



Ajuntament de Sant Lluís

Alternatives d'ordenació urbana del nucli de Sant Lluís relacionades amb les opcions de mobilitat

Desembre de 2012

Dictamen de conclusió

Redacció:

Interlands ® ciutat i territori SLP

www.interlands.cat

Manel Farrés, 33. 08173 Sant Cugat del Vallès. Tel. 935891234. Fax. 935894209. interlands@interlands.cat



Alternatives d'ordenació urbana del nucli de Sant Lluís relacionades amb les opcions de mobilitat

Dictamen de conclusió

1. Objecte del Dictamen

2. Antecedents i informació urbanística

- 2.1. Planejament urbanístic vigent i marc legislatiu
- 2.2. Estructura i evolució urbana
- 2.3. Població i parc de vehicles

3. Procediment de treball

- 3.1. Primeres consideracions
- 3.2. Conceptes i criteris de partida: els reptes
- 3.2. Sessions en el marc de l'Agenda 21 Local i implicació veïnal

4. Àmbits de proposta

4.1. Propostes de planejament urbanístic

- Eixample oest
- Eixample est
- Eix cívic transversal

4.2. Propostes de reurbanització

- Accés nord al nucli de Sant Lluís
- Accés sud al nucli de Sant Lluís
- Avinguda de Sa Pau
- Malla de carrers del nucli
- Es Cós
- Zona d'equipaments

5. Balanç de les propostes

- 5.1. Balanç d'aparcament
- 5.2. Balanç d'espai per a vianants i vehicles
- 5.3. Aspectes econòmics

6. Conclusions

Annex. Suggestiments i comentaris rebuts

Documentació gràfica

- Planta general d'ordenació. Propostes de reurbanització Esc. 1:1.500
- Planta general d'ordenació. Propostes de planejament urbanístic Esc. 1:1.500

1. OBJECTE DEL DICTAMEN

A fi de programar adequadament les inversions en manteniment, millora i reforma de l'espai públic del nucli de Sant Lluís i evitar incórrer en despeses que no responguin a una estratègia de conjunt per al poble a llarg termini, l'Ajuntament de Sant Lluís va considerar convenient redactar un document senzill, pràctic i de mirada llarga, on emmarcar els diversos treballs d'ordenació de l'espai públic del nucli de Sant Lluís. El document haurà de constituir el marc conceptual d'altres estudis o projectes que el puguin desplegar posteriorment amb un major detall i, alhora, contribuir a la millora dels comportaments de mobilitat al nucli i al conjunt del municipi. Els treballs tenen per objecte reordenar les pautes de mobilitat al nucli i contribuir a consensuar-les, coordinant la implicació veïnal en el marc de les sessions de l'Agenda 21 per tal de documentar la presa de decisions.

Aquest Dictamen conclou els treballs realitzats per Interlands® ciutat i territori SLP, per encàrrec de l'Ajuntament de Sant Lluís, entre els mesos de juliol i desembre de 2012, consistents en l'elaboració d'alternatives d'ordenació urbana del nucli de Sant Lluís relacionades amb les opcions de mobilitat, segons la proposta de prestació de serveis professionals tramesa a l'Ajuntament el 4 de juny de 2012 i el contracte per a la realització dels treballs, subscrit el 22 de juny de 2012. Els treballs han estat dirigits i coordinats per l'arquitecte urbanista Albert de Pablo, amb la participació de Núria Miró en els treballs de coordinació i implicació veïnal.

Els treballs d'assistència tècnica han tingut per objecte l'elaboració d'alternatives d'ordenació urbana de l'espai públic del nucli de Sant Lluís que permetin fer conviure les diverses formes de mobilitat –vianants, cotxes i bicis– al nucli de Sant Lluís. Tenint ben presents les determinacions del Pla territorial insular de Menorca, de les Normes Subsidiàries de planejament de Sant Lluís i del Decret 110/2010 pel qual s'aprova el Reglament per a la millora de l'accessibilitat i la supressió de barreres arquitectòniques per a les Illes Balears, així com el marc conceptual de l'Agenda 21 Local de Sant Lluís. Els treballs finalitzen amb la redacció i presentació del present Dictamen de conclusió.

La forma urbana del nucli de Sant Lluís és, estrictament, la que és; i els seus espais públics tenen les dimensions i la forma que tenen. Els treballs han consistit en recomanar les millors maneres de moure's dins de l'escenari existent, amb els recursos de què el poble disposi en cada moment. Els treballs han comprés el suport a l'Ajuntament de Sant Lluís per tal de reordenar i consensuar les pautes de mobilitat al nucli, acordant i establint prioritats en l'ús de l'espai públic, i coordinant la implicació veïnal en el marc de cinc sessions de l'Agenda 21.

L'àmbit del treball és el nucli de Sant Lluís, tot prenent en consideració la relació amb el seu context territorial. El Dictamen aporta criteris d'ordenació urbana i planteja estratègies per a la millora de les mobilitats que, puntualment, van més enllà de l'àmbit estricte del nucli.

Els treballs no volen ser un Pla de mobilitat i, encara menys, un Pla de trànsit. Tampoc no contenen propostes tancades. Volen ser una eina d'ajuda a la presa de decisions i posar a l'abast de l'Ajuntament de Sant Lluís estratègies per a l'ordenació dels espais públics del nucli de Sant Lluís que puguin contribuir a la millora de la seva qualitat de vida, sense immediateses, en un termini de temps llarg, i amb el major consens dels veïns que sigui possible.

2. ANTECEDENTS I INFORMACIÓ URBANÍSTICA

2.1. Planejament urbanístic vigent i marc legislatiu

A nivell de planejament territorial, el marc d'ordenació vigent a Sant Lluís és el Pla territorial insular de Menorca (PTI), aprovat definitivament pel Consell Insular de Menorca en data 25 d'abril de 2003, amb la modificació aprovada definitivament pel mateix Consell de data 26 de juny de 2006. Entre d'altres aspectes, aquesta modificació va suposar canviar la consideració de l'avinguda de Sa Pau com a xarxa viària primària de Menorca, tal com recollia el PTI aprovat el 2003, per passar a formar part de la xarxa viària secundària de Menorca, a partir de la cruïlla amb la carretera d'Es Castell. D'altra banda, el PTI no preveu una estructura d'eixamplaments del nucli de Sant Lluís que tanqui i completi la trama urbana per l'est i per l'oest del nucli, ni cap variant de la carretera Me-8 de Maó-Sant Lluís-Alcaufar, que permeti alliberar de trànsit l'avinguda de Sa Pau. Malgrat això, el Pla director sectorial de carreteres de Menorca, en fase d'Avanç, sí que proposa una carretera variant de la Me-8, que permetria evitar els trànsits de pas per l'avinguda de Sa Pau, especialment el trànsit provinent de les urbanitzacions situades al sud de l'illa. La variant proposada pel Pla sectorial, en tràmit, partiria de la Ronda de Maó i, en paral·lel a la pista de l'aeroclub, enllaçaria amb una nova rotonda situada a la carretera de S'Ullestrar.

A nivell de planejament municipal, es troba en tràmit l'Adaptació de les Normes Subsidiàries de planejament de Sant Lluís al Pla territorial insular de Menorca (NNSS). El Ple de l'Ajuntament, en data 26 d'abril de 2012, va aprovar la correcció de deficiències observades en relació a l'aprovació provisional. Pel que fa a l'avinguda de Sa Pau, les NNSS recullen la modificació del PTI: a partir de l'encreuament amb la carretera d'Es Castell, l'avinguda forma part de la xarxa viària secundària de Menorca. En relació als eixamplaments del nucli i compleció de la malla urbana, per l'oest, entorn la zona d'equipaments, les NNSS incorporen estrictament els sòls corresponents al CEIP Nou, i suprimeixen, respecte aprovacions anteriors, el sistema viari que envoltava la nova escola i la zona d'aparcaments situada entre el Camí Vell de S'Ullestrar, el CEIP Nou i el poliesportiu municipal. D'altra banda, per l'est del nucli, les NNSS reconformen la Unitat d'actuació UA-5 situada al tram sud del carrer de Sa Sínia. En relació a Es Cós, les NNSS de 2012 suprimeixen, també respecte aprovacions anteriors, la reserva com a sistema viari per a vianants del tram d'Es Cós situat davant del Pla de Sa Creu, entre els carrers de Sant Jacint i de Sant Antoni. Finalment, pel que fa a l'accés nord al nucli de Sant Lluís, venint de Maó, el plànol d'ordenació del sòl urbà dibuixa, indicativament, una rotonda a l'encreuament entre l'avinguda de Sa Pau i la carretera d'Es Castell.

En matèria d'accessibilitat, és d'aplicació 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 de les Illes Balears. En el punt 1.1.1 del seu Annex 1, el Decret defineix les condicions dels itineraris de vianants accessibles: determina que han de tenir una banda lliure d'obstacles per a vianants d'una amplada mínima d'1,80 metres, amb una altura mínima lliure d'obstacles en tot el recorregut de 2,20 metres. Excepcionalment, es permeten estrenyiments puntuals d'una amplada no inferior a 1,50 metres. Tanmateix, el Decret contempla que en zones urbanes consolidades, quan no sigui possible el compliment d'alguna de les condicions expressades, s'assegurarà sempre una banda lliure d'obstacles per a vianants de 0,90 metres d'amplada i 2,20 metres d'alçada, com a mínim. En aquest sentit, al nucli de Sant Lluís les voreres tenen una amplada inferior a 0,90 metres, o són inexistents, als carrers travessers –carrers del Duc de Crillón, de Sant Esteve, de Sant Antoni, de Sant Jacint i del Primer Batlle Pere Tudurí-, al tram nord d'Es Cós –entre els carrers de Ses Barraques i del Duc de Crillón-, i als carrers de Ses Barraques i del Bisbe Sever.

2.2. Estructura i evolució urbana

En els principals cercadors de mapes per a GPS d'internet, la carretera Me-8, de Maó-Sant Lluís-Alcaufar, passa pel carrer de Sant Lluís -Es Cós-. L'avinguda de Sa Pau hi figura com carretera Me-6, de Sant Lluís a Es Castell. En el seu plànol de proposta de Sistema d'assentaments, equipaments i infraestructures -Assentament 26-, el Pla territorial insular de Menorca deixa ben clar que l'avinguda de Sa Pau forma part de la xarxa viària primària i secundària de l'illa.

L'actual estructura urbana del nucli de Sant Lluís prové d'un traçat de colonització francès de la segona meitat del segle XVIII. La part més antiga és extremament regular i s'organitza al llarg d'Es Cós –l'antiga carretera que travessava el poble de nord a sud, d'una amplada compresa entre 8,40 i 8,80 metres-. A Es Cós es troba el Pla de Sa Creu, presidit per l'església i l'Ajuntament. El traçat francès preveia la formació d'una gran plaça entre Es Cós i els carrers d'Allemand, de Sant Antoni i de Sant Jacint. El poble es caracteritza per una xarxa de carrers perpendiculars, estrets i lluminosos, orientats cardinalment de nord a sud i d'est a oest, que suporten una parcel·lació residencial també força estreta i tupida, amb cases entre parets mitgeres d'una o dues plantes de pis, com a màxim. Al seu dia, aquesta estructura quedava unida a Maó per mitjà d'una carretera-camí recte i servia com a centre civil dels diversos llogarets agrícoles que han conformat tradicionalment el municipi –Binifadet, Ses Barraques, Pou Nou, Es Consell, Torret, S'Ullestrar, etc.- tots ells organitzats amb una estructura viària i parcel·lària molt irregular i lligada a les rieres, els camins, els conreus i d'altres elements territorials.

Des de la seva fundació, a mitjans del s. XVIII, fins l'any 1966 en què s'inicia la construcció de l'avinguda de Sa Pau, la vida, la forma urbana i l'economia de Sant Lluís van canviar substancialment poc. El canvi més significatiu del municipi s'inicia a finals dels anys 60 del segle passat, quan la base de l'economia deixa de ser l'agricultura i la ramaderia i passa a ser el turisme i, de retruc, la construcció. Si fins llavors el nucli urbà de Sant Lluís havia estat el centre representatiu dels llogarets agrícoles de sempre, amb l'arribada del turisme passa a ser també el lloc de referència –civil i administratiu- dels nous assentaments urbans que es van consolidant o implantant de bell nou al sud de l'illa: S'Algar, Alcaufar, Punta Prima, Biniancolla, Binibèquer, Binisafúller i Cap d'en Font. En aquest sentit, l'avinguda de Sa Pau va representar no només un eixamplament del poble de Sant Lluís –desviant de fet, que no de dret, la carretera de Maó fora d'Es Cós- sinó també la construcció de la principal via de connexió entre Maó i aquests nous nuclis turístics del sud de Menorca.

L'activitat turística i l'abundància de segones residències al terme municipal fan que, per comprendre el funcionament de l'espai públic del nucli de Sant Lluís –els seus carrers i places, els equipaments, etc.- calgui situar-se, alternativament, en els mesos centrals de l'estiu i en la resta de l'any. No només pel nombre de persones que es belluguen pel seu espai públic en els diferents mesos de l'any, sinó també pel tipus d'activitats que duen a terme. Les persones que viuen al municipi tot l'any ho fan –per dir-ho ras i curt- “en dies laborables”: treballen, compren, van a l'escola o a fer esport, tornen a casa, etc. A l'estiu, en canvi, els visitants i estiuejants es mouen “en dies festius”, però amb tots els comerços oberts. A l'estiu, Sant Lluís rep, també, persones que vénen a treballar la temporada del sector dels serveis. Són activitats molts distintes, que suposen uns hàbits, uns desplaçaments, uns requeriments del lloc i uns ritmes també molt distintes dels de l'hivern.

Sant Lluís resulta molt diferent durant el temps d'estiu que a la tardor o a la primavera on es veu nítidament el funcionament del poble i de la seva gent, amb poca o nul·la activitat turística. La vida quotidiana de Sant Lluís com a poble organitzat no mostra conflictes greus a l'espai públic, més aviat al contrari: plau veure com els nens i nenes van i vénen de l'escola, com els veïns entren i surten dels comerços o dels bars, etc.

Per contra, el desig dels estiuejants de consumir en pocs dies poble típic, productes de la terra i tranquil·litat durant les setmanes centrals de l'agost contribueix a generar més friccions, especialment relacionades amb la conducta dels automobilistes i els problemes d'aparcament i de pas que suposen. Darrerament, als matins de l'estiu especialment, es veu un major conflicte pel que fa a l'ús d'Es Cós. Està força ple de cotxes i això dificulta les maniobres d'aparcament dels vehicles en l'estret carril de circulació reservat per fer-ho. La distribució actual de la superfície d'Es Cós suposa un 73% de l'espai destinat als cotxes i tan sols un 27% als vianants.

El funcionament d'Es Cós com a espai fonamentalment cívic, comercial i de serveis, no té perquè ser considerat un espai lineal de comunicació d'extrem a extrem del nucli de Sant Lluís, més propi d'una carretera que d'un carrer comercial. La distribució òptima de l'espai públic d'Es Cós dependrà de com s'organitzi i es prioritzi la mobilitat completa de Sant Lluís: cotxes, vianants i bicicletes. I això passa per considerar l'avinguda de Sa Pau com a travessia urbana de la carretera Me-8 per al trànsit de pas, repensant la seva disposició i els seus girs a l'esquerra, fonamentalment. I passa també per reconsiderar el paper que ha de jugar l'accés des de la carretera Me-10 de S'Ullestrar a través del Camí Vell de S'Ullestrar, per a la circulació d'entrada i sortida al nucli de Sant Lluís i als estacionaments dissuasoris de rotació previstos a l'oest del nucli per les Normes Subsidiàries de planejament.

Tanmateix, força sovint es tallen a la circulació els trams centrals d'Es Cós, per acollir diverses activitats de carrer. Llavors, no es pot travessar el nucli longitudinalment, i no sembla que això generi problemes significatius, més aviat al contrari: afavoreix la compartimentació del trànsit en illes gairebé estanques, al nord del carrer de Sant Antoni i al sud del carrer de Sant Jacint, amb accés des de l'avinguda de Sa Pau per l'est i des del Camí Vell de S'Ullestrar i el carrer de Son Perruquet pel sud-oest.

Les obres de construcció de la Sala Polivalent, que afectaran la funcionalitat d'Es Cós durant un temps, representen una bona oportunitat per planificar, consensuar i reordenar els comportaments de la mobilitat. Reordenant els fluxos habituals des d'una determinada intenció d'ordenació del conjunt.

Tot plegat, un conjunt d'aspectes afavoreixen un ajust de la manera d'entendre el conjunt del nucli de Sant Lluís pel que fa a l'ordenació de l'espai públic i dels fluxos de mobilitat:

- La reconsideració dels accessos al nucli de Sant Lluís i del trànsit de pas.
- La possibilitat de canviar l'hàbit de circulació longitudinal de vehicles de punta a punta d'Es Cós, amb un espai central amb prioritat per a vianants.
- Les determinacions de les Normes subsidiàries de planejament del municipi, en relació als nous aparcaments dissuasoris als perímetres del nucli.
- La concentració d'equipaments de tota mena al sud-oest del nucli.
- L'oportunitat que representen les molèsties temporals degudes a les obres de construcció de la Sala Polivalent, etc.

L'ús indiscriminat del vehicle privat per a qualsevol desplaçament està poc justificat a Sant Lluís, atès que pràcticament qualsevol punt del nucli es troba a cinc minuts a peu del Pla de Sa Creu. Les persones força grans o amb mobilitat reduïda en deu minuts poden abastar tot el llarg d'Es Cós o la distància entre l'avinguda de Sa Pau i el carrer de Son Perruquet.

Finalment, a tot el terme municipal de Sant Lluís hi ha comptabilitzats uns 360 guals, dels quals 280 guals es situen al nucli. En el tram entre els carrers del Duc de Crillon i del Primer Batlle Pere Tudurí, a Es Cós no hi ha guals, en tractar-se, administrativament, d'una carretera.

2.2. Població i parc de vehicles

Fins el darrer quart del segle passat, el nucli de Sant Lluís resultava ser el nucli de població estable situat més al sud de l'illa de Menorca, al sud de Maó. L'envoltaven diversos llogarets relacionats amb l'activitat agrícola –Binifadet, Ses Barraques, Pou Nou, Es Consell, Torret, S'Ullestrar-. A partir de llavors, s'han consolidat, han aparegut de bell nou i s'han anat ocupant amb habitatge permanent els diversos nuclis costaners relacionats amb l'activitat turística i vinculats al nucli de Sant Lluís. Aquests nuclis dispersos de població estan situats encara més al sud que el nucli de Sant Lluís: S'Algar, Alcaufar, Punta Prima, Son Ganxo-Son Remei, Biniancolla, Torret de Baix, Binibèquer, Binisafúller i Cap d'en Font.

Som del parer que els requeriments actuals d'ús de l'espai públic i de mobilitat han canviat força en els darrers trenta o quaranta anys -especialment en la darrera dècada-. I això, degut a l'ocupació permanent de nombrosos habitatges dels nuclis costaners, i a la conseqüent consolidació i expansió de la zona d'equipaments sanitaris, assistencials, docents i esportius, situada al sud-oest del nucli de Sant Lluís. Així, l'espai cívic del nucli, tradicionalment representat per l'església i l'Ajuntament, s'ha vist complementat i ampliat per un espai més dispers, sense una forma clarament reconeixible, que relliga i dona accés als equipaments del conjunt del municipi.

La població censada a Sant Lluís l'any 2011 era de prop de 7.400 habitants, amb uns 250-300 nous veïns per any els darrers deu anys. El creixement de població s'ha alentit des de 2006. Aplicant els ratis del darrer cens de població disponible, de 2011, s'obté que a Sant Lluís hi viuen unes 2.000 famílies. Segons dades del Instituto Nacional de Estadística, aproximadament uns 2.800 veïns viuen al nucli –un 38%-, uns 1.500 veïns viuen als llogarets o en habitatges disseminats –un 21%-, i uns 3.100 veïns viuen als nuclis turístics de la costa –un 41%-.

En consonància amb les dades del Pla d'Acció Municipal de 2008, la població equivalent a l'estiu és, aproximadament, d'un 21.000 persones. L'ocupació plena es produeix a l'estiu, especialment el mes d'agost, i pot triplicar la població resident a l'hivern. Així, la població que viu al nucli durant l'hivern, en temporada escolar, representa entorn d'un 40% i la població dispersa –en llogarets, habitatges disseminats o als nuclis turístics de la costa- un 60%. En canvi, en temporada turística, la població que viu al nucli representa entorn d'un 10-15%, mentre que la població dispersa representa un 85-90%.

Per tot plegat, entenem que la situació regular del municipi –promig-, per a la qual s'hauran de dissenyar les seves capacitats habituals de servei, és d'entre 9.000 i 10.000 habitants.

En relació a la població en edat escolar, aproximadament uns 700 nens i nenes assisteixen diàriament al CEIP Sant Lluís, al CEIP Nou i a l'Escoleta Ses Canaletes. Segons dades de 2011 del Instituto Nacional de Estadística, uns 320 nens i nenes viuen al nucli –un 45%-, uns 160 viuen als llogarets o en habitatges disseminats –un 23%- i uns 220 viuen als nuclis turístics de la costa –un 32%-. Aquesta darrera dada referida a la distribució de la població pel que fa a l'escolarització, fa aflorar una diferència remarcable pel que fa a la població censada en els llocs costaners, de prop d'un 10%.

En relació al parc de vehicles, l'any 2011 a Sant Lluís hi havia un total de prop de 6.300 vehicles, dels quals uns 4.400 eren turismes. Això suposa que cada família disposava, de mitjana, de tres vehicles, dels quals dos eren turismes. Es darrers anys, el creixement del parc de vehicles, amb un ritme més lent que el creixement de la població, ha estat d'uns 160 vehicles per any. Pel que fa a les tipologies de vehicles, cal destaca un creixement més acusat del parc de motocicletes, mentre que s'ha estabilitzar el parc de turismes.

3. PROCEDIMENT DE TREBALL

3.1. Primeres consideracions

Cal destacar que, en general, els veïns i veïnes de Sant Lluís consideren que el trànsit de vehicles i l'aparcament no presenten problemes remarcables, més enllà de l'abús que es fa de l'ús de l'automòbil per a fer qualsevol desplaçament, per curt que sigui, i de les setmanes de màxima afluència de visitants a l'estiu, que es resumeix en una major intensitat de trànsit.

No obstant això, sí que es considera que hi ha aspectes millorables en relació a l'espai públic i les mobilitats. Els objectius d'aquestes millores serien aconseguir un poble més amable, segur, amb espais de trobada, amb un balanç més equitatiu entre espai per a vianants i espai per a vehicles, renovat i modern, tot mantenint aquells elements de configuració de l'espai públic que formen part de la identitat i la memòria del poble. I tenint en compte, però, la necessitat i alhora la dificultat d'ajustar els hàbits quotidians de comportament en relació a la mobilitat i, especialment, a l'ús del vehicle privat.

Pel que fa a l'ús i l'ocupació de l'espai públic, la situació actual del nucli de Sant Lluís ofereix una proporció destinada a la circulació i estacionament de vehicles del 70% de la seva superfície total, front el 30% de l'espai públic que està destinat als vianants. A Es Cós, un 73% de l'espai està destinat als vehicles i un 27% als vianants; a l'avinguda de Sa Pau, aquests percentatges són del 68% i del 32% respectivament.

Així doncs, la millora de la qualitat de l'espai públic del nucli de Sant Lluís i, en conseqüència, de la qualitat de vida per al conjunt dels veïns del municipi, passarà per recuperar per a l'ús de les persones una part substancial de l'espai públic que actualment utilitzen els vehicles; i molt especialment, de l'espai col·lectiu emprat per al seu estacionament.

Actualment, es poden comptabilitzar unes 900 places d'aparcament als carrers del nucli i unes 300 places en àrees d'aparcament delimitades com a tals –sense comptar les places de l'aparcament provisional habilitat a Sa Tanca-. En total, el nucli de Sant Lluís disposa aproximadament d'un total de 1.200 places d'aparcament. Aquests darrers mesos, hem pogut comprovar que, simultàniament, es pot trobar un centenar de places d'aparcament desocupades a menys de cent metres del Pla de Sa Creu, tant durant el curs escolar com al pic de l'estiu. Això indica, d'una banda, que no hi ha manca d'aparcament; i d'altra, que es vol arribar en cotxe davant mateix del lloc de destinació, sigui aquest l'escola, el poliesportiu, la botiga, el bar o la casa d'un amic.

La proposta d'ordenació de l'espai públic que acompanya aquestes conclusions, es caracteritza per voler tendir a l'equilibri entre la superfície d'espai públic destinat als vehicles i la destinada als vianants. I que ambdós espais –el destinat als vehicles i el destinat als vianants- tinguin les dimensions i la qualitat adequades per a servir les funcions a les quals es destinen.

Amb aquest objectiu, la proposta indicativa que acompanya aquest Dictamen desplaça unes 250 places d'aparcament dels carrers del nucli que hauran de ser reubicades més lluny del centre, en les bosses d'aparcament existents i en noves bosses d'aparcament a construir en un futur en els perímetres del nucli. Sense haver de dependre de processos de planejament urbanístic que acostumen a ser llargs, es poden assolir fins a unes 220 noves places d'aparcament, en bosses, de les quals la meitat s'haurien de considerar imprescindibles.

Identitat local i posada en valor de la memòria

En vàries converses mantingudes amb veïns de Sant Lluís els darrers mesos i en algunes intervencions dels veïns en les sessions celebrades en el marc de l'Agenda 21 local, hem pogut percebre el desig de recuperar, fins allà on sigui possible, el valor de la bellesa austera, senzilla, digna i pulcra del nucli de Sant Lluís, tot identificant i recuperant aquelles formes i elements constructius repetitius que han permès identificar el poble de Sant Lluís al llarg dels anys.

Hi ha una certa sensació de que la identitat del poble s'ha anat diluint en el darrer quart de segle, en la mesura que es perdien aquests elements que l'identificaven d'una manera ben senzilla. Hem percebut, doncs, el desig de mantenir la identitat del poble en aquelles mesures que es proposin per a la conformació de l'espai públic, i de preservar i potenciar la memòria del poble en els petits detalls. Entre els elements constitutius de l'espai públic que contribueixen a formar la identitat i la memòria del poble, destaquen:

- Pel que fa als edificis: la façana arrebossada, pintada de color blanc, amb acabat mate; les portes, les finestres, els porticons i les persianes emplaçats i compostats a la menorquina, i acabats amb pintura a l'esmalt de color verd fosc, amb una fina vora blanca; la ferralleria i els accessoris de llautó polit; el sòcol, pintat a rengle, sobre el paviment; els remats de les cobertes de teula, sense volades o amb poca volada, etc.
- Pel que fa a l'espai públic, els elements que conformin els carrers haurien de reforçar el seu caràcter recte i la seva perpendicularitat -per exemple: evitant els reclaus dels vorals que tinguin per objecte encaixar l'aparcament, o la interrupció de les calçades amb el pas sobrealçat de les voreres-. Les voreres haurien de mantenir el seu color vermell viu argilós i estar formades per peces relativament petites (20*20 cm, com a màxim), preferiblement de tipus ceràmic. Les vorades, haurien de mantenir-se de pedra calcària de color clar. A les calçades, s'hauria de mantenir el color gris fosc, encara que s'emprés un paviment de llamborda, no asfàltic. S'haurien d'evitar tots aquells elements de mobiliari, senyalització i balissament que siguin innecessaris. Tot i que les solucions recomanades proposen separar clarament les voreres de la calçada, el ressalt del voral hauria de ser, com a màxim, d'una alçada similar a l'actual.

També se'ns va comentar, força vegades, la necessitat de construir una xarxa completa de drenatge per a la recollida d'aigües pluvials i la conveniència de soterrar les conduccions de telèfons, electricitat i enllumenat públic. No hi ha dubte que, entre les persones que hem tractat en aquest procés, hi ha el desig de modernitzar els carrers i les places, les instal·lacions i els serveis, tot mantenint els elements de configuració de l'espai públic que consideren que constitueixen les senyes d'identitat de Sant Lluís. Modernitat i memòria hauran d'anar de la mà en el procés de reurbanització del nucli del poble.

3.2. Conceptes i criteris de partida: els reptes

L'objectiu dels treballs és contribuir a posar al seu lloc el trànsit al nucli de Sant Lluís, especialment en temporada turística, i millorar-ne la qualitat de vida tot l'any. A tal efecte, per elaborar les propostes del present Dictamen ens hem basat en les següents estratègies:

- Ajustar els hàbits i costums en els comportaments de mobilitat i, especialment, pel que fa a l'ús del vehicle privat.
- Preservar, recuperar i potenciar aquells elements de configuració de l'espai públic que formen part de la identitat i la memòria del poble.

- Entendre l'espai públic de Sant Lluís, alternativament, en la situació dels mesos d'estiu i de la resta de l'any, amb les activitats, moviments i ritmes diferents que això suposa.
- Senyalitzar correctament i informar sobre les connexions, els aparcaments i els accessos al nucli, prioritzant el trànsit de vehicles en els carrers perimetrals de major amplada.
- Avaluar les previsions de les Normes Subsidiàries de Planejament de Sant Lluís en relació als nous aparcaments dissuasoris en els perímetres del nucli i la seva accessibilitat territorial, i fomentar-ne l'ús efectiu.
- En aquest context més general d'accessos i xarxa de carrers, valorar el paper que convé reservar a Es Cós i als carrers interiors del nucli, afavorint l'ús dels seus espais públics per tal que els desplaçaments a peu siguin còmodes i segurs.
- Considerar l'oportunitat d'ordenació que suposa la concentració d'equipaments, parcs i aparcaments al sud-oest del nucli de Sant Lluís: el CEIP Sant Lluís i el CEIP Nou, l'escoleta Ses Canaletes i la plaça des Pins, el Pavelló esportiu municipal, el centre de salut i el centre per a gent gran.
- Ponderar l'interès de l'organització i la localització del petit comerç i dels serveis per a garantir l'activitat urbana del nucli de Sant Lluís, en tant que xarxa de servei, de seguretat i marca de qualitat.

3.3. Sessions en el marc de l'Agenda 21 Local i implicació veïnal

Tot i recollir el nostre posicionament professional un cop fet el procés d'implicació veïnal, els treballs no contenen propostes tancades: volen ser una eina d'ajuda a la presa de decisions en relació a l'ordenació de l'espai públic i les opcions de mobilitat al nucli de Sant Lluís, pensant a llarg termini i amb el major consens dels veïns que sigui possible. D'una banda, plantejant actuacions a més curt termini, amb els recursos pressupostaris i les oportunitats de què es disposi en cada moment, que no comprometin les estratègies d'ordenació urbana que es proposen a més llarg termini. I d'altra banda, entenent que la bondat de les propostes dependrà, en bona mesura, de que aquestes siguin àmpliament compartides pels veïns i veïnes del municipi, en tant que suposaran canvis en els hàbits i els comportaments de mobilitat i, per tant, hauran d'anar acompanyades de la col·laboració, comprensió i implicació ciutadana.

Per tot plegat, una part molt important del procediment de treball per a l'elaboració del present Dictamen ha estat el procés participatiu que s'ha dut a terme en el marc de les sessions de l'Agenda 21 Local de Sant Lluís, obertes a tots els veïns i veïnes que han volgut assistir, i que es pot resumir com segueix:

28 de maig. Sessió preliminar de l'Agenda 21 Local.

Assistència a la sessió de l'Agenda 21 Local, com a oients, per invitació de l'Ajuntament de Sant Lluís.

30 de juliol. Sessió de l'Agenda 21 Local, primer Taller de mobilitat.

Presentació i abast de l'encàrrec, i recollida d'opinions. Es van presentar els objectius dels treballs, els criteris de partida per a l'elaboració de les propostes a realitzar per a l'ordenació urbana del nucli de Sant Lluís, unes primeres consideracions en relació a l'evolució i l'actual distribució de la seva estructura urbana, i la recomanació de les proves de trànsit a realitzar durant l'estiu.

15 d'octubre. Sessió de l'Agenda 21 Local, segon Taller de mobilitat.

Presentació de l'avaluació les alternatives per a l'ordenació dels espais públics del nucli de Sant Lluís. Es van exposar tres alternatives, per al seu debat:

- Alternativa A. Dóna prioritat a la mobilitat en vehicle privat i a l'aparcament en els carrers. Es correspon, bàsicament, amb l'estat actual del nucli de Sant Lluís, a fi de poder-la valorar i comparar amb les altres alternatives d'ordenació urbana proposades. Ajusta la configuració existent en aquells casos en què la situació actual no compleix el Codi d'Accessibilitat.
- Alternativa B. Dóna prioritat a les mobilitats a peu i en bicicleta, l'accés únicament per a veïns a bona part del nucli i les reserves d'aparcament en bosses perimetrals. Suposa alliberar permanentment de la circulació de pas i de l'aparcament de vehicles una bona part de la malla de carrers del nucli de Sant Lluís.
- Alternativa C. Recull, en la major mesura possible, els avantatges de les dues alternatives anteriors: vol compatibilitzar i fer còmodes i segurs els diversos modes de mobilitat i pacificar el trànsit de vehicles i l'aparcament al nucli. Suposa que cada mode de mobilitat –en cotxe, a peu o en bicicleta- pugui disposar del seu espai per a desenvolupar-se amb la màxima qualitat, posant una especial atenció als usos urbans que hi concorren.

De 20 d'octubre fins 30 de novembre. Consulta del document i tramesa de suggeriments.

En aquest període, a la pàgina web de l'Ajuntament de Sant Lluís s'ha pogut consultar i descarregar el document presentat en la sessió de l'Agenda 21 Local de 15 d'octubre. També es va habilitar una adreça de correu electrònic on els veïns i veïnes del municipi van poder trametre els comentaris i suggeriments que es considerin oportuns. El document també es va poder consultar a les dependències de l'Ajuntament, on també es van poder recollir opinions i suggeriments. El darrer suggeriment es va rebre el dia 29 de novembre.

5 de novembre. Sessió de l'Agenda 21 Local, tercer Taller de mobilitat.

Retorn dels comentaris i suggeriments fets per veïns, entitats i col·lectius del municipi. Es van debatre les alternatives d'ordenació presentades, en base els suggeriments rebuts a través de l'adreça de correu electrònic habilitada.

10 de desembre. Sessió de l'Agenda 21 Local, quart Taller de mobilitat.

Presentació del Dictamen de conclusió.

Les documentacions presentades en les diverses sessions de treball van ser lliurades a l'Ajuntament en els dies previs a la celebració de cadascuna de les sessions, consten a l'expedient municipal, i s'incorporen al CD que acompanya el present Dictamen.

S'incorpora, com a Annex, el recull dels comentaris i suggeriments rebuts des del mes d'octubre fins a finals de novembre. En total, s'han rebut dotze comentaris i suggeriments, nou dels quals són de veïns de Sant Lluís a títol personal, i tres ho són d'entitats o col·lectius –Creu Roja de Sant Lluís, AAVV de Sant Lluís i CEIP Sant Lluís-CEIP Nou-. Tots ells han estat contestats, agraint-los els suggeriments que ens han tramès.

4. ÀMBITS DE PROPOSTA

El present Dictamen conté propostes a curt-mig termini i a llarg termini: d'una banda, propostes de reurbanització de l'espai públic i d'obra ordinària, a executar en funció dels recursos i les oportunitats que en cada moment siguin disponibles; i, d'altra banda, propostes que requereixen d'una modificació de planejament urbanístic, amb la mirada posada a quinze anys vista. Amb l'objectiu d'estructurar les propostes contingudes en el present Dictamen, hem identificat els següents àmbits:

4.1. Propostes de planejament urbanístic

A fi de donar compliment al precepte d'assoliment d'una malla de carrers proposat pel Pla territorial insular de Menorca, en el seu apartat 4.1 de la Memòria -Sostenibilitat de les actuacions urbanístiques- i recollit a l'article 30.3.a de les Normes de l'Ordenació Territorial Insular, es proposa la formació de dos petits eixamples del nucli de Sant Lluís actual. Literalment, el PTI prescriu la "creació de malles de circulació amb connexió adequada als vials existents, tot evitant els cul-de-sac. Una estructura clara, amb prou connexions a àrees urbanes preexistents, redueix la congestió de trànsit i les molèsties que se'n deriven, i facilita l'orientació de l'habitant si s'acompanya d'una ordenació de l'edificació adequada".

Eixample oest

Es proposa la compleció de la malla urbana del barri de Son Perruquet amb un nou vial que, per l'oest del CEIP Nou, permeti resoldre els finals en cul-de-sac dels carrers de Sant Antoni, de Sant Jacint i del Primer Batlle Pere Tudurí. Acompanyant aquest nou petit eixample oest amb noves dotacions d'equipaments, jardins i places, i reserves per a aparcament.

En relació a aquest darrer aspecte, es proposa la formació de dos nous aparcaments –un a tocar del Camí Vell de S'Ullestrar i l'altra al nord del carrer de Sant Jacint- que, en un primer moment, representarien un total de 70 noves places d'aparcament, un cop s'haguessin retirat els vehicles de l'aparcament actual situat davant del poliesportiu; i, en un termini més llarg de temps, unes 80 noves places addicionals a aquestes, un cop reubicat l'aparcament que ara es situa a l'est del CEIP Nou, i ampliat el nou aparcament a construir al costat del poliesportiu.

En tot cas, s'haurà de deixar espai per tal que una possible variant de la carretera Me-8 – com preveu el Pla sectorial de carreteres de Menorca, en tramitació- no interferís ni coincidís amb els nous carrers de l'eixample oest.

A banda de les actuacions de reurbanització que es puguin dur a terme a curt-mig termini, la compleció de l'eixample oest permet repensar, alhora, tot l'àmbit sud-oest del nucli: l'accés, les reserves de sòls per a la dotació d'aparcaments i l'ordenació de l'espai públic de la zona d'equipaments.

Eixample est

Es proposa la compleció del teixit urbà del barri situat a l'est de l'avinguda de Sa Pau, enllaçant el Camí d'Es Consell fins el carrer de S'Auba, donant continuïtat al sistema viari existent i resolent els finals en cul-de-sac dels carrers de S'Auba, de la Lluna, de les Estrelles i del Sol. Acompanyant aquest nou petit eixample est amb noves dotacions d'equipaments, jardins i places, i la reserva de sòls per a l'aparcament d'uns 70 vehicles.

Per tal d'evitar crear expectatives de creixement inadequades, es proposa la formació d'un parc urbà que finalitza aquest nou eixample per l'est i defineix la transició entre el sòl urbà i el sòl no urbanitzable.

Eix cívic transversal

Relligant els eixamples oest i est proposats a llarg termini, i amb l'objectiu acostar-los, conceptualment i visualment, fins el centre de la malla de carrers del nucli, es proposa la interpretació de l'espai comprès entre els carrers de Sant Antoni i de Sant Jacint com un eix cívic transversal de continuïtat per a vianants, que relligui entre sí espais lliures i equipaments, i els futurs nous barris situats a l'est i a l'oest del nucli.

Aquest espai cívic relligaria el CEIP Sant Lluís i el CEIP Nou, els equipaments sanitaris i esportius, Son Perruquet, la plaça dels Pins, l'Escoleta, la biblioteca municipal, l'Ajuntament, el Pla de Sa Creu, l'església, els jardins de l'església, l'avinguda de Sa Pau, i Pou Nou i Es Consell. I enllaçaria, a banda i banda del nucli, amb la xarxa de camins en sòl no urbanitzable.

4.2 Propostes de reurbanització

Accés nord al nucli de Sant Lluís

A l'entrada nord del nucli de Sant Lluís, junt a la rotonda i a tocar del Lloc d'en Caules, es proposa estudiar la viabilitat econòmica i de gestió per a la construcció d'un aparcament dissuasori en superfície, amb una capacitat màxima compresa entre 100 i 150 vehicles.

D'altra banda, entre els carrers de Ses Barraques i del Duc de Crillón, Es Cós no disposa de vorera a la seva banda oest. I disposa d'una vorera insuficient a la seva banda est. En aquest sentit, el present Dictamen proposa la formació d'una nova vorera a l'oest i l'ampliació de la vorera est d'Es Cós en aquest tram, les dues amb una amplada de 1,80 metres. Pel que fa al sistema d'accessos a Es Cós, es proposa mantenir el doble sentit de circulació entre la rotonda nord i el carrer de Ses Barraques i, a partir d'aquest carrer, establir un sentit únic de circulació cap el sud. L'accés al carrer de Ses Barraques es proposa que sigui des de l'avinguda de Sa Pau.

També es proposa la reordenació de les cruïlles a l'avinguda de Sa Pau:

- Es desaconsella la implantació d'una rotonda a la cruïlla amb la carretera Me-6 a Es Castell, degut a la proximitat que resultaria entre les dues rotondes i podria tenir com a conseqüència la formació de retencions en el conjunt de les dues rotondes. En el seu lloc, es proposa resoldre aquest encreuament amb un enllaç pla. Es recomana resoldre l'encreuament evitant els girs a l'esquerra i desplaçant-los a la rotonda nord i a la mini-rotonda que es proposa front el carrer del Duc de Crillón –S'Auba, com s'exposa a continuació.
- Es proposa la construcció de dues mini-rotondes (de vuit metres de diàmetre) situades a les cruïlles que forma l'avinguda amb els carrers del Duc de Crillón-S'Auba i de Sant Antoni-Estrelles, per tal de concentrar els girs a l'esquerra i els canvis de sentit de circulació a l'avinguda, i evitar qualsevol altre gir a l'esquerra en altres punts de l'avinguda. L'objectiu d'aquestes actuacions serà millorar la fluïdesa del trànsit en sentit longitudinal, ordenar els girs a l'esquerra a l'avinguda allà on siguin permesos, i concentrar entorn a les mini-rotondes els fluxos de vianants.

Accés sud al nucli de Sant Lluís

Entenem que serà molt important prioritzar l'accés al nucli de Sant Lluís des de les platges del sud per la nova rotonda que es proposa al Camí Vell de S'Ullestrar. Així, es podrà deixar el cotxe en els aparcaments situats al sud del nucli o accedir-hi, no només per l'avinguda de Sa Pau, sinó també pel carrer de Son Perruquet i, a més llarg termini, pels nous vials que es situarien a l'oest del CEIP Nou.

Per tal de fomentar i millorar les condicions de l'accés sud-oest del nucli de Sant Lluís des dels nuclis turístics de la costa, es proposa la construcció d'una rotonda que asseguri un bon encreuament entre la carretera Me-10 i el Camí Vell de S'Ullestrar, i el condicionament de l'actual camí com una nova via d'accés al nucli per a vehicles, vianants i bicicletes, entre la nova rotonda i l'accés a la zona d'equipaments. Acompanyant l'actuació amb una nova dotació d'aparcament, amb una capacitat màxima compresa entre 100 i 150 vehicles, que permetrà retirar l'aparcament de vehicles de nombrosos carrers del nucli. Serà imprescindible dur a terme una acurada senyalització d'aquest accés i dels aparcaments situats en el perímetre sud del nucli, a l'efecte de canalitzar els fluxos que provenen de les carreteres d'Alcaufar i de Binibèquer. Així, l'accés majoritari als aparcaments de servei al nucli i a la zona d'equipaments –existents i proposats-, des de les urbanitzacions de la costa i dels llogarets situats al sud, es produirà per aquesta nova via que arrencarà de la carretera a S'Ullestrar, sense que sigui imprescindible el pas o l'accés al nucli en vehicle privat.

Pel que fa a l'accés sud-est i, concretament, a l'aparcament situat a tocar del cementiri, per tal de fomentar el seu ús caldrà millorar la percepció de seguretat, la connexió, la seguretat per als vianants, i el disseny urbà dels espais viaris que relacionen entre sí els aparcaments de Ses Micoles i del cementiri, així com la senyalització d'accés als dos aparcaments, per a qui no ha estat mai a Sant Lluís. A més llarg termini, es podria valorar la possibilitat de construir un sostre forjat a l'aparcament del cementiri que permeti, si s'escau i és viable econòmicament, augmentar la capacitat d'aquest aparcament amb un màxim d'unes 50 noves places, i anivellar la seva planta superior amb la rasant de l'avinguda de Sa Pau. Caldrà prestar molta atenció, atès que l'accés i sortida d'aquest aparcament es troba molt a prop de l'accés a l'avinguda de Sa Pau des de la rotonda sud i, en moments de trànsit intens, podrien haver conflictes en el punt d'accés i sortida.

En relació al sistema d'accessos a Es Cós, es proposa mantenir el doble sentit de circulació entre la rotonda de Sa Pau i l'aparcament de Ses Micoles i, a partir d'aquest punt, establir un sentit únic de circulació cap el nord fins el carrer de Sant Jacint.

Avinguda de Sa Pau

L'avinguda de Sa Pau és, de fet i malgrat la seva titularitat municipal, la travessia urbana de la carretera de Me-8 de Maó a Sant Lluís. Administrativament, però, la carretera encara és Es Cós. Com ja hem exposat, el Pla territorial insular de Menorca, assenjala l'avinguda com integrant de la xarxa viària secundària de l'illa. Malgrat això, i com és lògic, a l'avinguda es produeixen tots els moviments que són propis d'una via urbana: trànsit local amb tota mena de girs, passos de vianants, guals d'accés a cotxeries, aparcaments, càrregues i descàrregues, parades de bus, etc.

Malgrat el volum de trànsit de vehicles a l'avinguda de Sa Pau durant la temporada turística, no es disposa de cap aforament de trànsit, ni de l'origen i la destinació dels desplaçaments que es produeixen a l'avinguda. Segons informacions de la Policia Local de Sant Lluís, l'avinguda de Sa Pau registrava fa uns anys una intensitat de trànsit compresa entre 20.000 i 25.000 vehicles/dia en els dies de més afluència estival i, segons dades més recents del radar instal·lat a l'avinguda, els pics d'intensitat punta de circulació es poden situar entre 600 i 700 vehicles/hora.

Vist això, el mes de juliol passat vam proposar a l'Ajuntament de Sant Lluís que considerés la possibilitat de realitzar diverses proves de trànsit en el pic de mobilitat de l'estiu, per comprovar els fluxos transversals de mobilitat a l'avinguda i augmentar la fluïdesa del trànsit i la seguretat viària. Per motius de seguretat en la fase de proves, es va prendre la decisió de prohibir tots els girs a l'esquerra i reduir al màxim la durada de les proves. El dia que es van iniciar les proves a l'avinguda, es va procedir a tallar l'accés a Es Cós des de la rotonda nord. La prohibició dels girs a l'esquerra a l'avinguda de Sa Pau va contribuir a la fluïdesa del trànsit i a la seguretat a l'avinguda, malgrat que va fer augmentar els recorreguts dels veïns que viuen a l'est de la mateixa i el nombre de retorns de 180 graus a les rotondes. L'aixecament de la prohibició de girs a l'esquerra a la cruïlla de l'avinguda amb els carrers de Sant Antoni i de les Estrelles –Pou Nou- va lliurar la pressió addicional a les rotondes.

Cal fer notar que l'avinguda va mantenir una circulació sense interrupcions significatives, similar a la d'altres dies de l'agost a la mateixa hora, mentre que la rotonda nord acumulava una retenció de vehicles sobre la carretera Me-8 de Maó a Sant Lluís i no hi havia retencions significatives a la rotonda sud. Les retencions registrades a la carretera Me-8 van ser ocasionades per la disminució de la velocitat dels vehicles dins la rotonda nord, al seu pas pel punt d'accés al nucli -que es trobava tallat- i la incapacitat de la rotonda per assumir la situació.

A títol orientatiu, una rotonda amb tres o quatre punts d'accés, d'un diàmetre interior d'uns 30-35 metres i sense gaires moviments transversals, com és el cas de les rotondes de Sant Lluís, té una capacitat màxima de pas compresa entre els 18.000 vehicles/dia –per a quatre accessos- i els 22.000 vehicles/dia –per a tres accessos-. A manca que els aforaments de trànsit ho confirmin, en les hores punta de l'estiu el trànsit que actualment passa per les rotondes nord i sud del nucli de Sant Lluís podria superar la capacitat màxima de trànsit que poden assumir les rotondes, que actuen com uns veritables “fusibles” del trànsit de l'avinguda de Sa Pau.

A parer nostre cal replantejar -cas per cas- tots els girs a l'esquerra a l'avinguda de Sa Pau, reduint-ne el nombre en la major mesura que sigui possible. Concentrant-los en un punt o dos de l'avinguda, aproximadament equidistants de les rotondes d'accés a Sant Lluís on, molt probablement, es seguiran formant retencions en les hores punta de la temporada turística. També a parer nostre, la correcta inscripció de la xarxa de carrers de Sant Lluís en la xarxa viària primària de carreteres de Menorca requerirà del treball conjunt i de l'acord de l'Ajuntament de Sant Lluís i del Consell Insular de Menorca.

L'avinguda presenta una diferència d'amplada d'un metre, aproximadament, entre el tram recte central –d'uns 21 metres- i els trams corbs situats al nord del carrer del Duc de Crillon i al sud del carrer del Primer Batlle Pere Tudurí –d'uns 20 metres-. Aquesta diferència d'amplada i el seu traçat corb fan recomanable mantenir una secció semblant a l'actual en els extrems de l'avinguda, amb mitjana central i dues bandes d'aparcament en cordó, ampliant les voreres fins els 3,50 metres. Pel que fa al tram central, recte, es recomana mantenir l'aparcament en cordó, suprimir la mitjana central, i ampliar les voreres fins a 4,50 metres, a fi de potenciar l'activitat comercial i els desplaçaments a peu. Optar per l'aparcament en semi-bateria en el tram recte de l'avinguda suposaria augmentar l'aparcament en 15 places, a canvi d'haver de retallar l'amplada actual de les voreres mig metre, fins a 2,50 metres d'amplada, cosa que no es considera recomanable. Com hem dit, també en els trams corbs, per motius de maniobrabilitat, visibilitat i reducció de l'amplada de l'avinguda, es recomana l'aparcament en cordó.

Aquest Dictamen recomana endegar, quan abans, una campanya d'aforaments dels accessos al nucli de Sant Lluís que haurà de permetre comparar els trànsits d'hivern, amb els de l'estiu i localitzar l'origen i les destinacions dels viatges.

Malla de carrers del nucli

Carrers longitudinals

Els carrers d'Allemand i del Comte de Lannion, de sentits oposats, complementen la distribució de vehicles dins el nucli de Sant Lluís en sentit nord-sud. Presenten una distribució força ponderada, amb voreres d'amplada compresa entre 1,10 i 1,20 metres i una calçada d'entre 4,00 i 4,40 metres, estricta per a un carril de circulació de vehicles i un cordó d'aparcament.

En consonància amb els comentaris fets per veïns i entitats del municipi, aquest Dictamen proposa mantenir la distribució actual dels carrers d'Allemand i del Comte de Lannion, amb dues voreres i una calçada amb un carril per a la circulació de vehicles i un cordó d'aparcament.

D'altra banda, no tant per disposar d'una forma o d'unes dimensions diferents, sinó pel fet que acull usos i activitats, aquests sí, ben diferents de la resta, es proposa que el tram del carrer d'Allemand front a l'escola, entre els carrers del Primer Batlle Pere Tudurí i de Sant Jacint, sigui un espai d'ús exclusiu per a vianants, permetent només l'accés de vehicles de veïns i serveis en sentit nord. Aquest tram, de fet, ja queda tancat a la circulació de vehicles en les franges horàries d'entrada i sortida escolar.

Carrers travessers

Els carrers del Duc de Crillon, de Sant Esteve, de Sant Antoni, de Sant Jacint i del Primer Batlle Pere Tudurí són més estrets que els anteriors. En tenir una calçada de la mateixa amplada que els carrers longitudinals, entre 4,00 i 4,40 metres, les seves voreres són del tot insuficients per a la funció que han de realitzar: el pas còmode i segur de vianants.

Donant resposta a una de les propostes que ha merescut un major consens entre els veïns i entitats de Sant Lluís, es proposa suprimir l'aparcament en aquests carrers, i eixamplar les voreres fins una amplada d'entre 1,30 i 1,50 metres, restant uns 3,00 metres de calçada per a la circulació de vehicles.

En el mateix sentit que es proposa destinar únicament per a vianants el tram sud del carrer d'Allemand, es recomana també reurbanitzar com a espai d'ús exclusiu per a vianants el tram del carrer del Primer Batlle Pere Tudurí entre Es Cós i el carrer d'Allemand, permetent exclusivament l'accés de veïns i de serveis.

D'altra banda, es proposa retirar l'aparcament al carrer de Sant Jacint, davant de l'Escoleta, entre els carrers de Son Perruquet i d'Allemand, podent així ampliar la vorera sud fins a 2,80 metres i la vorera nord, amb front a la plaça dels Pins, fins a 3,70 metres.

Es Cós

Des de la fundació del poble, Es Cós -el carrer de Sant Lluís- ha representat el doble paper de "carrer major" i de carretera de Maó al sud de l'illa. Defineix ben clarament l'orientació cardinal nord-sud del traçat francès. Fins ben entrats els anys setanta del segle passat, Es Cós ha estat l'eix sobre el que s'ha desenvolupat el poble i sobre el que conflueix la xarxa de camins d'accés als llogarets que menaven i organitzaven el camp. L'obertura de l'avinguda de Sa Pau i del carrer de Son Perruquet, van desdibuixar successivament aquesta subtil relació entre el nucli -traçat racionalment a escaire- i els llogarets -sorgits més orgànicament sobre el tapís agrari-.

L'amplada d'Es Cós està compresa entre els 8,40 i els 8,80 metres. Fins els primers anys vuitanta del segle passat, el poc trànsit que passava per Es Cós ho feia en doble direcció i els vianants traguaven indistintament per les voreres o la calçada. Des de llavors, s'han fet successius canvis en la distribució del carrer fins assolir la situació actual basada en dues voreres d'entre 1,10 i 1,20 metres d'amplada, dues bandes d'aparcament regulat de 1,80 metres cadascuna i una calçada central compresa entre 2,40 i 2,80 metres. En la banda d'aparcament situada a l'oest han estat autoritzades diverses terrasses dels establiments que hi confronten. Tot plegat, inadequat pels requeriments actuals de mobilitat tant de vianants com de vehicles.

La nova distribució d'Es Cós haurà de permetre, com a mínim, la formació de recorreguts per a vianants d'una amplada mínima d'1,80 metres i una calçada per a la circulació rodada d'una amplada mínima de 3,00 metres. Els anteriors requeriments dimensionals representen 6,60 metres d'amplada. Resta, doncs, una banda de 2,00 metres d'amplada aproximadament, per emplaçar una única banda d'estacionament de vehicles –zona blava, càrrega i descàrrega, PMR, etc- que haurà de compartir espai amb les terrasses existents.

Recomanem, doncs, una distribució d'Es Cós basada en dues bandes de pas per a vianants compreses –cadascuna- entre 1,40 i 2,00 metres d'amplada, una banda oest de 2,00 metres d'amplada per a terrasses i estacionament regulat de vehicles, i un pas per a la circulació de vehicles de 3,00 metres d'amplada. Atès que Es Cós no té una amplada uniforme -entre 8,40 i 8,80 metres- i que la banda per a vianants situada a l'oest recollirà més activitat –sala polivalent, terrasses, aparcament, etc-, proposem que la irregularitat sigui assumida completament per la vorera est, que tindria una amplada compresa entre 1,40 i 1,80 metres. Així, la vorera oest tindria una amplada de 2,00 metres.

Entenem que aquests criteris dimensionals s'haurien de mantenir independentment del tractament que finalment es doni a aquests els espais: més exclusivament vianantitzats, de coexistència o amb circulació de vehicles i aparcament regulat.

Recomanem que Es Cós, en els trams entre la rotonda nord i el carrer de Sant Esteve i entre la rotonda sud i el carrer de Sant Jacint, sigui tractat com un carrer per on circulin i estacionin vehicles de forma habitual. Conformat per voreres baixes, una banda per a l'estacionament i les terrasses, i una calçada acabada amb un paviment asfàltic fonoreductor.

El tram comprés entre els carrers de Sant Esteve i de Sant Antoni, on s'està construint la sala polivalent, hauria de tenir un caràcter intermedi entre un carrer per a vianants i un carrer per on circulin cotxes habitualment, amb una vorera més ampla davant de la sala polivalent, de 3,80 metres, a fi de poder ampliar quan s'escaigui l'espai per activitats lúdiques i comercials a desenvolupar en l'espai per a vianants del Pla de Sa Creu que es proposa seguidament.

Finalment, el tram comprés entre els carrers de Sant Antoni i de Sant Jacint que confronta amb l'església i l'ajuntament, es reservaria com espai per a l'ús exclusiu dels vianants, ampliant l'espai del Pla de Sa Creu i recuperant, en part, el seu origen com a plaça. Mantenint els mateixos criteris dimensionals que per tot Es Cós, es proposa reservar una franja d'accés a les cases i comerços de 2,00 metres a la banda oest i, a la banda est, una franja d'1,80 metres d'amplada aproximada. Al centre, es manté una plataforma de 4,80 metres d'amplada, per al pas ocasional de vehicles, serveis, emergències, i càrrega i descàrrega. De fet, la vianantització d'aquest tram d'Es Cós és una de les actuacions al nucli de Sant Lluís que tindrien un major consens ciutadà, tal com s'ha pogut constatar en les diverses reunions mantingues en el marc de les sessions de l'Agenda 21 Local i en els comentaris rebuts per mitjà de correu electrònic.

Pel que fa als sentits de trànsit, els vehicles sempre han pogut recórrer Es Cós d'una punta a l'altra, travessant el poble de nord a sud. Fins els anys vuitanta es podia fer en els dos sentits de circulació, i a partir de llavors només en sentit nord-sud. Com hem vist, una part important de la població actual de Sant Lluís viu fora del nucli, al sud de la rotonda de Sa Pau. Sembla oportú, doncs, plantejar el doble accés a Es Cós des de les dues rotondes sud i nord, impedint d'anar d'una punta a l'altra, per dissuadir el trànsit de pas per Es Cós. Això permet, de fet, que el Pla de Sa Creu pugui recuperar el seu paper de plaça i de referent cívic.

En aquest sentit, recomanem ajustar les direccions de trànsit d'Es Cós en el sentit següent:

Entre la rotonda nord i el carrer de Ses Barraques	Doble sentit
Entre els carrers de Ses Barraques i del Duc de Crillón	Sentit sud
Entre els carrers del Duc de Crillón i de Sant Antoni	Sentit sud
Entre els carrers de Sant Antoni i de Sant Jacint	Només serveis –sentit sud-
Entre el carrer de Sant Jacint i l'aparcament de Ses Micoles	Sentit nord
Entre l'aparcament de Ses Micoles i la rotonda de Sa Pau	Doble sentit

Zona d'equipaments

La concentració, al sud-oest del nucli de Sant Lluís, de parcs, aparcaments i equipaments de tota mena -el CEIP Sant Lluís i el CEIP Nou, l'escoleta Ses Canaletes i la plaça des Pins, el Pavelló esportiu municipal, el centre de salut i el centre per a gent gran- fa que aquest sigui un àmbit per al qual caldrà estudiar-ne una acurada transformació basada en el seu caràcter cívic i en el projecte educatiu, situant els aparcaments als afores de la zona i evitant, en la mesura del possible, el trànsit de vehicles de pas. Tot plegat, fa que aquest lloc mereixi una especial atenció, en tant que acull un gran nombre de moviments a peu, però també d'arribada i sortida en vehicle privat des de tots els assentaments del municipi. Pensem que l'objectiu serà trobar un equilibri que permeti accedir en vehicle i aparcar als afores d'aquest àmbit i, alhora, millorar la seguretat i la comoditat dels desplaçaments a peu.

A curt-mig termini, es proposa ampliar la vorera nord davant del CEIP Sant Lluís, fins a 1,80 metres d'amplada; i ampliar la vorera sud amb una amplada contínua de 6,00 metres, retirant la banda d'aparcament en bateria actualment existent al carrer del Primer Batlle Pere Tudurí, entre el carrer d'Allemand i el Camí Vell de S'Ullestrar. Per tal de garantir la seguretat en el creuament a banda i banda del carrer del Primer Batlle Pere Tudurí, s'incorporen passos remuntables per a vianants davant de les dues escoles.

En un primer moment, mentre no es disposi de la primera fase del nou aparcament a tocar del Camí Vell de S'Ullestrar –amb unes 100 places en aquesta primera fase-, es recomana mantenir l'aparcament actual davant del CEIP Sant Lluís i dels equipaments sanitaris i permetre l'accés de vehicles amb els actuals sentits de circulació.

A més llarg termini, i mitjançant una modificació del planejament urbanístic, les propostes contingudes en el present Dictamen per a l'eixample oest permeten repensar l'ordenació de l'espai públic de l'entorn dels equipaments. La formació d'un nou vial que vorejaria la nova escola per l'oest, la compleció de la segona fase de l'aparcament al Camí Vell de S'Ullestrar –fins arribar a unes 150-200 places en total-, i la reubicació de l'aparcament actual al carrer de Sant Jacint, al nord, permeten formar un àmbit de trànsit restringit, d'accés per als serveis, on poder caminar còmodament i travessar d'una escola a l'altra i de les escoles als equipaments amb tota seguretat. En aquest segon moment, es proposa formar una nova plaça davant del CEIP Sant Lluís, amb plataforma única per a vianants, i formar un nou espai lliure davant del CEIP Nou, un cop reubicats els actuals aparcaments, reservant el carrer situat a l'est de la nova escola exclusivament per a vianants. Així, davant de l'escola i dels equipaments sanitaris, i al carrer situat a l'est de la nova escola, es permetria únicament l'accés i l'aparcament de vehicles autoritzats.

5. BALANÇ DE LES PROPOSTES

5.1. Balanç d'aparcament

Al nucli de Sant Lluís, a setembre de 2012, es poden comptabilitzar unes 1.200 places d'aparcament, de les quals unes 900 places es situen als carrers del nucli –un 75%- i unes 300 restants estan incloses en bosses d'aparcament estructurades com a tal –un 25%-.

La distribució de les places d'aparcament al carrer és la següent:

Carrers longitudinals:	93 places
Carrers transversers:	128 places
Es Cós:	96 places
Son Perruquet:	101 places
Avinguda de Sa Pau:	82 places
Carrers de l'eixample est:	142 places
Altres carrers:	252 places

Pel que fa a les bosses d'aparcament perimetral, sense comptabilitzar l'aparcament provisional de Sa Tanca, la distribució és la següent:

Cementiri:	72 places
Ses Micoles:	85 places
Poliesportiu:	60 places
Escola nova:	80 places

Les propostes de reurbanització contingudes en aquest Dictamen, precisen de la supressió d'un total de 250 places d'aparcament en carrers, que hauran de ser reubicades més lluny del centre, en noves bosses d'aparcament perimetral.

En aquest sentit, es proposa la construcció de fins a 220 places d'aparcament addicionals a les 300 places existents actualment, en aparcaments nous o en l'ampliació d'aparcaments existents. Les 60 places de l'aparcament existent front el poliesportiu estan comptabilitzades com a tals –existents-, mentre no es disposi de la primera fase del nou aparcament situat a tocar del Camí Vell de S'Ullestrar, amb una capacitat màxima d'un total de 100 places d'aparcament en aquesta primera fase. Un cop materialitzades totes les propostes de reurbanització, s'assoliria un total d'un total de 1.160 places d'aparcament al nucli de Sant Lluís, de les quals unes 640 places es trobarien als carrers –un 55%- i unes 520 places estarien situades en bosses d'aparcament perimetrals –un 45%-. L'estructura nova d'aparcaments en bosses perimetrals seria:

Accés nord:	100 places
Camí Vell de S'Ullestrar:	100 places (40 noves + 60 reubicades)
Ses Micoles:	85 places
Cementiri (ampliació):	122 places (50 noves + 72 existents)
Escola nova:	80 places
Sant Jacint W:	30 places

Les propostes d'aquest Dictamen relacionades amb el planejament urbanístic general permeten assolir un total d'un total de 1.440 places d'aparcament al nucli de Sant Lluís, de les quals unes 770 es trobarien als carrers –un 53%, de les quals unes 590 en carrers actuals i unes 180 en els nous carrers dels eixamples- i unes 670 places es trobarien situades en bosses d'aparcament perimetrals –un 47%-.

Construint tots els aparcaments assenyalats, respecte de la situació anterior de reurbanització, es guanyarien unes 280 places d'aparcament. Per això, s'haurien de construir unes 230 noves places d'aparcament en els perímetres del nucli –addicionals a les 160 places en aparcaments existents i a les 280 places en aparcaments ja reurbanitzats-, atès que s'haurien de reconvertir en vies cíviques i parc urbà uns espais que actualment ocupen unes 110 places d'aparcament.

Vist l'anterior, es generarien, doncs, unes 120 noves places netes d'aparcament en bosses perimetrals. L'estructura final d'aparcaments seria:

Accés nord:	100 places
Camí Vell de S'Ullestrar:	150 places (90 noves + 60 reubicades)
Ses Micoles:	85 places
Cementiri (ampliació):	122 places (50 noves + 72 existents)
Sant Jacint W:	140 places (60 noves + 80 reubicades)
Pou Nou E:	70 places

5.2. Balanç d'espai per a vianants i vehicles

Un indicador emprat sovint per a valorar l'equilibri qualitatiu de l'espai públic és la proporció de l'espai dels carrers destinat al pas i l'aparcament de vehicles, d'una banda, i el destinat als vianants, de l'altra. Actualment, aquests percentatges al nucli de Sant Lluís són d'un 70% de l'espai públic destinat a vehicles –unes 4,96 ha- i d'un 30% de l'espai públic destinat a vianants –unes 2,11 ha-. Per exemple, la distribució actual d'Es Cós representa unes proporcions del 73%-27%, a l'avinguda de Sa Pau del 76%-24%, i a la resta dels carrers del nucli del 68%-32%. Aquests percentatges estan molt lluny de l'ideal 50%-50%, o del ja força acceptable 60%-40%.

Amb les propostes de reurbanització d'aquest Dictamen s'assoleix la disminució fins a un 58% de l'espai públic destinat a vehicles –unes 4,08 ha- i l'augment fins a un 42% de l'espai públic destinat a vianants –unes 2,99 ha-. Per exemple, Es Cós passaria a tenir unes proporcions d'entorn 51%-49%, l'avinguda de Sa Pau de 56%-44%, i la resta del nucli de 59%-41%.

Amb les propostes de planejament urbanístic d'aquest Dictamen, les proporcions finals de l'espai públic destinat a vehicles i destinat a vianants seria del 55%-45% -unes 4,97 ha i 4,04 ha, respectivament, incloses les superfícies dels nous eixamples proposats a l'est i a l'oest del nucli-. Es Cós i l'avinguda de Sa Pau mantenen les proporcions corresponents a les propostes de reurbanització, i a la resta de carrers del nucli aquestes proporcions passen a un 55% de l'espai públic destinat a vehicles i un 45% de l'espai públic destinat a vianants. Pel que fa als nous barris proposats, l'eixample est tindria una proporció alta d'espai per a vehicles –un 62%-, atès que el darrer carrer disposaria d'una bateria d'aparcament en tota la seva longitud front al nou parc urbà proposat com a límit est del nucli urbà de Sant Lluís. En canvi, l'eixample oest disposaria d'una proporció d'espai públic més favorable per als vianants –un 56%-, atès la seva característica de barri d'equipaments i parcs, fonamentalment.

5.3. Aspectes econòmics

Com hem dit a l'inici de la redacció, aquest Dictamen es refereix a la millora del conjunt de l'espai públic del nucli de Sant Lluís, i no exclusivament a les mesures relacionades amb la mobilitat i el trànsit. Per tant, les valoracions econòmiques que, estimativament, aportem a continuació, es refereixen a la reurbanització complerta i modernització de la major part

dels carrers i avingudes del nucli de Sant Lluís i dels seus serveis urbanístics. Una tasca que, necessàriament, haurà de ser plantejada en un termini proper als quinze anys.

En aquest sentit, recomanem reurbanitzar la superfície però, i molt fonamentalment, dotar-se de tots els serveis urbanístics dels quals no es disposa en aquest moment: drenatge d'aigües pluvials, clavegueram revisat, xarxa d'aigua potable, instal·lacions elèctriques i de telefonia soterrades i posades al dia, enllumenat públic, etc.

Estimativament, el resum de la inversió per a dur a terme el conjunt de les propostes contingudes en aquest Dictamen respondria al següent pressupost orientatiu:

	Inversió
Propostes de reurbanització	10.814.490 €
Carrers i places	9.350.000 €
Bosses d'aparcament	1.017.410 €
Accessos al sud del nucli	447.080 €
Propostes de planejament urbanístic	4.544.910 €
Carrers i places	4.075.760 €
Bosses d'aparcament	449.150 €
Accessos al sud del nucli	20.000 €
TOTAL	15.359.400 €

El conjunt de les actuacions de reurbanització proposades, a mig termini, suposaria una inversió d'uns 10,8 milions € de 2012; i la inversió corresponent a les actuacions relacionades amb el planejament urbanístic, a llarg termini, seria d'uns 4,5 milions € també de 2012. La inversió total de les propostes incloses en aquest Dictamen es situa, doncs, entorn de 15,3 milions €, segons els següent desglossament aproximat:

Bosses d'aparcament:	1,5 milions €
Paviments en carrers i places:	7,0 milions €
Serveis urbanístics en carrers i places:	6,8 milions €

Únicament a títol d'exemple, la reurbanització d'Es Cós suposaria una inversió d'entorn d'un milió d'euros, la reurbanització de l'avinguda de Sa Pau uns dos milions i mig d'euros, i la reurbanització de tots els carrers travessers uns tres milions d'euros.

Estimativament, el nou accés sud-oest des de la nova rotonda al Camí Vell de S'Ullestrar, el condicionament del camí i el nou aparcament al carrer del Primer Batlle Pere Tudurí, requeriria una inversió d'uns 640.000 €, cadascuna de les noves cruïlles amb mini-rotonda a l'avinguda de Sa Pau, d'uns 175.000 €, i l'encreuament pla entre l'avinguda de Sa Pau i la carretera a Es Castell, d'uns 360.000 €. També estimativament, reurbanitzar el tram d'Es Cós comprès entre el carrer de Sant Jacint i el carrer de Sant Esteve, d'acord amb les propostes del present Dictamen, suposaria una inversió d'uns 450.000 €.

Finalment, a títol indicatiu, la construcció de l'estructura necessària per a l'ampliació de l'aparcament del cementiri, amb unes 50 noves places d'aparcament addicionals a les 72 places existents, i el recondicionament del conjunt, requeriria una inversió d'uns 460.000 €. En canvi, la construcció d'unes noves 100 places d'aparcament a l'accés nord del nucli, requeriria una inversió propera als 270.000 €, i la construcció d'unes 150 noves places d'aparcament a tocar del Camí Vell de S'Ullestrar requeriria una inversió d'uns 320.000 €.

6. CONCLUSIONS

El nucli de Sant Lluís no presenta problemes significatius pel que fa al trànsit de vehicles, llevat de les setmanes centrals de l'estiu. Pel que fa a l'aparcament de vehicles, hem observat que, tant a l'estiu com durant la resta de l'any, es poden trobar unes 100 places d'aparcament lliures al conjunt del nucli. A l'avinguda de Sa Pau, però, convé actuar amb l'objectiu d'organitzar els girs a l'esquerra i els canvis de sentit en un parell de punts al llarg de tot el seu recorregut, com a màxim, i reorganitzar la seva distribució, ampliant les voreres.

Per contra, l'ocupació de l'espai col·lectiu del nucli presenta un desequilibri molt accentuat de l'espai destinat a la circulació i l'aparcament de vehicles als carrers que, en l'actualitat suposa un 70% de la superfície, front el 30% del qual poden gaudir els vianants. Els casos més extrems d'aquesta desproporció són Es Cós, amb un 73% de l'espai destinat als cotxes; i els carrers travessers, amb unes voreres insuficients, d'amplada clarament inferior a un metre i amb una ocupació de l'espai pels cotxes propera al 75%. En el cas d'Es Cós quan, per motiu de l'escassa activitat al carrer –fora de l'horari comercial, en caps de setmana, els vespres, etc.- l'espai destinat als cotxes no s'utilitza o s'utilitza poc, es percep com un lloc buit, inhòspit i despulat de la seva funció. Aquesta sensació també es produeix, fins i tot, al pic de l'estiu quan Es Cós es tanca a la circulació de vehicles per a dur a terme alguna activitat al carrer –mercat d'artesans, terrasses de bars, etc.- i no hi ha una afluència prou significativa de persones.

És, per tant, en els aspectes d'ocupació de l'espai públic assenyalats en el paràgraf anterior, que trobarem un major recorregut per a les intervencions de millora urbana. I això, per dos motius:

- D'una banda, la imperiosa necessitat de reformar i posar al dia els serveis urbanístics al nucli de Sant Lluís: drenatge d'aigües pluvials, clavegueram, xarxa d'aigua potable, electricitat, telefonia, enllumenat públic, etc.
- I d'altra banda, l'interès en conformar un espai públic més amable amb els veïns i també amb els visitants, amb més llocs de qualitat per a la trobada i l'estada, que permeti visualitzar el paper central que ha de mantenir el nucli de Sant Lluís com a lloc de referència, cívica i de serveis, del conjunt del territori municipal, a fi de poder beneficiar i beneficiar-se d'uns serveis turístics i de vacances familiars de qualitat.

La concentració d'equipaments al sud-oest del nucli fa que aquest sigui un àmbit que, sense ser-ho, hagi de servir les funcions que són pròpies d'una plaça i constituir un espai cívic alternatiu, complementari al Pla de Sa Creu, els jardins de l'església i la plaça dels Pins. És origen i destinació de nombrosos desplaçaments a peu i en vehicle –a les escoles en horari lectiu, al poliesportiu per la tarda, al centre de salut i al centre per a la gent gran-. El projecte en aquest àmbit haurà de ser molt curós en els detalls del disseny urbà i en la programació de les seves fases d'execució.

Finalment, a l'efecte de poder destinar per a l'ús dels vianants una major proporció de l'espai de la malla dels carrers interiors del nucli de Sant Lluís, les propostes contingudes en aquest Dictamen prioritzen l'aparcament en bosses perimetrals al nucli, front l'aparcament als carrers. Per a fomentar el seu ús efectiu, aquests aparcaments perimetrals s'hauran de senyalitzar correctament i informar sobre els seus accessos.

Qualsevol alternativa per a l'ordenació urbana del nucli de Sant Lluís relacionada amb les opcions de mobilitat haurà de tenir ben present els següents aspectes:

- La implicació dels veïns i veïnes del municipi en les solucions proposades, consensuades en la major mesura que sigui possible, en base a una correcta informació.
- L'educació dels infants i els joves, i la difusió entre els adults d'uns nous hàbits de mobilitat, que situïn el vehicle particular en el lloc secundari que li ha de correspondre en l'ús dels espais col·lectius del nucli de Sant Lluís.
- El manteniment i la recuperació d'aquells elements dels espais col·lectius de Sant Lluís que conformen la seva memòria i caracteritzen la seva identitat.
- L'establiment d'un programa d'actuacions a curt, mig i llarg termini, prioritzant les inversions que suposin millores per a un major nombre de veïns del municipi.

A parer nostre, les actuacions prioritàries pel que fa a l'ordenació urbana de l'espai públic del nucli de Sant Lluís són les següents:

- Endegar els treballs d'aforament del trànsit de vehicles a l'avinguda de Sa Pau i les observacions d'origen i destinació dels desplaçaments a l'avinguda, tant a l'hivern com a l'estiu. Més endavant i sense urgència, proposaríem construir els encreuaments complets a l'avinguda de Sa Pau, amb mini-rotondes a les cruïlles amb els carrers de Sant Antoni i del Duc de Crillón.
- Iniciar la tramitació de sol·licitud d'una rotonda a l'enllaç de la carretera Me-10 i el Camí Vell de S'Ullestrar, i els projectes constructius de la rotonda, de la reurbanització del Camí Vell de S'Ullestrar i de l'aparcament proposat junt al poliesportiu, d'unes 100 places en una primera fase. Així mateix, iniciar l'expedient administratiu per a la construcció d'un aparcament d'unes 100 places a l'accés nord del nucli.
- Redactar el Projecte d'urbanització del tram d'Es Cós entre els carrers de Sant Jacint i de Sant Esteve, a fi de poder disposar de la part central d'Es Cós degudament reformada quan entri en funcionament la Sala Polivalent. Recomanem prioritzar aquesta actuació pel seu caràcter exemplar i pel consens que previsiblement pot assolir. Prèviament, proposem realitzar una prova de trànsit amb els sentits de circulació recollits en aquest Dictamen.
- En paral·lel a les anterior proves de trànsit, retirar l'aparcament dels carrers de Sant Antoni i del Primer Batlle Pere Tudurí. Posteriorment, un cop construït el nou aparcament al Camí Vell de S'Ullestrar, retirar paulatinament l'aparcament de la resta de carrers transversals.
- Retirar la bateria d'aparcament del carrer del Primer Batlle Pere Tudurí situada davant de l'escola i el poliesportiu, ampliar la vorera corresponent fins a 6,00 metres d'amplada incorporant-hi arbrat, i construir dos passos per a vianants remuntables davant de les dues escoles. En un segon moment, ampliar la vorera de les escoles fins a 1,80 metres.

Sant Lluís, desembre de 2012

Albert de Pablo
Interlands® ciutat i territori, SLP.