



EXCM. AJUNTAMENT DE POLLENÇA

---

**PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA DE POLLENÇA  
MODIFICACIÓ RELATIVA A LA CLASSIFICACIÓ DEL SECTOR  
URBANITZABLE UP4B COM A SÒL URBANITZABLE  
DIRECTAMENT ORDENAT (SUDO-UP4B)**

**ESTUDI DE MOBILITAT EN L'ÀMBIT DEL SECTOR**

**DOCUMENT D'APROVACIÓ INICIAL**

## **ÍNDIX**

### **ESTUDI DE MOBILITAT**

1. ANTECEDENTS
2. NORMATIVA I CRITERIS DE MOBILITAT
3. PROPOSTA DE MOBILITAT EN L'ÀMBIT DEL SECTOR

## ESTUDI DE MOBILITAT

### 1. ANTECEDENTS

Es tracta d'un sector de sòl urbanitzable de tipus industrial desclassificat per la disposició addicional setzena de la Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears (BOIB n. 160, de 29.12.17), d'ara endavant LUIB.

No obstant això, aquest sector formava part d'un urbanitzable més ampli (sector 4) que es va dividir en dos i del qual l'àmbit A se troba executat i recepcionat pel que aquesta zona, denominada sector 4B, és continuació d'un sector de sòl urbà industrial (abans urbanitzable 4A). D'aquesta manera els vials ja es troben predeterminats en el sector de sòl urbà i aquest sector urbanitzable ha de donar-los continuïtat per a completar la trama viària.

Bàsicament, els criteris urbanístics que han de prevaler són els següents:

1. Mantenir i donar continuïtat al trànsit rodat segons l'estructura urbana preexistent en el sector 4A adaptant les seccions tipus. En qualsevol cas s'amplien alguns vials per a donar compliment a les condicions establertes en l'article 62 del RLOUSM.

Segons l'ordenació, el vial A prové del sector urbà 4A i és una prolongació d'aquest (carrer del Llanterners). Quant als viàries B i C que transcorren paral·lels a la carretera Ma-10 són també prolongació de l'existent en el sector 4A

2. Aquests vials A, B i C s'adeqüen quant a les seccions de la calçada al seu ús per a vehicles tipus turisme, amb aparcaments annexos, i també per a camions de transport i càrrega. Les voreres s'amplien respecte de les existents en el sector 4A per a facilitar la mobilitat i es dota al sector d'una connexió mitjançant carril bici.

3. Assenyalar les zones de pas per als vianants adaptats a la seva utilització per persones amb mobilitat reduïda.

4. Determinar les zones d'aparcament de vehicles i la seva capacitat, així com el disseny de les places amb unes dimensions de 2,50 m d'ample per 5,00 m de fons i les de mobilitat reduïda de 3,70 m d'ample per 5,00 m de fons. Aquestes places estaran especialment senyalitzades.

Les places d'aparcament se situen repartides i annexes als serveis viaris per a facilitar l'accés als centres de producció i/o venda. D'altra banda, es localitza una bossa de places d'aparcaments no annexes als serveis viaris en la zona Nord, al costat de la zona verda pública i a l'equipament públic per a dotar d'accessibilitat i donar suport a les activitats lúdiques que puguin desenvolupar-se.

5. Els paviments dels vials públics hauran de complir amb el que s'estableix en l'article 8 de la Llei 3/2005, de 20 d'abril.

A aquests efectes, seran de característiques i propietats reflectores adequades a les instal·lacions d'enllumenat públic i, en la mesura que sigui possible, permeables. Quan no ho siguin s'haurà d'adoptar un sistema de drenatge sostenible que minimitzi l'impacte de les aigües pluvials en les xarxes de sanejament i drenatge. A més, en la mesura que sigui possible, aquestes aigües s'hauran d'emmagatzemar per al seu ús posterior o la reincorporació al medi natural.

A més, la il·luminació serà de baix consum i complirà les condicions que estableix el PTIM.

6. Es determinen els punts de situació de les parades per al transport públic.

7. Finalment, proposar mesures per a una mobilitat més sostenible dins de l'àmbit.

## 2. **NORMATIVA I CRITERIS DE MOBILITAT**

### 2.1. Normativa

- Llei 51/2003, de 2 de desembre, i igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat (BOE n. 289, de 03.12.03).
- Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, pel qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics (BOE n. 61, d'11.03.10).
- Reial decret 505/2007, de 20 d'abril, pel qual aproven les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats i edificacions (BOE n. 113, d'11.05.07).

A més, la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, que estableix per als municipis l'obligació d'elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) que inclouran, com a mínim, la següent informació:

- Un diagnòstic de la situació actual de la mobilitat.
- Els objectius concrets de mobilitat a mitjà i llarg termini.
- Les mesures concretes de mobilitat sostenible que permetin aconseguir aquests objectius.
- Una anàlisi de la viabilitat de les mesures proposades a partir de criteris econòmics, socials i ambientals.
- Un estudi econòmic i financer que valori les actuacions proposades i estableixi els mecanismes de finançament.
- Els procediments per a fer el seguiment, l'avaluació i la revisió.

També, a més, hauran de determinar:

- El disseny i dimensionament de les xarxes viàries i de transport públic.
- Les infraestructures i mesures específiques per a vianants i ciclistes.
- Les condicions de seguretat lligades a la mobilitat.
- Els sistemes d'estacionament.
- Les accions de gestió de la mobilitat per a determinats col·lectius.
- Els aspectes de l'ordenació urbanística rellevants a l'hora de determinar aspectes quantitatius i qualitatius de la demanda de transport.
- Establir mesures de promoció d'una mobilitat més sostenibles.

### 2.2. Criteris de mobilitat.

Els criteris generals per a una mobilitat sostenible són els següents:

#### 1. Anàlisi dels problemes de mobilitat en el sector.

Com la hi indicat es tracta d'un sector que havia de desenvolupar-se juntament amb el sector 4A pel que es tracta ara de completar la trama viària ja existent i donar sortida a la carretera. Aquesta connexió servirà tant al trànsit interior del sector 4A com al que es generarà en el sector 4B. Per aquesta raó s'ha dissenyat el viària C amb amplària suficient per a absorbir el trànsit que provinguí del sector de sòl industrial ja existent.

El vial A part de la secció existent en el sector 4A i s'amplia a partir de la corba per a donar accés als usos previstos en aquest sector i a les places d'aparcament que es projecten en un dels seus costats. Aquest vial es projecta d'un únic sentit i finalitza en els vials B i C que

es projecten de doble sentit si bé el viària B no tindrà continuïtat en un futur pel que finalitza en un fons de sac.

2 Estructurar els vials de forma eficaç com a elements de vertebració de la mobilitat dins de l'àmbit del sector. En aquest sentit s'ha procurat minimitzar el nombre de vials per a evitar un impacte negatiu sobre la zona i tancar així la trama urbana ja existent en el sector 4A.

*Accessos actuals al sector:*



*Accés al vial A*



*Accés des del sector 4A i la MA-10*



*Accés al sector 4B des de la MA-10*



*Accés al sector 4B des de la MA-10*

3. Com s'ha assenyalat es connecten les parcel·les, en la mesura del possible, mitjançant vials rodats de sentit únic per a reduir la circulació i evitar aglomeracions.

Proposta de passos per als vianants:

Es projecten plans per als vianants en cada encreuament i prop dels aparcament adaptats per al seu ús per persones amb mobilitat reduïda, així com dels espais públics.

4. Ordenar l'estacionament de vehicles dins l'àmbit.

Es proposen les següents àrees per a l'estacionament de vehicles tipus turisme que hauran, en el seu cas, d'ajustar-se i desenvolupar-se en el projecte d'obres d'urbanització:

Àrea d'aparcaments 1.

Situada en l'entrada d'accés al sector des del vial A1 fet que prové del sector de sòl urbà 4A i al costat de la zona verda pública i l'equipament públic.

La seva superfície estimada és de: 1.559 m<sup>2</sup> i la seva capacitat aproximada de 78 vehicles tipus turisme.

Zones d'aparcament annexes als serveis viaris.

Aquestes àrees se situen annexes als vials. El vial A compta amb una bateria de aparcaments amb capacitat per a 29 vehicles. El vial B també amb 7 places i el vial C amb aparcaments en bateria i una capacitat de 34 places.

Aparcaments a l'interior de les parcel·les.

Aquestes places provenen del compliment de les ordenances que, a més de les places exteriors públiques, obliguen a una reserva privada en cada parcel·la amb capacitat mínima d'1 plaça cada 100 m<sup>2</sup> construïts.

### 3. PROPOSTA DE MOBILITAT EN L'ÀMBIT DEL SECTOR

Com a resultat de l'anterior, s'ha elaborat la següent proposta d'ordenació de la mobilitat dins del sector:

#### 1. Viària:

- Prohibir l'accés directe des de la carretera a l'àmbit del sector, excepte pels punts expressament indicats d'entrada i sortida.
- Establir un vial interior paral·lel a la carretera per a l'accés a les parcel·les que connecti amb l'existent en l'àmbit 4A.
- Proposar els vials de sentit únic i de doble sentit segons s'indica en la documentació gràfica annexa.
- Establir les seccions viàries segons s'indica en la documentació gràfica, sent les d'amplària de voreres de 2 o més metres arbrades. Aquests arbres se situaran amb una separació no superior als 3 m i en el projecte d'urbanització es preveurà un sistema de reg per degoteig.
- Els paviments no seran reflectors i la il·luminació haurà de ser de baix consum.

En l'àmbit del sector, el projecte d'urbanització, haurà de preveure i connectar amb les xarxes actualment existents:

- Xarxa general d'aigua potable.
- Xarxa d'hidrants contra incendis.
- Xarxa general de clavegueram públic.
- Xarxa general d'evacuació d'aigües pluvials. Aquesta xarxa recollirà les aigües pluvials dels carrers públics. Les aigües generades en les cobertes de l'interior de les parcel·les seran recollides i reconduïdes a l'aljub corresponent per a la seva posterior reutilització.
- Xarxa de mitjana i general de baixa tensió.
- Xarxa general d'enllumenat públic.
- Xarxes de telecomunicacions o, en el seu cas, deixar els tubs enterrats necessaris perquè els operadors realitzin la instal·lació.

#### 2. Accessibilitat:

Tots els accessos i vials seran accessibles per persones amb mobilitat reduïda o, en el seu cas, existirà un recorregut alternatiu.

Tots aquests passos compliran la legislació en vigor i especialment:

- Llei 51/2003, de 2 de desembre, i igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat (BOE n. 289, de 03.12.03).
- Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, pel qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics (BOE n. 61, d'11.03.10).
- Reial decret 505/2007, de 20 d'abril, pel qual aproven les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats i edificacions (BOE n. 113, d'11.05.07).

### 3. Aparcaments:

Segons s'ha assenyalat anteriorment s'han proposat una zona d'aparcament públic a més dels aparcaments previst annexes al vials.

En qualsevol cas, a l'interior de les parcel·les haurà de preveure's una reserva per a aparcaments privats en proporció a 1/100 m<sup>2</sup> d'edificació.

Pollença, juliol de 2021



José Mª Mayol Comas  
Antoni Ramis Ramos  
**ARQUITECTES**