



**PLA DIRECTOR SECTORIAL DE CARRETERES  
(ILLA DE MALLORCA)**

**ANNEX 2: ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL**

**2.3. Trànsit**

**Novembre 2009**

## **Xarxa d'estacions d'aforament**

La xarxa viària de Mallorca compta amb més de 230 estacions d'aforament gestionades per la Direcció Insular de Carreteres del Consell de Mallorca. D'aquestes estacions, 4 estan categoritzades com a permanents, 22 com a primàries, 15 com a secundàries i la resta són estacions de cobertura (veure el mapa adjunt de l'annex 1).

A les estacions permanents s'hi aforen les 24 hores del dia, tots els dies de l'any, amb equips automàtics de registre horari instal·lats de manera permanent. A les seccions de carretera on s'instal·len es considera essencial el coneixement precís de les dades de trànsit, bé per la importància de la via o bé per considerar-les representatives de la xarxa pel que fa a la tendència del trànsit i la seva distribució temporal.

A les estacions primàries s'hi aforen les 24 hores del dia durant tots els dies d'una setmana completa, en mesos alterns, o sigui, sis setmanes a l'any, amb aparells automàtics de registre horari.

A les estacions secundàries s'hi aforen les 24 hores de dos dies feiners, en mesos alterns, és a dir, un total de 12 dies a l'any, amb aparells automàtics de registre horari. Cadascuna d'aquestes estacions està associada a una altra de permanent o primària, denominada "afí", considerada similar en composició i comportament del trànsit.

A les estacions de cobertura s'hi aforen, com a mínim, les 24 hores d'un dia feiner cada 5 anys, amb aparells automàtics de registre horari. Igual que en el cas de les secundàries, cada estació de cobertura està associada a una d'afí.

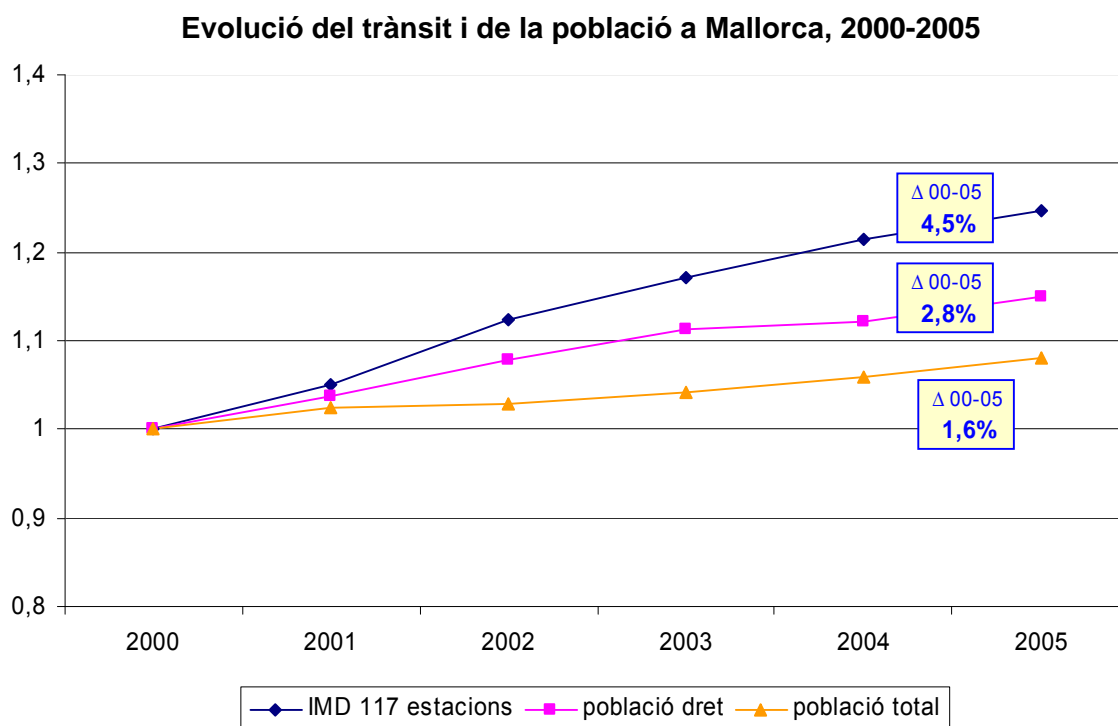
En moltes ocasions, s'amplien aquests períodes mínims d'aforament descrits, amb l'objectiu d'obtenir una major fiabilitat en els resultats.

La xarxa d'aforaments permet tenir dades de trànsit des dels anys 80 amb una distribució espacial prou representativa, amb gairebé una estació per a cada tram de la xarxa. Les estacions d'aforament més modernes corresponen a les darreres instal·lades pel Consell de Mallorca (al voltant de 60) que aporten dades tot just des de 2003 (vegeu l'annex 2).

A aquesta xarxa s'hi afegeix el Sistema de Gestió de Trànsit de la Ma-20, conformat per uns 260 punts d'aforament als enllaços d'aquesta via amb la resta de xarxa viària que aporten dades de trànsit cada 15 minuts, capturats a través de la xarxa de fibra òptica que es controla des de la Sala de Gestió de Trànsit del Consell de Mallorca.

## Increment de la mobilitat unitària

La següent figura mostra l'evolució del trànsit i la demogràfica entre 2000 i 2005 comparada any a any:



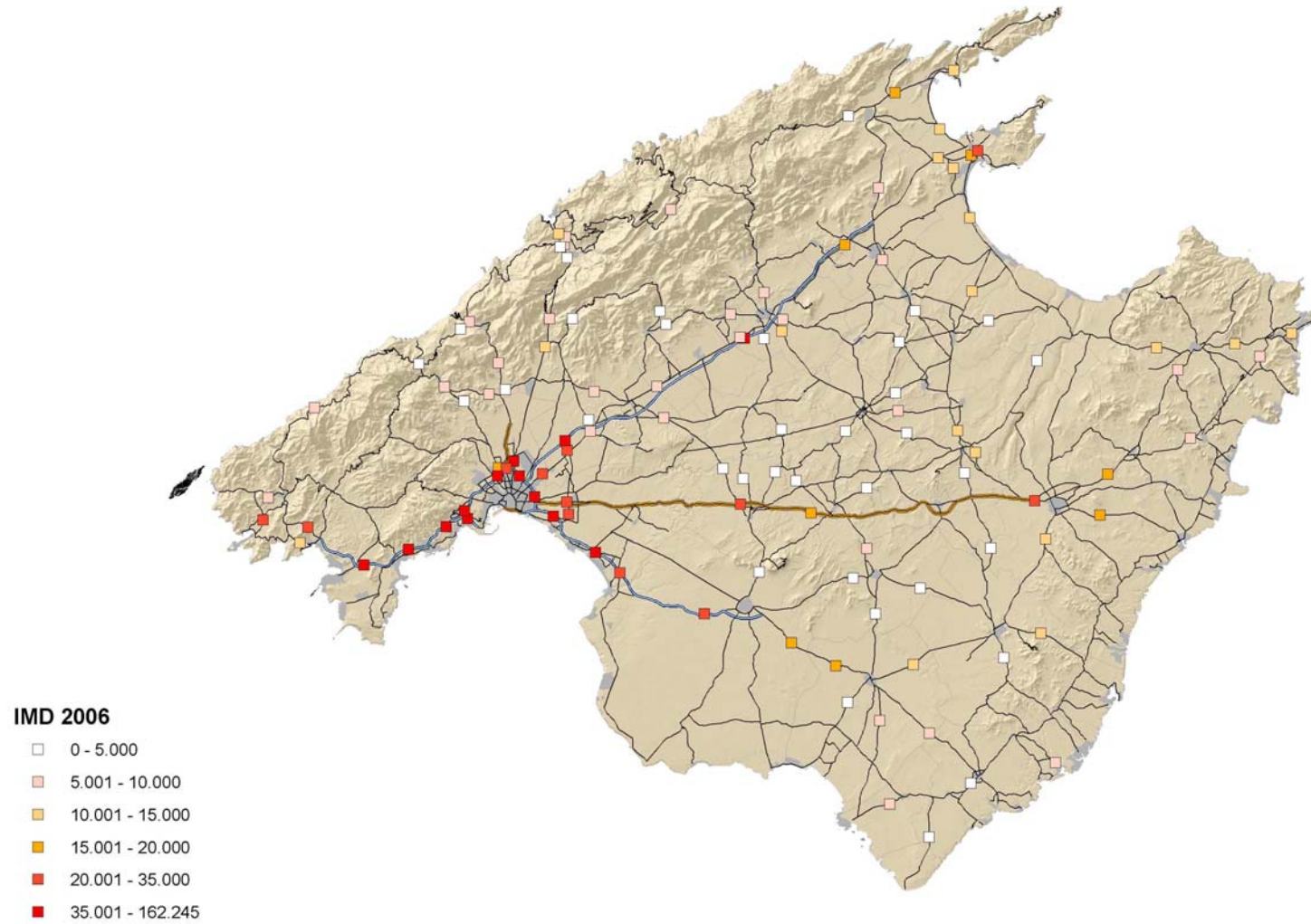
Índex 2000=1

**Figura 1**

Entre 2000 i 2005, la mitjana dels cinc creixements interanuals de trànsit ha estat del 4,5%, superant la corresponent a la població de dret (2,8%) i de fet (1,6%). Per tant, és clar que s'ha experimentat un important creixement de la mobilitat unitària en vehicle privat.

A la figura 2 es representa gràficament el nivell d'intensitat de trànsit de les 117 estacions de referència de l'any 2006. En valors absoluts, s'observa com la zona al voltant de Palma i municipis veïnats concentra les majors intensitats, i clarament es comprova una relació entre les IMD més elevades i la proximitat a la capital, llevat d'alguns casos puntuals com els de les estacions E184 (Inca) i E185 (Manacor). Aquesta distribució és del tot coherent amb la configuració territorial de Mallorca, així com amb la dinàmica demogràfica, econòmica i urbanística que s'ha observat en els darrers anys, que ha seguit una tendència a consolidar el pes de l'àrea metropolitana de Palma respecte de la resta de l'illa.

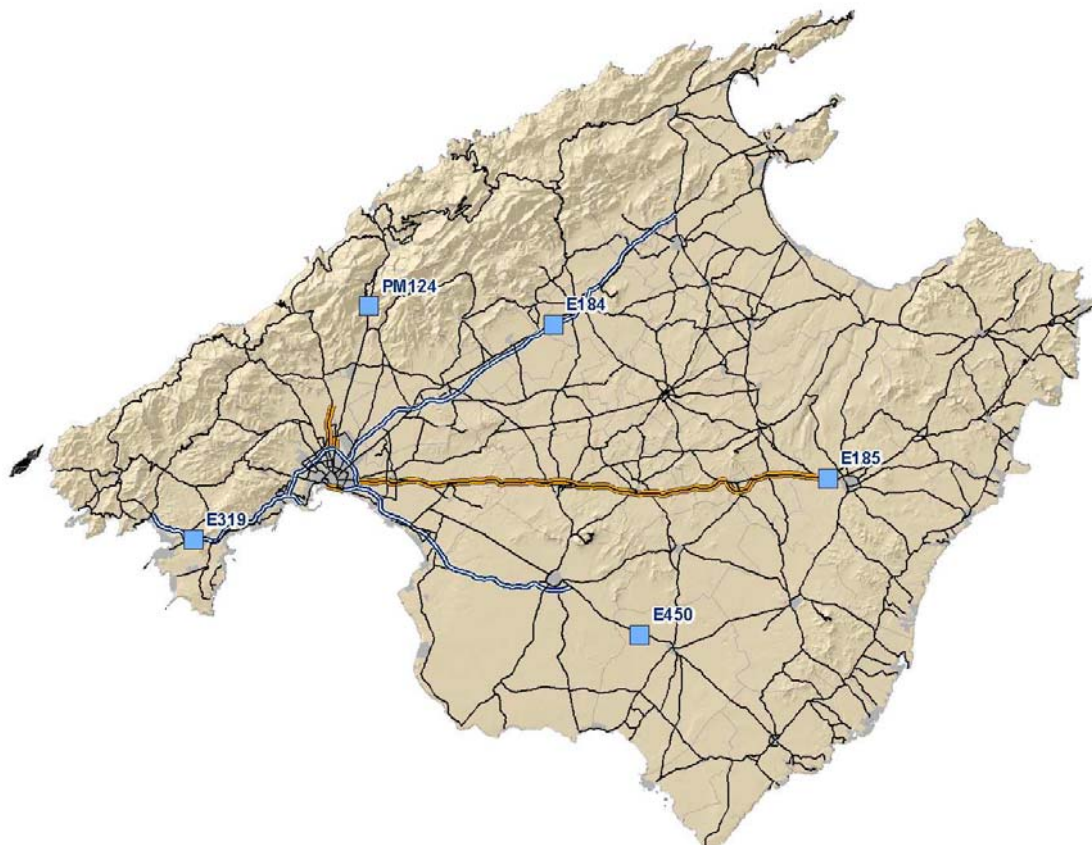
## Distribució de la IMD de les 117 estacions de referència, 2006



Font: Consell de Mallorca  
**Figura 2**

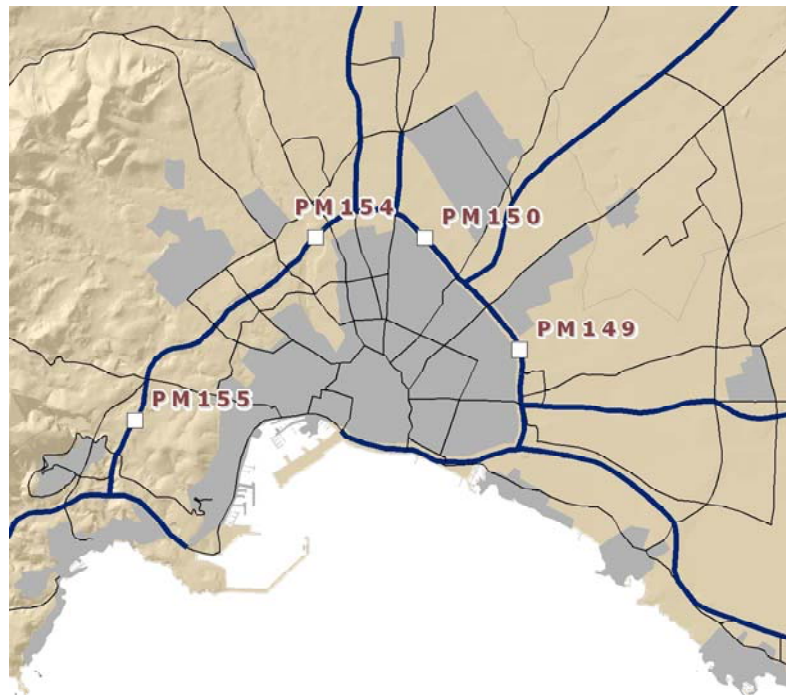
**Ubicació de les estacions analitzades**

**Estacions analitzades dels eixos radials**



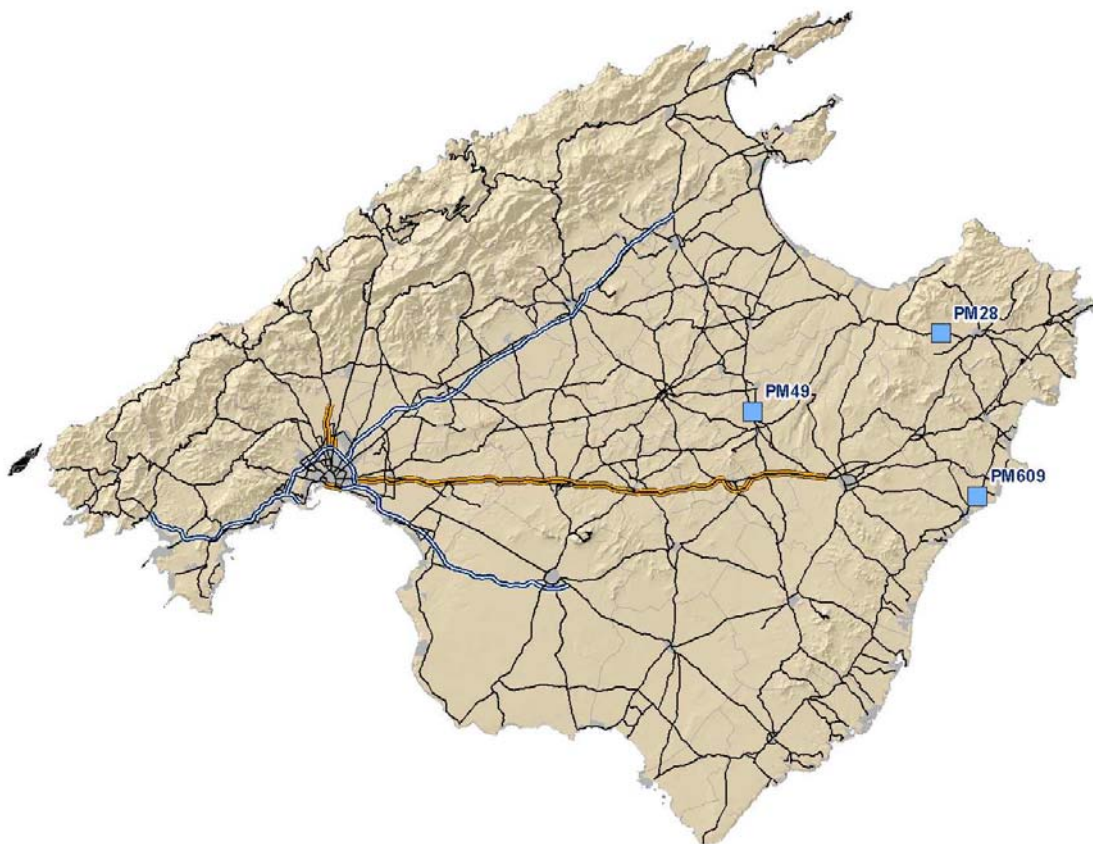
**Figura 3**

**Estacions analitzades de la via de cintura**



**Figura 4**

**Estacions analitzades dels eixos transversals**

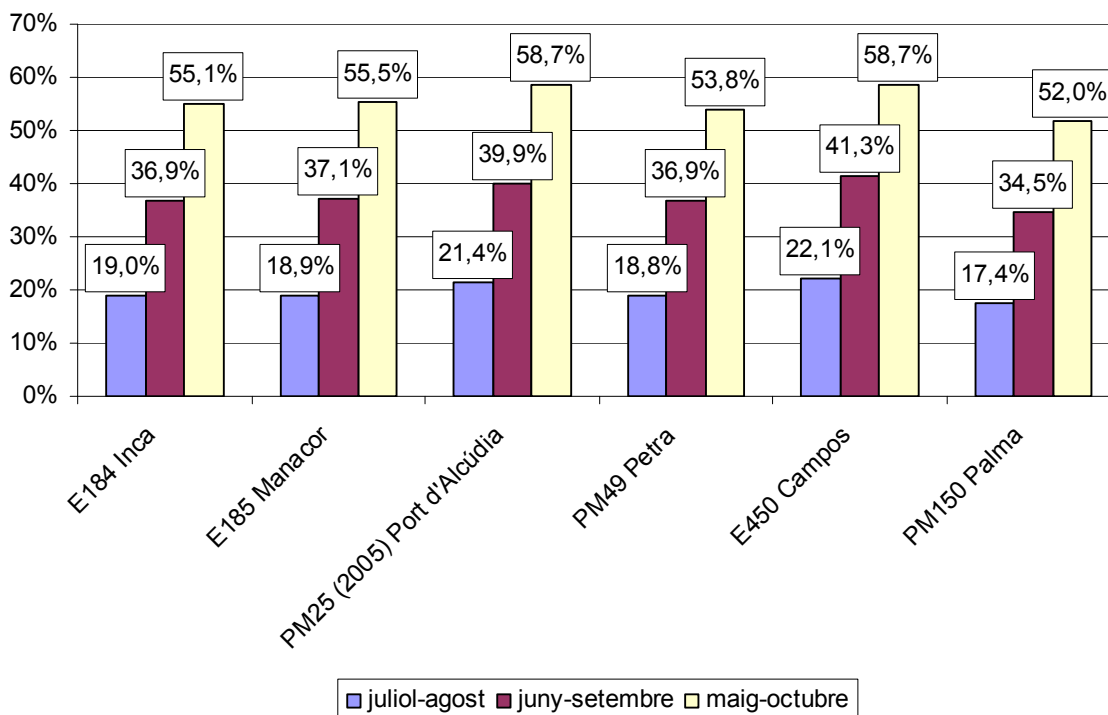


**Figura 5**

## Estacionalitat del trànsit

A banda de la distribució mensual del trànsit al llarg de l'any, l'estacionalitat també es pot mesurar a partir del pes que tenen els mesos d'estiu en el conjunt de l'any, segons es mostra a la següent figura.

**Pes del trànsit en els mesos punta respecte al total anual, 2006**



Font: Consell de Mallorca

**Figura 6**

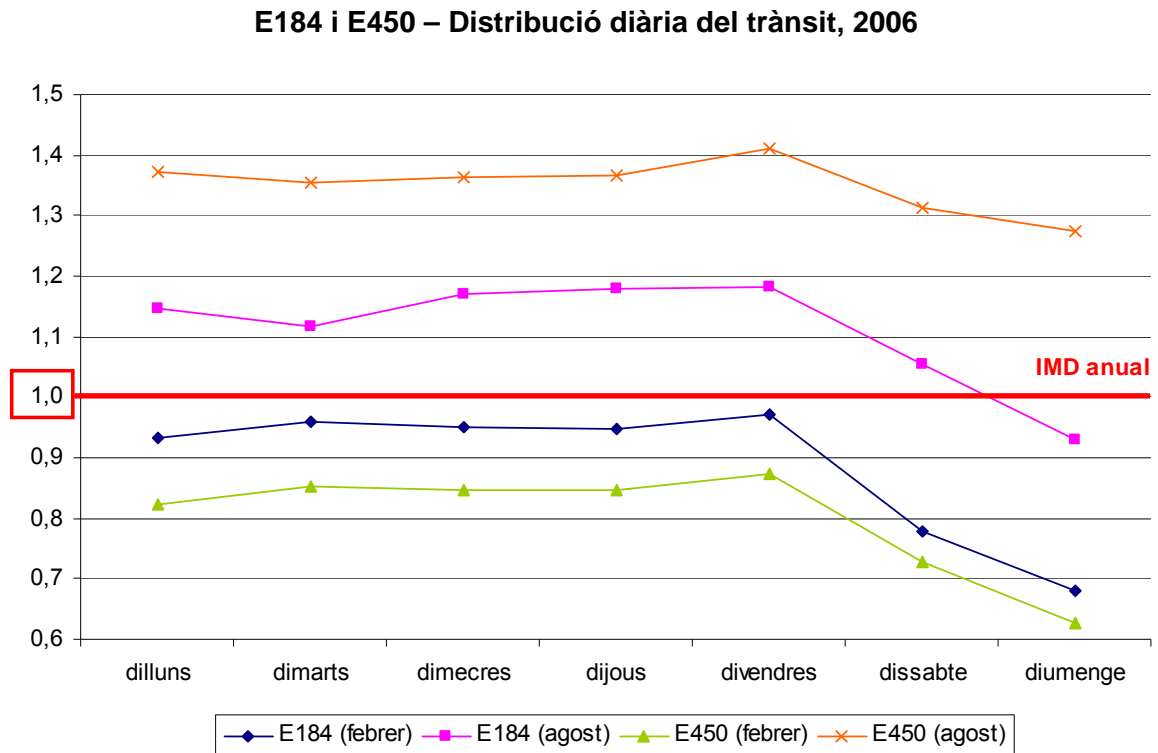
L'estació PM150 és la que presenta un pes menor dels mesos punta respecte al total anual, siguin quins siguin els períodes analitzats. Els valors són molt pròxims a una distribució uniforme al llarg de l'any, confirmant el seu comportament poc estacional.

En el cas de les estacions E184, E185 i PM49, les dades presenten un gran paral·lelisme: el juliol i agost aglutinen al voltant del 19% del trànsit anual; si la mesura s'estén a juny i setembre, aquest percentatge puja fins al 37%; i si s'agafa el mig any de temporada alta (maig a octubre), s'observa que el pes del trànsit arriba al 55%.

Pel que fa a les estacions PM25 i E450, el pes de les intensitats de trànsit de les tres variants de temporada punta analitzades (2, 4 i 6 mesos d'estiu) creix entre 2 i 5 punts percentuals respecte al grup de les tres estacions d'aforament anteriors (E184, E185 i PM49).

### Distribució diària i horària del trànsit

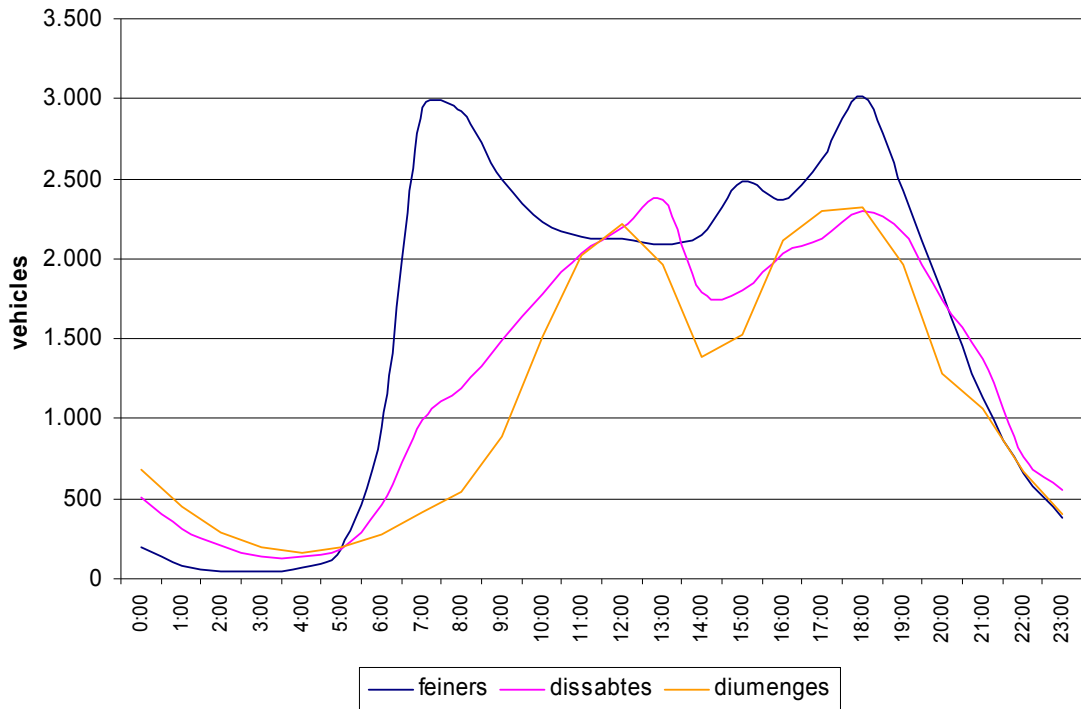
La següent figura recull la distribució diària de dilluns a diumenge corresponent a un mes sencer d'hivern (febrer) i un mes sencer d'estiu (agost) de dues estacions representatives de cada tipologia: la E184, menys estacional, i la E450, amb una estacionalitat més marcada.



Font: Consell de Mallorca

**Figura 7**

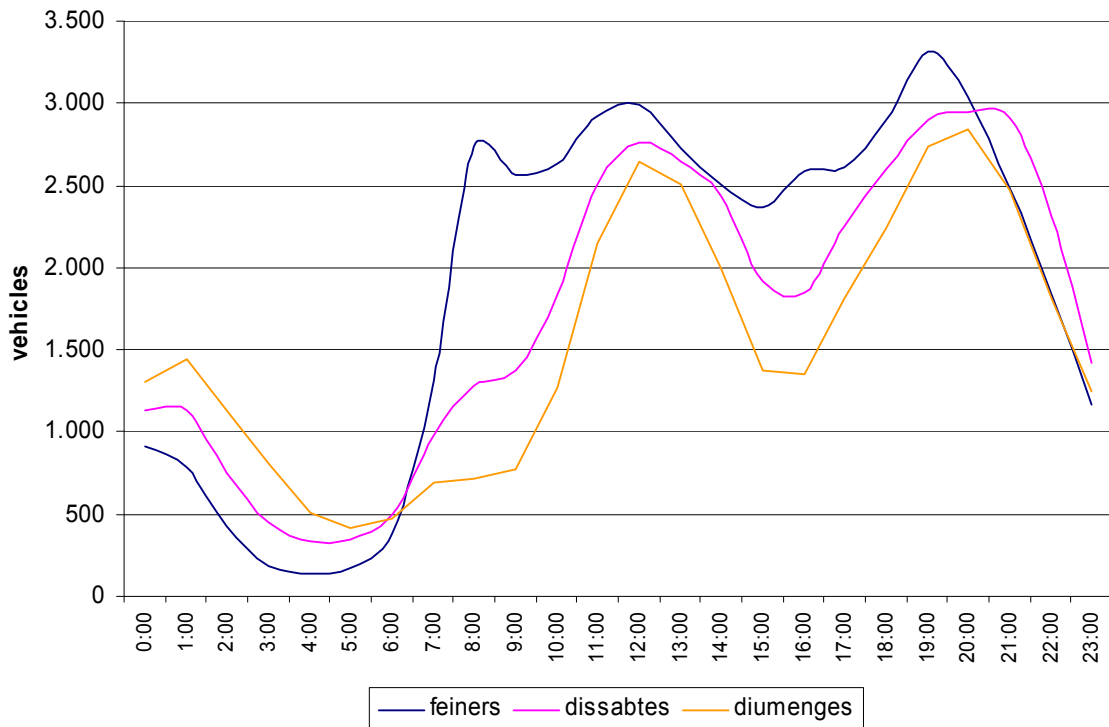
**Distribució horària del trànsit. E184, febrer 2006**



Font: Consell de Mallorca

**Figura 8**

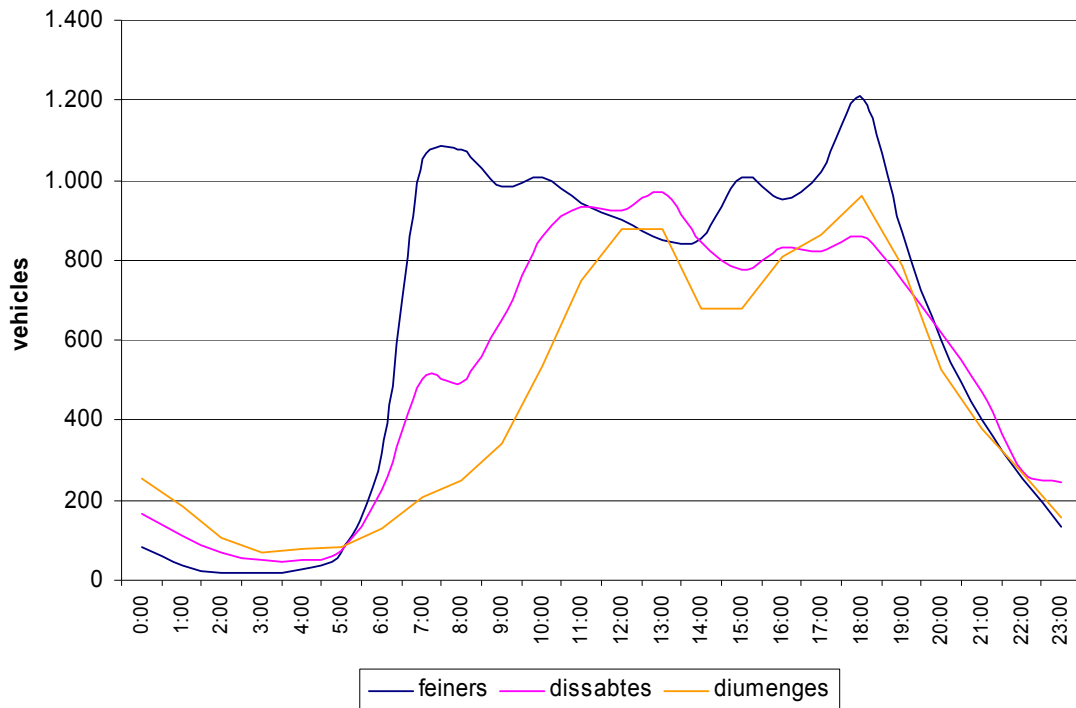
**Distribució horària del trànsit. E184, agost 2006**



Font: Consell de Mallorca

**Figura 9**

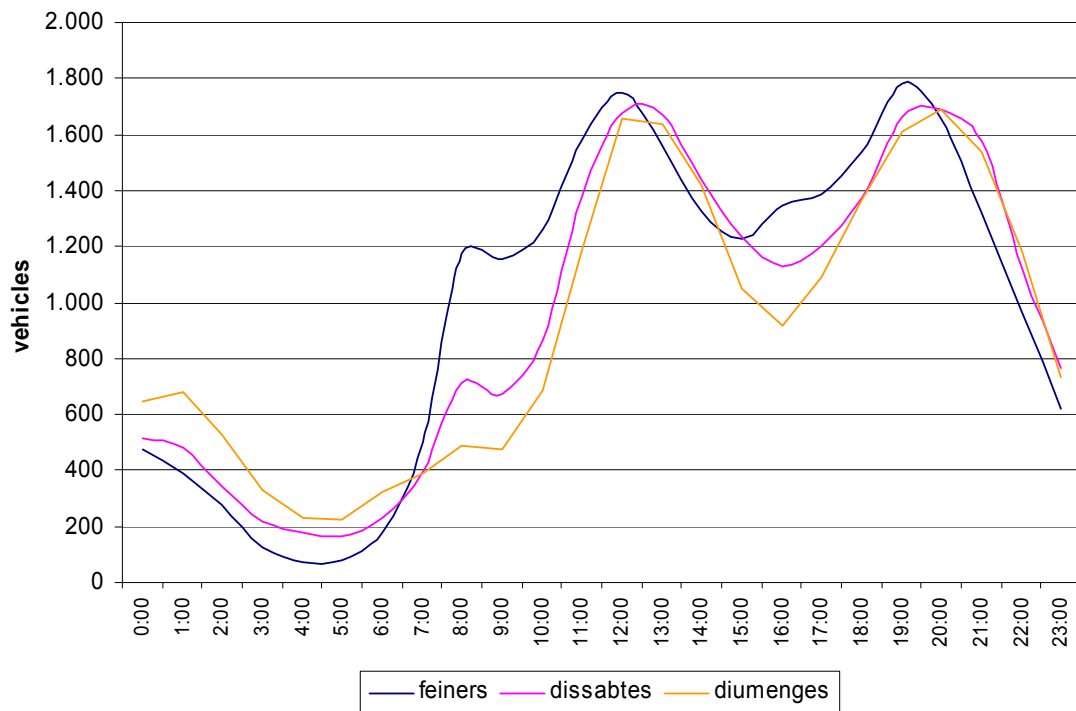
### Distribució horària del trànsit. E450, febrer 2006



Font: Consell de Mallorca

**Figura 10**

### Distribució horària del trànsit. E450, agost 2006



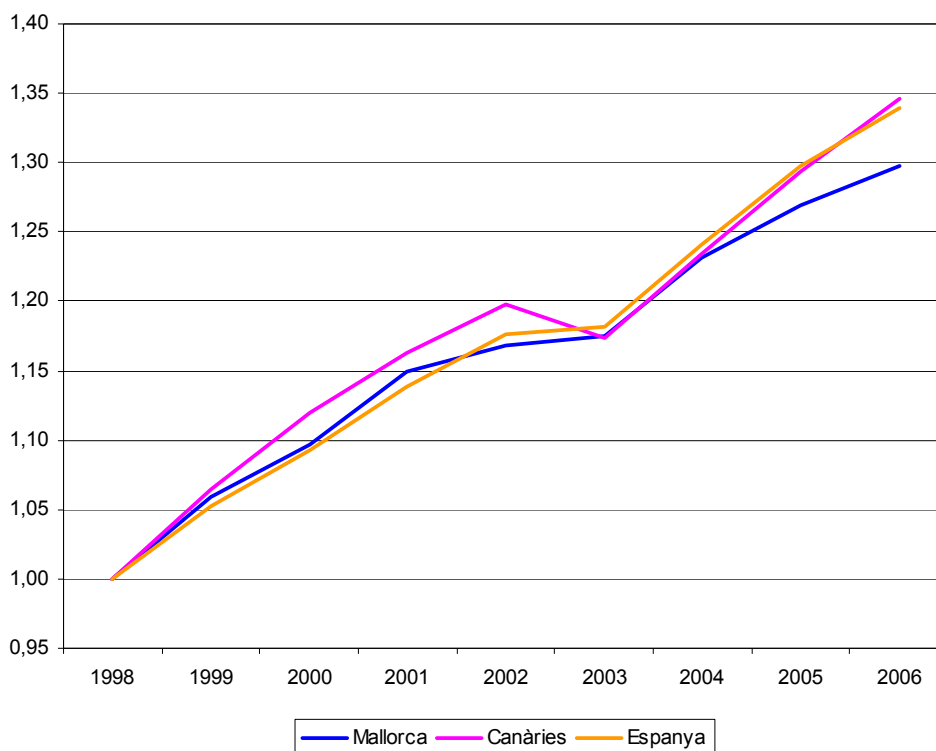
Font: Consell de Mallorca

**Figura 11**

## **Motorització**

L'evolució del parc de vehicles en xifres absolutes i relatives posa de relleu que el creixement experimentat a Mallorca en el període 1998-2006 ha estat menor que al conjunt d'Espanya i a les Illes Canàries. La següent figura mostra aquesta tendència, posant-se de relleu la diferència experimentada en el creixement de la motorització a Mallorca a partir de l'any 2004.

**Evolució del parc de vehicles, 1998-2006**



Font: DGT, IBAE

**Figura 12**

El pes que té el sector del lloguer de vehicles a Mallorca ha propiciat que l'antiguitat del seu parc de vehicles sigui sempre menor que la mitjana espanyola. La tendència dels darrers anys en aquest apartat és força variable, tot i que en termes generals es pot afirmar que l'antiguitat del parc creix lleugerament tant a Balears com a la resta d'Espanya. L'any 2000 les noves matriculacions van representar l'11,3% del parc total de vehicles a les Illes Balears i l'any 2001 van representar el 13,4%; en canvi, l'any 2004 van representar el 2,86% i l'any 2005 el 8,93%.