i de la Sabateria.
- ▶ Aquests dos carrerons tampoc disposen d'advertència del seu caràcter particular de vial sense sortida.



P11



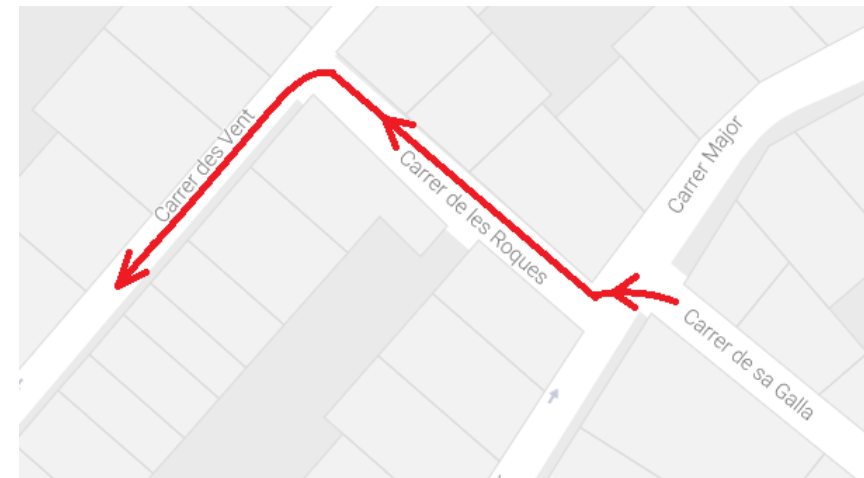
- Solució de defectes diversos en la senyalització.

- ▶ Carrer Major amb carrer de sa Galla.

- ▶ Es tracta d'un tram molt peculiar. Per anar fins al carrer del Vent, és molt més ràpid si s'agafa el carrer de les Roques, al qual s'accedeix de manera gairebé directa si es gira a l'esquerra pel carrer Major (veure foto de la dreta). Aquest comportament, en principi, no està permès pel senyal de gir obligat a la dreta.
- ▶ No obstant, es considera que aquesta acció no generaria problemàtica, doncs es tracta d'un tram visible (compta a més amb mirall), així com tampoc es té constància de cap accident associat amb aquesta maniobra. Per això, es proposa moure el senyal de gir obligat més a l'esquerra, a l'altura del gir al carrer de les Roques.



P11



- Solució de defectes diversos en la senyalització.
 - Camí de la Marina.
- Aquesta cruïlla és molt transitada, fet per la qual cosa l'estacionament de vehicles en aquest punt genera complicacions a la circulació. A més a més, hi ha una rampa per a minusvàlids, que sovint queda bloquejada pels cotxes. Com a solució, es recomana pintar una línia groga que prohibeixi aquest comportament, tenint sempre com a alternativa l'aparcament de n'Hereveta (just al costat).



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
 - Camí de la Marina (aparcament de n'Hereveta).
- Es recomana repintar les línies blanques que delimiten les places d'estacionament, per així garantir una utilització òptima de la capacitat de l'aparcament.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.

- ▶ Parada TIB devora carrer Molí d'en Negre.

- ▶ A l'igual que al cas anterior, es proposa repintar les línies que marquen les places d'estacionament.
- ▶ Per altra banda, la filera de cotxes aparcats en bateria suposen una completa ruptura del possible itinerari dels vianants (doncs no hi ha cap vorera). Caldria estudiar la implantació d'una vorera i fer compatible l'estacionament amb un accés còmode i segur dels vianants a la parada d'autobús (especialment persones amb mobilitat reduïda).



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
 - ▶ Carrer de la Santa Creu.
- ▶ El pas per a vianants ubicat a l'altura del supermercat està senyalitzat només en sentit d'entrada al poble. Es considera urgent incorporar també el senyal en sentit sortida (especialment tenint en compte que en aquest sentit de la marxa la velocitat tendeix a anar pujant). Més concretament, s'hauria d'ubicar sobre la petita illeta que hi ha disponible, garantint així una correcta visibilitat tant als conductors com vianants.



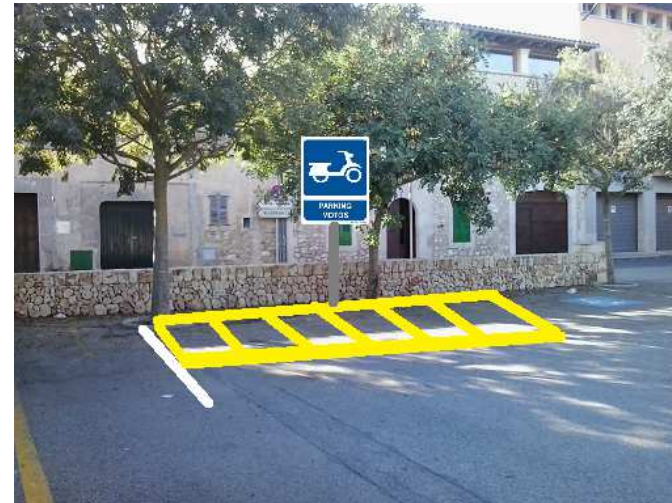
P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
 - Carrer de la Santa Creu (extensible a tots els carrers amb la mateixa problemàtica).
- L'estacionament alternat (actualment cada 15 dies) sempre genera problemes durant un o dos dies (dies de transició), fet que provoca problemes de trànsit, arribant fins i tot a poder bloquejar la circulació. Tot i que s'assumeix que és impossible evitar aquest problema durant les transicions, sí que es considera que el mateix quedaria minimitzat si els períodes d'alternació de l'estacionament s'allarguen. Així, per exemple, si s'incorpora la possibilitat d'estacionament semestral (i no quinzenal), el problema quedaria reduït només a un o dos dies a l'any.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
 - Aparcament del carrer d'Agustí Font.
 - L'actual zona reservada a l'estacionament de motocicletes (tot i que no hi ha cap senyal que ho especifiqui) es caracteritza per la seva infrautilització (segons els veïnats i comerciants de la zona). Així, es recomana la seva reducció (a la meitat, mantenint 6 places) i crear una nova plaça d'estacionament destinada als vehicles a la banda de l'esquerra de les motocicletes. Per altra banda, caldria senyalitzar adequadament l'estacionament destinat a aquestes, tant horitzontal com verticalment.



P11

- **Solució de defectes diversos en la senyalització.**
- ▶ Placeta d'en Lluc, amb avinguda del Bisbe Campins.
- ▶ Hi ha dos senyals que especifiquen una velocitat màxima de 20km/h i l'obligació de seguir recte o girar a la dreta (cap al carrer Pou Florit). Aquestes, no es poden apreciar fàcilment a causa de la seva ubicació a una altura extraordinària. Per això, es recomana la seva reubicació. A més, el senyal d'obligació es podria suprimir, doncs les dues direccions que indica són les úniques possibles.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
 - Carrer d'en Sala.
- La zona de càrrega i descàrrega disponible en aquest punt dona servei principalment a un local comercial que actualment ja no està obert al públic (just al sortir de la plaça de l'Església). A més, els vehicles ja estacionen sobre el mateix, sense fer cas de les limitacions horàries. Per tant, es proposa suprimir la zona retirant el senyal.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
 - Carretera d'entrada al poble des de Montuiri.
- A l'altura de l'institut i les instal·lacions esportives, al marge dret de la carretera (sentit Porreres) hi ha un senyal informatiu de limitació de la velocitat a 40km/h i d'entrada a una zona sensible. Les condicions actuals d'aquest senyal no són les òptimes (contingut poc visible), essent recomanable el seu reemplaçament.



P11

- Solució de defectes diversos en la senyalització.
- ▶ Recol·locació del mirall del carrer General Barceló amb Cerdà.
- ▶ Aquesta cruïlla disposa d'un mirall per poder veure teòricament els vehicles que provenen del carrer Cerdà. No obstant, el pal s'ha mogut, fet pel qual ha perdut la seva funcionalitat, quedant inservible als vehicles que procedeixen del carrer General Barceló. Es recomana la seva recol·locació.

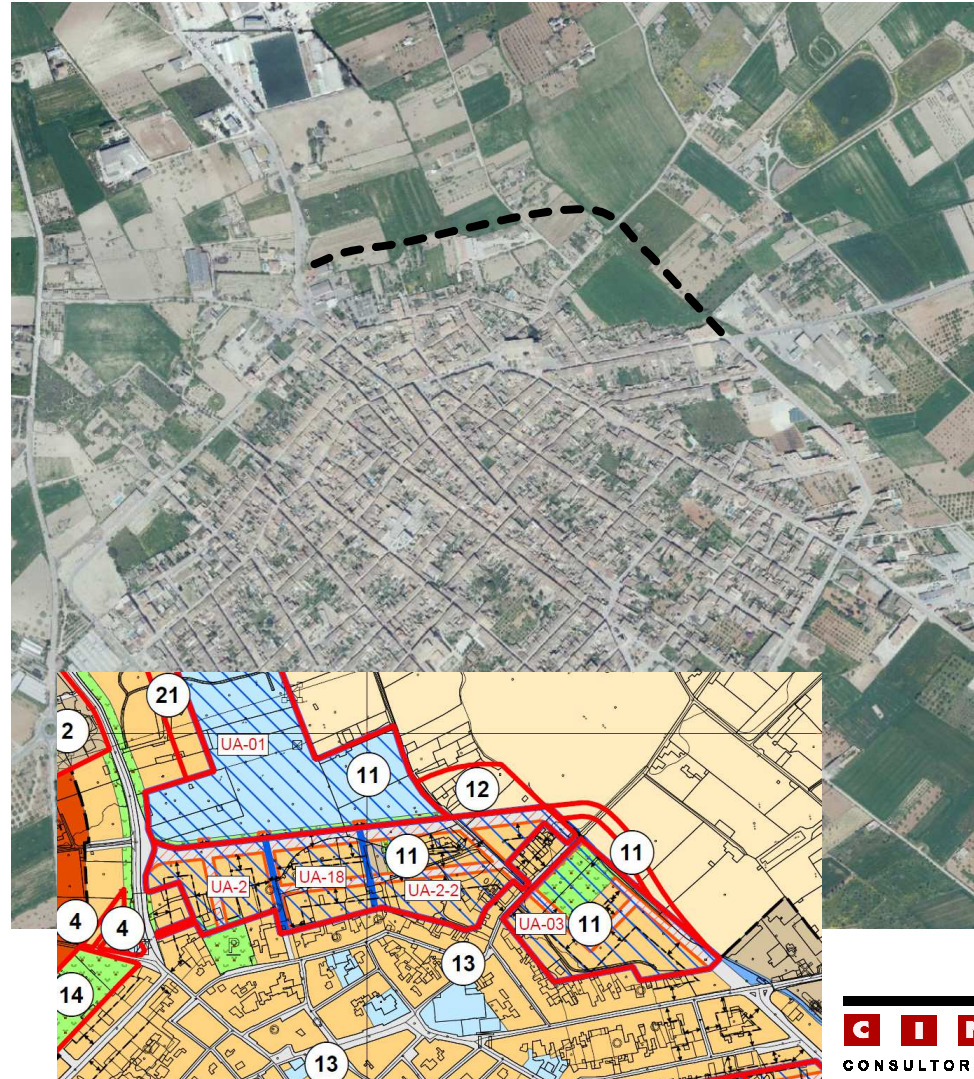


P11

○ Tancament de la ronda de circumval·lació.

- ▶ El tancament del tram de ronda pendent d'execució permetria adoptar una sèrie de mesures importants a l'interior del nucli urbà. Disposar d'aquesta alternativa de circulació, permetria modificar les condicions actuals del carrer d'Agustí Font i, molt especialment, l'eix configurat per la plaça de la Vila i l'avinguda del Bisbe Campins, que haurien de tendir cap al seu ús exclusiu per a vianants, limitant el seu accés amb vehicle privat.
- ▶ La imatge de la dreta mostra el traçat aproximat/orientatiu del tram de ronda pendent, no el traçat definitiu.

--- Tram de ronda pendent per completar
(veure normes subsidiàries)



P11