

# Modificació puntual de les NS de Consell

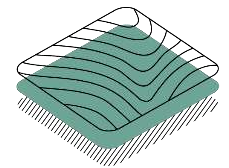
Per a la delimitació i ordenació d'un aparcament

---

## 3. ESTUDI DE MOBILITAT

Documentació per aprovació inicial

Juliol 2024



**GAAT**

Urbanisme, territori i medi ambient

## EQUIP REDACTOR

Aina Soler Crespí, *arquitecta*

Alejandro Pilares García, *geògraf*

Margalida Mestre Morey, *geògrafa*

Francisca Balle Llabrés, *ambientòloga*

Pedro Flexas Argandoña, *geògraf*

Saüc Gual Caballero, *geògraf*



Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial

Tel. 971227791 – Mòb. 636500972

Pere Dezcallar i Net, 13 3<sup>o</sup> 8<sup>a</sup>

07004 Palma, Illes Balears

[www.gaat.es](http://www.gaat.es)



Ajuntament de Consell

Tel. 971622095

Plaça Major, 3

07330 Consell

[www.ajconsell.net](http://www.ajconsell.net)

## ÍNDEX DE LA DOCUMENTACIÓ DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL

### 1. DOCUMENT URBANÍSTIC

I. MEMÒRIA

II. ESTUDIS ECONÒMICS

III. NORMATIVA

IV. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

### 2. AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA ORDINÀRIA

I. ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC

II. RESUM NO TÈCNIC

### 3. ESTUDI DE MOBILITAT

### 4. TRACTAMENT D'INFORMES I AL·LEGACIONS

## Índex de l'Estudi de mobilitat

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓ</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>OBJECTE D'ESTUDI</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>SITUACIÓ ACTUAL DE L'ÀMBIT</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA DE MOBILITAT</b>	<b>3</b>
4.1	CARACTERÍSTIQUES DE LA XARXA VIÀRIA	3
4.2	CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS	4
4.3	APARCAMENTS EN LA VIA PÚBLICA	6
4.4	EQUIPAMENTS I DOTACIONS	8
4.5	TRANSPORT PÚBLIC	8
4.6	PARC DE VEHICLES	9
4.7	MOBILITAT	10
4.8	TRÀNSIT	11
<b>5</b>	<b>JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA</b>	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>IMPACTE DE LA MOBILITAT DE LA PROPOSTA</b>	<b>15</b>
	<b>ANNEX I. PLÀNOL D'INTEGRACIÓ DE LA PROPOSTA DINS DEL SISTEMA DE MOBILITAT</b>	<b>16</b>

## 1 INTRODUCCIÓ

La proposta preveu la delimitació i implantació d'un aparcament situat al nord del nucli urbà de Consell, proper al carrer Nou o de Ferrer.



Figura 1. Localització de l'aparcament dins l'àmbit de la modificació puntual.

L'objectiu d'aquesta actuació és donar resposta a la necessitat actual d'aparcament i absorbir part de les demandes futures vinculades a la realització de projectes, a les estratègies de pacificació i a l'ampliació de voreres.

En relació amb això, cal esmentar que actualment al nucli existeixen diferents carrers de prioritat per a vianants i que, a més, està prevista

l'ampliació de voreres en diversos carrers propers a l'àmbit de la proposta (carrers Bartomeu Ordines i Sant Antoni Abat) que suposarà l'eliminació de places d'aparcament en la via pública.

Pel que fa a l'ordenació de l'àmbit, 3.507,36 m<sup>2</sup> es qualifiquen com a aparcament i 1.459,86 m<sup>2</sup> com a viari. En total es preveuen un total de 156 noves places d'aparcament, 145 vinculades a l'aparcament i 11 al viari.

## 2 OBJECTE D'ESTUDI

El present estudi pretén analitzar la situació actual del sistema de mobilitat de la zona, detectar-ne les necessitats d'aparcament i, així, justificar la proposta de la MP.

1. Analitzar les característiques de l'àmbit que es considera d'abast de l'aparcament i del seu sistema de mobilitat.
2. Realitzar una diagnosi tècnica del sistema, on es posin de manifest els punts forts i febles.
3. Identificar els itineraris preferents d'accés i de sortida de la proposta i per tal d'avaluar la correcta integració de l'aparcament dins del sistema de mobilitat.
4. Analitzar i justificar la necessitat de la proposta.

### 3 SITUACIÓ ACTUAL DE L'ÀMBIT

Mitjançant l'ús de Sistemes d'informació geogràfica (SIG) i el tractament de diferents dades relatives a la mobilitat, s'ha calculat el temps de desplaçament a peu des del nou aparcament que es proposa. Això ha permès delimitar l'àmbit de cobertura de l'aparcament dins del nucli, que compren la zona que es troba aproximadament a un màxim de 5 minuts caminant.

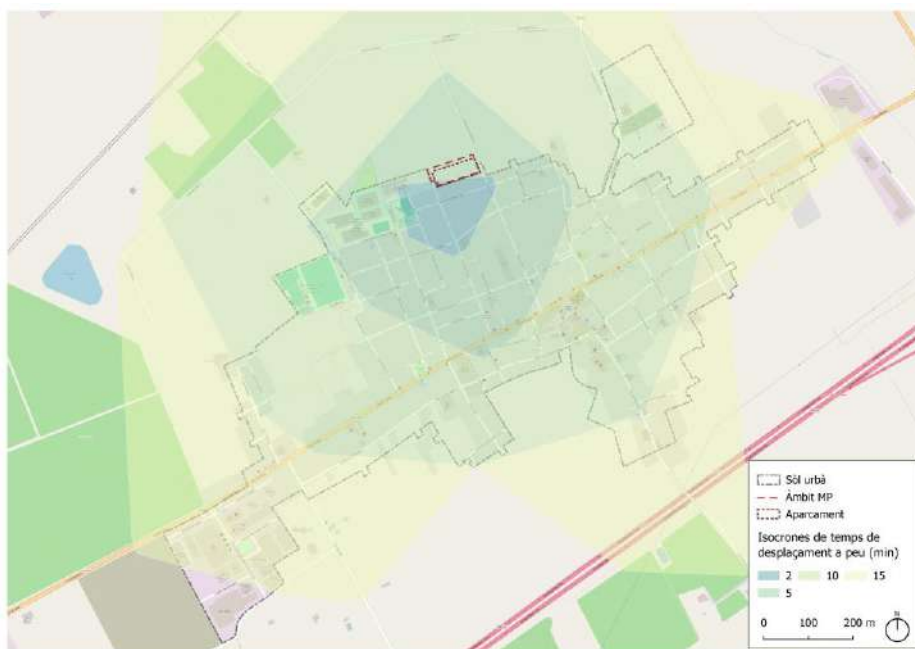


Figura 2. Anàlisi de mobilitat. Isocrones de temps de desplaçament a peu des de l'aparcament.

D'acord a això, l'àmbit d'estudi té una superfície de 290.675 m<sup>2</sup>, limita amb el sòl rústic i el carrer de Palma (Ma-13A), englobant pràcticament la meitat nord del nucli (veure figura 3).

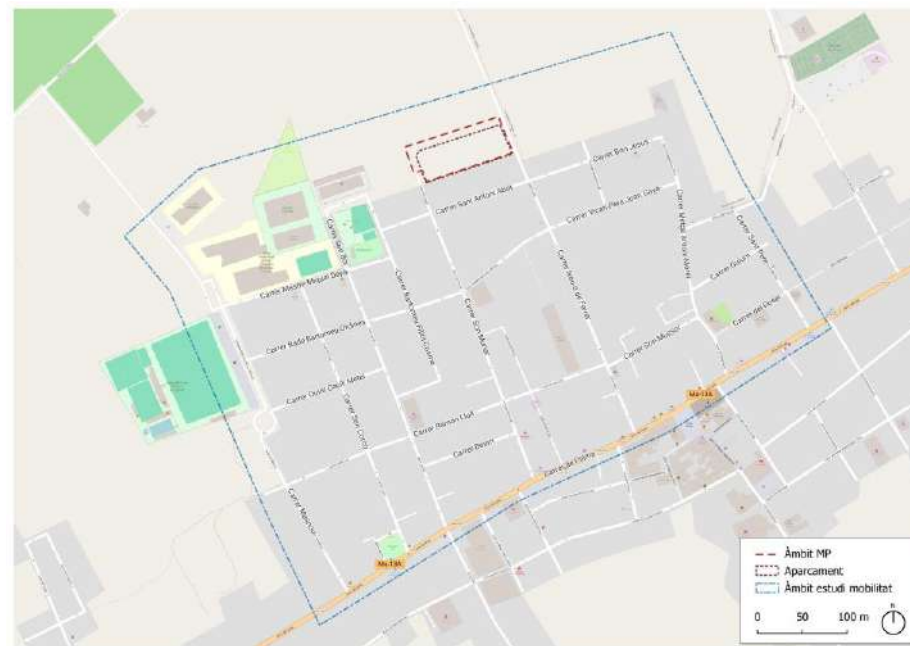


Figura 3. Límit de l'àmbit de l'estudi de mobilitat.

## 4 CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA DE MOBILITAT

Per tal de garantir la correcta integració de la proposta s'ha efectuat la caracterització del sistema de mobilitat mitjançant la recerca d'informació i l'obtenció de dades in situ a partir de treball de camp. Això ha fet possible localitzar i quantificar els diferents elements que el conformen, constituïts per:

- + Aparcaments per persones amb mobilitat reduïda
- + Aparcaments per motocicletes
- + Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics
- + Passos de vianants
- + Semàfors
- + Sentits de circulació
- + Guals
- + Controls de velocitat
- + Transport públic
- + Carrils bici

El tractament d'aquestes dades ha permès, per una banda, conèixer les dinàmiques i peculiaritats de la mobilitat urbana de l'àmbit i, per l'altra, definir la mobilitat interna de la proposta i delimitar els itineraris preferents d'accés i de sortida de vehicles, considerant com a punt de referència el carrer de Palma (Ma-13A).

Pel que fa a la proposta, cal esmentar que s'ha delimitat una zona de parada per donar cobertura al futur centre de salut, diferents punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i zones d'aparcament per a persones

amb mobilitat reduïda i de bicicletes, així com una àrea destinada a magatzem i serveis de manteniment públic.

Tots aquests elements es representen de manera detallada al plànol de l'Annex I.

A continuació es detallen els diferents aspectes analitzats:

### 4.1 CARACTERÍSTIQUES DE LA XARXA VIÀRIA

La xarxa viària que conforma l'àmbit d'estudi presenta una longitud total de 5,7 km i no disposa de carril bici o de zones o carrers especialment habilitats. Està constituïda principalment per carrers secundaris que, amb 4,1 km, conformen el 71,8% de la trama urbana (taula 1).

El carrer principal es correspon amb el carrer de Palma (carretera Ma-13A) que dins l'àmbit presenta una longitud de 657 metres (11,4%) i és el principal eix de comunicació del nucli.

Altres tipus de carrer destacats són els de prioritat per a vianants i les avingudes. El primer es correspon amb una part del carrer Nou o de Ferrer i els carrers de Son Mussol i del Roser. Es tracta de carrers estrets, de sentit únic i pavimentats amb llambordins, amb secció única per a vianants i residents i sense aparcament. El segon és l'avinguda de Francesca Homar i Pascual que se situa a l'extrem oest del nucli i transcorre paral·lela a diferents equipaments públics.

Finalment, es troben alguns trams de passeig: a la zona est, part del passeig Mallorca que connecta amb el cementiri i la carretera d'Alaró (Ma-2022); al nord el passeig de Son Cosme, adjacent al carrer Nou o de Ferrer i que és el principal itinerari de vianants i vehicles cap a l'estació de tren des d'aquesta zona del nucli.



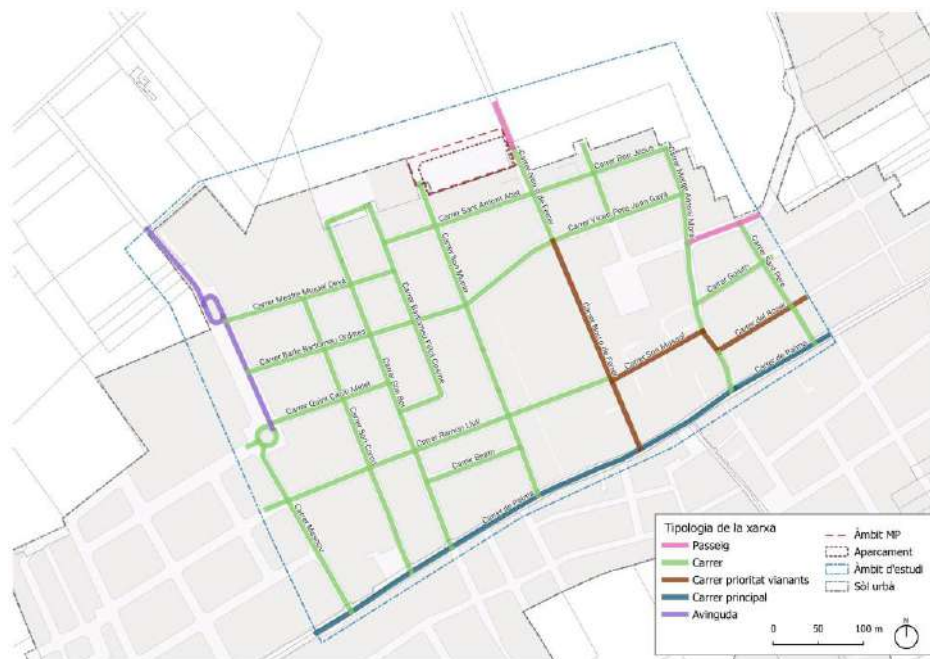


Figura 4. Tipologia de carrers de la xarxa viària.

Tipus de tram	Longitud (m)	%
Avinguda	319	5,56
Carrer secundari	4126	71,88
Carrer de prioritat per a vianants	502	8,75
Carrer principal	657	11,45
Passeig	136	2,37
<b>Total</b>	<b>5740</b>	<b>100</b>

Taula 1. Extensió de la xarxa per tipologia de carrer.

#### 4.2 CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS

Pràcticament la totalitat dels carrers compten amb voreres, a excepció dels carrers de prioritat per a vianants i algun punt concret del carrer Metge Antoni Morey que únicament disposa de voreres en un dels costats.

Pel que fa a l'amplada de les voreres, aquesta oscil·la entre els 0,9 metres i els 2,5 metres, i la majoritària se situa entorn dels 1,20 i 1,50 metres.

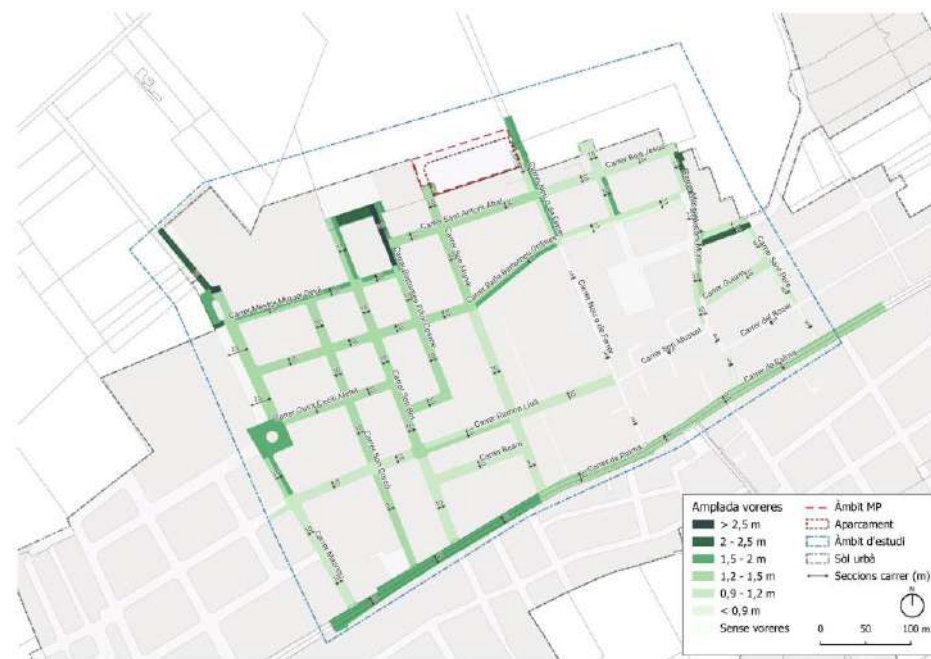


Figura 5. Amplada mitjana de les voreres i seccions de carrer per trams.

L'amplada dels carrers és un aspecte important ja que condiciona i determina la quantitat d'aparcament i els sentits de circulació i, en



alguns casos, fins i tot l'amplada de les voreres. D'acord amb les dades obtingudes d'amplada, s'han diferenciat 4 tipus principals de carrer:

*Carrers amb amplades superiors a 10 metres. Es correspon amb les avingudes, passeigs i alguns carrers puntuals.*



Imatge 1. Avinguda Francesca Homar i Pascual.

*Carrers amb amplades de 10 metres. Es correspon amb la majoria de carrers secundaris.*



Imatge 2. Carrer Son Corcó.

*Carrers amb amplades de menys de 10 metres. Es correspon amb carrers secundaris de menor entitat.*



Imatge 3. Carrer Sant Pere.

*Carrers d'amplades reduïdes, 5 metres. Es correspon amb els carrers de prioritat de vianants.*



Imatge 4. Carrer Nou o de Ferrer.

#### 4.3 APARCAMENTS EN LA VIA PÚBLICA

Gairebé la totalitat de l'aparcament és no regulat, tan sols hi ha una petita zona d'aparcament regulat amb capacitat per a dos vehicles al carrer Ramon Llull.

L'aparcament no regulat es distribueix de forma uniforme a la via pública (figura 6), a excepció dels carrers de prioritat per a vianants (imatge 4) i gran part del carrer de Palma (imatge 5) que manquen de zones destinades a aparcament de vehicles.

A la via pública trobam un total de 1.009 places d'aparcament no regulat (taula 2), 17 places per a persones per a mobilitat reduïda, 2 places d'aparcament regulat i 2 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.



Imatge 5. Carrer Palma (Ma-13A).

El nombre més gran d'aparcaments es concentra als carrers Batle Bartomeu Ordenes, Ramon Llull i Son Munar. Es tracta d'eixos llargs, uniformes i amples amb aparcament en fila als dos costats del carrer.

Cada un d'aquests carrers compta amb més de 80 places d'aparcament.



Imatge 6. Carrer Son Munar.

A més, disposa de dos aparcaments. Un se situa al carrer de Son Boi prop del pavelló municipal amb un total 61 places: 49 d'aparcament no regulat, 2 per a persones amb mobilitat reduïda i 10 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics (imatge 7). L'altre aparcament, de menor entitat i vinculat a l'escoleta, té una capacitat total de 14 places: 12 d'aparcament no regulat i 2 per a persones amb mobilitat reduïda (imatge 8). Així mateix, existeix una zona d'aparcament vinculada al camp d'esports municipal amb capacitat per a uns 30 vehicles.





Imatge 7. Aparcament del carrer Son Boi.

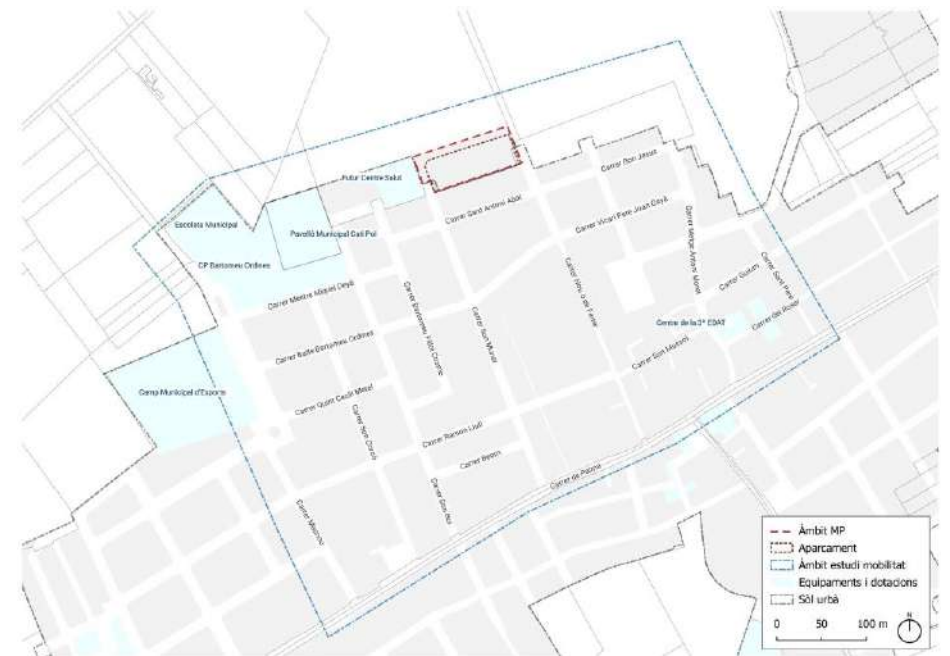
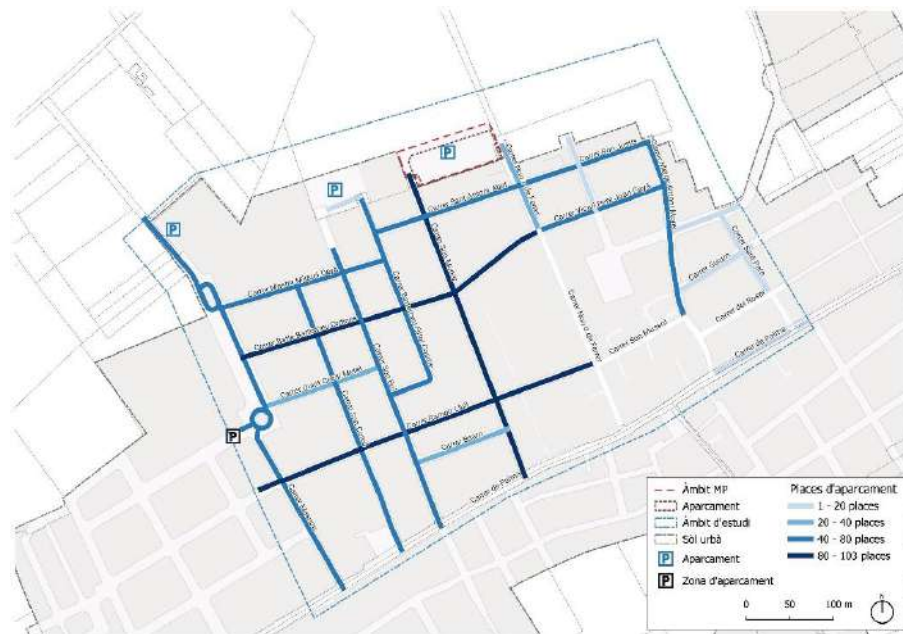


Imatge 8. Aparcament vinculat a l'escoleta.

Així doncs, **la capacitat total d'aparcament a la via pública se situa en les 1.135 places**, d'aquestes 1.030 vinculades a vial i 105 a aparcaments públics.

<i>Nom de la via</i>	<i>Places d'aparcament no regulat</i>
<i>Avinguda Francesca Homar i Pascual</i>	74
<i>Carrer Bartomeu Fillol Cosme</i>	67
<i>Carrer Batle Bartomeu Ordines</i>	103
<i>Carrer Bearn</i>	25
<i>Carrer Bon Jesus</i>	41
<i>Carrer de Palma</i>	14
<i>Carrer del Roser</i>	0
<i>Carrer Guium</i>	19
<i>Carrer l'Alqueria de Jarfa</i>	20
<i>Carrer Masnou</i>	45
<i>Carrer Mestre Miquel Deyà</i>	44
<i>Carrer Metge Antoni Morey</i>	41
<i>Carrer Nou o de Ferrer</i>	23
<i>Carrer Quint Cecili Metel</i>	27
<i>Carrer Ramon Llull</i>	90
<i>Carrer Sant Antoni Abat</i>	46
<i>Carrer Sant Pere</i>	11
<i>Carrer Son Boi</i>	86
<i>Carrer Son Corcó</i>	75
<i>Carrer Son Munar</i>	102
<i>Carrer Son Mussol</i>	0
<i>Carrer Vicari Pere Joan Gayà</i>	50
<i>Passeig de Mallorca</i>	6
<i>Passeig de Son Cosme</i>	0
<b>Total general</b>	<b>1.009</b>

Taula 2. Distribució de places d'aparcament per carrer.



#### 4.4 EQUIPAMENTS I DOTACIONS

L'àmbit compta amb diferents equipaments públics:

- Escoleta municipal de Consell
- Pavelló municipal Cati Pol
- Col·legi públic Bartomeu Ordines
- Camp municipal de futbol
- Centre de gent gran
- Futur centre de salut, encara no construït, però amb sòl qualificant pendent de construcció.

#### 4.5 TRANSPORT PÚBLIC

##### Autobús

Pel nucli de Consell transita la línia 342 Alaró-Estació-Consell del TIB, que connecta el nucli urbà amb Alaró i l'estació de tren. A Consell compta amb un total de tres parades que se situen a la Ma-13A, dues de les quals es troben dins l'àmbit d'estudi (Annex I).

##### Tren

L'estació de tren se situa a 1 quilòmetre del nucli urbà de Consell i té connexió amb bus per la línia 342 anteriorment esmentada. Pel que fa

als vianants, l'accés a peu des del nucli es realitza pel passeig de Son Cosme i el camí de Sant Jordi. No hi ha connexió amb carril bici.

En el cas dels vehicles, l'accés general es realitza per la carretera Ma-13A i la Ma-2050. No obstant això, si el punt de partida se situa dins l'àmbit d'estudi l'itinerari principal és el mateix que per als vianants, ja que es tracta del més eficient des del punt de vista de distància i temps. Malgrat això, existeixen diferents itineraris en funció del punt de partida. En tot cas, els dos itineraris enllacen amb el camí de Sant Jordi anteriorment esmentat.

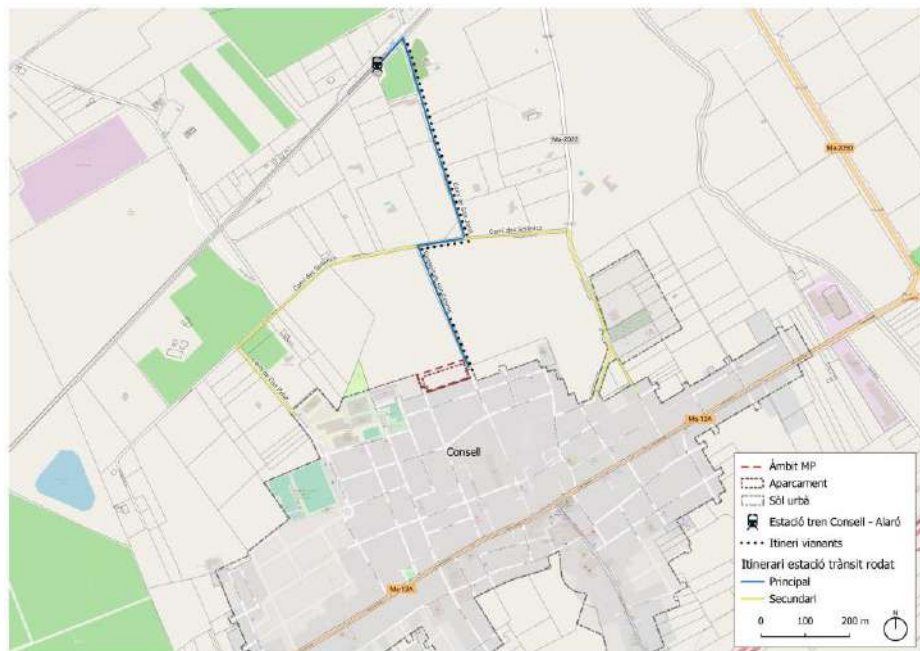


Figura 8. Principals itineraris estació - àmbit d'estudi.

Com es pot observar a la figura 8 l'aparcament proposat s'ubica en el principal itinerari a peu cap a l'estació.

Pel que fa a l'estació de tren Alaró-Consell, cal tenir en compte que a més de l'espai d'aparcament actualment disponible, està prevista la construcció d'un aparcament intermodal amb una superfície de 4.000 m<sup>2</sup> i 166 places estimades com a mínim.

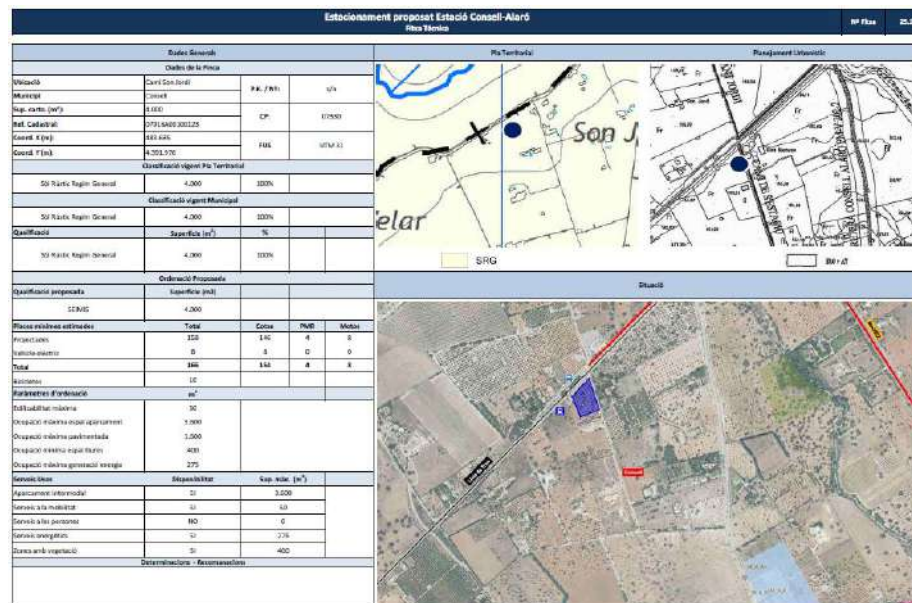


Figura 9. Localització de l'estacionament proposat Estació Consell-Alaró. Consell de Mallorca.

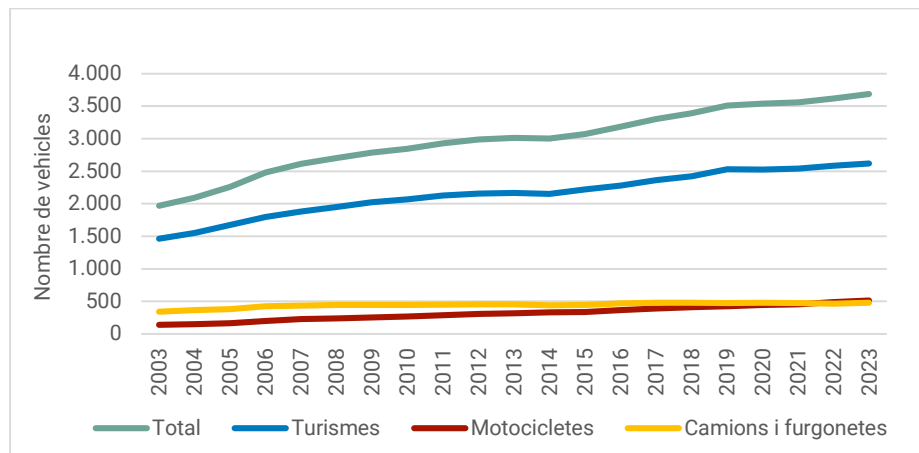
### 4.6 PARC DE VEHICLES

Segons dades de l'IBESTAT, el nombre total de vehicles registrats a Consell l'any 2023 era de 3.686 vehicles, dels quals 2.672 (el 73%) eren turismes, 526 (el 14%) motocicletes i la resta 488 (el 13%) camions i furgonetes.

Com es pot observar al gràfic 1, el nombre de vehicles al municipi ha experimentat un creixement continu, amb dinàmiques similars a la de la



resta dels municipis de les Illes Balears. A partir de l'any 2017 s'observa un estancament en el nombre total de camions i furgonetes. La resta de vehicles presenten una tendència positiva.



Gràfic 1. Evolució del nombre de vehicles al municipi de Consell 2003 – 2023. IBESTAT.

## 4.7 MOBILITAT

### Mobilitat interurbana

Com al conjunt de municipis de les Illes Balears, la major part dels desplaçaments es fan en cotxe, mentre que en proporció, l'ús del transport públic és baix. En general, s'observa una tendència d'augment en la mobilitat en cotxe.

### Mobilitat intraurbana

Pel que fa a la mobilitat intraurbana, les característiques del nucli, relativament compacte, fan que els desplaçaments a peu o bicicleta siguin importants. No obstant això, més de la meitat dels desplaçaments en cotxe tenen origen i destinació en el mateix municipi.

D'acord amb les dades del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, dels 265.543 viatges efectuats en dia feiner al Raiguer, el 84,6% són moviments interns a la comarca i el 15,4% són de connexió (figura 10). D'aquests el 31,8% dels desplaçaments es corresponen a mobilitat personal, un 22,1% a mobilitat ocupacional i el 46,5% la tornada a domicili.

En relació amb els mitjans de transport utilitzats en el Raiguer, l'ús del transport privat se situa en el 65,2%, el transport públic en el 8,5% i el 26,3% en transport no motoritzat. Aquests varien en funció del motiu del viatge. El transport privat és el més utilitzat en els desplaçaments quotidians per motius ocupacionals. En la mobilitat personal s'incrementa clarament l'ús dels modes no motoritzats. El caràcter de proximitat de la mobilitat personal determina aquest major ús dels modes no motoritzats.



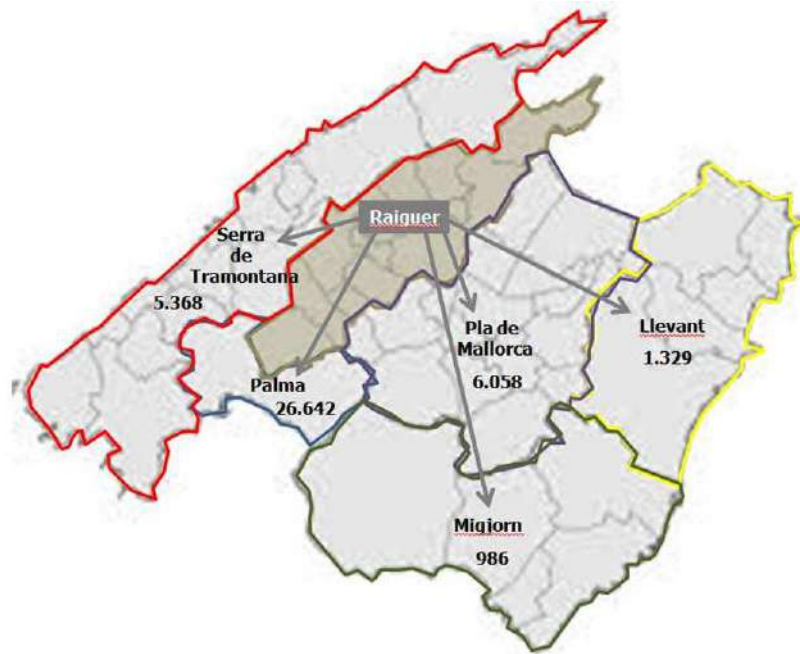


Figura 10. Fluxos de desplaçament a la comarca del Raiguer. Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears.

#### 4.8 TRÀNSIT

El volum més alt de vehicles es concentra al carrer de Palma, la carretera Ma-13A. Es tracta d'una via de doble sentit i constitueix el principal eix de comunicació viari del nucli, tant intraurbana com interurbana.

A la resta de vials del nucli urbà el trànsit és molt baix, es tracta majoritàriament d'una mobilitat intraurbana vinculada a l'ús residencial i als equipaments i dotacions.

En general, la Ma-13A presenta un trànsit fluid, encara que en alguns punts és lleugerament més lent, especialment a l'altura de la plaça Major en ambdós sentits on, puntualment, es produeixen algunes retencions.



Figura 11. Caracterització del trànsit del nucli urbà de Consell. Google Traffic.

Si analitzam el trànsit de manera detallada, el volum més elevat de vehicles es concentra principalment entre setmana a primera hora del matí, coincidint amb els desplaçaments als centres de treball. També s'observen repunts a migdia durant tota la setmana que s'intensifica especialment els diumenges.

La carretera Ma-13A compta amb una estació d'aforament situada a l'entrada al nucli urbà des de Santa Maria del Camí (figura 12). El Consell

de Mallorca facilita anualment dades de la intensitat mitjana diària de vehicles d'acord amb el nombre total de vehicles que transiten diàriament per aquest vial.

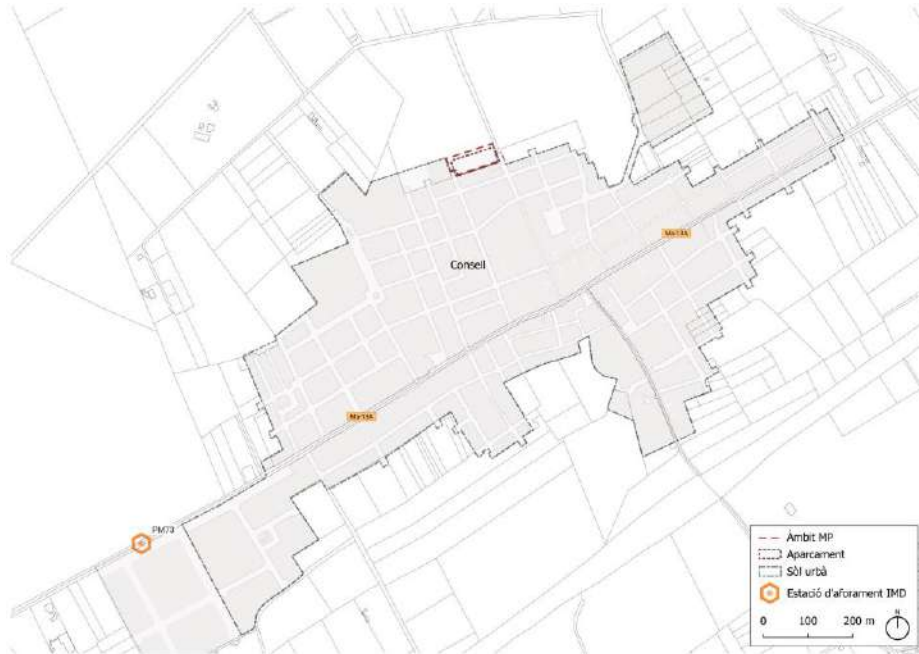
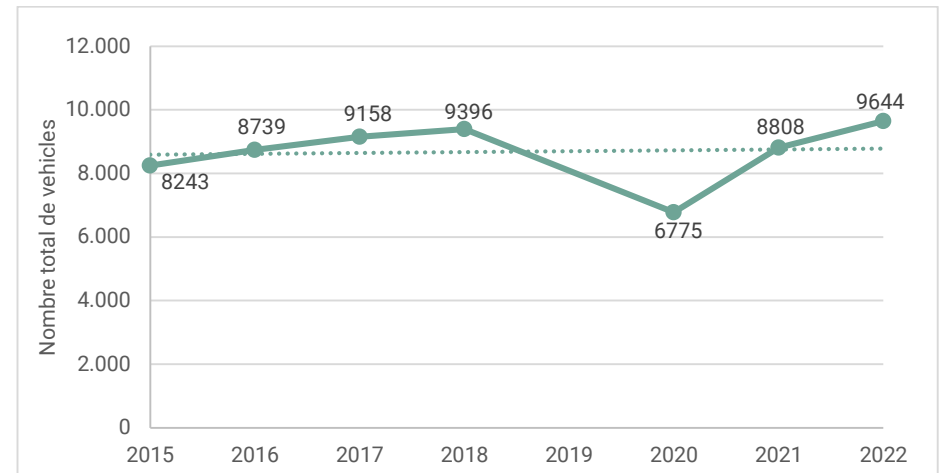


Figura 12. Estació d'aforament PM73, pk 17,4. Carretera Ma-13A. Consell de Mallorca.



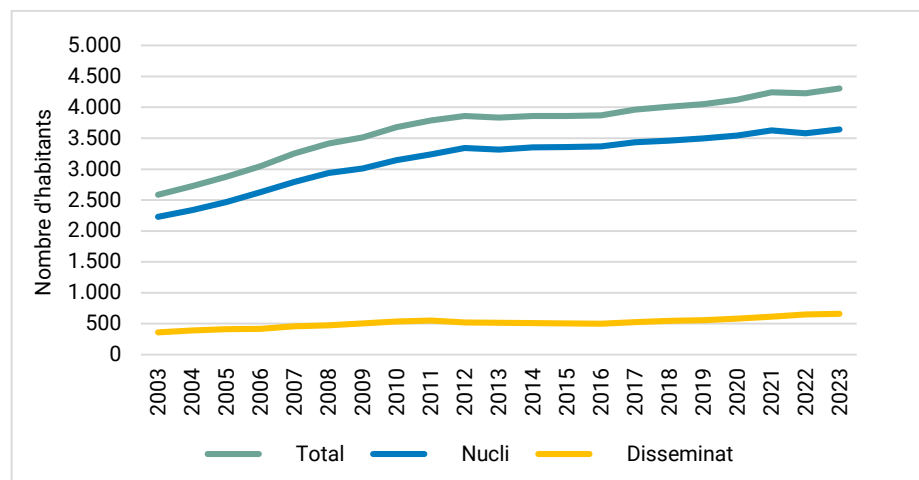
Gràfic 2. Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles. Dades anuals disponibles, sèrie 2015-2022. Consell de Mallorca.

Es pot observar que des de l'any 2015 el nombre de vehicles ha anat augmentant any rere any. Del 2019 no es disposen de dades i en el 2020 es va experimentar una reducció de vehicles important, relacionada amb les restriccions de mobilitat aplicades durant la pandèmia de la Covid-19. L'any 2021 ja es registraren xifres similars a les anteriors i l'any 2022 es detecta un lleuger augment del trànsit. Amb tot, la tendència general va ser positiva amb un continu augment interanual de vehicles.

## 5 JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA

A partir del tractament i l'anàlisi de les dades disponibles, s'aborda la necessitat de la implantació de la proposta considerant la situació actual i les dinàmiques futures de mobilitat.

Segons dades de l'Institut Nacional d'Estadística (INE), des de l'any 2002 la població del municipi ha experimentat un creixement continu. Encara que s'han produït petites fluctuacions, la tendència ha estat positiva, fins a situar-se en els 4.304 habitants l'any 2023.



Gràfic 3. Evolució de la població al municipi de Consell 2003 – 2023. Institut Nacional d'Estadística (INE).

D'aquests, 3.644 habitants (el 85%) resideixen dins el nucli urbà de Consell, mentre que la resta 660 (el 15%) es troben en disseminat.

Segons dades de cadastre, el municipi de Consell l'any 2023 tenia un total de 1.398 edificacions destinades a ús residencial que suposaven un total de 1.993 habitatges.

Així doncs, d'acord amb les dades disponibles, la ràtio d'habitants per habitatge a Consell se situa en 2,15.

Pel que fa als vehicles, considerant el nombre de vehicles registrats en el municipi i la població existent, la ràtio de vehicles per habitant se situa en 0,86.

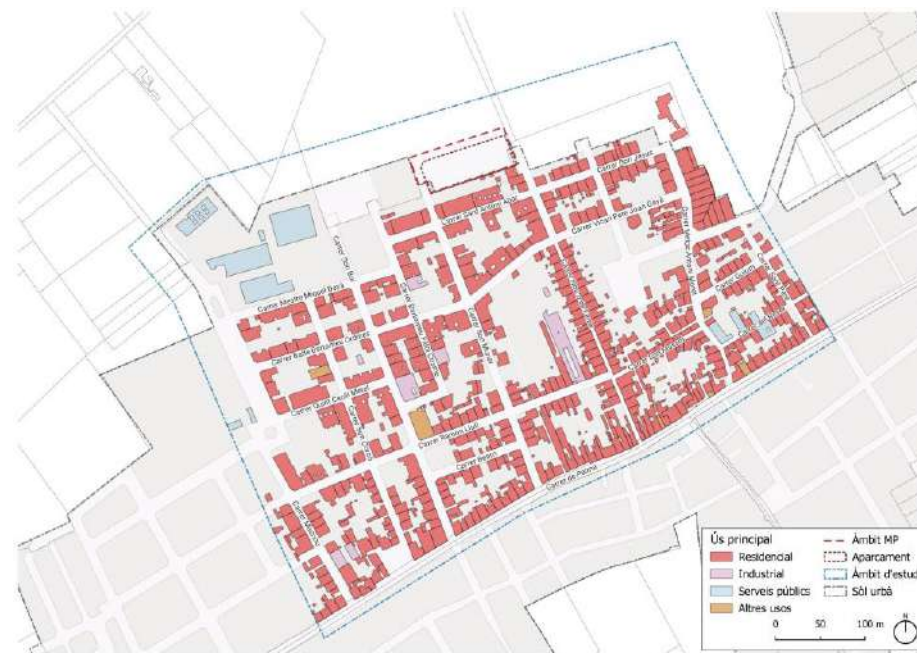


Figura 13. Ús principal de les edificacions situades dins l'àmbit d'estudi. Cadastre.

Dins l'àmbit d'estudi hi ha un total de 468 edificacions. D'acord amb el seu ús principal, 446 estan destinades a ús residencial, constituint un total de 758 habitatges. Així, considerant les ràtios d'habitants per habitatge i de vehicles per habitant de Consell, es preveu, dins l'àmbit, una població de 1.636 habitants i un parc de vehicles vinculats a ús residencial de 1.402 vehicles.

D'acord amb les dades facilitades per l'Ajuntament, el nombre de vehicles vinculat als centres dotacionals i equipament és d'aproximadament 41. Per tant, el parc total de vehicles se situaria en les 1.443 unitats.

Una altra variable considerada per determinar la necessitat d'aparcament dins l'àmbit és la quantificació de guals. Com es pot observar a la taula 3, dins l'àmbit hi ha un total de 249 guals permanents. A partir del treball de camp, es determina que la majoria d'aquests guals responen a la sortida i entrada de vehicles en aparcament privat.

<i>Nom de la via</i>	<i>Guals permanents</i>
<i>Avinguda Francesca Homar i Pascual</i>	5
<i>Carrer Bartomeu Fillol Cosme</i>	13
<i>Carrer Batle Bartomeu Ordines</i>	16
<i>Carrer Bearn</i>	6
<i>Carrer Bon Jesus</i>	12
<i>Carrer de Palma</i>	0
<i>Carrer del Roser</i>	7
<i>Carrer Guium</i>	12
<i>Carrer l'Alqueria de Jarfa</i>	3
<i>Carrer Masnou</i>	11
<i>Carrer Mestre Miquel Deyà</i>	5
<i>Carrer Metge Antoni Morey</i>	14
<i>Carrer Nou o de Ferrer</i>	12
<i>Carrer Quint Cecili Metel</i>	11
<i>Carrer Ramon Llull</i>	28
<i>Carrer Sant Antoni Abat</i>	12
<i>Carrer Sant Pere</i>	6
<i>Carrer Son Boi</i>	21
<i>Carrer Son Corcó</i>	20
<i>Carrer Son Munar</i>	21
<i>Carrer Son Mussol</i>	5
<i>Carrer Vicari Pere Joan Gayà</i>	4

<i>Passeig de Mallorca</i>	5
<i>Passeig de Son Cosme</i>	0
<b><i>Total general</i></b>	<b>249</b>

Taula 3. Nombre de guals permanents per carrer.

Així doncs, considerant el parc de vehicles total i l'aparcament privat, es preveu una necessitat actual d'aparcament públic per a 1.194 vehicles.

En relació a això, cal esmentar que per les característiques de la proposta no es preveu que la seva implantació comporti un augment del nombre de vehicles existents al municipi.

Com s'ha detallat a l'apartat anterior, **l'aparcament actualment disponible dins l'àmbit se situa en les 1.135 places. Per tant, considerant el parc de vehicles total calculat anteriorment (1.443 unitats) i els 249 guals, es determina que hi ha un total de 59 places que no queden cobertes amb la situació actual.**

Amb la proposta es preveuen un total de 156 noves places d'aparcament que donaran resposta al dèficit actual d'aparcament i absorbiran part de les necessitats futures vinculades a la realització de projectes i estratègies de pacificació i d'ampliació de voreres, que segons dades de l'Ajuntament suposaran l'eliminació d'unes 125 places d'aparcament.

En tot cas, cal considerar que aquestes actuacions s'emmarquen dins la voluntat de l'Ajuntament d'avançar cap a una mobilitat més sostenible, reduint l'ús del vehicle privat.

## 6 IMPACTE DE LA MOBILITAT DE LA PROPOSTA

La proposta contribueix a dotar d'espai d'aparcament al nucli i el dimensionament respon adequadament a la necessitat actual d'aparcament. A més, pretén absorbir part de les demandes futures vinculades a la realització de projectes, a les estratègies de pacificació i a l'ampliació de voreres que s'emmarquen dins la voluntat de l'ajuntament per avançar cap a una mobilitat més sostenible, reduint l'ús del vehicle privat.

Es tracta d'un aparcament que dona resposta a la necessitat d'aparcament del nucli i, per tant, no es preveu un augment del nombre de vehicles vinculat l'actuació, ni efectes significatius sobre la mobilitat.

Per altra banda, la proposta tanca la trama urbana i elimina culs de sac, augmentant la connectivitat de la xarxa viària.

En referència a l'aparcament, la distribució interna orientativa proposada i els elements que el conformen s'ajusten a les determinacions de la normativa vigent d'aplicació i en garanteixen una bona funcionalitat interna i, d'acord amb l'anàlisi efectuada, una correcta integració dins el sistema de mobilitat analitzat.

## ANNEX I. PLÀNOL D'INTEGRACIÓ DE LA PROPOSTA DINS DEL SISTEMA DE MOBILITAT







---

L'Estudi de mobilitat de la Modificació puntual de les NS de Consell per a la delimitació i ordenació d'un aparcament, ha estat redactat per l'equip de **GAAT. Estudi d'urbanisme, territori i medi ambient.**

Palma, juliol de 2024

Aina Soler Crespí, *arquitecta*  
En representació de l'equip redactor