



## 8. Mobilitat i transport

### 8.1. Marc autonòmic. Pla Director Sectorial de Transports de les Illes Balears

El Govern de les Illes Balears, mitjançant la Direcció General de Mobilitat i Educació Ambiental de la Conselleria de Medi Ambient, ha establert una sèrie de decisions que suposen canvis significatius en el model territorial i de transports. Amb aquest objectiu s'ha iniciat la redacció del Pla Director Sectorial de Transports (PDST) on la variable ambiental hi és present en cadascuna de les etapes de desenvolupament del mateix.

Les fases previstes en el Pla són:

- Diagnòstic de la situació actual.
- Objectius del Pla Director de Transports.
- Redacció del Pla Director de Transports.
- Avaluació.

Actualment s'ha executat la primera fase de diagnosi, de la qual en podem extreure les conclusions sobre els impactes del transport en el conjunt de les Balears i, per tant també en el municipi de Son Servera.

- Consum d'energia i emissió de CO<sub>2</sub>

El transport consumeix el 60 % de l'energia de les Balears, i per tant és un important generador de contaminants atmosfèrics (taula 8.1.1.).

Taula 8.1.1.  
Energia consumida i emissions de CO<sub>2</sub> del sector del transport a les Illes Balears

Tipus	Energia Ktep <sup>1</sup>	%	CO <sub>2</sub> Kton	%
Aeri	1.382	60,7	4.211	60,3
Marítim	147,6	6,4	479	6,8
Terrestre	746	32,7	2.294	32,8
TOTAL	2.276	1000	6.984	100

Font: *Diagnòstic, Objectius i Estratègia de Sostenibilitat del Transport a les Illes Balears, 2001.*

Per la magnitud de les xifres exposades i segons estudis del CSIC caldria una massa forestal de 6,4 vegades la superfície de les Illes per poder absorbir la quantitat de CO<sub>2</sub> generada pel transport.

<sup>1</sup> Tep: Tones equivalents de petroli. Vegeu la taula 5.1.1. de l'apartat d'energia.

- Estructuració de l'espai i ocupació del sòl

L'índex d'ocupació de territori per infraestructures de transports a Balears és del 2,13% sobre el total, gairebé un punt per sobre la mitja europea, que és de 1,3%. Les carreteres de les Balears (amb 2.189 km) ocupen l'1,85 % de la superfície les Balears.

Aquestes infraestructures provoquen una important fragmentació del territori, amb la conseqüència negativa per les espècies animals que hi habiten, ja que hi ha perill d'aïllament dels ecosistemes.

- Renou

El transport terrestre i aeri és el causant majoritari del renou ambiental. El trànsit aeri s'incrementa molt durant l'estiu i resulta especialment impactant en les operacions nocturnes.

- Canvi en les pautes de mobilitat

Des dels anys 80 s'ha incrementat el transport motoritzat en vehicle privat i han disminuït els desplaçaments a peu. El parc automobilístic de les Balears és un dels més elevats de l'Estat i de la Unió Europea, amb 519.553 turismes, que representa una mitjana de 652 cotxes/1000 hab., molt superior a la mitjana estatal (427 cotxes/1000 hab) i europea (450 cotxes/1000 habitants).

- Manca d'equitat social

Només el 49% de la població de Balears disposa de llicència de conducció, i per tant el model de transport actual només és accessible per a un determinat sector de la població. Per altra banda un 26% de famílies de les Balears no disposa de cap cotxe.

- Increment de l'accidentalitat

L'augment de vehicles en circulació i la tendència a la construcció de vies ràpides implica un nombre creixent d'accidents. Durant la dècada dels 90 un total de 1.500 persones varen morir a les carreteres balears i més de 40.000 resultaren ferides.



En base a la diagnosi resumida anteriorment i seguint unes pautes fonamentals s'ha elaborat l'Estratègia de Sostenibilitat del Transport de les Illes Balears, que es concreta en les actuacions que presenta la taula 8.1.2.

Taula 8.1.2.  
Actuacions resultants de la diagnosi

GLOBAL	Programa de Reducció de l'Impacte Ambiental del trànsit aeri Programa de Millora del Transport Marítim Programa de Millora de les Connexions Interurbanes
LOCAL	Programa de Trànsit Calmat Programa de Recolzament a la Mobilitat no Motoritzada Programa de Foment del Transport Públic
TERRITORIAL	Programa de Coordinació de les Polítiques Territorials Programa de Reconversió de les Infraestructures Viàries Programa de Millora del Transport Públic Programa de Vials No Motoritzats Programa de Gestió de la Demanda de Transports

Font: *Diagnòstic, Objectius i Estratègia de Sostenibilitat del Transport a les Illes Balears, 2001.*

De les actuacions de la taula 8.1.2., ja ha sortit a la llum una proposició no de Llei RGE 602198, aprovada pel Parlament de les Illes Balears (30-maig-1999) sobre el Pla De Vials No Motoritzats de les Illes Balears. Aquest pla contempla els següents objectius:

1. Oferir una xarxa lenta no motoritzada d'elevada seguretat per a ciclistes, esportistes, persones discapacitades i passejades eqüestres.
2. Prendre part per un turisme actiu i respectuós amb el medi ambient.
3. Reduir la sinistralitat de la bicicleta en carretera.

El Pla classifica els vials en dues categories:

- Vial integrat
- Vial adossat/segregat (a les calçades de vehicles a motor).

A Son Servera, aquest pla preveu realitzar les següents accions:

- Adequació de la carretera des Comellar Fondo que uneix el poble amb Cala Bona (a l'altura del Port) en un recorregut de 3 quilòmetres com a vial integrat.
- Carretera 402-7 cap a Port Verd, Port Vell, Port Nou fins a Costa des Pins, adossada a la carretera existent.
- Carretera 402-6 de Son Servera a Cala Millor, com a vial adossat/segregat a la carretera.
- Carretera 402-3 cap a Porto Cristo que recorre la costa de llevant, com a vial adossat/segregat.
- Vial adossat/segregat a la carretera 403-4 que continua amb 403-3 cap a Artà.

El conjunt de les actuacions pertanyen al Sector 8, segons el pla.

## 8.2 Xarxa viària

La xarxa viària regional de Son Servera és competència del Consell de Mallorca.

### 8.2.1. Xarxa viària regional

En el marc de l'illa de Mallorca, Son Servera resulta un poble poc accessible, ja que no està inserit dins cap ramal viari principal.

Dins el conjunt de la comarca de Llevant s'enllaça amb la capital, Manacor, a través de Sant Llorenç des Cardassar (PM-403) principalment i a través de la carretera de la costa que passa per Porto Cristo (PM-402-3) secundàriament. Son Servera està en l'eix que uneix Manacor – Sant Llorenç amb Capdepera i la important zona turística de Cala Rajada, tot i que paral·lelament també hi ha una altra carretera d'unió que travessa Artà.

L'enllaç amb la capital, Palma, és a través de la carretera PM-403 de Sant Llorenç que travessa Manacor.

Taula 8.2.1.  
Xarxa viària comarcal que travessa el T.M. de Son Servera

Via	Destinació	Longitud (metres) <sup>2</sup>
PM-403	Sant Llorenç i Manacor	1.400
PM-404	Capdepera i Artà	5.600

Font: Elaboració pròpia

<sup>2</sup> Dins el terme municipal de Son Servera



### 8.2.2. Xarxa viària local

A banda de la xarxa viària supramunicipal, existeix una xarxa viària que enllaça les diferents entitats del municipi. Aquesta xarxa està formada per un extens tram de camins i carreteres, amb una longitud global de 28'5 km (taula 8.2.2.).

La densitat dels vials, tenint en compte totes les tipologies, és de 1'3 km de vial/km<sup>2</sup> de municipi (km<sup>-1</sup>).

Taula 8.2.2.  
Xarxa viària local de Son Servera

Via	Destinació	Longitud (metres) <sup>3</sup>
PMV-402-3	Sa Coma	1.208
PMV-402-6	Cala Millor	1.310
PMV-402-7	Cala Bona	2.620
PMV-402-8	enllaç a PM-403	706
PMV-403-1	Artà	5.400
PMV-403-2	Port Vell	2.915
PMV-403-3	Enllaç de PMV-403-2 a PM-404	1.040
PMV-403-4	Sortida Son Servera c/des Cos a PMV 403-2	1.660
PMV-404-1	Artà	2.080

Font: Elaboració pròpia

<sup>3</sup> Dins el terme municipal de Son Servera

### 8.3. Anàlisi de la mobilitat

L'anàlisi que es presenta a continuació s'ha realitzat tenint en compte les característiques urbanístiques de la costa. El fet que la zona costanera de Cala Millor formi un continu entre Son Servera i Sant Llorenç fa que l'anàlisi no es pugui restringir únicament al sector serverí, ja que a l'hora de circular els vehicles el límit no es percep.

#### 8.3.1 Mobilitat supramunicipal

El nucli urbà de Son Servera queda enmig de l'eix Manacor – Sant Llorenç – Capdepera i la via costanera que enllaça els nuclis turístics de la costa llewantina (Porto Cristo, s'Illot, Sa Coma, Cala Millor, etc.), i dóna accés al mar en molts punts. Des del nucli urbà de Son Servera es pot accedir a ambdues vies la carretera PM-402-3, que uneix Cala Millor amb Sant Llorenç des Cardassar.

La taula 8.3.1. presenta les dades més significatives sobre mobilitat supramunicipal de l'enquesta ciutadana sobre la percepció ambiental al municipi (vegeu l'apartat 11.4.).

Taula 8.3.1.  
Principals característiques de la mobilitat supramunicipal

Motiu	Observacions
Feina	El 14,4 % dels enquestats es desplacen cap a fora del municipi. Aquest percentatge és del 23 % quan són persones del poble, i del 12 % quan són de Cala Bona – Cala Millor. Les principals destinacions d'aquests desplaçaments interurbans són Cala Millor (Sant Llorenç) i Palma. El 92 % dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat (turisme o motocicleta).
Estudis	L'enquesta resulta poc representativa, ja que tant sols un 7% dels enquestats era estudiant. El 36 % dels estudiants enquestats cursen els seus estudis fora del terme municipal. La meitat dels desplaçaments es fan cap a Manacor. El mode de transport és el vehicle privat (un 50 %) i l'autobús (un 50%).
Compres	El 100 % dels enquestats es desplacen per motius de compres. El 22 % dels enquestats fan les compres fora del terme municipal. Aquest percentatge és d'un 20 % a Cala Millor i al poble, i en canvi resulta molt superior entre els enquestats a Cala Bona i al camp. El 70 % dels desplaçaments externs es destinen cap a Manacor, i un 24 % es destinen a Sa Coma (Sant Llorenç). El 100 % dels desplaçaments externs per raons de compres es fan en vehicle privat.
Oci	El 95,3 % dels enquestats es desplacen per motius d'oci. El 18,2 % dels enquestats habitualment es desplacen fora del terme municipal per raons d'oci. Aquest percentatge és molt similar entre els enquestats a Cala Millor i al poble. El 77 % dels desplaçaments externs per raons d'oci es fan en vehicle privat.

Font: Extret de l'enquesta ciutadana de percepció ambiental elaborada per SA VOLA. 2002



### 8.3.2 Mobilitat intramunicipal

La taula 8.3.2. presenta les dades més significatives sobre mobilitat intramunicipal de l'enquesta ciutadana sobre la percepció ambiental al municipi (vegeu l'apartat 11.4.).

Taula 8.3.2.  
Principals característiques de la mobilitat supramunicipal

Motiu	Observacions
Feina	El 85,6 % dels enquestats treballen dins del municipi. El 42,2 % dels desplaçaments interns es realitzen a peu, un 4,8 % en bicicleta i un 53,0 % en vehicle privat o motocicleta.
Estudis	L'enquesta resulta poc representativa, ja que tant sols un 7% dels enquestats era estudiant. Generalment els estudiants, majors de 15 anys, cursen estudis l'Institut de Secundària del poble, i si són de Cala Millor hi van en autocar, cotxe o moto, si viuen al poble enlloc d'autocar hi solen anar a peu.
Compres	El 78 % dels enquestats fan les compres dins del terme municipal, principalment ho fan al poble de Son Servera. El 57 % dels desplaçaments per compres a Cala Millor es fan a peu. En canvi, al poble el 70% dels que van a comprar al poble utilitzen el vehicle privat.
Oci	El 71,8 % dels enquestats habitualment es queden dins del terme municipal per raons d'oci. El 72,0 % dels desplaçaments interns es realitzen a peu, un 7,6 % en bicicleta i un 20,4 % en vehicle privat o motocicleta.

Font: Extret de l'enquesta ciutadana de percepció ambiental elaborada per SA VOLA. 2002

En la mobilitat interna de Son Servera, existeix un important flux entre el poble de Son Servera i la costa (principalment Cala Millor). A continuació s'analitza aquest flux entre els dos nuclis principals del municipi.

Taula 8.3.3.  
Anàlisi de la mobilitat intramunicipal entre el poble de Son Servera i Cala Millor

Mitjà \ Motiu	Son Servera → Cala Millor					Cala Millor → Son Servera				
Treball	12		1			1				
Estudis						1	2	1		
Compres					1	19			1	1
Oci	5				1	1			1	1
TOTAL	17		1		2	22	2	1	2	2

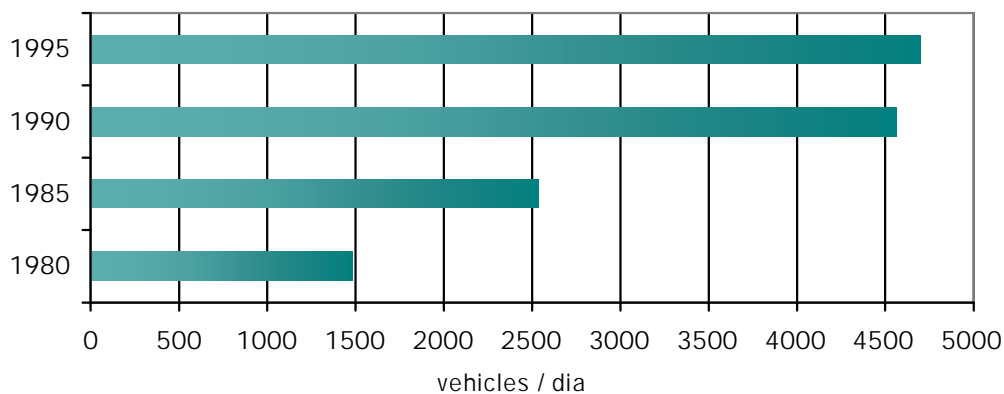
Font: Elaboració pròpia

Cal destacar que el flux que predomina és el de Cala Millor cap a Son Servera i sobretot per motiu de compres. El mitjà més utilitzat és el cotxe i dels altres quatre tipus de transport no en predomina cap en especial. L'autobús tan sols és utilitzat per motius d'estudis per anar a l'Institut de Secundària que es troba ubicat al poble, però forma part del transport escolar, no de la línia regular.

- Intensitats Mitjanes Diàries

El Departament de Carreteres del Consell de Mallorca té una secció d'aforaments on es realitzen controls, alguns de continus i els demés esporàdics, de les intensitats de trànsit a les carreteres de tota l'illa. En el terme de Son Servera hi ha un aforament de trànsit a la crta. PM-403 de Sant Llorenç a Son Servera, a 2km abans d'arribar a l'entrada de Son Servera. Actualment es disposa del trànsit d'aquesta carretera dels darrers 20 anys (figura 8.3.1.). El fet que del 1985 al 1990 gairebé es dobli la xifra és degut en part a la important millora que va sofrir la carretera entre aquestes dues dates, així com a l'augment generalitzat de matriculacions de vehicles en tota l'illa.

Figura 8.3.1.  
Intensitats mitjanes de trànsit de la crta. PM-403



Font: Departament de Carreteres. Consell Insular de Mallorca. 2002





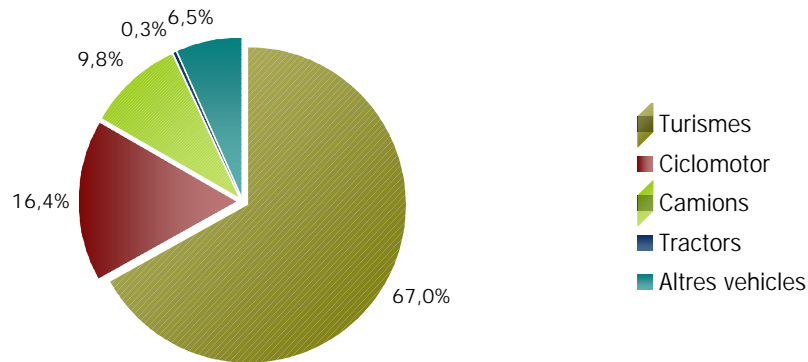
### 8.3.3. Mobilitat dins el municipi

- Parc mòbil

Amb 884 vehicles matriculats per cada mil habitants, el parc mòbil de les Balears aconsegueix doblar la mitjana estatal (425 veh./1000 hab.) i és el més alt d'Europa. Aquesta situació encara s'incrementa més durant els mesos d'estiu, amb l'arribada de turistes amb vehicle propi.

Segons dades del Padró Municipal de Vehicles, Son Servera compta amb 7.258 vehicles (vegeu la figura 8.3.2. i la taula 8.3.4.), que representa una taxa de motorització de 720 veh/1000hab. Així, tot i que en els darrers 5 anys, el parc mòbil s'ha incrementat en uns 1000 turismes i 600 ciclomotors, la taxa de motorització actual és clarament inferior a la de l'any 1997 (que era de 758 vehicles per cada mil habitants).

Figura 8.3.2.  
Distribució del parc mòbil de Son Servera. 2001



Font: Ajuntament de Son Servera

Taula 8.3.4.  
Parc mòbil de Son Servera.

Mode	1997	1998	1999	2000	2001
Turismes	3.874	4.260	4.223	4.644	4.865
Autobusos	1	1	1	1	1
Camions	420	488	544	607	709
Tractors <sup>4</sup>	0	0	0	3	19
Remolcs	0	0	0	4	8
Altres vehicles	430	455	435	460	466
Ciclomotor	564	574	607	705	1.173
Ciclomotor 4 <sup>5</sup>	0	0	9	12	17
TOTAL PADRÓ	5.289	5.778	5.819	6.436	7.258

Font: Ajuntament de Son Servera

<sup>4</sup> No es començaren a inscriure fins al 2000 i encara no s'han inclòs tots. Per aquest motiu es dóna un increment tan sobtat d'un any a l'altre.

<sup>5</sup> Correspon als de 49 cc. amb carrosseria tipus turisme.

L'índex de motorització de Son Servera expressa novament les conseqüències d'un augment tan sobtat de la població. Entre els anys 1999 a 2000 observam un increment molt ràpid de la població, però un augment poc significatiu en el nombre de vehicles. Això denota un desfasament entre el moment que el nouvingut s'inscriu el padró i que hi inscriu el vehicle o que té la possibilitat d'adquirir-ne un. Tant és així que la tendència de l'últim segment 2000-2001 expressa un estancament en quant a l'increment de població i per contra un gran increment en el nombre de vehicles fent pujar l'índex A.

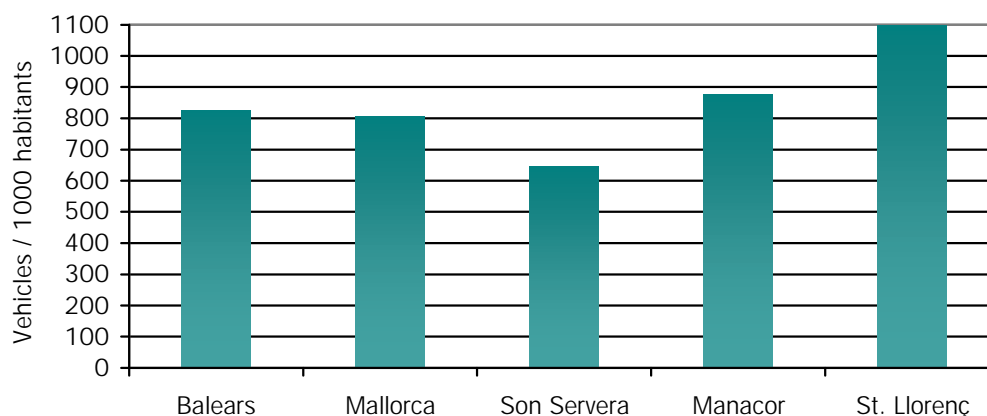
Taula 8.3.5.  
Parc mòbil de Son Servera.

Any	Vehicles	Turismes	Índex A		Índex B	
			Veh/1000 hab	Δ anual	Turis/1000 hab	Δ anual
1997	5.289	3.874	757,84		555,09	
1998	5.778	4.260	716,42	-5,78	528,21	-5,09
1999	5.819	4.223	645,91	-10,92	468,75	-12,68
2000	6.436	4.644	666,80	3,13	481,14	2,58
2001	7.258	4.865	720,47	7,45	482,93	0,37

Font: Ajuntament de Son Servera

En relació amb la mitjana per comunitat, de l'illa i amb municipis veïns, veiem com l'índex de motorització de Son Servera és força baix. Tot i així cal apuntar que segons la Direcció General de Trànsit, les dades són lleugerament superiors. També resulta destacable que l'índex del municipi veí de Sant Llorenç sigui tant elevat. Això pot ser degut a que gran part dels vehicles utilitzats amb fins turístics han estat empadronats al municipi veí. Cal afegir que les xifres del padró municipal de vehicles no inclouen els cotxes de lloguer, ja que l'impost per aquests no reverteix al municipi.

Figura 8.3.3.  
Índex de motorització de diferents àmbits. Any 1999



Font: IBAE, Base de Dades Municipals 2000 extretes de la DGT, les de Son Servera són del padró municipal 1999.



- Xarxa viària

Degut a la gran diferència entre la trama urbana del poble de Son Servera i la dels nuclis turístics de la costa, a continuació es fa l'anàlisi de la xarxa viària per separat.

#### Casc urbà de Son Servera

La xarxa viària del poble de Son Servera s'estructura a partir de les següents vies (ubicades a la part més baixa del poble):

- Pere Antoni Servera (des de la crta. de Palma en direcció al centre urbà).
- Constitució (des de Cala Millor en direcció al centre urbà).
- Joana Roca.
- I es Cos.

D'altra banda, hi ha tot un seguit de travesseres que -en sentit perpendicular a la xarxa principal- esdevenen distribuïdors del trànsit interurbà cap a les parts més elevades del nucli. Aquests vials són: Prevere Antoni Lliteres, Creus (en sentit ascendent), Dr. Servera i La Mar (en sentit descendent).

Pel que fa als principals accessos al poble (o punts de connexió de la xarxa interurbana amb la urbana) són: el c/ Ciutat (és l'entrada principal des de Palma-Manacor), el c/Joan Massanet (accés cap a Artà i Capdepera – Cala Rajada), Verge de Sant Salvador (accés cap a Artà) i els carrers c/ des Cos i Joana Roca (que comuniquen el poble amb Cala Millor). Com a accessos secundaris cal destacar:

- El c/ Esperança (via secundària d'accés a la carretera de Manacor). Aquest accés és utilitzat sobretot per la gent que viu a la part alta del poble.
- El c/ Prevere Antoni Lliteres, que enllaça el poble amb el Port Vell.

Una vegada dins del propi nucli urbà, el trànsit es distribueix –principalment– de la següent manera (vegeu la figura 8.3.4.). Les entrades de c/Ciutat i Joan Massanet-Verge de Sant Salvador desemboquen bé al c/ Pere Antoni Servera (quan es dirigeixen cap al centre urbà) o bé cap al carrer Joana Roca (quan es dirigeixen cap a Cala Millor). Segons l'ordenació actual del trànsit es deriva cap al carrer Prevere Antoni Lliteres (quan el destí és la costa) o bé segueixen recte (quan el destí és el centre urbà). La circulació principal continua per Joana Roca fins arribar a una glorieta triangular que estructura el flux cap a Cala Millor per la carretera de Cala Millor. El flux de retorn de Cala Millor s'estructura també a partir de la glorieta pel c/ Barraquetes fins al c/ des Cos de sentit únic cap a la sortida del poble. Aquest punt dona accés també a la part nova del poble, formada pel polígon industrial i una urbanització a través del carrer s'Estador que arriba a l'Avinguda del Puig de sa Bassa, que és la que dona accés i alhora serveix de límit entre el polígon industrial i la urbanització que encara s'ha d'establir.

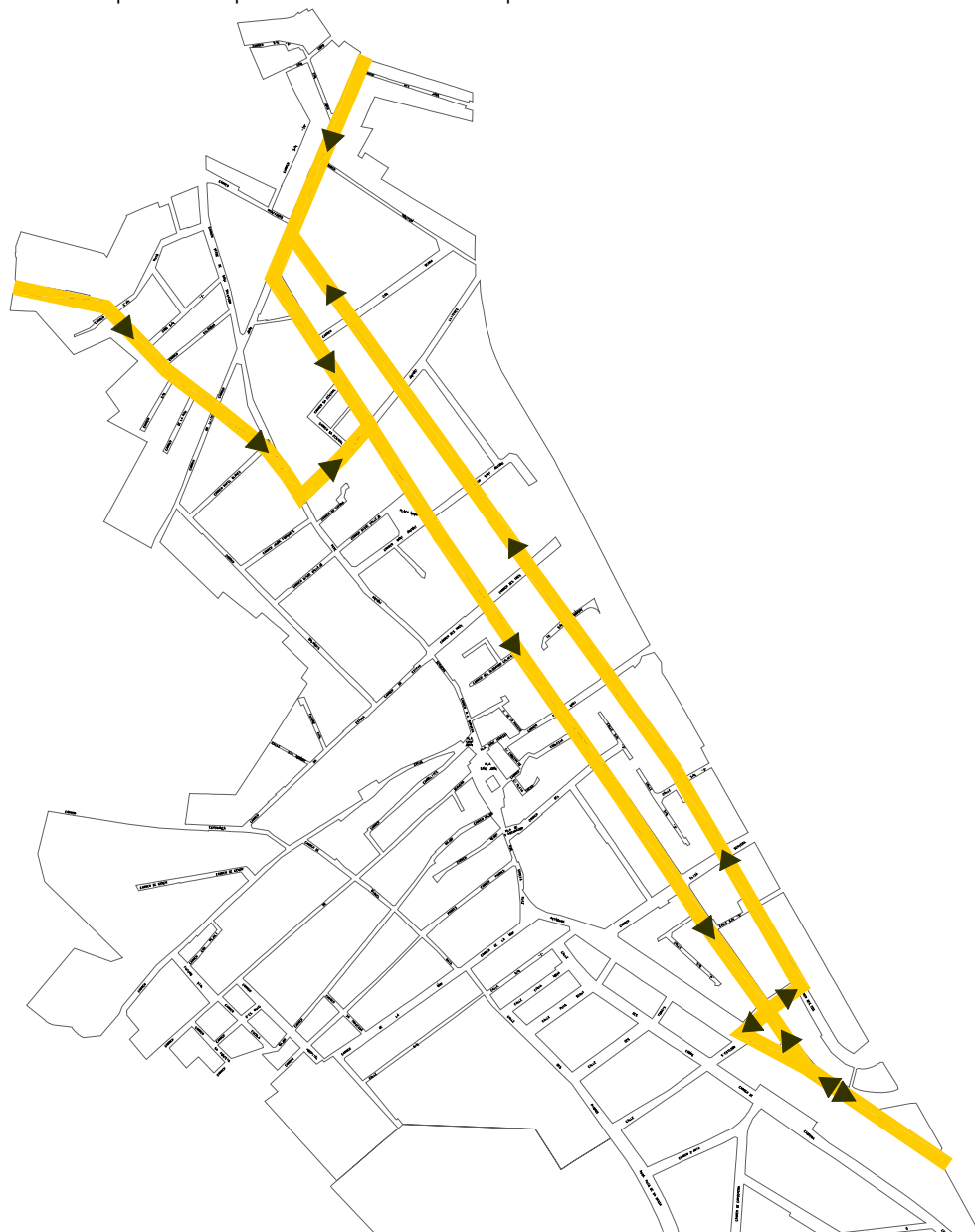
Amb la reforma de trànsit efectuada el febrer de 2000, ha millorat la fluïdesa del trànsit (sobretot als carrers de Joana Roca i Es Cos) i s'han eliminat 3 punts negres. No obstant això, no s'ha implantat cap Àrea d'Estacionament Reduït gratuïta –zona blava– amb targeta de control als carrers dels voltants de l'Ajuntament.

D'altra banda, també hi ha instal·lats miralls en gran nombre d'interseccions del casc antic amb poca visibilitat, per tal d'augmentar la seguretat i evitar accidents.

Un dels projectes de futur, que més alterarà la xarxa viària actual, és la construcció de la ronda de circumval·lació al poble. Aquesta via, probablement anirà paral·lela a l'actual traçat de la via del tren, tot i que encara no hi ha cap estudi sobre la seva viabilitat, ni s'ha començat a dissenyar el traçat. Cal reflexionar també sobre el futur efecte d'urbanització intensiva que provocarà l'espai residual entre la futura via i el casc urbà.

Figura 8.3.4.

Principal circuit que realitzen els vehicles que travessen el nucli urbà de Son Servera



Font: Elaboració pròpia.



L'estructura del poble de Son Servera no dona lloc a vials principals, entesos com grans avingudes o rondes que canalitzen altes densitats de trànsit. La taula 8.3.6. diferencia aquells carrers que, tot i no estar dissenyats per a tal funció, són els que absorbeixen la major part del trànsit. S'afegeix un breu comentari sobre la seva utilitat

Taula 8.3.6.  
Estructura viària de Son Servera

Son Servera (casc urbà)			
C/ Ciutat	Categoria: Principal	Sentit: 2	Aparcament: 1
	Morfologia: Estret	Voravia: 2, Estretes	Utilitat: Entrada al poble
C/ Pere Antoni Servera	Categoria: Secundària	Sentit: 1	Aparcament: 1
	Morfologia: Estret, tortuós	Voravia: 2, Estretes	Utilitat: Entrada al centre del poble
C/ Joana Roca	Categoria: Principal	Sentit: 1	Aparcament: 1
	Morfologia: Recte	Voravia: 2, Estretes	Utilitat: Canalitza el trànsit des del nucli urbà cap a Cala Millor
C/ Des Cos	Categoria: Principal	Sentit: 1	Aparcament: 1
	Morfologia: Recte	Voravia: 2, Estretes	Utilitat: Canalitza el trànsit des de Cala Millor cap al nucli urbà
Av. Puig de Sa Bassa	Categoria: Principal	Sentit: 2	Aparcament: 0
	Morfologia: Avinguda	Voravia: 2, Amples	Utilitat: carrer arbrat
Crta. de Cala Millor	Categoria: Principal	Sentit: 2	Aparcament: 0
	Morfologia: Carretera	Voravia: 2, Amples	Utilitat: carrer arbrat
C/ Joan Massanet	Categoria: Principal	Sentit: 2/1	Aparcament: 0
	Morfologia: canvi rasant	Voravia: 0	Utilitat: Connexió amb Capdepera
Av. Constitució	Categoria: Secundària	Sentit: 1	Aparcament: 2
	Morfologia: Ampla	Voravia: 2, Amples	Utilitat: -
Cala Millor – Cala Bona			
C/ Na Llambies	Categoria: Principal	Sentit: 2	Aparcament: 0
	Morfologia: 2 carrils	Voravia: 2, Estretes	Utilitat: Principal via de circulació al nucli costaner
C/ Fetget	Categoria: Secundària	Sentit: 2 / 1	Aparcament: 0
	Morfologia: Recte, ampla	Voravia: 2, Estretes	Utilitat: Continuació de Na Llambies
Av. Joan Servera Camps	Categoria: Principal	Sentit: 2	Aparcament: 0
	Morfologia: Carretera	Voravia: 2, Suficient	Utilitat: Entrada al poble des de Cala Millor
C/ Sol Naixent	Categoria: Secundària	Sentit: 2	Aparcament: 2
	Morfologia: Avinguda	Voravia: 2, Suficient	Utilitat: Separació de municipis
C/ Ses Eres	Categoria: Secundària	Sentit: 1	Aparcament: 1
	Morfologia: Recte	Voravia: 2, Estretes	Utilitat: residencial i turística
C/ Binicanella	Categoria: Secundària	Sentit: 1	Aparcament: 2
	Morfologia: Recte	Voravia: 2, Suficient	Utilitat: Centre turístic i de serveis

Font: Elaboració pròpia.

## Cala Millor-Cala Bona

La major part del trànsit que accedeix a Cala Millor – Cala Bona procedeix de l'Avinguda Joan Servera Camps, a partir de la qual se'n deriven diferents vies perpendiculars. Tot i això, la gran majoria dels vehicles arriben fins a la intersecció amb semàfor (l'únic del municipi) que distribueix el trànsit cap al c/ de na Llambies (sentit de Cala Bona) o bé cap al c/ Fetget (sentit Sant Llorenç).

A partir de la via de na Llambies en surten diferents carrers perpendiculars d'un sol sentit (alternat) que principalment tenen un ús turístic i residencial. La connexió pel sector marítim no és possible (el passeig marítim és únicament per a vianants), de forma que els vehicles tenen com a única opció pujar pel següent carrer. De la via principal de Na Llambies cap a l'interior trobam un entramat de carrers fets a disposició de cada urbanització en particular (Ciudad Laurel, Son Florian, ...), amb una mala connexió entre ells (sovint són carrers sense sortida o acabats en rodona, propis de morfologies residencials).

La connexió cap als nuclis costaners del Port Vell, Port Nou, Port Verd i Costa des Pins es fa també a través del carrer Na Llambies que un cop travessat Cala Bona es converteix en carretera. També s'hi pot accedir des del poble de Son Servera per carreteres secundàries que van a parar a aquesta mateixa carretera.

La Costa des Pins és caracteritzada per ser una zona residencial d'alt poder adquisitiu amb carrers amples que formen circumval·lacions per tal d'optimitzar els solars que hi tenen accés.

La reforma circulatòria del febrer de 2000 no fou tan important en els traçats d'aquests carrers. La principal mesura adoptada fou la de prohibir l'estacionament en tota la via principal de Na Llambies-Es Fetget i el canvi de circulació del c/ ses Eres. El nou sentit que se li donà al c/ Almendros s'ha de canviar de nou per tal de donar continuïtat al c/ Davant de s'Hort.

Les perspectives de futur en quant a l'ordenament de la circulació a la costa van cap a enllaçar els carrers de Davant de s'Hort amb el del Lliri per tal de poder donar un sentit únic a Na Llambies cap a la Costa des Pins i derivar el trànsit en direcció a Sant Llorenç cap aquesta nova via. Una altra actuació pendent és la d'unir el c/ de ses Joanetes amb el c/ de s'Ametller (actualment separats per la llera d'un torrent) i donar-li sortida a l'Av. Joan Servera Camps.

- Transport en bicicleta

Els desplaçaments en bicicleta són una modalitat practicada principalment per turistes, ja que a diversos establiments de la costa hi ha el servei de lloguer diari. Actualment no hi ha cap carril-bici adequat al municipi. En un futur, una de les actuacions preferents seria l'adequació d'un carril per a bicicletes a la carretera entre Son Servera i Cala Millor, ja que la curta distància que els separa i l'important trànsit entre ambdós nuclis augmenta la utilitat d'aquest mode de transport.

La Direcció General de Mobilitat i Educació Ambiental del Govern Balear està duent a terme el Pla de Vials no Motoritzats, només preveu una actuació al municipi (vegeu l'apartat 8.1.).



- Accessibilitat i àrees de vianants o amb moderació de trànsit

El terme municipal de Son Servera presenta algunes mancances en quant a l'accessibilitat. Tot i que l'enquesta ciutadana de percepció ambiental (vegeu l'apartat 11.4.) revela que el transport a peu és majoritari pels desplaçaments realitzats per motius d'oci, existeixen molts itineraris poc adaptats. Els únics carrers per a vianants del municipi es troben a Cala Millor i són el c/ Es Molins, Sol<sup>6</sup>, Son Jordi, Pg. Joan Llinàs i Marítim. Tot i no ser una via de prioritat invertida, cal destacar el passeig del carrer Constitució.

Taula 8.3.7.

Percentatge de desplaçaments a peu, segons el motiu de desplaçament i l'entitat

Àmbit	Treballar	Comprar	Oci
Poble	23,0 %	30,5 %	53,6 %
Cala Millor	48,0 %	32,4 %	66,7 %
Cala Bona	50,0 %	12,5 %	62,5 %

Font: Enquesta ciutadana de percepció ambiental de Son Servera. SA VOLA, 2002.

Al casc antic de Son Servera es detecta una problemàtica de compatibilitat d'usos en un espai molt reduït. En la zona que conforma el casc antic i especialment la part superior del poble ens trobam amb voravies molt limitades i en la majoria de casos inexistents, el que provoca la inseguretat dels veïns. En aquest sentit, existeix un important projecte de pacificació i priorització del vianant al centre urbà. Aquest projecte preveu que la plaça de Sant Joan, i l'empedrat i adaptació dels carrers Concepció, Frai Garí, de la Passió, Pl. Sant Ignasi i un tram del c/ Creus siguin àrees per a vianants. D'altra banda també es preveu empedrar tres trams del pg. Marítim de Cala Millor (entre el c/Binicanella i Sant Llorenç; entre el c/ Pula i Son Pentinat; i entre el c/ d'es Racó d'en Corema i c/ de la Magnòlia).

D'altra banda, també cal destacar que els passos de vianants dels carrers "des Cos" i "Joana Roca" disposen d'un senyal lluminós intermitent per tal de captar l'atenció del conductor. També a l'entrada del poble, abans del pont d'en Calet hi ha un senyal lluminós de limitació de velocitat a 50 que depèn del Departament de Carreteres del Consell.

Així mateix, la carretera de Son Servera a Cala Millor, és una de les que per on habitualment transiten vianants i bicicletes, sobretot el divendres, dia de mercat. Recentment s'ha adequat la voravia de la carretera per als vianants, però degut a la mala distribució de l'arbrat viari, les bicicletes, cadires de rodes, cotxes per a nens, etc. han de continuar transitant per la carretera.

El "Pla Mirall", impulsat pel Govern Balear per la rehabilitació i recuperació dels espais públics, ha tingut dues actuacions al municipi:

<sup>6</sup> En tots els encreuaments del c/Sol, els passos de vianants s'han construït amb elevació per tal de reduir la velocitat dels cotxes i donar preferència als vianants.

- Na Llambies, s'Estepar, Mestral i sa Volta de Cala Millor: renovació de voravies i asfaltat.
- Binicanella, Na Penyal, Vinya del Mar i Sa s'Hereu de Cala Millor: renovació de voravies i asfaltat.
- Fetget, ses Planes i del Pi de Cala Millor: renovació de voravies i asfaltat.
- Costa des Pins: renovació d'asfalt i enllumenat.

- Aparcaments

#### Casc urbà de Son Servera

L'oferta d'aparcament dins el casc urbà de Son Servera és basa en aparcaments de calçada distribuïts en els diferents vials, i l'existència d'un aparcament públic per unes 70 places ubicat entre els carrers Constitució i Camps. Fins a avui, no s'han detectat problemes especialment greus més que en els carrers principals del centre (devora l'Ajuntament i al voltant de l'església) i en dates puntuals (els dies de mercat). Per altra banda, molt sovint les cases del poble ja compten amb un garatge propi o en d'altres casos poden tenir accés a un de llogat.

No obstant això, cal veure com la pacificació del centre urbà (que suposarà l'eliminació de les 25-30 places d'aparcament) i el creixement del nucli urbà amb dues noves urbanitzacions (al costat de l'escola i sota el polígon industrial) pot afectar a la problemàtica de l'aparcament de Son Servera.

#### Cala Millor-Cala Bona

A Cala Millor – Cala Bona s'ha detectat una manca d'aparcament a l'entrecruar-se l'ús residencial, turístic d'oci i de serveis en un espai molt reduït.

A banda de l'aparcament en calçada, les úniques àrees d'aparcament públic són:

- Darrera el Parc del c/ Fetget - c/Sol Naixent amb capacitat per 20 cotxes.
- Solar en condició de lloguer al c/de na Llambies davant el Port de Cala Bona amb capacitat per a 50 cotxes.

Resulta especialment conflictiva l'àrea compresa entre els carrers: D'es Rafal, Almendros (davant de s'Hort), Sol Naixent i el Passeig Marítim. En aquesta zona hi ha 12 vies en sentit paral·lel al mar i 23 vies més en sentit perpendicular al mar. D'aquests, 3 són per a vianants, en 3 l'aparcament és prohibit en ambdós sentits, en 16 es permet l'aparcament en un sentit i en 13 més és pot aparcar en els dos sentits. Així mateix, en aquesta zona hi ha una vintena d'hotels i apartaments, fet que es tradueix en una elevada densitat de persones durant els mesos d'estiu.

- Accidentalitat

Les dades facilitades pel cap de la policia local de Son Servera referents a 2000 i 2001 recullen un total de:

- 83 accidents en què únicament s'han instruït diligències judicials, dels quals: 53 han estat amb ferits d'on n'han resultat afectades 72 persones en total.
- 288 casos que han quedat resoltos amb un comunicat intern.





Com s'observa al plànol 8.1., el carrer més afectat és el de Na Llambies a Cala Millor, així com els carrers que el travessen en perpendicular, tot i que en aquest plànol només s'indiquen els accidents amb ferits o amb diligència judicial. Dels accidents ocorreguts a la carretera d'entrada al poble no se'n té registre, ja que no és de competència local, però en general s'observa una gran disminució dels accidents en aquest punt d'ençà de l'adequació de la circumval·lació.

## 8.4. Transport col·lectiu

- Transport públic

Actualment només hi ha una companyia que operi al municipi. Aquesta és AUMASA (Autocares Manacor S.A.), amb seu a Manacor. Els trajectes que passen pel municipi i els horaris la freqüència de pas de vehicles es presenten a la taula 8.4.1.

Taula 8.4.1.  
Horaris del transport col·lectiu de Son Servera

Origen	Destí	Hivern (Oct-Mar)		Estiu (Mai-Oct)	
		Dll-Dss <sup>1</sup>	Dg <sup>1</sup> i festiu	Dll-Dss <sup>1</sup>	Dg <sup>1</sup> i festiu
Son Servera	Palma	2/dia		10/dia	4/dia
	Manacor	3/dia		3/dia	
	Sant Llorenç	1/dia		1/dia	
	Port Vell	1/setmana <sup>2</sup>		1/setmana <sup>2</sup>	
	Cala Millor	2/dia, 4/dia <sup>2</sup>		2/dia i 4/dia <sup>2</sup>	
	Cala Bona	2/dia, 4/dia <sup>2</sup>		2/dia i 4/dia <sup>2</sup>	
	Sa Coma	2/dia, 4/dia <sup>2</sup>		2/dia i 4/dia <sup>2</sup>	
	S'illot	2/dia, 4/dia <sup>2</sup>		2/dia i 4/dia <sup>2</sup>	
	Porto Cristo	2/dia		2/dia	
	Hospital Manacor	3/dia laboral		3/dia laboral	
Cala Millor i Cala Bona	Palma	6/dia	2/dia		
	Manacor	6/dia	3/dia		
	Coves del Drac	4/dia	3/dia	2/dia	2/dia
	Porto Cristo	10/dia	5/dia		
	S'illot	10/dia	5/dia		
	Sa Coma	10/dia	5/dia		
	Inca	1/set <sup>3</sup> Dj			
	Porto Cristo Novo	3/dia			
	Sineu	1/set <sup>3</sup> Dmc			
	Sant Llorenç	1/dia			
Cala Bona	12/dia				
Port Vell	8/dia				
Son Servera	2/dia, 4/dia <sup>2</sup>				
Artà	1/set <sup>3</sup> Dm				
Cala Ratjada	2/dia				
Ca'n Picafort, Port d'Alcúdia, Alcúdia i Port de Pollença	1/dia Dss				

<sup>1</sup>Dll = dilluns, Dm = dimarts, Dmc = dimecres, Dj = dijous, Dv = divendres, Dss = dissabte, Dg = diumenge  
<sup>2</sup>divendres, mercat artesanal a Son Servera; <sup>3</sup>mercat setmanal

Font: AUMASA.



En l'enquesta ciutadana sobre aspectes ambientals del municipi, s'observa una valoració força negativa de la població respecte a l'actual servei de transport col·lectiu (vegeu la taula 8.4.2.).

Taula 8.4.2.  
Opinió de la població respecte a l'actual servei de transport col·lectiu

Opinió del servei actual de transport col·lectiu				
Lloc on viu	Bé	No gaire bé	Malament	No sap/No contesta
Poble	7%	13%	58%	22%
Cala Millor	15%	10%	43%	32%
Cala Bona	-	-	62%	38%
Costa des Pins	-	-	67%	33%
Camp	-	-	62%	38%
Principals queixes				Nre. opinions
Servei deficient				3
Manca de servei entre Son Servera i Cala Millor				7
Incompliment d'horaris				1
Dificultats per arribar a Palma				4
Directament a la companyia AUMASA				6
Principals propostes de millora				Nre. opinions
Ampliar la freqüència i els vehicles de Son Servera a Cala Millor				6
Bus "llançadora" que circuli en continu de Son Servera a CMillor				1
Horaris coherents per poder anar a fer gestions a Palma				1
Potenciar el bus i la gent ho utilitzarà més				3

Font: Enquesta ciutadana de percepció ambiental de Son Servera. SA VOLA, 2002.

- Transport privat

Tot i la mancança en quant a transport públic, cal dir que el sector turístic compta amb una important flota d'autobusos de transport discrecional que garanteixen els trajectes entre l'aeroport i la destinació turística, així com les excursions i visites guiades que es realitzen durant l'estada. Son Servera compta amb un solar d'aparcament d'autobusos de transport discrecional a la carretera de Son Servera a Cala Millor, amb una capacitat per uns quaranta autocars.

A més d'aquest servei, cada vegada és més usual que el turista llogui un vehicle utilitari per realitzar excursions i sortides. Existeixen 13 empreses de lloguer de cotxes al municipi, i per altra banda generalment els hotels ofereixen també el servei amb coordinació amb aquestes companyies. La gran majoria es troben a Cala Millor, i dues d'elles a Cala Bona. Totes se situen entre la primera i la segona línia de mar, amb la qual cosa s'agreugen els problemes d'aparcament ja existents en aquesta zona, ja que no és habitual que les empreses disposin de pàrquing propi i ampli al costat de l'establiment.

En total operen 25 taxis al municipi amb aturades permanents als següents llocs:

- c/ Sol Naixent (Cala Millor).
- c/ Son Jordi (Cala Millor).
- Rotonda del c/ Mestral (Cala Bona).
- Els divendres (dia de mercat a Son Servera) s'habilita una aturada al c/Sol.

- Tren

Actualment la Direcció General d'Ordenació del Territori, Habitatge i Transports està realitzant l'estudi de viabilitat per tal de tornar adequar la línia de Manacor a Artà que passa per dins Son Servera. En aquests moments també ja s'han iniciat les obres de la línia d'Inca-Manacor, amb la qual cosa veiem que és una tendència que ha pres el Govern cap a la reobertura de les línies ferroviàries que varen ser tancades als anys 60. El principal avantatge que presenta la reobertura és que encara es conserva l'antic traçat sense que hagi estat ocupat. La principal demanda dels ciutadans és que en el projecte de reobertura del tren s'inclouï l'ampliació fins a la costa, ja que seria el trajecte que actualment presenta més demanda.