

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE D'INCA

MAIG 2023



Pacte de Batles i Batlesses
Pel Clima i l'Energia

 Departament de Promoció Econòmica
i Desenvolupament Local
Consell de Mallorca



Ajuntament d'Inca

CINESI
Consultoria de mobilitat i transport

CRÈDITS

Ajuntament d'Inca

Equip redactor

CINESI, SLU – Consultoria de mobilitat i transport

Francesc Xandri González

Director Tècnic

Pau Pol Bonnin

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Estela Tur do Nascimento

Enginyera Superior en Geodèsia i Cartografia

ÍNDIX

1. ANTECEDENTS I METODOLOGIA	5
1.1. Introducció i objecte del Pla	5
1.2. Metodologia	5
1.3. Marc normatiu i estratègic	6
1.3.1. Marc normatiu	6
1.3.2. Marc estratègic	11
2. ÀMBIT TERRITORIAL	18
2.1. Demografia	18
2.1.1. Població d'Inca	18
2.1.2. Evolució demogràfica	19
2.1.3. Ràtio de dispersió	20
2.1.4. Grups d'edat i gènere	20
2.1.5. Índex d'envelliment	21
2.2. Motorització	22
2.2.1. Parc de vehicles	22
2.2.2. Índex de motorització	25
2.3. Equipaments, serveis i llocs d'interès	26
3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	29
3.1. Mobilitat a peu	29
3.2. Bicicleta i VMP	40
3.3. Transport públic	43
3.3.1. Ferrocarril	43
3.3.2. Oferta de transport públic interurbà per carretera	45
3.4. Vehicle privat	48
3.4.1. Xarxa viària externa i trànsit	48
3.4.2. Xarxa viària d'Inca	50
3.5. Aparcament	55
3.5.1. Oferta d'aparcament i reserves d'estacionament	55
3.6. Estat actual de les propostes de l'anterior PMUS	61
3.6.1. Circulació i vehicle privat	61
3.6.2. Vianants	63
3.6.3. Bicicletes	64
3.6.4. Aparcament	65
3.6.5. Transport Públic	65
3.6.6. Intermodalitat	66
3.6.7. Promoció de la mobilitat sostenible	66
4. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	68
5. OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT	71

5.1. Definició d'objectius	71
5.2. Relació de propostes	72
6. MESURES D'ACTUACIÓ	74
A. Mobilitat a peu	74
B. Mobilitat en bicicleta i VMP	102
C. Mobilitat en transport públic	118
D. Mobilitat motoritzada	122
E. Aparcament	147
F. Mercaderies	160
G. Multimodal	166
7. PRESSUPOST I PROGRAMACIÓ DE PROPOSTES	172
7.1. Pressupost	172
7.2. Programació de propostes	173
ANNEX I. FONS CARTOGRÀFIC	

1. ANTECEDENTS I METODOLOGIA

1.1. Introducció i objecte del Pla

El present document constitueix una actualització del PMUS realitzat en 2008. A més de revisar les mesures d'actuació executades del Pla vigent, en aquest nou document es posarà una atenció especial en la creació d'una xarxa d'itineraris de vianants al llarg del municipi i la reducció del trànsit en alguns punts conflictius.

L'objectiu del present document és:

- Fer una revisió de l'anterior Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i de la seva implementació.
- Realitzar i desenvolupar una anàlisi i diagnosi de la situació actual.
- Consensuar les actuacions de millora que cal implementar.
- Definir una sèrie de propostes d'actuació encaminades a donar solucions a les problemàtiques actuals a Inca.
- Planificar mesures que ajudin a reorientar les polítiques de mobilitat, tot dirigint-les cap al foment d'aquells modes més sostenibles ambiental, social i econòmicament: desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic.

1.2. Metodologia

La metodologia emprada per dur a terme el següent Pla es fonamenta en:

- **Primera fase: Recopilació d'informació**
 - Aquella que pugui aportar l'Ajuntament a l'equip redactor.
 - Provenint de fonts oficials com el Consell Insular de Mallorca, l'Institut Nacional d'Estadística, la Direcció General de Trànsit, l'Institut d'Estadística de les Illes Balears i el Consorci de Transports de Mallorca.
 - A través de treball de camp: recopilació dels elements més significatius de la via pública (sentits de circulació, estacionament, identificació de reserves com aturades d'autobús, taxi, zones de càrrega i descàrrega, etc.)
 - Cartografia de l'àmbit d'estudi d'acord als diferents modes de mobilitat.

- **Segona fase: Diagnosi.** Una vegada recopilada tota aquesta informació ha sigut possible determinar quina és la situació real de la mobilitat. S'avalua, a més, la implementació de les diferents propostes del PMUS anterior. Aquesta descripció de la situació actual és el punt de partida sobre el qual posteriorment definir propostes d'actuació.
- **Tercera fase: propostes d'actuació.** Com a resultat de les dues fases anteriors, l'estudi finalitza amb la definició d'una sèrie de propostes d'actuació, encaminades a donar solucions a les problemàtiques actuals.

1.3. Marc normatiu i estratègic

1.3.1. Marc normatiu

Llei 4/2014 de Transports Terrestres i Mobilitat Sostenible dels Illes Balears

D'acord amb els principis generals com l'impuls de la mobilitat sostenible, la llei té entre les seves finalitats regular el transport públic de viatgers (urbà i interurbà), regular el servei ferroviari, regular l'ordenació de la mobilitat per mitjà d'instruments de planificació i fixar els objectius i el contingut del Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears.

Segons l'article 7, als ajuntaments els correspon ordenar i gestionar el transport públic i privat de viatgers a l'àmbit municipal, atorgar autoritzacions de transport públic de viatgers d'àmbit municipal (regular i discrecional), col·laborar amb les administracions competents en matèria de transports interurbans, emetre informes preceptius sobre les aturades urbanes dels serveis regulars interurbans de viatgers, elaborar i aprovar el Pla de mobilitat urbana sostenible, entre altres competències.

L'article 185 en relació als instruments de planificació de mobilitat estableix que les seves determinacions "prevaldran sobre les determinacions dels instruments d'ordenació del territori, d'ordenació urbanística, d'infraestructures i de transport." Distingeix els següents instruments: el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, els plans insulars de serveis de transport regular de viatgers per carretera (PISTRVC) i els plans de mobilitat urbana sostenible.

L'article 189 en relació als plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) estableix que "són els instruments que tenen per objecte ordenar i planificar la mobilitat en els entorns urbans." Aquests plans han de "determinar el disseny i el dimensionament de les xarxes viàries i de transport públic: les infraestructures i mesures específiques per a vianants i ciclistes; les condicions de seguretat lligades a la mobilitat; els sistemes d'estacionament; les accions de gestió de la mobilitat per a col·lectius específics, com ara persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, col·legis o centres de treball, entre d'altres; i els aspectes de l'ordenació urbanística rellevants (...)".

L'article 194 de la mateixa llei en relació als Estudis de mobilitat de grans centres generadors de mobilitat estableix que "són els instruments d'avaluació de la mobilitat que tenen per objecte definir les mesures i les actuacions necessàries per a garantir que les necessitats de mobilitat generades per determinats desenvolupaments urbanístics se satisfacin d'acord amb els principis recollits en la present llei." A més, "el contingut i la tramitació d'aquests estudis s'ajustaran a la normativa reguladora de l'ordenació territorial i urbanística de la comunitat autònoma de les Illes Balears."

Llei 5/1990, de 24 de Maig, de Carreteres de la CAIB

La llei aborda una classificació de les carreteres de la Comunitat, que fa coincidir les condicions d'ús de cadascuna amb l'adscripció administrativa corresponent. Posa l'accent en l'obligatorietat que les carreteres noves o les millores de les existents que les modifiquin substancialment responguin a un planejament global previ, en concret que es trobin contingudes en el Pla Director Sectorial; també en aquest Pla s'ha d'escometre una reordenació de les carreteres a cadascuna de les xarxes.

L'article 27 indica que "a les carreteres d'àrees residencials (...) i a les travesseres en què sigui factible, s'hi disposaran carrils per a la circulació de bicicletes, de manera que s'hi impedeixi l'ús de vehicles automòbils". A més aquests carrils "s'han d'ubicar en la zona de domini públic existent o, en tot cas, en la zona de protecció, havent de tramitar-se en aquest cas el corresponent expedient d'expropiació".

Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal dels Illes Balears

L'article 6 d'aquesta llei indica que s'ha de "incloure en els instruments de planejament les determinacions de caràcter detallat sobre les mesures pertinents per a garantir l'accessibilitat universal, tenint en compte aquesta llei i el seu desenvolupament reglamentari."

L'article 7, en relació a l'accessibilitat en els espais urbans d'ús públic, estableix que "la planificació i urbanització dels espais urbans d'ús públic s'efectuarà de manera que siguin accessibles, en els termes i les condicions bàsics d'accessibilitat establerts reglamentàriament. A aquest efecte, tant el planejament general i derivat com els instruments d'execució urbanística garantirán l'accessibilitat universal dels espais urbans d'ús públic, d'acord amb els criteris bàsics fixats en aquesta llei i segons les condicions bàsiques establertes reglamentàriament." D'altra banda, "els espais urbans d'ús públic existents s'adaptaran progressivament per a assegurar l'accessibilitat universal. Les intervencions d'accessibilitat que es realitzin en aquests espais hauran de complir els ajustos raonables en els terminis i termes establerts reglamentàriament."

L'article 9, en relació als elements d'urbanització i mobiliari urbà, estableix que aquells que "s'instal·lin en el sistema viari i en els espais d'ús públic compliran les condicions d'accessibilitat establertes reglamentàriament i respectaran sempre la zona d'itinerari accessible."

L'article 17, en relació a l'accessibilitat en el transport de persones viatgeres, estableix que "les administracions públiques hauran d'assegurar que el sistema de transport de persones viatgeres reuneixi les condicions d'accessibilitat necessàries que permetin a totes les persones fer ús d'ell en igualtat d'oportunitats i no discriminació, tenint en compte especialment les necessitats de les persones amb discapacitat, les persones majors o altres situacions de vulnerabilitat."

Finalment, com indica el mateix article de la Llei 8/2017 "els sistemes de transport de persones viatgeres garantirán l'accessibilitat en les edificacions, les infraestructures i els espais interiors d'ús públic que formen part d'ells, així com l'accessibilitat en els mitjans de transport i en les zones habilitades en el seu interior, i també en els elements d'ús públic que formen part d'aquests, tant si es tracta del material mòbil com si es tracta de les infraestructures o els sistemes d'informació i de comunicació amb les persones usuàries."

Llei 10/2019 de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica

L'article 53, en relació a l'aprofitament dels grans aparcaments en superfície i cobertes, estableix que "els espais destinats a les places d'estacionament de tots els nous aparcaments de titularitat privada en sòl urbà situats en superfície que ocupin una àrea total superior a 1.000 metres quadrats es cobriran amb plaques de generació solar fotovoltaica destinades a l'autoconsum de les instal·lacions associades a l'aparcament." A més "en aquelles instal·lacions existents de titularitat privada amb aparcament en superfície en sòl urbà que ocupi una àrea total de 1.500 metres quadrats o més, i compti amb una potència contractada de 50 kW o més, s'incorporarà generació solar fotovoltaica per a autoconsum, bé en l'espai d'aparcament, bé en la coberta de les instal·lacions."

L'article 53 també indica que "es cobriran amb plaques solars de generació fotovoltaica els espais destinats a les places d'estacionament de tots els aparcaments de titularitat pública en sòl urbà situats en superfície que ocupin una àrea total superior a 1.000 metres quadrats." Finalment, "els planejaments urbanístics municipals s'adaptaran a les previsions d'aquest article i podran establir excepcions per raons tècniques, de protecció del paisatge o del patrimoni cultural."

Finalment, en el títol V de la Llei 10/2019 s'estableixen unes polítiques de mobilitat i transport en relació a la promoció de la mobilitat sostenible (Article 60), la mobilitat sostenible en els centres de treball (Article 61), campanyes per al foment de consum de producte local (Article 62) així com a la mobilitat lliure d'emissions (Capítol II).

Avantprojecte de Llei de Mobilitat Sostenible i finançament del transport (2021)

Actualment l'Avantprojecte de Llei es troba en redacció, després d'haver passat per un procés de consulta prèvia durant el segon semestre de 2020.

Es pretén donar resposta als reptes als quals en matèria econòmica, social, mediambiental i de salut pública s'enfronten el transport i la mobilitat, entesos com a política transversal.

Cal destacar els següents reptes per afrontar:

- La urgència climàtica i la necessitat de reduir les emissions, d'acord amb la major conscienciació mediambiental de ciutadans i empreses.
- La transformació digital, que suposa una “revolució disruptiva” en el transport des del punt de vista humà, social i tecnològic.
- La necessitat de coordinació i cooperació a causa de l'existència d'administracions multinivell amb competències sobre el transport: nivell Europeu, nacional, regional i local.
- La creixent urbanització i les seves implicacions en matèria de sostenibilitat de la mobilitat urbana i metropolitana, així com els reptes resultants de la despoblació del món rural.
- Els canvis en la demanda i la transformació de les tendències en matèria de mobilitat (auge del teletreball, comerç electrònic, oci a casa ...).
- L'elevat impacte mediambiental i pressupostari de les infraestructures de transport, la qual cosa obliga a ser molt selectius a l'hora d'ampliar la dotació actual.
- La necessitat d'establir una planificació rigorosa i prioritització en les inversions en infraestructures del transport, que dirigeixi els fons a aquells projectes que generin un major retorn social.
- La necessitat de garantir adequats mecanismes de finançament per a la conservació i manteniment de l'estoc d'infraestructures amb el qual està dotat el nostre país.
- Major interacció entre polítiques sectorials: transport, energia, indústria, telecomunicacions, medi ambient o salut.
- La necessitat d'establir un marc de participació i col·laboració que impliqui en la presa de decisions a tots els actors afectats.

Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifiquen el Reglament General de Circulació, aprovat per Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre i el Reglament General de Vehicles, aprovat per Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, en matèria de mesures urbanes de trànsit

D'una banda, destaca la modificació de l'article 50 del Reglament General de Circulació limitant el límit genèric de velocitat en vies urbanes a: 20 km/h en vies que disposin de plataforma única de calçada i vorera, 30 km/h en vies d'un únic carril per sentit de circulació i 50 km/h en vies de dues o més carrils per sentit de circulació.

D'altra banda, donada la ràpida proliferació dels vehicles de mobilitat personal, amb aquesta modificació del Reglament General de Vehicles se'ls dóna cabuda, diferenciant-los dels vehicles a motor, buscant garantir la seguretat viària i la convivència ordenada i respectuosa amb els vianants i altres maneres de transport.

Reial decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització de les formes de transport per a persones amb discapacitat

Aquest Reial decret estableix un conjunt de criteris d'accessibilitat universal que han de complir cadascun dels sistemes de mobilitat, tant les seves infraestructures com els vehicles.

Llei 7/2021 de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica

En el cas de la Llei estatal, el Títol IV aborda les qüestions relatives a la mobilitat sense emissions i transport.

En matèria de mobilitat sense emissions, s'estableix que s'adoptaran mesures per a aconseguir en 2050 un parc de turismes i vehicles comercials lleugers sense emissions directes de CO₂. Els municipis de més de 50.000 habitants i els territoris insulars adoptaran plans de mobilitat urbana sostenible coherents amb els plans de qualitat de l'aire que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat. Així mateix, s'ofereix la possibilitat a les Comunitats Autònomes insulars, per la seva vulnerabilitat enfront del canvi climàtic, a instar a l'Estat a establir mesures de promoció de mobilitat neta, consistents en restriccions de la circulació de turismes i furgonetes en el seu àmbit territorial.

A fi de garantir l'existència d'infraestructura de recàrrega elèctrica suficient, la llei introdueix obligacions d'instal·lació d'infraestructures de recàrrega elèctrica en les estacions de servei les vendes anuals del qual de gasolina i gasoil superin els 5 milions de litres, aconseguint el 10% de la xarxa. Aquesta infraestructura de recàrrega haurà de tenir una potència igual o superior a 150 kW o a 50 kW depenent del volum de vendes. L'obligació s'imposa a les persones titulars de les estacions de servei que presumiblement disposen de major capacitat econòmica i financera per a fer front a la inversió requerida. En el cas de concessions en xarxes estatals de carreteres, les obligacions assenyalades seran satisfetes pels concessionaris d'aquestes. El règim d'obligacions serà el mateix que l'establert per a les persones titulars d'instal·lacions de subministrament de combustibles i carburants a vehicles. La llei recull un mandat al Govern per a desenvolupar i

posar a la disposició del públic una plataforma d'informació sobre punts de recàrrega i de senyalística.

D'altra banda, s'introdueix la previsió que el Codi Tècnic de l'Edificació establirà obligacions relatives a la instal·lació de punts de recàrrega de vehicle elèctric en edificis de nova construcció i en intervencions en edificis existents, amb la finalitat d'aconseguir un transport més net a les ciutats. En línia amb el que s'estableix en el PNIEC, aquestes mesures reguladores s'acompanyaran amb ajudes públiques que facilitin el desplegament de la infraestructura de recàrrega, en línia amb el Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència de l'Economia espanyola, en constituir una oportunitat per a aprofitar el finançament europeu i accelerar la consecució dels objectius d'electrificació i mobilitat sostenible amb recursos suficients.

Així mateix, la llei recull la necessitat d'adoptar mesures per a la reducció de les emissions generades pel consum de combustibles fòssils en el transport marítim i en ports, de manera que els ports de competència de l'Estat l'any 2050 siguin de zero emissions directes.

1.3.2. Marc estratègic

Pla Territorial Insular de Mallorca (modificació tercera, desembre 2021)

La modificació número 3 del PTIM té els següents objectius generals:

1. Avaluar el context en què es troben les unitats d'actuació dels planejaments urbanístics que les regulen, i determinar-ne la vigència i la rellevància dins el marc de l'article 2 del Decret llei 9/2020, plantejant propostes d'acord amb la situació actual.
2. Analitzar i, si escau, actualitzar les àrees de desenvolupament urbà i urbanitzable així com les àrees d'assentaments en paisatges d'interès, d'acord amb els canvis de classificació implantats pel planejament urbanístic i per la legislació vigent.
3. Estudiar les necessitats d'ajust dels paràmetres de creixement del sòl urbanitzat als diferents municipis i nuclis de població de l'illa d'acord amb la seva funcionalitat territorial, una projecció demogràfica actualitzada, les dinàmiques socioeconòmiques i la dificultat de l'accés a la habitatge, sempre sota un paradigma de sostenibilitat territorial i d'adaptació al canvi climàtic.
4. Desplegar l'Estratègia del Paisatge del Consell de Mallorca des d'una mirada interpretativa, transversal i respectuosa amb el medi ambient i els valors naturals i culturals de l'illa, tot afavorint la integració paisatgística dels assentaments de naturalesa urbana.
5. En conseqüència, avaluar la classificació d'àmbits de sòl urbà o urbanitzable si aquests resulten contraris al model territorial exposat al PTIM.
6. Reavaluar les Àrees de reconversió territorial i els Àmbits d'intervenció paisatgística que, afectant àrees de desenvolupament urbà i urbanitzable, hagin estat objecte de transformació

aquelles la motivació original de les quals s'hagi modificat prou per requerir una consideració nova dels seus objectius i línies d'actuació.

7. Adaptar les categories del sòl rústic a l'entorn dels nuclis de població i reconsiderar els paràmetres d'assentament.

8. En vista dels canvis sobrevinguts a la legislació, coordinar el PTIM amb la normativa vigent, especialment a les àrees de desenvolupament urbà i urbanitzable o a les àrees d'assentament en paisatges d'interès, i el seu entorn immediat, tant als seus Títols com a les disposicions, les normes d'ordenació i els annexos del document.

9. Desenvolupar les millores tècniques necessàries per al desenvolupament efectiu del PTIM.

10. Establir una base d'informació geogràfica i establir un sistema d'indicadors coherent i útil que facilitin el seguiment i el control dels processos de creixement i desenvolupament urbà.

Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC, 2020)

Entre els 4 objectius estratègics del Pla per complir un mínim d'estalvi d'emissions de CO₂ del 43% per a 2030, es troba:

- Reduir 38.670,24 tCO₂eq per l'any 2030 a través de mesures vinculades amb el transport, tant municipal com privat, i que representen el 73% de l'estalvi d'emissions a assolir amb el Pla d'Acció. Les accions estan vinculades amb la incorporació de vehicles elèctrics i sistemes de mobilitat sostenible tant dins de la flota municipal com la promoció d'aquests sistemes de mobilitat a la població.

Per tal d'aconseguir aquests objectius, el Pla proposa un conjunt de propostes entre les quals hi ha pertanyents a l'àmbit de la mobilitat:

- Substitució de vehicles municipals per vehicles elèctrics
- Incorporació de criteris sobre vehicles eficients en els plecs de contractació
- Elaboració d'un pla de mobilitat del municipi
- Renovació eficient del parc mòbil del municipi i diversificació energètica del sector
- Instal·lació de punts de subministrament elèctric per a vehicles
- Bonificació fiscal per als vehicles de baixes emissions (elèctrics, híbrids etc,)

Pla Director Sectorial de Mobilitat dels Illes Balears (2019)

En aquest pla sectorial s'estableixen les mesures encaminades a la consecució d'una millora de la mobilitat, més sostenible, secundant-se en una millora del transport públic i través de diferents instruments de planificació de la mobilitat.

Aquest pla defineix diferents nivells d'objectius, que són:

Objectius finalistes

- Garantir l'accessibilitat en transport públic a tot el territori, amb especial atenció amb el servei als col·lectius vulnerables.
- Reduir la contaminació generada per la mobilitat.
- Reduir l'accidentalitat.
- Minimitzar el consum energètic.

Objectius operatius:

- Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments: conformar ciutats compactes i complexes, dotades de serveis que minimitzin la necessitat de realitzar llargs desplaçaments que obliguin a utilitzar maneres motoritzades. Es planteja la incorporació de criteris de sostenibilitat en els Plans Directors Territorials i els Plans Generals d'Ordenació Urbana: grandària màxima dels nuclis (entre 1 i 1,5 km de radi), densitat mínima (80 hab./Ha), un mínim de serveis bàsics en un radi d'1 km, etc.,
- Transformar la distribució modal a favor de les maneres no motoritzades i col·lectius. L'objectiu d'augmentar la participació de la mobilitat a peu i amb bicicleta ha de ser el principal element sobre el qual pivotin els plans de mobilitat urbana.
- Flexibilitzar el transport públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat. Contempla la realització de serveis directes amb autobús i la creació de carrils Bus-VAO i carrils bus.
- Optimitzar la connexió entre illes.

Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres (2009)

El PDSCMa regula el planejament, projecció, execució i gestió del sistema general de carreteres de l'illa de Mallorca. Conté unes normes, plans d'ordenació, plans de zones de reserva viària i un programa d'actuació i característiques tècniques de la xarxa.

També estableix uns criteris mínims a tenir en compte a l'hora de redactar els projectes de carreteres, uns criteris de la senyalització d'orientació i fa una classificació funcional i jerarquització de la xarxa viària.

Actualment el Consell de Mallorca està pendent de la revisió del pla de 2009.

Pla Insular de Serveis de Transport Regular de Viatgers per carretera de Mallorca (2017)

L'elaboració d'aquest Pla constitueix el document de partida per a la definició dels plecs que van regir les noves concessions del Transport Interurbà de Mallorca, que van tenir el seu inici al gener de 2021.

Les directrius de mobilitat en transport públic a Mallorca s'articularen a partir de criteris d'equitat i sostenibilitat:

Directrius d'equitat social i territorial:

- Les poblacions de Mallorca ateses per la xarxa interurbana de bus disposaran d'un nivell d'oferta equivalent segons el seu nombre d'habitants —tant de dret com de fet— i el seu nivell de dependència externa.
- Les persones amb mobilitat reduïda —afectades per disfuncions físiques, visuals, d'audició o d'un altre tipus— disposaran d'unes condicions òptimes d'accessibilitat, informació i transport.
- Per a distàncies origen-destinació equivalents, el temps de trajecte en bus serà equivalent. El temps de trajecte objectiu condicionarà el disseny d'itineraris i parades, no a l'inrevés.
- Les condicions de prestació i la qualitat del servei (nivell de tarifes, confort i accessibilitat de la flota, canals de comunicació, equipament de les parades...) seran homogènies en tota l'illa, sense dependre de quin sigui l'empresa prestatària.

Directrius de sostenibilitat econòmica i ambiental:

- El sistema tendirà a ser econòmicament sostenible. Això significa:
 - El nivell d'oferta s'ajustarà als fluxos de demanda esperada, amb la finalitat d'aconseguir la màxima eficiència dels recursos.
 - Els descomptes es concentraran en els usuaris més fidels i en els col·lectius socialment més desfavorits o amb majors dificultats econòmiques (joves, pensionistes, famílies nombroses, parats de llarga durada...).
 - El sistema tendirà a ser ambientalment sostenible. El model de contractació estarà dirigit a premiar l'ús de flotes amb tecnologies de propulsió menys contaminants.

A partir dels resultats del diagnòstic, s'estableixen els següents objectius específics:

1. Reduir la diferència entre el temps de trajecte amb cotxe i amb autobús.
2. Millorar els horaris dels serveis: freqüència de pas, amplitud horària, cadència.
3. Millorar la connectivitat (facilitat de transbord) entre línies i amb els serveis ferroviaris.

4. Garantir la puntualitat dels serveis.
5. Millorar la intermodalitat amb altres mitjans de transport.
6. Garantir la capacitat suficient dels autobusos.
7. Millorar els canals d'informació i comunicació amb l'usuari.
8. Impulsar l'adquisició d'autobusos menys contaminants.
9. Millorar l'estat de les parades.
10. Millorar la seguretat, l'accessibilitat i el confort dels autobusos.
11. Racionalitzar el règim de tarifes.
12. Desenvolupar accions de promoció del servei.

Per a aconseguir aquests objectius, s'utilitzaran els següents instruments:

- Simplificar els itineraris reduint el nombre de parades.
- Crear infraestructures de circulació preferent per al transport col·lectiu.
- Reforçar el paper de les parades com a element central de la xarxa: obres d'adequació, dotació de mobiliari, informació integral i amb imatge unificada.
- Crear una xarxa externa de venda anticipada de títols de transport.
- Establir un sistema de doble validació dins dels busos (entrada i sortida).
- Implantar un Sistema d'Ajuda a l'Explotació que informe en temps real als usuaris i a l'empresa prestatària, i que faciliti al CTM les tasques de fiscalització i planificació dels serveis.
- Renovar la flota, amb busos adaptats a la tipologia de cada línia, i amb equipament per a persones amb mobilitat reduïda, informació visual i sonora, sistema de videovigilància, etc.
- Implantar un nou sistema tarifari, amb bonificacions per fidelitat, per renda i per compra anticipada.
- Acordar la integració tarifària amb l'EMT de Palma i permetre que amb una sola targeta es pugui viatjar per tota la xarxa de transport públic de l'illa.

Pla de vies ciclistes del Consell de Mallorca (2017)

L'ordenació plantejada en el PVCM tracta d'unificar els criteris dels diferents projectes de rutes cicloturístiques que s'han dut a terme els últims anys per part de les diferents administracions. Es pretén superar el sistema utilitzat fins ara d'anar executant i senyalitzant vies cicloturístiques puntuals i aïllades de manera aleatòria o d'anar executant carrils segregats o ampliacions de vorades quan es realitzen obres de millora d'una via també sense seguir un criteri clar.

El PVCM té com a objectiu principal ordenar la mobilitat amb bicicleta en l'àmbit insular, establint unes pautes clares que donin resposta a les necessitats o demandes dels diferents tipus de ciclistes, tant urbans com esportius, residents com a turistes, de manera es maximitzi la seva seguretat.

Així, el PVCM es planteja com un primer pas en la incorporació de la planificació de la mobilitat sostenible i, en concret, de la mobilitat amb bicicleta als instruments territorials vigents o en tramitació en el seu moment com el PTIM, el PDSCMa, el Pla d'Intervenció en Àmbits Turístics (PIAT) i el PDS de Mobilitat dels Illes Balears. El PVCM vol també contribuir que els projectes de carreteres recullin i integrin les rutes cicloturístiques en les seves previsions.

D'entre la relació d'objectius destaquem:

- Integrar les diferents xarxes en una única amb característiques comunes i una senyalització homogènia i adequada, que marqui la diferència respecte a les vies no recomanades.
- Unificar els criteris dels diferents projectes de rutes cicloturístiques.
- Aconseguir que, a part de l'ús recreatiu que es fa de les rutes, es converteixin en una infraestructura de transport sostenible per a diferents tipus de ciclistes. Això suposarà una major integració de la bicicleta en el transport quotidià de caràcter interurbà, fet que potenciarà la mobilitat no motoritzada.
- Afavorir la intermodalitat en aquells punts en els quals les rutes coincideixin amb les estacions ferroviàries i les principals estacions de bus.

A més s'ha dissenyat un conjunt d'itineraris o rutes ciclistes que reuneixen una sèrie de condicions que les fan atractives per als usuaris i usuàries de la bicicleta, ja siguin residents o turistes, de manera que es fomenti i potenciï el seu ús. D'entre els criteris adoptats per al disseny d'aquestes rutes figuren:

- Són segures perquè tenen una baixa intensitat de trànsit, ja que circulen per vies aptes i per vies preferents per a les bicicletes; quan és possible, circulen per vies amb carril segregat.
- Connecten el major nombre possible de nuclis i municipis. Es tracta d'una xarxa principalment interurbana, encara que es preveuen les connexions amb els nuclis urbans i amb les seves respectives xarxes de carrils bici.

Modificació del Pla Director Sectorial Energètic de les Illes Balears (2016)

En aquest pla sectorial s'estableixen les mesures per a disposar d'una planificació territorial que reguli l'aptitud del territori per a acollir instal·lacions d'energies renovables, fent èmfasis en la regulació de les tecnologies més madures: fotovoltaica i eòlica.

Estratègia estatal per la bicicleta (2021)

Aquesta Estratègia té com a propòsit impulsar la bicicleta en tots els àmbits, i per això involucra a molts actors: Administracions Públiques, sector empresarial i societat civil. És una de les actuacions fonamentals de l'Estratègia de Mobilitat, Segura, Sostenible i Connectada 2030, elaborada pel Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA).

Entre els seus objectius es proposa crear xarxes contínues, còmodes i segures per a la comunicació urbana, periurbana i interurbana en bicicleta, disposar d'estacionaments públics segurs, fer de la ciutat un espai més habitable, amb major protagonisme dels vianants, les bicicletes i altres vehicles de mobilitat personal. També es proposa garantir la intermodalitat amb el transport públic facilitant el transport de bicicletes a bord.

En l'apartat Estacionaments per a bicicletes, planteja el següent:

En els espais privats, com en edificis d'habitatges i centres de treball o en les seves proximitats, seria convenient disposar d'espais dedicats exclusivament a l'estacionament de bicicletes. Això es podria aconseguir mitjançant una reserva d'espai en garatges comunitaris i zones comunes, incloent aquest requisit en els Plans Generals d'Ordenació Urbana (PGOU), en les ordenances municipals i en el Codi Tècnic de l'Edificació. A més, aquestes infraestructures han de contemplar també les necessitats específiques de la bicicleta elèctrica, descrites en la Directiva (UE) 2018/844, sobre eficiència energètica.

2. ÀMBIT TERRITORIAL

La delimitació de l'àmbit d'estudi esdevé una tasca útil de cara a l'anàlisi posterior de la informació recollida tant de fonts oficials com durant el treball de camp.

Inca és un municipi situat a la part nord de la comarca des Raiguer, de la qual és capital de comarca. El seu terme limita amb 9 municipis: a Ponent amb Lloseta, a Tramuntana amb Selva, a Gregal amb Sa Pobla i Búger, a Llevant amb Llubí, a Xaloc amb Sineu, a Migjorn amb Sencelles i Costitx i a Llebeig amb Binissalem. La superfície del municipi és de 58,29 km².

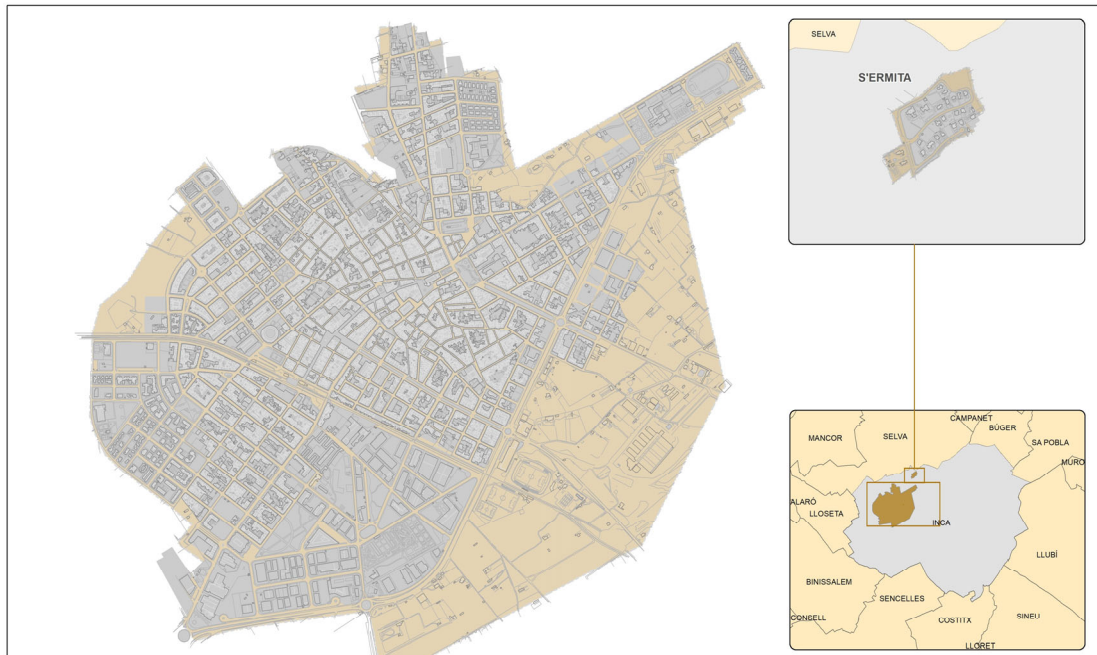


Fig. 1. Situació geogràfica d'Inca
Font: elaboració pròpia

2.1. Demografia

2.1.1. Població d'Inca

El municipi d'Inca compta amb una població total de 33.726 habitants (IBESTAT, 2021), dels quals 31.063 resideixen al nucli d'Inca (el 92% del total). Es tracta d'un municipi mononuclear, tot i que compta amb la urbanització de s'Ermita. La població d'Inca representa el 2,88% del total de l'illa. Compta amb una densitat de població de 578,59 hab./km²; valor superior al de Mallorca amb 251,91 hab./km² i al del conjunt de les Illes Balears amb 235,95 hab./km².

2.1.2. Evolució demogràfica

Al llarg de la sèrie històrica analitzada (2000-2021), la població al municipi d'Inca ha crescut entorn a un 50,55%, molt similar al creixement poblacional del nucli amb un 47,25%. A continuació es mostra un resum de l'evolució demogràfica de les dues primeres dècades del segle XXI:

ÀMBIT	2000	2004	2008	2012	2016	2020	2021	% Var
Municipi d'Inca	22.402	25.900	29.450	30.066	30.944	33.679	33.726	50,55%
Nucli d'Inca	21095	24257	27478	27914	28704	31141	31063	47,25%

Taula 1. Evolució demogràfica d'Inca (nucli i municipi) entre el 2000 i 2021
Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

A la gràfica següent s'observa com ha augmentat la població del nucli i del municipi durant tota la sèrie (2000-2021), a un ritme interanual mitjà del 2,41% i del 2,25% respectivament. Aquestes xifres són molt superiors al creixement acumulat en el mateix període pel conjunt de les Illes Balears amb un 38,71%.

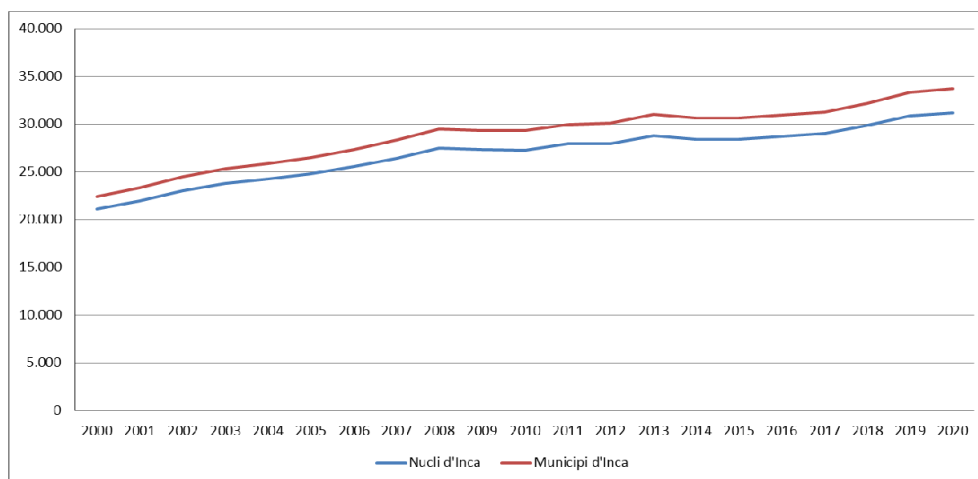


Fig. 2. Evolució demogràfica comparada del nucli i el municipi d'Inca (2000 – 2021)
Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

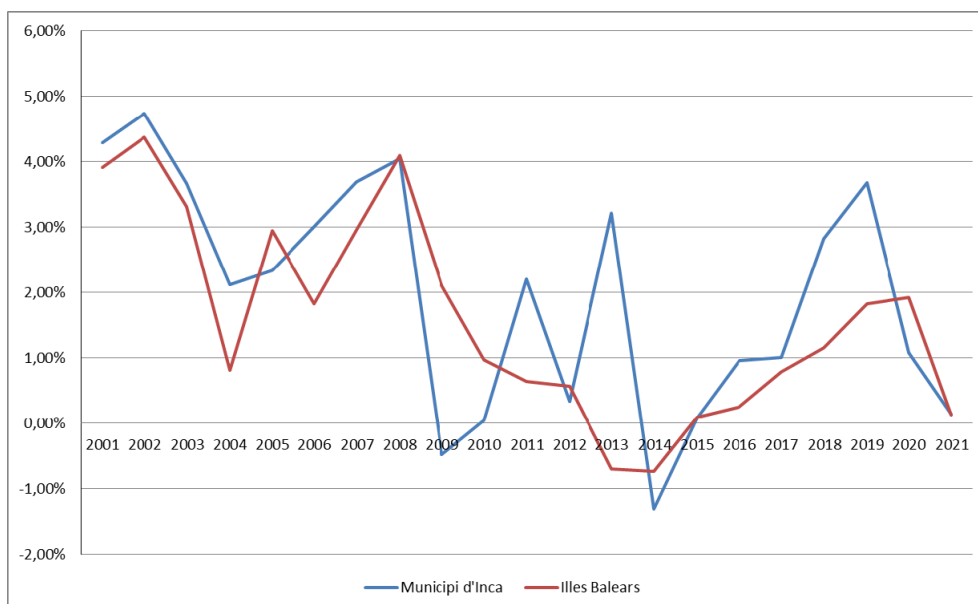


Fig. 3. Evolució comparada de les taxes d'evolució interanuals de la població del d'Inca i Illes Balears (2000 – 2021)
Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

2.1.3. Ràtio de dispersió

A partir del nomenclàtor de l'Institut Balear d'Estadística (IBESTAT), és possible extreure informació relativa a l'assentament poblacional. Així, aquesta eina permet diferenciar entre població resident al nucli urbà i població disseminada a la resta del municipi. D'aquesta manera, a partir del quocient entre la població disseminada i la població total residencial al municipi, s'extreu la ràtio de dispersió. Aquesta ràtio és rellevant en tant en quant una major dispersió demogràfica durà com a conseqüència una major demanda de mobilitat i, fins i tot, dependència del vehicle privat.

Al llarg de la sèrie històrica (2000-2021), s'observa un augment lleu, situant-se la ràtio de dispersió al voltant del 8% al municipi d'Inca (7,90% en 2021). No obstant, cal tenir present que el volum de residents que viuen a l'exterior del nucli urbà ha duplicat la seva xifra (creixement del 103,75%). En canvi la ràtio de dispersió de les Illes Balears s'ha situat entorn al 8-9% (8,69% en 2021 amb poca variació).

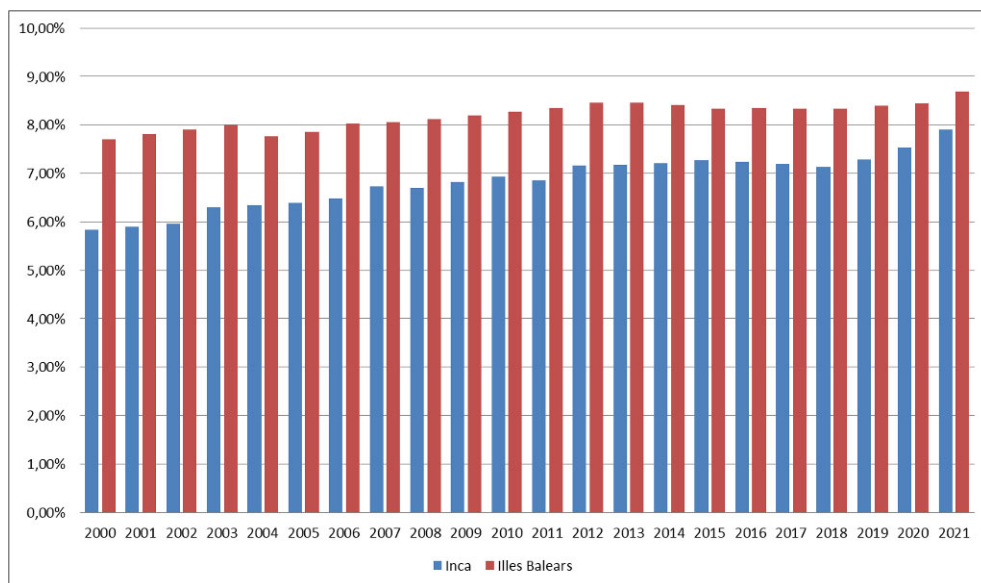


Fig. 4. Evolució comparada de la ràtio de dispersió del municipi d'Inca i Illes Balears (2000 – 2021)
Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

2.1.4. Grups d'edat i gènere

L'estructura poblacional actual del municipi mostra com el grup d'edat adulta (35-64 anys) és el que té una major presència representant un 51,01% de la població total, seguit del grup d'edat més jove (0-34 anys) amb un 34,23% de representació.

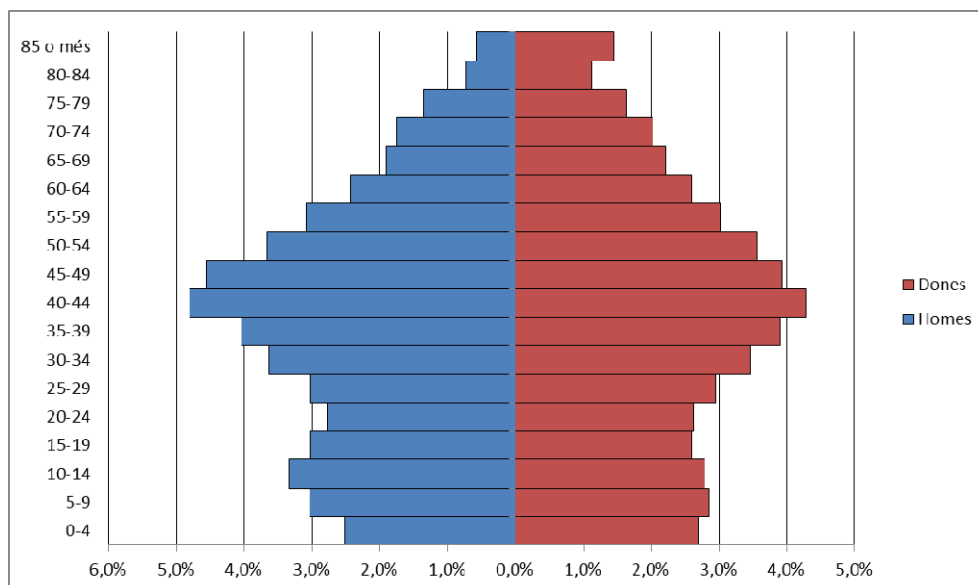


Fig. 5. Piràmide demogràfica del municipi d'Inca (2021)
 Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

Per altra banda, en quant al gènere Inca compta amb una distribució equitativa entre homes i dones: 16.940 homes (50,23%) i 16.786 dones (49,77%).

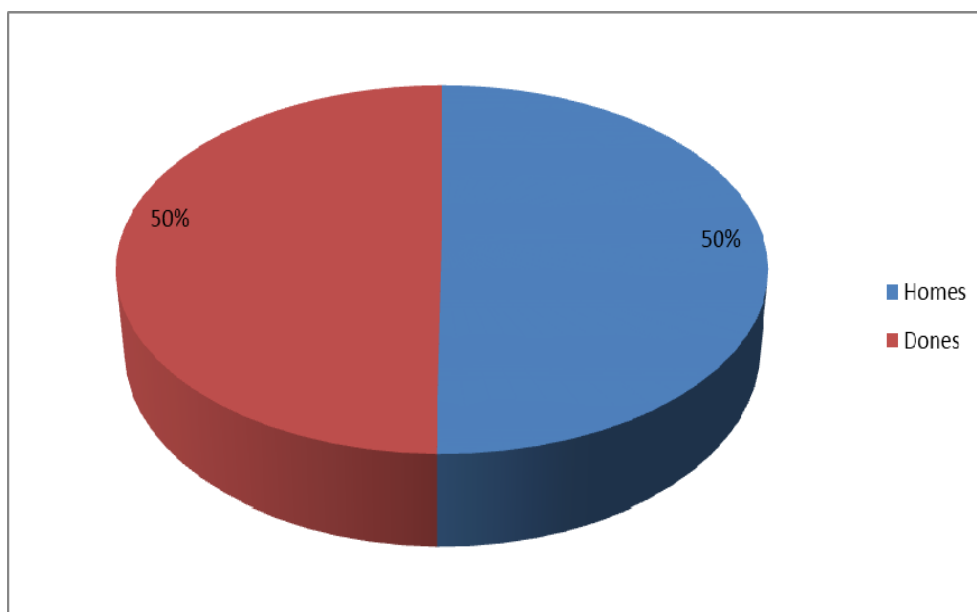


Fig. 6. Distribució demogràfica per gènere d'Inca (2021)
 Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

2.1.5. Índex d'envelliment

Actualment, segons les dades de l'IBESTAT de l'any 2021, l'índex d'envelliment del municipi d'Inca és de 0,80, inferior al de la comunitat autònoma (1,02). Aquest índex es calcula com la relació entre el nombre de persones més grans de 65 anys i el nombre de menors de 15 anys.

Des del 2011, l'índex d'envelliment s'ha vist augmentat un 12,7% mentre que a les Illes Balears ha crescut un 15,9% (1,59% interanual).

Índex d'envelliment	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ILLES BALEARS	0,88	0,9	0,89	0,9	0,91	0,92	0,93	0,95	0,97	0,99	1,02
Homes	0,76	0,77	0,77	0,77	0,78	0,79	0,8	0,82	0,83	0,86	0,89
Dones	1,02	1,03	1,03	1,03	1,05	1,06	1,07	1,09	1,1	1,13	1,17
INCA	0,71	0,72	0,7	0,72	0,72	0,74	0,75	0,74	0,75	0,77	0,8
Homes	0,55	0,56	0,56	0,58	0,58	0,58	0,59	0,6	0,61	0,63	0,66
Dones	0,9	0,89	0,87	0,88	0,89	0,91	0,93	0,91	0,9	0,92	0,95

Taula 2. Índex d'envelliment a Inca i les Illes Balears (2011-2021)
Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

Segons el gènere, les dones tenen un índex d'envelliment més gran, però continua essent inferior a 1 (més menors de 15 anys que majors de 65 anys).

2.2. Motorització

A l'hora d'analitzar la motorització, s'estudia el parc vehicles (nombre, tipologia i evolució) així com l'índex de motorització (i la seva evolució) que està relacionat amb la població resident.

2.2.1. Parc de vehicles

El parc de vehicles inclou els elements registrats següents: turismes, motocicletes, autobusos, camions, furgonetes, tractors industrials, remolcs i semi-remolcs i altres (no identificats en els anteriors).

Actualment (2021) el municipi disposa d'un parc de 26.520 vehicles, amb 19.222 turismes (72,5% del total davant del 69,1% al conjunt de les Illes Balears). A la taula següent es representa la distribució actual per tipus de vehicle entre els anys 2015 i 2021.

	TOTAL	Turismes	Motocicletes	Autobusos	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Remolcs i semirremolcs	Altres
2021								
Inca	26.520	19.222	2.818	17	4.006	38	205	214
Illes Balears	1.066.904	737.236	158.851	2.407	148.230	2.139	8.252	9.789
2020								
Inca	26.287	19.096	2.712	7	4.046	38	194	194
Illes Balears	1.054.788	732.973	153.362	2.376	146.493	2.172	8.163	9.249
2019								
Inca	26.184	19.149	2.567	8	4.049	38	189	184
Illes Balears	1.050.996	733.457	149.139	2.813	146.439	2.199	8.064	8.885
2018								
Inca	25.603	18.771	2.419	10	3.992	46	183	182
Illes Balears	1.030.478	722.973	142.277	2.733	144.291	2.067	7.752	8.385
2017								
Inca	24.917	18.378	2.282	10	3.845	46	179	177
Illes Balears	1.001.842	708.765	134.984	2.639	138.180	1.967	7.489	7.818
2016								
Inca	24.580	18.199	2.129	23	3.857	41	160	171
Illes Balears	968.725	684.428	127.921	2.524	137.238	1.875	7.256	7.483
2015								
Inca	23.444	17.283	2.005	13	3.785	40	159	159
Illes Balears	938.331	665.936	120.144	2.413	133.728	1.868	6.971	7.271

Taula 3. Evolució de la distribució del parc de vehicles per tipologia i àmbit (2015-2021)
Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

En el període 2000-2021, el parc municipal de vehicles va créixer un 73,65% (ritme interanual del 3,51%), molt superior al creixement del conjunt de les Illes Balears, del 51,43% (ritme interanual del 2,45%). En la taula següent es pot observar l'evolució i creixement interanual entre els anys 2000 i 2021 del parc de vehicles.

Any	Parc vehicles Balears	Δ Interanual (%)	Parc vehicles Inca	Δ Interanual (%)
2000	704.559	-	15.272	-
2001	738.368	4,8%	16.063	5,2%
2002	752.997	2,0%	16.707	4,0%
2003	752.224	-0,1%	17.273	3,4%
2004	788.403	4,8%	18.098	4,8%
2005	814.499	3,3%	19.408	7,2%
2006	844.496	3,7%	20.707	6,7%
2007	878.607	4,0%	21.168	2,2%
2008	893.624	1,7%	21.527	1,7%
2009	890.184	-0,4%	21.968	2,0%
2010	899.904	1,1%	22.129	0,7%
2011	910.748	1,2%	22.496	1,7%
2012	914.765	0,4%	22.991	2,2%
2013	909.417	-0,6%	22.289	-3,1%
2014	916.602	0,8%	22.839	2,5%
2015	938.331	2,4%	23.444	2,6%
2016	968.725	3,2%	24.580	4,8%
2017	1.001.842	3,4%	24.917	1,4%
2018	1.030.478	2,9%	25.603	2,8%
2019	1.050.996	2,0%	26.184	2,3%
2020	1.054.788	0,4%	26.287	0,4%
2021	1.066.904	1,1%	26.520	0,9%

Taula 4. Evolució del parc de vehicles de les Illes Balears i del municipi (2000-2021)
Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

El creixement acumulat entre els anys 2000 i 2021 del nombre de turismes és molt superior en el cas d'Inca respecte al Balear, un 61,31% (ritme interanual del 2,92%) front a un 37,6% (ritme interanual del 1,8%) respectivament.

Any	Turismes Balears	Δ Interanual (%)	Turismes Inca	Δ Interanual (%)
2000	535.941	-	11.916	-
2001	562.855	5,0%	12.514	5,0%
2002	571.922	1,6%	12.990	3,8%
2003	567.686	-0,7%	13.411	3,2%
2004	595.052	4,8%	13.929	3,9%
2005	609.259	2,4%	14.871	6,8%
2006	624.147	2,4%	15.656	5,3%
2007	645.216	3,4%	15.850	1,2%
2008	651.535	1,0%	16.016	1,0%
2009	644.979	-1,0%	16.304	1,8%
2010	650.541	0,9%	16.347	0,3%
2011	656.795	1,0%	16.664	1,9%
2012	657.497	0,1%	17.142	2,9%
2013	650.137	-1,1%	16.369	-4,5%
2014	652.297	0,3%	16.797	2,6%
2015	665.936	2,1%	17.283	2,9%
2016	684.428	2,8%	18.199	5,3%
2017	708.765	3,6%	18.378	1,0%
2018	722.973	2,0%	18.771	2,1%
2019	733.457	1,5%	19.149	2,0%
2020	732.973	-0,1%	19.096	-0,3%
2021	737.236	0,6%	19.222	0,7%

Taula 5. Evolució del nombre de turismes de les Illes Balears i del municipi (2000-2021)
Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

Al següent gràfic s'aprecia l'evolució de les taxes de variació interanuals del nombre de turismes d'Inca i de les Illes Balears.

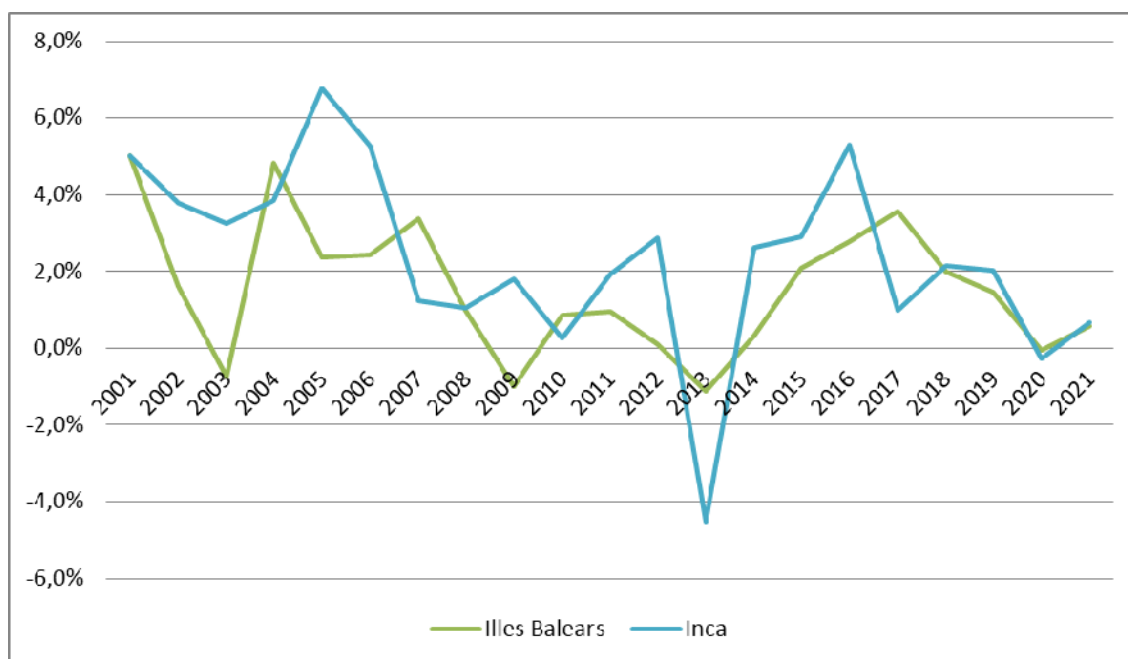


Fig. 7. Taxes de variació interanual del nombre de turismes a les Illes Balears i a Inca (2000-2021)
Font: Elaboració pròpia a partir de l'IBESTAT (2021)

2.2.2. Índex de motorització

L'índex de motorització és la relació entre el parc de vehicles (turismes, camions, autobusos, motocicletes, tractors, etc.) i la població resident d'un municipi. Es taxa en nombre de vehicles per cada 1.000 habitants. Així i tot, és habitual tenir en compte només el nombre de turismes enlloc del conjunt del parc de vehicles, a fi d'evitar distorsions.

L'any 2021 l'índex de motorització d'Inca era de 569,95 turismes per cada 1.000 habitants, inferior a l'índex balear, de 628,5. Així, durant el període 2000-2021 el conjunt de les Illes Balears ha vist reduït el seu índex un 0,83%, mentre que Inca ha experimentat un augment del 6,60%.

Si comptem tots els tipus de vehicles, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants.

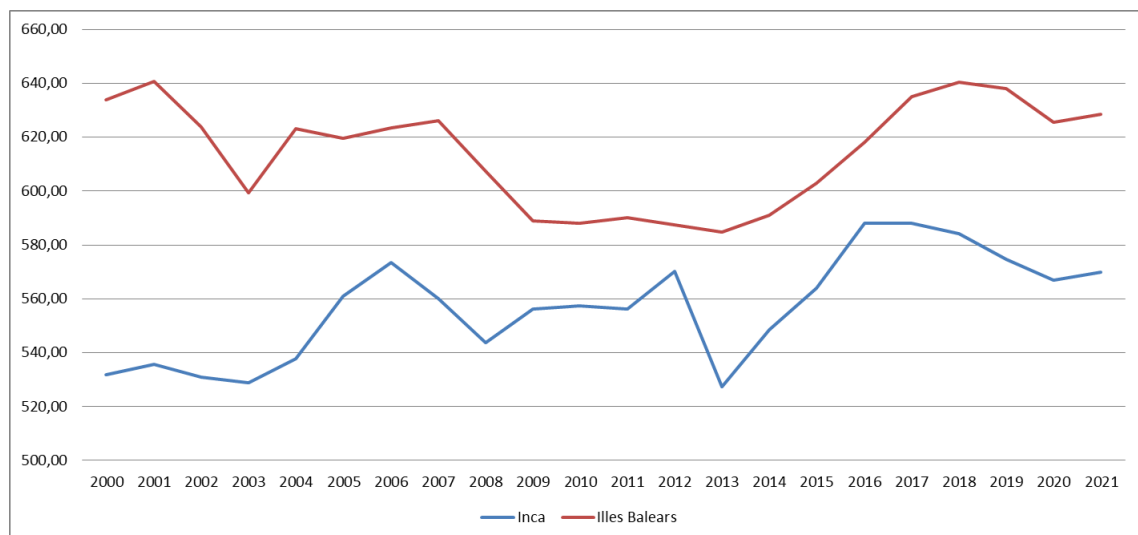


Fig. 8. Evolució comparada de l'índex de motorització d'Inca i Illes Balears (2000 – 2021)
Font: IBESTAT

2.3. Equipaments, serveis i llocs d'interès

Els equipaments públics constitueixen una important font generadora de fluxos de mobilitat, associada a diferents perfils de població segons la tipologia que es tracti. Així mateix, en funció de la tipologia, el patró temporal de comportament dels desplaçaments, així com la intensitat d'aquests, podran també variar.

Per aquest motiu, és important conèixer quins són els principals equipaments, així com també determinar la seva ubicació geogràfica. Al municipi d'Inca existeixen un conjunt de serveis, equipaments i llocs d'interès que actuen com a centres atractors i generadors de mobilitat. A continuació es llisten els principals serveis i equipaments del municipi:

Nom	Adreça
Quarter General Luque	av. del General Luque, 233
Claustre Sant Domingo	av. de les Germanies
Teatre Principal	c. des Teatre, 10
Casal de Cultura Es Pes des Bessó	c. de Can Dureta, 5

Taula 6. Centres culturals d'Inca
Font: Elaboració pròpia

Nom	Adreça
Residència de Majors Grupo5	c. de Joan Fuster, 3
Residència Catalina Rosselló - Joan XIII	c. de Salvador Galmés, 34
Residència Miquel Mir	c. de Sant Francesc, 52
Residència sa Creu	c. Vell de Llubi

Taula 7. Centres de la Tercera Edat d'Inca
Font: Elaboració pròpia

Nom	Adreça
CEIP Ponent	av. del Raiguer, s/n
Escoleta Toninaina	av. del Raiguer, s/n
Centre Concertat Beata Francinaina Cirer	c. de Santiago Rusiñol, 217
Centre d'Educació de Persones Adultes Francesc de Borja Moll	c. de Llorenç M. Duran, 37
Escoleta Mon Petit	c. Antoni Torrandell, 2
Centre Concertat La Salle	c. de Ses Coves, 61
Centre Concertat Sant Tomàs d'Aquino	c. de Ses Coves, 110
Centre Concertat Pureza de Maria	c. de Llevant, 92
Centre Concertat Sant Vicenç de Paul	c. Sant Vicenç de Paul, 2

Centre Concertat Beat Ramon Llull	c. Vent, 10
CEIP Llevant	av. Jaume I, s/n
Centre Concertat d'Educació Especial Juan XXIII	c. Menorca, 55
CEIP Miquel Duran i Saurina	c. Servera de Madariaga, 145
IES Berenguer d'Anoia	ctra. Palma-Alcúdia s/n
IES d'Inca	c. Joan Miró, 22
CEIP Ponent	av. del Raiguer, s/n

Taula 8. Centres educatius d'Inca
Font: Elaboració pròpia

Nom	Adreça
Palau Municipal d'Esports	c. dels Sabaters, s/n
Piscines Municipals	c. Gabriel Alomar, s/n
Estadi Sallista	ctra. d'Alcúdia, s/n
Nou Camp	ctra. de Sineu, s/n
Pavelló sa Creu	c. de la Creu, s/n
Poliesportiu Mateu Canyelles	ctra. d'Alcúdia, s/n

Taula 9. Instal·lacions esportives d'Inca
Font: Elaboració pròpia

Nom	Adreça
Centre de Salut es Blanquer	c. Castell de Bellver s/n
Hospital Comarcal	ctra. Vella de Llubí, s/n
Centre de Salut So na Monda	c. de Bisbe Morro 24
Hospital Sant Joan de Déu d'Inca	av. Rei Jaume II

Taula 10. Centres sanitaris d'Inca
Font: Elaboració pròpia

Nom	Adreça
Ajuntament d'Inca	pl. d'Espanya, 1
Centre BIT Raiguer	c. dels Selleters, 25. Polígon de Can Matzarí
Policia Local	pl. 1 de maig, s/h
Plaça de Toros	c. Antoni Maura, 2
Ajuntament d'Inca	pl. d'Espanya, 1
Mercat Cobert	c. de la Pau, 30
Guàrdia Civil	c. Rei Sanç, 72
ITV Inca	ctra. Palma-Alcudia, km 30
Parc de Bombers	ctra. Alcúdia, 70

Casal juvenil sa Fàbrica	av. de Lluç, 299
--------------------------	------------------

Taula 11. Altres equipaments i punts d'interès d'Inca
Font: Elaboració pròpia

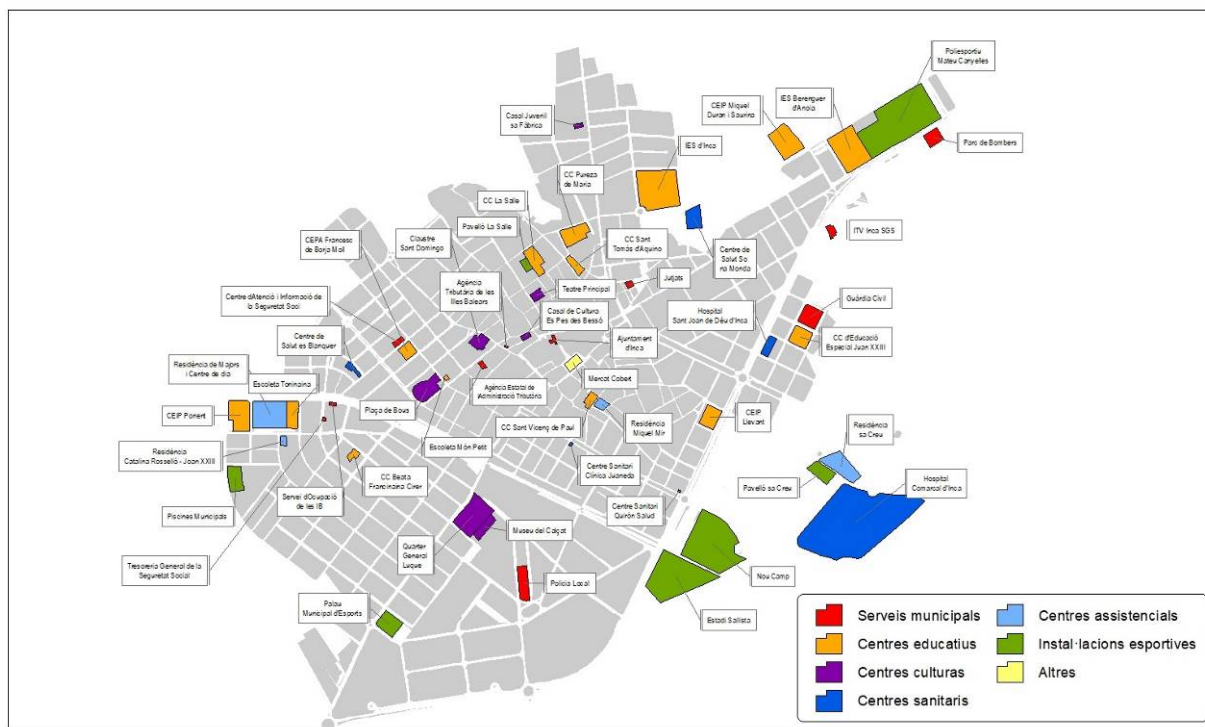


Fig. 9. Mapa d'equipaments i punts d'interès d'Inca
Font: Elaboració pròpia

3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

En aquest capítol es realitza una anàlisi de la situació actual de la mobilitat al municipi d'Inca, fent èmfasi en la mobilitat a peu, la bicicleta, el transport públic, el vehicle privat i altres punts detectats.

Donada l'extensió del municipi, es considera oportú analitzar la situació actual dividint el territori en els diferents districtes censals, que a la vegada es separen en seccions, d'acord a la següent representació:

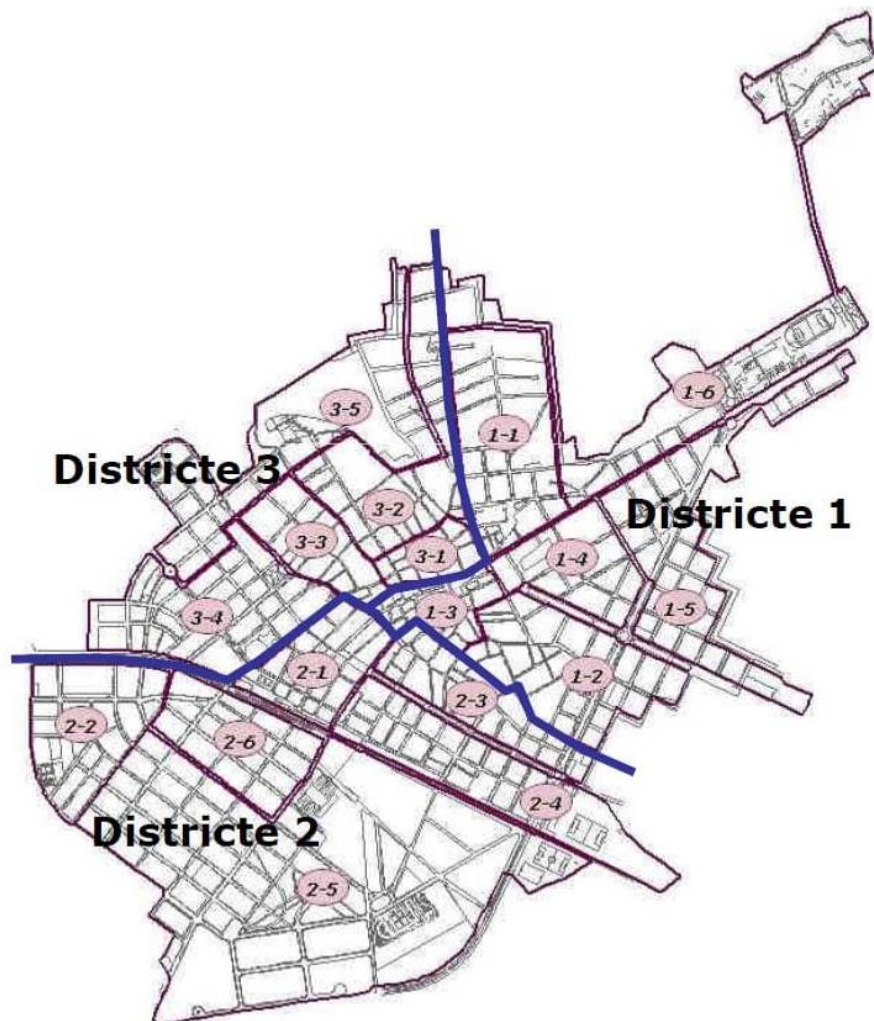


Fig. 10. Districtes censals i seccions del municipi d'Inca.
Font: Ajuntament d'Inca

3.1. Mobilitat a peu

Analitzant primerament el districte 1, s'observen les següents característiques en funció de la secció:

Per una banda, la secció 1-3, que conté pols de generació/atracció de demanda com ara la Plaça d'Espanya, l'Ajuntament o una zona comercial liderada pel carrer Major, presenta unes bones condicions per a que es doni la mobilitat a peu de manera còmoda i segura en alguns carrers com ara el carrer Major, el carrer de Sant Francesc o el carrer d'en Jaume Armengol, entre d'altres, on regna la secció en plataforma compartida, que aporta la sensació de prioritat al vianant. De fet, en aquest districte es detecta la presència d'alguns carrers que actuen com a zona de vianants amb la circulació restringida, com ara el carrer Major, el carrer de la Pau o el carrer Comerç entre d'altres. Però, per contra, carrers com ara el carrer de Jesús, el carrer Salut, el carrer des Gerrers o el carrer Virtut, presenten unes voravies gairebé inexistentes, inferiors al metre d'amplada, dificultant així la mobilitat a peu, i obligant, en molts de casos a circular per la calçada, sobretot a persones amb mobilitat reduïda (PMR) o cotxets.



Fig. 11. Carrer de Sant Francesc.

Font: Elaboració pròpia

En el cas de la secció 1-2, la majoria de carrers presenten males condicions d'accessibilitat, amb voravies amb una amplada inferior al metre i mig i, en molts de casos, inferiors al metre. D'altra banda, s'observen nombroses cantonades per on creuen els vianants sense passos de vianants i amb la cota sense rebaixar, resultant aquestes inaccessible per a persones amb mobilitat reduïda.



Fig. 12. Dificultats d'accessibilitat per cotxes mal aparcats i voreres sense rebaixar al districte 1-2.

Font: Elaboració pròpia

A les seccions 1-4 i 1-5 ja s'observa una amplada superior de les voravies, però la majoria de carrers segueixen mostrant una amplada inferior a 1,5 metres, com per exemple, el carrer des Jocs, el carrer de Miquel Servet o el carrer del Cardenal Cisneros.



Fig. 13. Carrer des Jocs.

Font: Google Maps

En relació a la secció 1-1, s'hi observa una combinació de característiques diferents, separades per el carrer Joan Miró. A l'est d'aquest, predominen els carrers amb voravies d'amplada superior a 1,5 metres (presentant també aquesta característica el carrer Joan Miró). A l'oest, trobem carrers amb voravies amb amplada inferior a 1,5 metres, i fins i tot, alguns carrers on aquesta no supera el metre, com ara als carrers d'En Mairata o de la Glòria.



Fig. 14. Carrer d'En Mairata.

Font: Google Maps

En canvi, la secció 1-6 presenta unes condicions d'accessibilitat adients en tota la seva extensió, presentant voravies amb amplades superiors a 1,5 metres.

Passant ara a analitzar el districte 2, es detecten els següents aspectes rellevants:

A la secció 2-1 destaca, per una banda, el carrer del Bisbe Llompart i les places de la Quartera i de la Llibertat, que es presenten com grans llocs d'estar per als ciutadans del municipi, on el trànsit motoritzat es troba restringit, mostrant-se com una zona de vianants. D'altra banda, es tornen a detectar carrers amb voravies d'amplada inferior a 1 metres, com és el cas dels carrers d'En Bartomeu far, Antoni Fluxà o de Mercancías, presentant així condicions crítiques que impedeixen la mobilitat a peu còmoda i segura, obligant a vianants i, sobretot, PMR a circular per la calçada. Tot i així, al carrer Antoni Fluxà s'hi ha creat una franja per a vianants sobre la calçada per a resoldre aquest problema.



Fig. 15. Carrer dels Malferits.

Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a les seccions 2-3 i 2-4, predominen els carrers amb voravies amb amplada inferior a 1,5 metres. En són excepcions el carrer del General Luque i el carrer Fra Juníper Serra. Destacar també la presència del carrer de Muntanera que es presenta com un espai ACIRE que restringeix la circulació del trànsit motoritzat a veïns i autoritzats.



Fig. 16. Vianants circulant per la calçada del carrer Verge de l'Esperança
Font: Elaboració pròpia

La secció 2-5 engloba la zona industrial i part de la zona residencial contigua a aquesta. Hi destaquen les amplades de voravies superiors a 1,5 metres, amb carrers com ara el de Joan d'Austria, que presenta condicions encara més favorables. Tot i així, els carrers residencials que queden més al sud-est del carrer de la Balanguera presenten una amplada de voravies inferior.



Fig. 17. Carrer de Joan Alcover
Font: Google Maps

En quant a les seccions 2-2 i 2-6, en general, els carrers presenten una amplada igual o superior a 1,5 metres. Sobretot en el cas de la secció 2-2, s'hi observen unes bones condicions d'accessibilitat.



Fig. 18. Carrer Gabriel Buades
Font: Google Maps

Es procedeix a analitzar, finalment, el cas del districte 3:

Les seccions 3-1, 3-2 i 3-3 mostren característiques pròpies dels carrers del casc antic, presentant una amplada de les voravies, en general, molt inferior al metre, dificultant així la mobilitat a peu i la circulació per a aquesta zona reservada per als vianants.



Fig. 19. Carrer de Can Vidal, entorn Teatre Principal d'Inca
Font: Elaboració pròpia.

La secció 3-4, en canvi, conté carrers amb amplades de voravies que es troben en torn a 1,5 metres, existint un equilibri entre les amplades superiors i inferiors.



Fig. 20. Intersecció carrers de Rafael Alberti i Antoni Torrandell.
Font: Google Maps.

Com a darrera secció, en el cas de la secció 3-5, el carrer d'Escorca presenta una amplada adient de les seves voravies, permetent una circulació dels vianants còmoda i segura. Diferent és el cas dels carrers perpendiculars a aquest, que presenten voravies amb una amplada, de nou, inferior al metre.



Fig. 21. Intersecció carrers de Escorca i Josep Maria Sert.
Font: Google Maps.

Finalment en el cas dels carrers que actuen com a frontera entre seccions i districtes, cal dir que aquests, en general, presenten unes condicions adients per a què es doni la mobilitat a peu de manera còmoda i segura.

En resum, es pot observar una combinació generalitzada d'amplades de voravia on destaquen les inferiors a 1 i 1,5 metres en la part més propera al casc històric del territori, traduint-se en espais inaccessibles que obliguen als vianants a circular en molts casos per la calçada, quan aquesta no compta amb la prioritat circulatòria per a ells. A més elements com fanals, senyals de trànsit i discontinuïtats perjudiquen l'accessibilitat especialment per a PMR. D'altra banda, aquest valor es mou prop d'1,5 o lleugerament superior, sobretot, en el cas de les zones més allunyades. Es podria dir, per tant, que un elevat nombre de carrers no compten amb els espais mínims requerits per a la mobilitat a peu.

Donades les dimensions i orografia del municipi, es considera que aquest presenta unes bones condicions per a què es desenvolupi la mobilitat a peu, però en línies generals els habitants d'Inca no compten amb els espais mínims requerits per a ella. Tot i així, destaca la recent actuació al carrer d'en Corró, contemplada a l'anterior PMUS, així com alguns carrers ja existents que s'han erigit com a grans espais per al vianant, és el cas del carrer del Bisbe Llompart, el carrer Comerç i el carrer Major.



Fig. 22. Carrer d'en Corró.

Font: Google Maps.

Altres grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Ocorre el mateix a l'avinguda dels Reis Catòlics o Gran Via Colom, que compten amb un passeig central, o al cas del carrer d'en Jaume Armengol, amb un carril de circulació per al trànsit motoritzat, però a la vegada amb una gran extensió dedicada al vianant.

Destaquen també l'avinguda d'Alcúdia, l'Ma-2130 i el carrer de Bartomeu Coc, que presenten unes voravies amples per passejar, amb ombra natural i faciliten l'accés a llocs com la Plaça de Del Bestiar, la Plaça de Mallorca o el Poliesportiu Mateu Cañellas.

Per altra banda, la Plaça Del Bestiar està completament motoritzada amb el pas de la travessera de l'Ma-2130 i en gran part dedicada a l'estacionament de vehicles. La baixa permeabilitat i la funcionalitat de la via genera inseguretat als vianants. Tot i així, en gran part del seu recorregut disposa de voravies adequades per a la circulació de vianants.

Com s'ha comentat, s'observen certes deficiències en matèria d'accessibilitat a certes zones, que es representen en forma de cotxes mal aparcats, voravies massa estretes i/o sense rebaixar, etc.



Fig. 23. Problemes d'accessibilitat entorn del col·legi Sant Vicenç de Paül
Font: Elaboració pròpia



Fig. 24. Ubicació conflictiva d'enllumenat a una intersecció de Gran Via Colom
Font: Elaboració pròpia

Pel que fa als centres escolars, cal destacar que a l'inici del curs escolar 2016/17 es va definir com a camí escolar el carrer Severa de Madariaga des del carrer Formentor i fins el CEIP Miquel

Duran i Saurina, restringint la circulació al trànsit motoritzat de dilluns a divendres de 8:30 a 9:15 i de 13:30 a 14:30.



Fig. 25. Senyalització de Camí Escolar al carrer de Severa de Madariaga cap al CEIP Miquel Duran i Saurina.
Font: Google Maps

En canvi, es detecten grans retencions a l'entorn d'altres col·legis, destacant dues zones conflictives: per una banda, la zona on es troben els centres escolars La Salle, Santo Tomás de Aquino i Pureza de María; per altra banda, la que es forma entorn als centres Beat Ramon Llull i Sant Vicenç de Paül. Aquesta situació, on els vehicles motoritzats omplen carrers i interseccions, impedeix una circulació segura dels alumnes dels centres escolars que es desplacen a peu en una zona on les voravies destaquen per la seva escassa amplada.

Si ens centrem ara en la primera zona, d'acord amb un estudi realitzat al curs escolar 2017-2018 per l'Ajuntament i la Policia Local d'Inca, als tres centres educatius mencionats s'hi troben matriculats un 23% dels alumnes totals dels centres educatius d'Inca (1.767 alumnes), generant greus problemes de trànsit als carrers del voltant (carrers Ramon y Cajal, Teatre, Martí Metge, Coves, Monges, Joan Baptista de La salle, Font, Llevant, Puresa, Germà Benildo, Escorca, Avda. Lluc, Bartomeu Coc i carrer Glòria).

A més, l'estudi destaca dues franges horàries: entre les 8:50-9:00h i entre les 17-17:17:05h, hores on es produeixen les respectives entrada i sortida de 1.554 alumnes (2017-18). Aquest aspecte evidencia la necessitat d'actuar en un entorn que presenta males condicions de seguretat per al vianant i on, en aquest cas, el vianant resulta ser un usuari vulnerable al tractar-se d'infants.



Fig. 26. Situació entorn sortida col·legi Pureza de Maria.
Font: Elaboració pròpia



Fig. 27. Entorn sortida col·legi Santo Tomás de Aquino.
Font: Elaboració pròpia

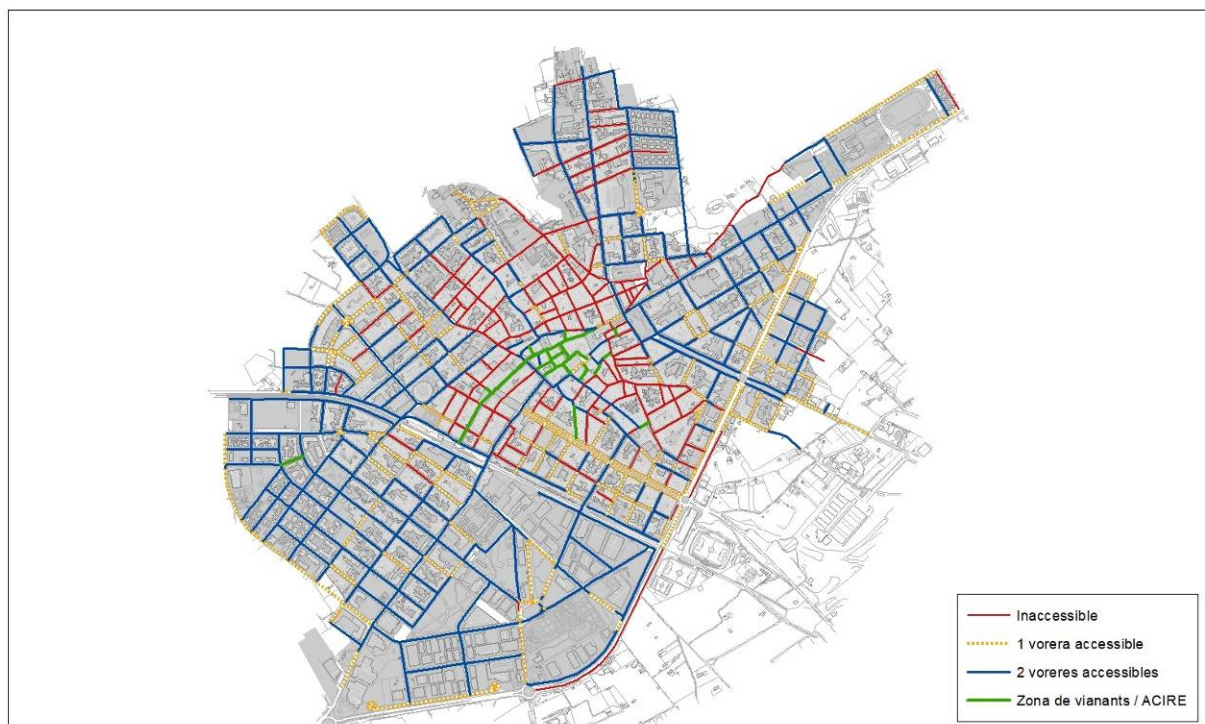


Fig. 28. Accessibilitat de la xarxa de vianants del nucli d'Inca
Font: Elaboració pròpia

3.2. Bicicleta i VMP

Es considera que donades les dimensions i l'orografia del municipi, Inca presenta unes bones condicions per a que es desenvolupi l'ús de la bicicleta i altres vehicles de mobilitat personal (VMP).



Fig. 29. Usuari de VMP circulant per una rotonda en absència d'una infraestructura pròpia
Font: Elaboració pròpia

No obstant, actualment el municipi d'Inca no disposa de xarxa pròpia per als desplaçaments en bicicleta, comptant simplement amb un carril bici que transcorre des de la Ronda de Migjorn a l'alçada de l'Avinguda del Pla, passant per l'Avinguda Rei Jaume I, l'Avinguda Rei Jaume II, i fins al CEIP Miquel Duran i Saurina i a l'entorn del Poliesportiu Mateu Cañellas, passant pel carrer de Mateu Pujadas (quasi 2,5 km tot i que presenta discontinuïtats en el seu recorregut). En el Pla anterior es va proposar una xarxa de vies ciclables:

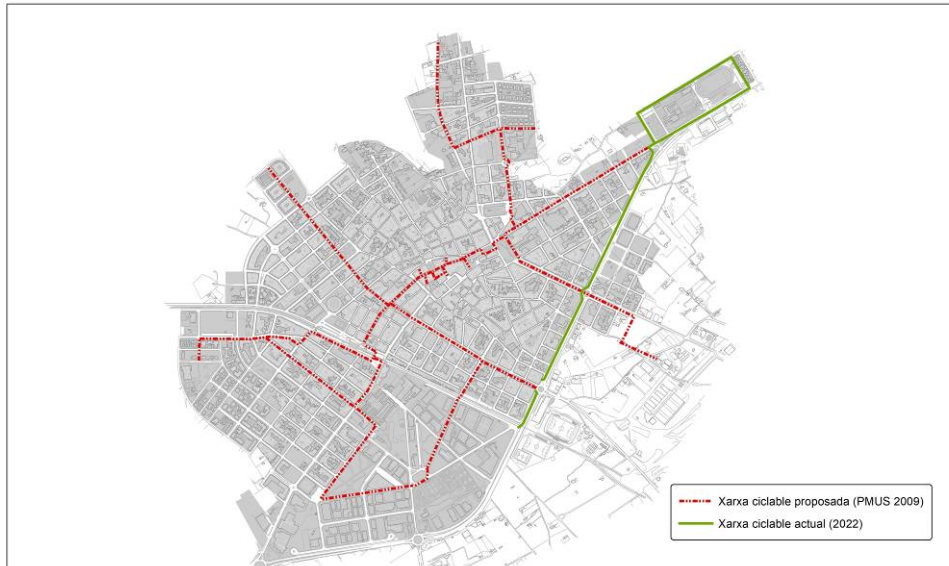


Fig. 30. Xarxa ciclable proposada al darrer PMUS i carril bici existent
Font: Elaboració pròpia

És important destacar també l'existència de diverses rutes cicloturístiques que creuen el municipi d'Inca, i l'interès que tindria que aquestes s'annexessin amb una xarxa ciclista pròpia del municipi amb una senyalització de les rutes adient que ajudi a l'orientació dels visitants en el tram urbà i que permeti una millor fluïdesa del desplaçament d'aquest elevat nombre de ciclistes.

D'altra banda, Inca compta amb una oferta de punts d'aparcament per a bicicletes que es podria incrementar en alguns llocs com ara a l'eix comercial de Gran Via de Colom o la zona del Mercat, entre d'altres.



Fig. 31. Xarxa actual de punts d'aparcament per a bicicletes i VMP
 Font: Elaboració pròpia

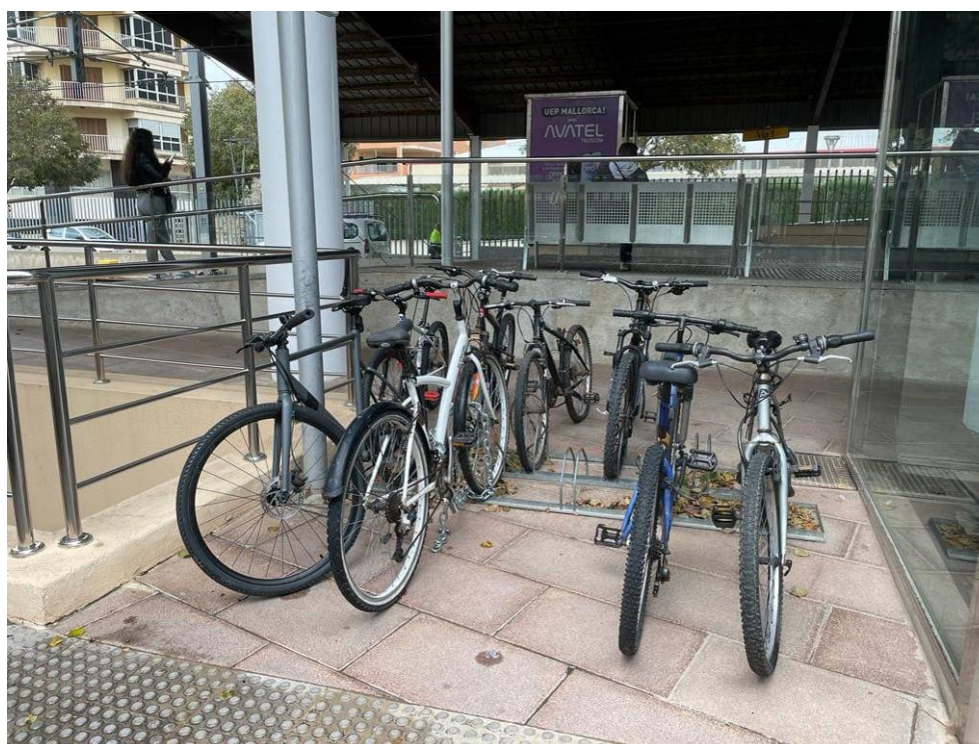


Fig. 32. Places d'aparcament per a bicicletes a l'estació de tren.
 Font: Elaboració pròpia

A la cruïlla de la carretera Ma-13A amb la Ma-2111, conflueixen dues vies segregades per a modes no motoritzats, provinents de Binissalem i Lloseta, però que no tenen continuïtat cap a Inca.



Fig. 33. Carril segregat seguint la Ma-13A a l'alçada de Binissalem.
Font: Elaboració pròpia

3.3. Transport públic

3.3.1. Ferrocarril

Inca compta amb un servei de ferrocarril, la línia entre Palma, Manacor i sa Pobra. Aquesta línia a més comunica amb una gran quantitat de municipis de Mallorca: Marratxí, Santa Maria Consell, Binissalem, Lloseta, Muro, Llubí, Sineu i Petra. L'estació de tren d'Inca està situada a la zona central del nucli urbà.



Fig. 34. Estació de tren d'Inca

Font: Ajuntament d'Inca

En el moment de l'elaboració de la diagnosi, Inca presenta en dia feiner una oferta de 73 expedicions amb Palma a l'anada, i 72 expedicions a la tornada. Respecte als dissabtes, diumenges i festius, l'oferta es veu reduïda amb un total de 32 expedicions diàries cap a Palma i 33 cap a Inca.

Per altra banda, un dels indicadors normalment utilitzats per avaluar la idoneïtat i atractiu del servei és la seva amplitud horària. Aquesta es calcula com la diferència entre la primera anada a Palma i la darrera tornada cap a Inca. Aquest indicador té com a objectiu conèixer fins a quin punt una persona que s'ha de desplaçar a Palma (o Inca) per motius laborals (mobilitat obligada) pot estar coberta amb l'oferta de transport públic.

L'amplitud horària entre Inca i Palma en dia feiner és de 16h i 03 minuts i la resta de dies és de 15 hores i 17 minuts. Per tant, tenint en compte les freqüències de la línia de tren Palma – Inca i l'amplitud horària, es pot considerar un bon servei de transport col·lectiu, més competitiu. No obstant, el servei no presenta cap expedició nocturna.

A part de la mencionada estació de tren, cal destacar que està en construcció el nou baixador d'Inca, amb la qual totes les línies que passen per alguna de les parades de la carretera d'Inca-Sineu veuen millorada la seva intermodalitat (línies 301, 302, 304, 311, 312, 314 i 316) i, sobretot, es dota als usuaris de l'Hospital Comarcal d'Inca de connexió amb el servei ferroviari (passant de 20 min caminant des de l'estació de tren, a 10 min des del nou baixador) tot i que també poden fer transbord al bus interurbà amb les línies i parades recentment mencionades baixant a la parada següent. S'espera que aquesta nova infraestructura entri en servei el proper mes de maig de 2023.



Fig. 35. Projecte nou baixador d'Inca
Font: Govern de les Illes Balears

3.3.2. Oferta de transport públic interurbà per carretera

Amb les noves concessions del transport interurbà de Mallorca, el nucli urbà d'Inca disposa de 7 línies regulars operades per Grupo Ruiz:

- La 301 que va des del Port de Pollença a Palma.
- La 302 que permet la connexió del municipi amb Can Picafort i Palma.
- La 304 que connecta amb Palma passant per municipis com Sencelles o Binissalem.
- La 311 que uneix Inca amb Mancor de la Vall i Muro.
- La 312 que permet la unió amb Lluc i Muro.
- La 314 que connecta amb Campanet passant per Búger.
- La 316 que serveix de connexió amb Son Serra.

A més, durant la temporada estival, Inca compta amb el servei de 2 línies addicionals:

- La 315 que va a la Badia d'Alcúdia.

- L'A32 que dona servei des de Can Picafort i fins a l'aeroport.

Les diferents parades es troben a:

- L'estació d'autobusos.
- Inca-llevant, a la carretera de Inca-Sineu.
- L'avinguda Rei Jaume II.
- La carretera d'Alcúdia.
- Al carrer de Mandrava.



Fig. 36. Estació d'autobusos d'Inca
Font: Elaboració pròpia



Fig. 37. Aturada de l'autobús Inca-Llevant, a la carretera Inca-Sineu (Ma-3240)

Font: Elaboració pròpia



Fig. 38. Aturades de l'autobús interurbà i l'Estació de tren a Inca

Font: Elaboració pròpia

A continuació s'adjunta una taula resum de les línies de bus regular que passen per Inca tant en temporada alta com en temporada baixa, assenyalant quines aturen a les principals parades del municipi i el nombre d'expedicions que presenten en cada cas.

LÍNIA	Parades principals		Hivern		Estiu		
	Estació autobusos	Inca-Llevant	Exped. Dia feiner	Exped. Ds, Dg i festius	Exped. Dia feiner	Exped. Ds	Exped. Dg i festius
301 Port de Pollença - Palma		x	16+15	13+12	14+14		8+8
302 Can Picafort - Palma		x	17+18	14+14	33+33		
304 Inca – Sencelles – Palma	x	x	9+10	4+4	9+10		4+4
311 Mancor de la Vall – Inca – Muro	x	x	11+10	7+6	11+10		7+6
312 Lluc –	x	x	11+10	7+6	11+10		7+6

Inca - Muro							
314 Inca – Búger – Campanet – Inca	x	x	10	5	10		5
315 Sa Pobla – Badia d'Alcúdia Inca		x	-	-	17+18		
316 Son Serra - Inca	x	x	13+13	7+7	13+13	12+13	6+6
A32 Can Picafort – Aeroport		x	-	-	18+19		

Taula 12. Taula resum servei bus regular
Font: Elaboració pròpia

D'acord amb la taula anterior, es considera que Inca presenta una bona oferta de serveis de bus regular interurbà tant en la connexió amb Palma com amb els municipis veïns en dies feiners. Si bé és cert que el servei de connexió amb Palma també queda ben cobert els caps de setmana i festius, els serveis de les línies que connecten amb els municipis veïns es podrien millorar afegint més serveis i, com a conseqüència, augmentant la freqüència.

S'observa com les línies principals, que són les que presenten major demanda, són la línia 301 sobretot durant l'hivern, la 302 i, d'altra banda, les 315 i A32 durant l'estiu. Les dues primeres connecten amb Palma, mentre que les dues darreres ho fan amb una zona costanera i l'aeroport, respectivament.

3.4. Vehicle privat

3.4.1. Xarxa viària externa i trànsit

El municipi d'Inca està ben comunicat amb la xarxa bàsica de carreteres i amb tots els pobles de la rodalia:

- Ma-13: Autopista Palma-Inca. Connecta mitjançant altres carreteres properes amb Campanet, Búger, sa Pobla i Alcúdia.
- Ma-13A: antiga carretera entre Palma i Inca (en paral·lel a l'Ma-13) que enllaça amb altres municipis com Consell, Binissalem, Santa Maria i Marratxí.
- Ma-2110: enllaça Inca amb Lloseta.
- Ma-2112: enllaça Inca amb Mancor de la Vall.

- Ma-2130: enllaça Inca amb Selva i Lluc.
- Ma-3120: enllaça Inca amb Sencelles.
- Ma-3240: enllaça Inca amb Sineu.
- Ma-3440: enllaça Inca amb Llubi.

El Consell de Mallorca publica a la seva web les dades d'aforament de trànsit de les diferents carreteres de l'illa, des de l'any 2013 fins al 2021. Aquestes dades permeten determinar fins a quin punt el volum de circulació ha variat. L'any 2020 no s'ha tingut en compte en aquest apartat ja que va ser un any de pandèmia que va afectar a la mobilitat. La imatge següent mostra els resultats relatius a l'any 2021.

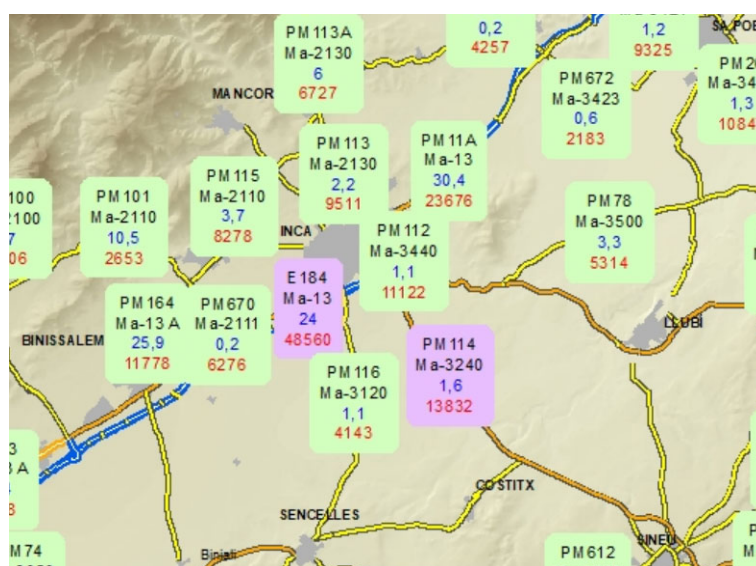


Fig. 39. Mapa d'aforaments (2021)
Font: Consell de Mallorca

La taula inferior mostra els resultats evolutius obtinguts en cadascuna de les estacions analitzades, en concret de les carreteres Ma-13, Ma-2110, Ma-2130, Ma-3120, Ma-3240 i Ma-3440, tot indicant el percentatge de variació acumulat durant tota la sèrie.

Carretera	Estació	Recorregut	IMD (veh/dia)							% Var
			2013	2015	2016	2017	2018	2019	2021	(2013-2021)
Ma-13	E184	Inca – Palma	41.459	45.032	47.878	50.291	51.553	53.352	48.560	17%
Ma-2110	PM115	Inca – Lloseta	6.849	7.618	8.075	8.459	8.747	9.105	8.278	21%
Ma-2130	PM113	Inca – Selva	8.464	9.726	9.726	9.855	10.127	10.477	9.511	12%
Ma-3120	PM116	Inca – Sencelles	3.470	3.881	4.098	4.280	4.397	4.548	4.143	19%
Ma-3240	PM114	Inca – Sineu	11.073	12.586	13.381	14.057	14.437	14.927	13.832	25%
Ma-3440	PM112	Inca – Llubí	8.905	10.099	10.735	11.275	11.645	12.108	11.122	25%

Taula 13. Intensitats de trànsit a les carreteres de l'entorn d'Inca
Font: elaboració pròpia a partir del Consell de Mallorca

3.4.2. Xarxa viària d'Inca

El municipi té 8 punts d'accés principal: el carrer Berenguer d'Anoia, que connecta amb l'Ma-13a al nord-est; l'avinguda de Lluç, que uneix amb la Ma-2130; el carrer de Mandrava i carrer Manacor, que connecten amb la Ma-2112; l'Avinguda del Raiguer, que és la prolongació de la Ma-2110; el carrer del General Luque que serveix d'accés per a la Ma-13 i Ma-13a al sud-oest; el carrer Sencelles que connecta amb la Ma-3120; Gran Via Colom, que serveix d'unió amb la Ma-3240 i Ma-13; i per últim, l'Avinguda dels Reis Catòlics, que connecta amb la Ma-3440.

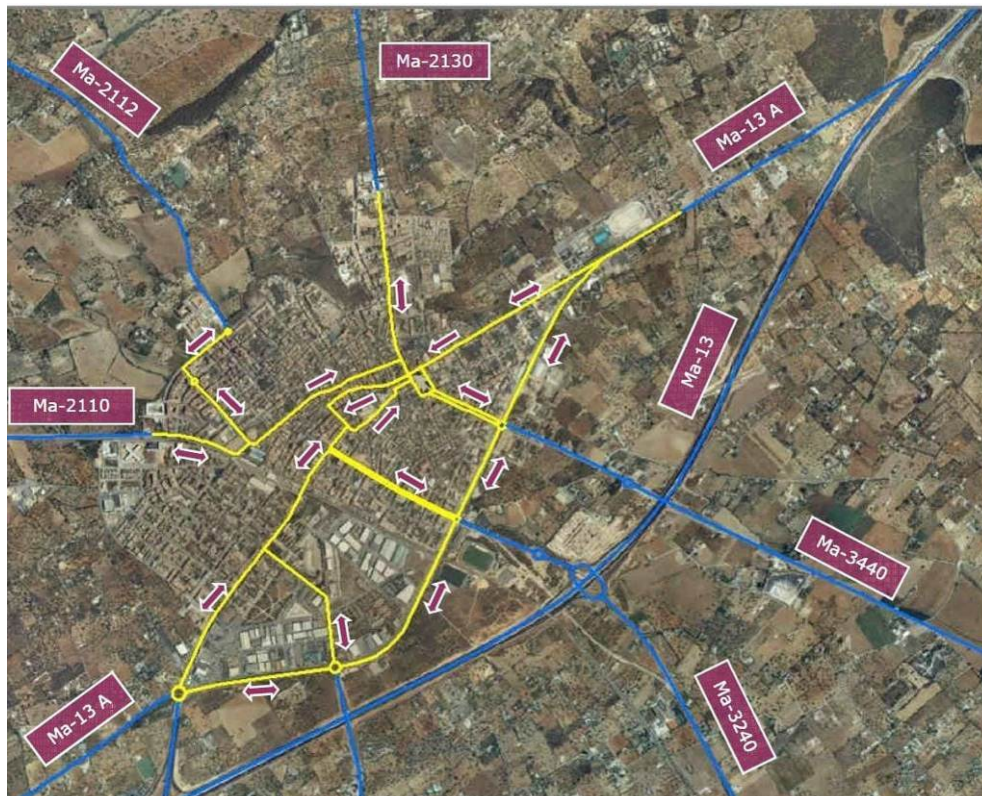


Fig. 40. Principals accessos del nucli d'Inca
Font: CINESI

Existeix una problemàtica associada a l'espai dedicat en el viari al vehicle motoritzat (tant per a la circulació com per a l'aparcament), que és molt superior al dedicat al vianant. A més, s'observa com l'amplària dels carrers és més estreta a la zona del casc històric del territori, coincidint també en aquells carrers que presenten unes voravies més reduïdes.

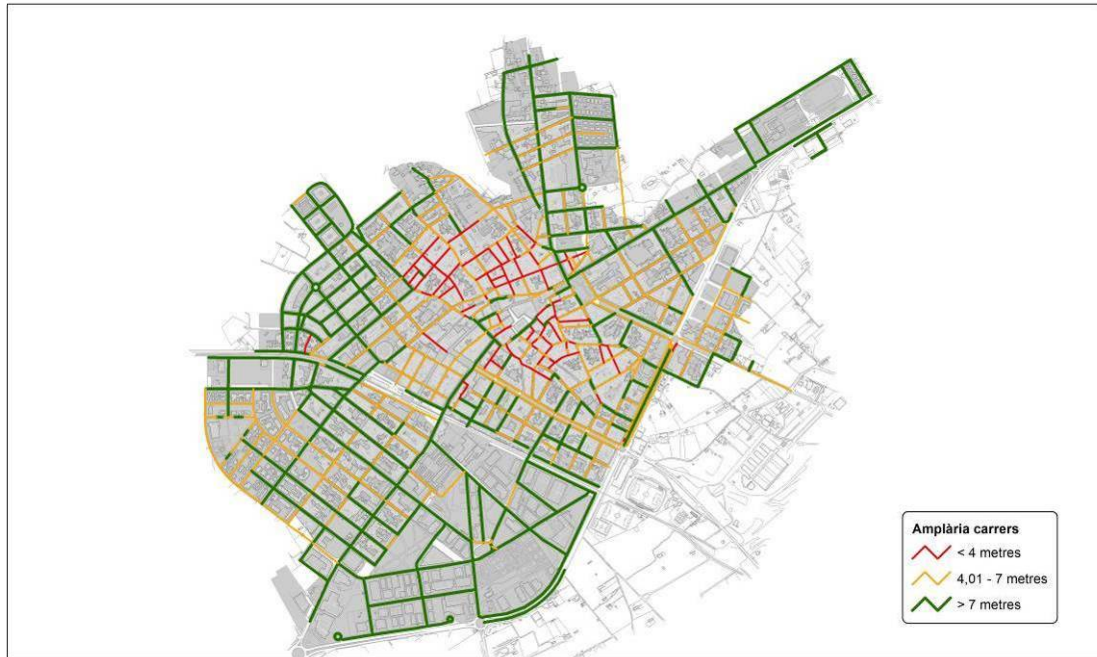


Fig. 41. Amplària de carrers d'Inca
Font: Elaboració pròpia

El límit de velocitat dins del nucli d'Inca és de 30 km/h i, a més, es veu rebaixat a 20 km/h en carrers estrets i zones d'afluència de vianants.

És important fer menció, també, al mercat que organitza Inca cada dijous, que crea certes singularitats en diferents aspectes com els horaris d'aparcament limitat gratuït o la dedicació d'espais al mercat com ara part del carrer del General Luque, el carrer d'en Jaume Armengol, Bisbe Llompart o la Plaça d'Orient, entre d'altres.



Fig. 42. Espais dedicats al mercat d'Inca de cada dijous

Font: Ajuntament d'Inca

Els sentits de circulació resulten fonamentals per entendre la possible distribució interna dels principals fluxos de circulació. Constitueixen un element crític del sistema de mobilitat, doncs actuen com a mecanisme introductor o expulsor del trànsit respecte al nucli urbà. En especial, poden resultar crítics quan el conductor del vehicle no és resident i, per tant, no es coneix els carrers.

Hi ha un predomini de carrers d'un sentit de circulació, tot i que els principals carrers que tenen connexió amb la xarxa de carreteres són de doble sentit. L'actual distribució de sentits permet circular amb vehicle motoritzat amb molta facilitat entre diferents punts del nucli.



Fig. 43. Estretament carrer Germà Belindo
Font: Elaboració pròpia

Així mateix, alguns carrers són de doble sentit però, donada la seva reduïda amplària, no permeten el pas simultani de dos vehicles. És el cas del carrer Germà Belindo, on un sentit té prioritat sobre l'altre, obligant a cedir el pas i esperar per a poder passar en un dels sentits.

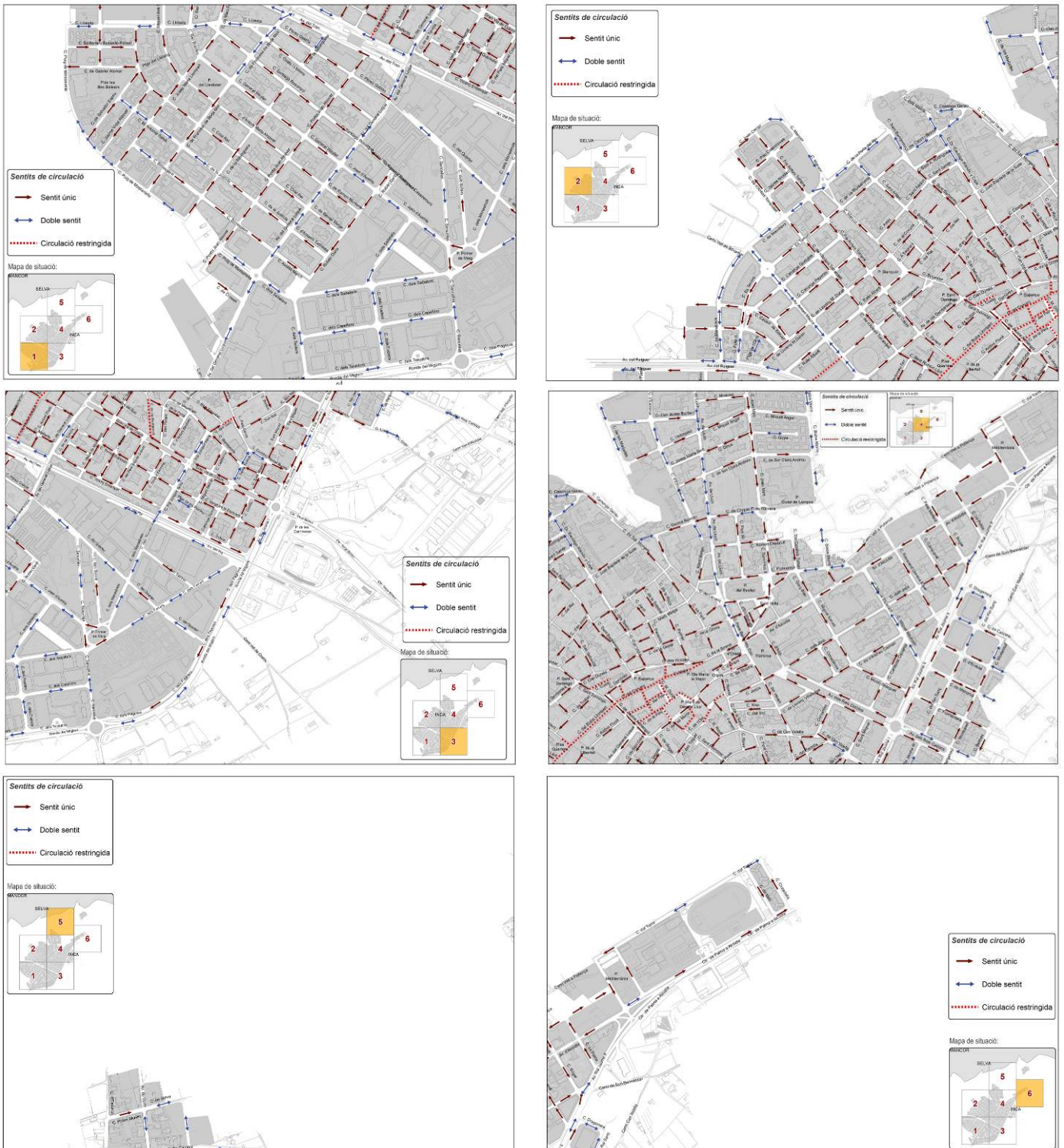


Fig. 44. Sentits de circulació actuals del nucli d'Inca
Font: Elaboració pròpia

3.5. Aparcament

3.5.1. Oferta d'aparcament i reserves d'estacionament

Per tal de caracteritzar l'oferta d'aparcament a Inca, cal en primer lloc definir les diferents tipologies d'aparcaments existents al municipi.

Un dels aspectes fonamentals del sistema de mobilitat urbana és la capacitat d'estacionament, doncs la distribució de places lliures afectarà de manera directa als fluxos de trànsit que es generin a l'interior del nucli urbà.

Aquestes s'agrupen en dues categories principals: els aparcaments ubicats a la via pública i els ubicats fora de la via pública.

Els primers són tots aquells aparcaments que ocupen i comparteixen l'espai públic del municipi i poden ser tant regulats, és a dir, restringits a un horari concret, a un tipus de vehicle, a un tipus d'usuari o de pagament, com no regulats, corresponents a aquelles reserves de la via pública destinades a l'estacionament de vehicles sense cap mena de restricció.

La major part de l'aparcament en calçada a Inca és lliure excepte al carrer General Luque, Av. dels Reis Catòlics, Plaça d'Orient, carrer de les Garroves i Plaça Blanquer, significant un total d'unes 121 places de zona blava gratuïta (estacionament limitat de 60 minuts, de dilluns a divendres de 9-13:30h i de 16:30-20h i dissabtes de 9-13:30h). D'altra banda, no existeix cap zona d'aparcament exclusiva per a residents (també anomenada àrea verda d'aparcament o similar).

A més, Inca compta amb superfícies segregades de l'espai públic viari, destinades específicament a l'aparcament de vehicles. És el cas de l'aparcament de la plaça Del Bestiar (d'unes 26 places), l'aparcament de la plaça de la Mediterrània (de 55 places), l'aparcament del Nou Camp (de 102 places), l'aparcament de l'hospital (de més de 500 places), l'aparcament del Pavelló Sa Creu (de 28 places), l'aparcament del carrer Crist Rei (de 57 places), l'aparcament de la Plaça Antoni Mateu, l'aparcament del Mercat Municipal, l'aparcament de Plaça Mallorca, l'aparcament de les Piscines Municipals (de 71 places), l'aparcament de Son Amonda (d'unes 30 places), l'aparcament dels carrers Selleters i Joan Mascaró i Fornés (de més de 160 places) i l'aparcament del Poliesportiu Municipal Mateu Cañellas (d'unes 40 places).

També s'hi observen aparcaments "de barri" ocupant emplaçaments igualment segregats de l'espai públic amb un tractament previ a mode de condicionament: l'aparcament del carrer de Can Vidal (amb la mateixa regulació que la d'aparcament en calçada, d'unes 26 places), el del carrer General Luque (d'unes 44 places), el de l'avinguda d'Alcúdia - Pl. Andreu París (d'unes 30 places); i d'altra banda, els que s'han creat en solars sense haver fet cap tractament, com ara: el del carrer Rei Sanç (d'unes 70 places), l'aparcament del carrer Mossèn Andreu Caimari (d'unes 50 places), el del final del carrer Menorca (90 places), l'aparcament del recinte ferial (amb una alta capacitat) o el del carrer Formentera (d'unes 29 places).



Fig. 45. Aparcament al carrer Menorca
Font: Google Maps



Fig. 46. Aparcament en calçada i fora de calçada
Font: Elaboració pròpia

El municipi d'Inca compta també amb 8 punts (17 places) disponibles de recàrrega de vehicles elèctrics de titularitat pública, situats al carrer Quarter, al carrer General Luque, a l'avinguda de les Germanies, a la Plaça Del Bestiar, a l'avinguda Jaume I, a les Piscines Municipals, al Poliesportiu Mateu Cañellas i a l'Hospital. Sumat a aquests, és important mencionar l'oferta de 53 places de recàrrega privades, ubicades sobretot en els grans comerços presents en el municipi. El nombre total de places de recàrrega de vehicles elèctrics del municipi ascendeix a les 70 places. El 2017, l'Ajuntament d'Inca va signar un conveni amb la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat i el Consell de Mallorca per promoure l'ús dels vehicles elèctrics.



Fig. 47. Estació de recàrrega de vehicles elèctrics, Poliesportiu Mateu Cañellas
Font: Elaboració pròpia



Fig. 48. Punts de recàrrega de vehicles elèctrics
Font: Elaboració pròpia

A més, Inca presenta una xarxa de reserves de places per a càrrega i descàrrega, amb diferent horari de reserva en funció de la plaça, però amb una tipologia de senyalització unificada.

Cal mencionar el carrer del Bisbe Llompart que, tot i que la circulació del trànsit motoritzat es troba restringida, els vehicles comercials hi poden realitzar les maniobres de càrrega i descàrrega lliurement.



Fig. 49. Vehicle en càrrega i descàrrega al carrer Bisbe Llompart
Font: Elaboració pròpia



Fig. 50. Reserva d'estacionament per a càrrega i descàrrega
Font: Elaboració pròpia

Altres reserves d'estacionament en el nucli d'Inca són:

- Reserves per a PMR. Existeix un elevat nombre de places per a persones de mobilitat reduïda, situades prop d'equipaments (per exemple, el Palau Municipal d'Esports), zones comercials (carrer General Luque i Gran Via Colom) i a bosses d'aparcament.



Fig. 51. Reserva d'estacionament per a PMR al Poliesportiu Mateu Cañellas
Font: Elaboració pròpia

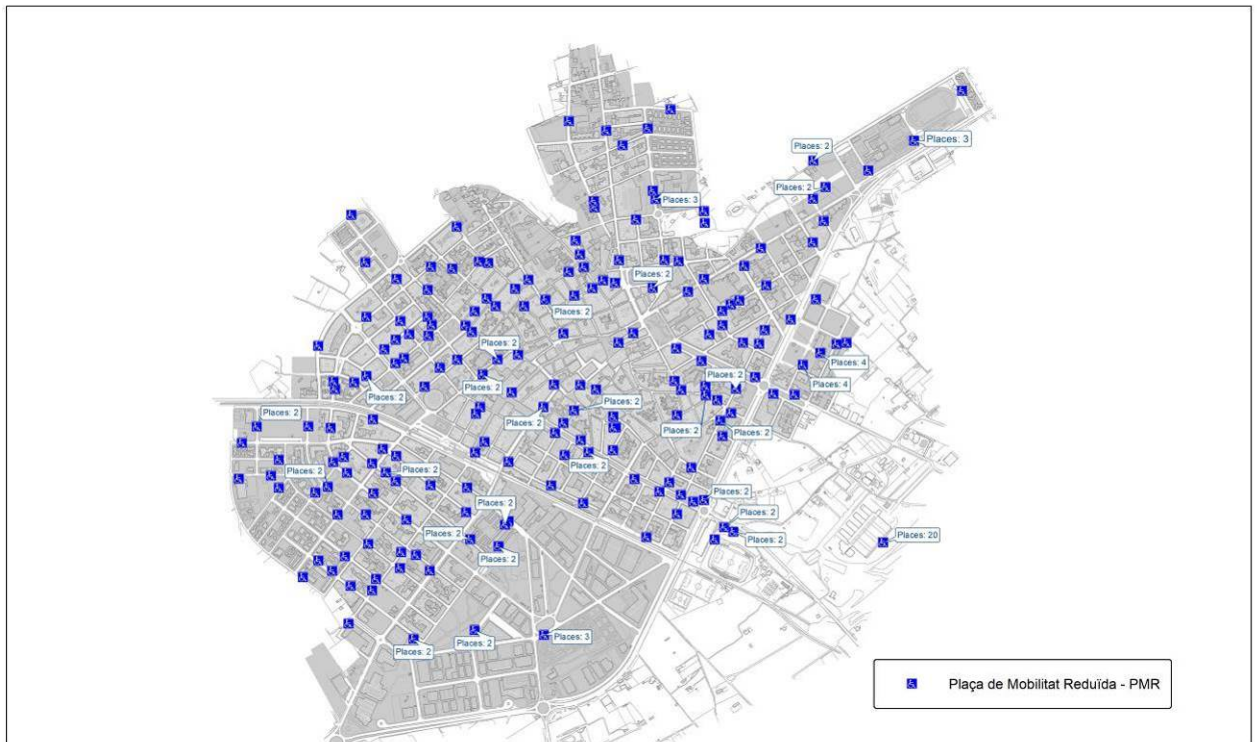


Fig. 52. Reserva d'estacionament per a PMR
Font: Elaboració pròpia

- Reserves per a motos. Compta amb zones reservades per a l'estacionament de motos a les principals vies del nucli urbà.

- Guardia Civil i serveis mèdics. Hi ha reserva de places de Guardia Civil davant el quarter de la Guardia Civil al carrer Rei Sanç. Paral·lelament, hi ha places reservades per a serveis mèdics al carrer Castell de Bellver (davant el CS es Blanquer), al carrer del Músic Balaguer (davant el centre de fisioteràpia L'Equilibri), a l'avinguda d'Alcúdia (davant CM Mutual), al carrer del Bisbe Moro (davant el CS So na Monda), a l'av. Rei Jaume II (davant l'Hospital Sant Joan de Déu d'Inca), al carrer de Antonio Maura (davant Mutua Balear) i a l'Hospital Comarcal d'Inca.
- Altres reserves especials. Al carrer Miquel Mir i a l'avinguda Jaume II, hi ha reserves de places per a càrrega i descàrrega de passatgers (*Kiss and Ride*), destinades als usuaris de la residència i de l'escoleta, respectivament. També, a la plaça Del Bestiar, s'observa la reserva d'11 places d'estacionament destinades als jutjats, tant per a acreditats com per a Policia i Guardia Civil. Finalment, s'observen reserves d'aparcament per a autobusos al carrer Sor Clara Andreu, Alcúdia, Blanquerna, a l'av. Rei Jaume II i a l'Ma-13A tots amb horaris de reserva.

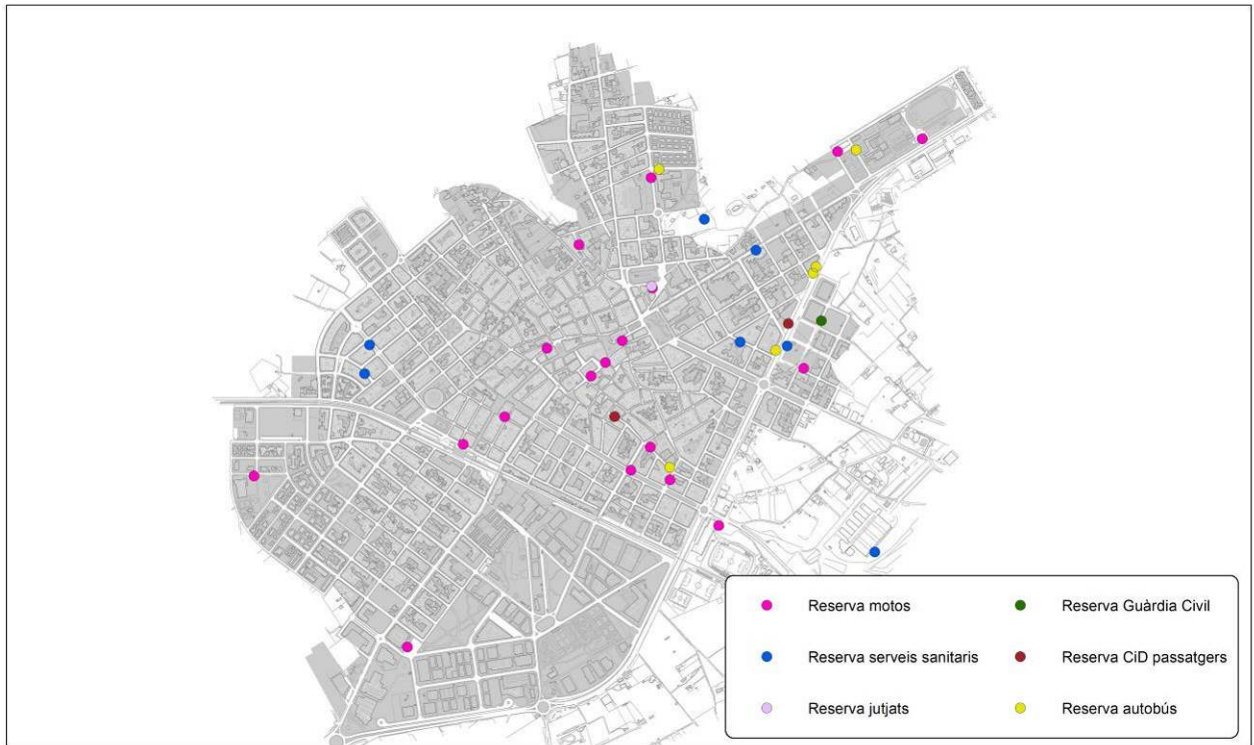


Fig. 53. Reserves d'estacionament
Font: Elaboració pròpia

3.6. Estat actual de les propostes de l'anterior PMUS

3.6.1. Circulació i vehicle privat

- **C.1. Jerarquització viària**

S'observa que des de l'anterior Pla de Mobilitat, s'ha redistribuït o almenys destacat més la jerarquització viària amb certes mesures que han fet que el trànsit es vegi pacificat en alguns carrers, aplicant la prioritat invertida, limitant la velocitat màxima a 30 km/h o, fins i tot, 20 km/h. Tot i així, es detecta la necessitat d'aplicar, encara, aquestes mesures a alguns carrers del municipi.



Fig. 54. Reductors de velocitat a Gran Via Colom
Font: Elaboració pròpia

- **C.2. Ronda Nord**

Tot i que es preveu la creació de la variant Nord i que el projecte es troba seguint el curs de la seva tramitació, no s'ha executat des de l'anterior Pla. Cal mencionar també que, tal i com s'indicava a la proposta, l'alternativa escollida enllaça més enllà de la zona del Poliesportiu Mateu Cañellas.

- **C.3. Creació d'una àrea de prioritat invertida**

Si bé sí que s'ha actuat en alguns carrers, la realitat dista molt de la totalitat de la zona proposada com a àrea de prioritat invertida.



Fig. 55. Carrer de la Perla
Font: Elaboració pròpia

- **C.4. Resolució de cruïlles conflictives**

S'ha resolt parcialment la intersecció entre el carrer de la Glòria i el carrer Bartomeu Coc, ja que s'ha impedit seguir recte, però el gir a l'esquerra segueix estant permès mitjançant un carril d'incorporació. Pel que fa a les interseccions entre Gran Via Colom i les travessies perpendiculars, no s'ha actuat en cap d'elles. Finalment a la cruïlla entre avinguda de les Germanies i carrer de Sant Domingo, aquesta no s'ha elevat, simplement s'han instal·lat pilones a la corba.



Fig. 56. Actuació a cruïlla carrer de la Glòria i el carrer Bartomeu Coc
Font: Elaboració pròpia

- **C.5. Actuacions complementàries**

Quant a la revisió de senyalització, s'entén que s'ha resolt, ja que no s'observen incidències. Pel que fa als canvis de sentits proposats, per una banda s'han creat nous sentits a la zona del Poliesportiu Mateu Cañellas però aquests no segueixen la proposta realitzada a l'anterior Pla; d'altra banda, al camí de Sineu sí que s'ha atès a la proposta. Finalment, la limitació de velocitat màxima a 30 km/h s'ha executat, ja que també es tracta d'una mesura obligada per part de la DGT.

3.6.2. Vianants

- **V.1. Ampliació de zones per a vianants i consolidació d'eixos cívics**

S'ha actuat al carrer Corró, convertint-lo en un carrer de plataforma compartida i circulació permesa només per als veïns, però no als carrers de Sant Domingo i d'en Trobat.



Fig. 57. Carrer d'en Trobat
Font: Elaboració pròpia

- **V.2. Xarxa de camins escolars**

No s'ha definit una xarxa de camins escolars segurs amb les condicions necessàries, senyalització i promoció d'aquests, però s'ha definit el carrer de Severa de Madariaga com a camí escolar, restringint la circulació al trànsit motoritzat de dilluns a divendres de 8:30 a 9:15 i de 13:30 a 14:30.

- **V.3. Conèixer Inca a peu**

No s'ha desenvolupat ni promocionat la xarxa proposada d'itineraris per a vianants.

- **V.4. Accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques**

Tot i que s'han millorat les condicions d'accessibilitat a alguns punts del municipi, es segueixen detectant molts punts amb males condicions d'accessibilitat per motius com interseccions i guals de vianants sense rebaixar o per voravies que no compleixen l'amplària mínima requerida, entre d'altres. De fet, algunes zones que a l'anterior PMUS ja es marcaren com a punts on actuar mantenen les males condicions d'accessibilitat, com ara l'entorn del col·legi Sant Vicenç de Paül, la Plaça de Toros o Col·legi La Salle.

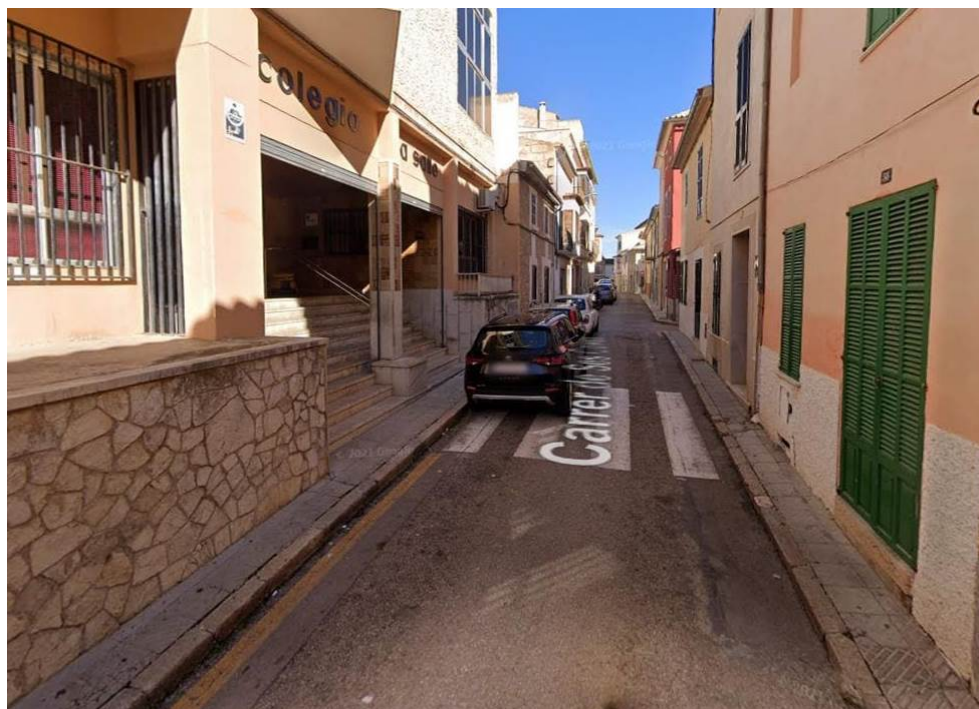


Fig. 58. Entorn entrada Col·legi La Salle d'Inca
Font: Google Maps

3.6.3. Bicicletes

- **B.1. Xarxa de carrils-bici**
No s'ha executat la proposta consistent en la creació d'una xarxa de carrils bici estesa pel municipi.
- **B.2. Aparcaments per a bicicletes**
No s'ha executat la proposta. De fet, com s'ha comentat, el nombre actual de punts d'estacionament de bicicletes es considera insuficient.
- **B.3. Sistema de bicicletes públiques**
Actualment no existeix cap sistema de bicicletes públiques.
- **B.4. Integració de la bicicleta en la flota de vehicles municipals**
El passat 2022 es va adquirir una bicicleta elèctrica que es troba a l'Ajuntament per tal que els funcionaris municipals en puguin fer ús als desplaçaments per tasques fora de l'Ajuntament. A més, la Policia Local d'Inca té dos membres de la Unitat de Centre que tenen com a mode de transport la bicicleta.
- **B.5. Foment de l'ús de la bicicleta**
Es podria dir que aquesta proposta s'ha executat de manera parcial. Doncs sí que s'han celebrat esdeveniments entorn a l'ús de la bicicleta en el municipi i pot ser s'ha incentivat l'ús d'aquest mitjà de transport, però d'altra banda, com no s'han executat les propostes anteriors, mai es podrà desenvolupar plenament.

3.6.4. Aparcament

- **A.1. Zona blava**

No s'ha executat la creació de zona blava d'acord amb el que marca la proposta, ja que, com s'ha mencionat anteriorment, aquesta es veu limitada a unes poques zones del territori, representant, tan sols, un total d'unes 121 places.

- **A.2. Zonificació per districtes de l'aparcament**

No existeix cap zona verda d'aparcament.

- **A.3. Aparcaments de barri**

S'observa la creació de certs aparcaments de barri des de l'anterior PMUS. És el cas d'aparcaments com el del carrer General Luque o el de l'avinguda Alcúdia/Plaça d'Andreu París, habilitats per part de l'Ajuntament.



Fig. 59. Parc d'educació viària d'Inca
Font: Google Maps

- **A.4. Revisió i ordenació de quals sense declarar**

Es desconeix si s'ha actuat en relació a aquest tema.

- **A.5. Gestió de les zones de càrrega/descàrrega**

Després de realitzar treball de camp per tal de revisar les reserves de places d'estacionament per a càrrega i descàrrega i contrastar aquestes dades amb les ubicacions proposades a l'anterior Pla, es pot determinar que, tot i que s'ha executat la creació d'alguna de les places proposades, en la majoria de casos no s'han executat els punts de càrrega i descàrrega proposats. No obstant, s'ha de dir que s'observa una bona cobertura de càrrega i descàrrega en tot el territori, incloent zones que abans es marcaven com a zones d'actuació per la falta d'aquesta tipologia de reserva de l'estacionament.

3.6.5. Transport Públic

- **TP.1. Adaptació de la línia 334**

A dia d'avui la línia 334 no passa per Inca. Així mateix, no hi ha cap altra línia que hagi assumit el recorregut descrit a la proposta, per tant no s'ha executat.

- **TP.2. Creació de noves parades a les línies interurbanes**

Actualment, les entrades mencionades es troben cobertes per parades del transport públic interurbà a excepció de l'entrada pel polígon industrial (General Luque) que la parada més propera és la de l'estació.

3.6.6. Intermodalitat

- **I.1. Vehicle privat – Transport públic**

No s'ha portat a terme cap de les mencionades línies de treball, ja que no s'ha promociat cap aparcament com a P&R, ni s'ha regulat el preu de l'aparcament en calçada amb una relació directa amb l'ús del transport públic. L'única actuació observada de cara a afavorir la intermodalitat vehicle privat – transport públic, podria ser la de la creació de l'aparcament de la carretera Inca – Sineu amb la ubicació de les aturades de transport públic just davant d'aquest. Mencionar també el projecte del futur baixador, que ja es troba en construcció i que també afavorirà aquesta intermodalitat, ja que compta amb aparcament propi per al trànsit motoritzat.

- **I.2. Vehicle privat – Bicicleta – A peu**

No s'ha realitzat l'actuació ja que no existeix el mencionat sistema de bicicletes públiques.

- **I.3. Transport públic – Bicicleta – A peu**

De nou, no s'ha executat aquesta proposta pel simple fet que no s'ha implementat ni la xarxa de carrils-bicis ni els punts d'estacionament proposats.

3.6.7. Promoció de la mobilitat sostenible

- **PMS.1. Estratègia de promoció i divulgació del PMUS**

S'ha executat parcialment. S'ha promociat l'educació viària i la seguretat vial amb un parc d'educació viària ubicat al polígon industrial, s'ha fet algun esdeveniment per difondre el concepte de la mobilitat sostenible i s'han realitzat algunes activitats de participació activa de la ciutadania. A més, la Policia Local d'Inca té un programa d'Educació Vial anual a les escoles



Fig. 60. Parc d'educació viària d'Inca
Font: Elaboració pròpia

Per contra, no s'ha elaborat una guia didàctica dedicada a la mobilitat sostenible, no s'ha dissenyat ni realitzat una pàgina web, no s'ha creat un punt d'informació sobre la mobilitat i tampoc s'ha observat la creació de materials de divulgació en temes de mobilitat.

- **PMS.2. Plànol de mobilitat d'Inca**

No s'observa la creació de cap plànol de distribució gratuïta amb la informació sobre mobilitat sostenible sintetitzada.

- **PMS.3. Projectes educatius escolars**

La Policia Local d'Inca té un programa d'Educació Vial anual a les escoles.

- **PMS.4. Taula de mobilitat**

No s'ha detectat la creació de cap Taula de mobilitat d'Inca on s'hagi promogut la participació i el debat entre l'administració i els agents socials i econòmics de la ciutat.

- **PMS.5. Pacte per a la mobilitat**

No s'ha detectat cap Pacte per a la mobilitat en el municipi d'Inca.

- **PMS.6. Foment de les noves tecnologies**

Ja sigui perquè s'ha incentivat amb total voluntat o de manera obligada per la crisi sanitària associada a la pandèmia, s'ha fomentat l'ús de les noves tecnologies a l'administració, per exemple, realitzant certs dies de teletreball.

4. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

A continuació es detallen els principals aspectes que s'han detectat per cada mode al municipi d'Inca. En base a ells, s'establirà les línies guia per la millora de la mobilitat.

MOBILITAT A PEU

- Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a què les voreres són excessivament estretes, sobretot en les zones més properes al casc antic.
- L'orografia del nucli i la seva grandària són adequades per desplaçar-se a peu en els desplaçaments urbans.
- A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre d'altres, a més del carrers Bisbe Llompart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.
- Grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Són casos similars els de Gran Via Colom, l'avinguda dels Reis Catòlics o el carrer d'en Jaume Armengol.
- S'observen certes deficiències en les condicions d'accessibilitat d'alguns carrers i interseccions amb cotxes mal aparcats, voravies sense rebaixar a les cantonades, etc.
- Es detecta la necessitat d'actuar als entorns escolars, diferenciant dues zones crítiques: per una banda la zona on es troben els centres La Salle, Santo Tomás de Aquino i Pureza de María; per altra banda, la que es forma entorn als centres Beat Ramon Llull i Sant Vicenç de Paül.
- Hi ha manca de permeabilitat en algunes places del municipi i fins i tot la Plaça Del Bestiar delimita amb la carretera Ma-2130.

BICICLETA

- La pròpia orografia del nucli i les dimensions de la xarxa viària, juntament amb la limitació de la velocitat afavoreix l'ús de la bicicleta per a la mobilitat quotidiana de forma segura, tot i que no hi ha una xarxa dedicada a aquest mitjà de transport.
- Inca forma part de les rutes cicloturistes de Mallorca, tot i així, no s'observen gaires punts d'estacionament a la via pública pels visitants.
- S'observa una insuficiència de punts d'estacionament de bicicletes i VMP.

- Manca de continuïtat de les vies segregades per a modes no motoritzats provinents de Lloseta i Binissalem, cosa que no facilita la mobilitat quotidiana intermunicipal.

TRANSPORT PÚBLIC

- Disposa de bon servei ferroviari, tant per nombre d'expedicions com de freqüències i destinacions. Manquen circulacions nocturnes, com ocorre al llarg de tota la xarxa.
- L'estació de tren disposa d'un entorn accessible i d'una connexió amb condicions de seguretat i accessibilitat que la connecten amb el centre.
- Si bé compta amb un bon servei de bus regular, els caps de setmana i festius la connexió amb els municipis veïns presenta freqüències molt baixes.
- Manca de connexió del servei ferroviari amb l'Hospital Comarcal d'Inca, que es millorarà amb el nou baixador, des del qual s'hi podrà accedir per un recorregut de 10 minuts a peu.
- Les actuals aturades d'autobús disposen d'informació de quadres d'horaris, però no hi ha informació en temps real de la situació de la línia i del que s'ha d'esperar per agafar el pròxim autobús. Si hi ha alguna incidència l'usuari no disposa d'aquesta informació (únicament a través del seu dispositiu mòbil).

TRÀNSIT, APARCAMENT I MERCADERIES

- El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants
- El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.
- Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.
- Actualment la velocitat màxima permesa és de 30 km/h. Això propicia una millora per a la seguretat d'altres usuaris com les persones usuàries de la bicicleta o els vianants.
- A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre d'altres, a més del carrers Bisbe Llompart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.
- Grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Són casos similars els de Gran Via Colom,

l'avinguda dels Reis Catòlics o el carrer d'en Jaume Armengol.

- L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.
- El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.
- Actualment, s'observa un nombre important de bosses d'aparcament.
- Les places d'estacionament gratuït limitat es concentren al carrer General Luque, carrer de les Garroves, avinguda dels Reis Catòlics, a la Plaça d'Orient, a la Plaça des Blanquer i a l'aparcament del carrer de Can Vidal.
- Inca compta amb una bona oferta de places d'aparcament reservades a les Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), al voltant d'equipaments, places i en bosses d'aparcament.
- Hi ha zones reservades a la Càrrega i Descàrrega distribuïdes per les zones comercials del municipi com al carrer des Born o a Gran Via Colom, mentre que al carrer del Bisbe Llompart, que presenta una restricció de circulació al trànsit motoritzat, les mercaderies hi poden efectuar la càrrega i descàrrega lliurement.
- Les zones dedicades a la Càrrega i Descàrrega tenen horaris diversos en funció de l'ús al qual va destinada la plaça d'estacionament.
- L'usuari de vehicle elèctric disposa de vuit punts (17 places) públics de recàrrega de vehicles elèctrics: al carrer Quarter, al carrer General Luque, a l'avinguda de les Germanies, a la Plaça Del Bestiar, a l'Avinguda Jaume I, a les Piscines Municipals, al Poliesportiu Mateu Cañellas i a l'Hospital. A part, compta amb una oferta de 53 places de titularitat privada, el que comporta un total de 70 places per a recàrrega de vehicles elèctrics
- El model urbà actual, no només a Inca sinó també a molts altres indrets, es caracteritza per la seva tendència a ubicar els diferents equipaments a la perifèria (per exemple, instal·lacions esportives, centres educatius, centres sanitaris, etc.), fet que deriva en una major necessitat (i dependència) de desplaçar-se en modes motoritzats.

5. OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT

5.1. Definició d'objectius

Una vegada estudiada la situació actual de la mobilitat, a continuació es defineixen els vuit objectius del Pla de Mobilitat.

- 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.** Els nins podran anar a peu a l'escola des de distints punts del municipi. A més, els trajectes en cotxe dins del municipi es reduiran amb una major conscienciació de les distàncies i la millora de l'accessibilitat.
- 2. Augmentar la participació de la bicicleta i VMP en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.** Amb més infraestructura, les dimensions del propi municipi i una reducció de les velocitats es propiciarà un canvi modal cap a mitjans menys contaminants i saludables.
- 3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.** L'oferta del transport públic s'ha d'ajustar a la demanda de la mobilitat dels habitants d'Inca per qüestions d'equitat i benestar i no únicament a la sostenibilitat econòmica.
- 4. Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.** Tots els modes de mobilitat han de conviure i, per tant, els més vulnerables a la via pública han de sentir-se segurs.
- 5. Fomentar un ús racional del cotxe i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.** Es pretén limitar la mobilitat del cotxe de manera que s'utilitzi el necessari i a més es promou millorar la seva eficiència a l'hora de fer-ne ús.
- 6. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.** Amb l'impuls dels vehicles elèctrics i la seva infraestructura se cerca reduir el nombre de vehicles contaminants al municipi.
- 7. Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del municipi i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.** Es reduiran els conflictes per l'ocupació de l'espai públic, millorant la convivència entre diferents modes de transport.

- 8. Promoure valors de civisme i coresponsabilitat en l'àmbit de la mobilitat urbana.** El canvi de mentalitat no només s'aconseguirà amb canvis infraestructurals, sinó que s'han d'acompanyar de polítiques públiques que fomentin i comuniquin aquesta voluntat de canvi.

Cada objectiu comptarà amb un mínim d'una actuació associada, de manera que es garanteixi un marc d'actuació integral que cobreixi tots els àmbits de la mobilitat al municipi d'Inca.

5.2. Relació de propostes

A continuació es relaciona cada actuació amb l'àmbit concret al qual presenta un impacte principal, tot i que pot impactar en altres àmbits de manera complementària.

A cada proposta se li assigna el codi corresponent a la fitxa que la desenvolupa.

Àmbit	CODI FITXA	Propostes
 Mobilitat a peu	1	Redacció d'un Pla d'Accessibilitat general
	2	Creació d'itineraris per a vianants entre municipis
	3	Obertura nous carrers
	4	Xarxa bàsica d'itineraris de vianants
	5	Creació de Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV)
	6	Remodelació de l'espai urbà de la xarxa viària
	7	Projecte de camins escolars
	8	Entorns escolars segurs
	9	Carrers oberts
	10	Senyalització d'orientació per a vianants (i bicicleta)
 Mobilitat en bicicleta i VMP	11	Creació d'itineraris ciclables entre municipis
	12	Creació de xarxa ciclable
	13	Ampliació de punts d'aparcament de bicicletes i VMP
	14	Dissenyar programes de formació sobre l'ús urbà de la bicicleta i VMP i sobre la normativa vigent
	15	Promoció de l'ús de la bicicleta i VMP

	16	Ajudes per a la compra de bicicletes i VMP
 Mobilitat en transport públic	17	Millora de la connexió amb altres municipis en autobús
	18	Millora de la informació en les aturades (marquesines)
 Mobilitat motoritzada	19	Definició de la jerarquia viària
	20	Establir velocitat 20 en les Zones de Prioritat per a Vianants
	21	Condicionament de la travessera urbana de la Ma-2110 amb l'estudi de noves seccions. Estratègia T
	22	Condicionament de la Ronda del Migjorn i les avingudes Jaume I i Jaume II
	23	Variant Nord d'Inca
	24	Ampliació de carrers amb accés limitat (ACIRE)
	25	Reordenació de sentits de circulació
	26	Pla Director de senyalització
	27	Promoure les iniciatives de mobilitat col·laborativa
	28	Electrificació de la flota municipal de vehicles
	29	Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics
 Aparcament	30	Reducció d'aparcament en calçada
	31	Augment de places d'aparcament regulat (ORA)
	32	Reserva de sòl per a bosses d'aparcament
	33	Actuació en aparcaments públics: condicionament, naturalització i instal·lació de plaques solars
	34	Reserva de places d'aparcament per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)
 Mercaderies	35	Creació de places de Carrega i Descàrrega (CiD)
	36	Desenvolupar propostes d'actuació orientades a redefinir el sistema de distribució urbana de mercaderies
 Multimodal	37	Ordenança de mobilitat
	38	Revisió de la normativa urbanística
	39	Pla de comunicació sobre el Pla de Mobilitat
	40	Comissió de seguiment del Pla de Mobilitat / Mesa de Mobilitat

Taula 1. Propostes d'actuació per assolir els objectius del Pla de Mobilitat d'Inca
 Font: Elaboració pròpia

6. MESURES D'ACTUACIÓ

A. Mobilitat a peu

Les propostes que es plantegen per a la millora de la mobilitat a peu pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a què les voreres són excessivament estretes, sobretot en les zones més properes al casc antic.
- L'orografia del nucli i la seva grandària són adequades per desplaçar-se a peu en els desplaçaments urbans.
- A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre d'altres, a més del carrers Bisbe Llompart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.
- Grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Són casos similars els de Gran Via Colom, l'avinguda dels Reis Catòlics o el carrer d'en Jaume Armengol.
- S'observen certes deficiències en les condicions d'accessibilitat d'alguns carrers i interseccions amb cotxes mal aparcats, voravies sense rebaixar a les cantonades, etc.
- Es detecta la necessitat d'actuar als entorns escolars, diferenciant dues zones crítiques: per una banda la zona on es troben els centres La Salle, Santo Tomás de Aquino i Pureza de Maria; per altra banda, la que es forma entorn als centres Beat Ramon Llull i Sant Vicenç de Paül.
- Hi ha manca de permeabilitat en algunes places del municipi. Concretament, la Plaça del Bestiar delimita amb la carretera Ma-2130.

S'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat a peu:

1. Redacció d'un Pla d'Accessibilitat general
2. Creació d'itineraris per a vianants entre municipis
3. Obertura nous carrers
4. Xarxa bàsica d'itineraris de vianants
5. Creació de Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV)
6. Remodelació de l'espai urbà de la xarxa viària
7. Projecte de camins escolars
8. Entorns escolars segurs

9. Carrers oberts

10. Senyalització d'orientació per a vianants (i bicicleta)

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:

1**REDACCIÓ D'UN PLA D'ACCESSIBILITAT GENERAL****1. Mode principal**

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

A la Llei d'Accessibilitat Universal de les Illes Balears s'indica que les administracions públiques han d'elaborar Plans d'Accessibilitat.

Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a que els carrers són excessivament estrets, sobretot les seves voreres.

A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers accessibles semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre d'altres, a més del carrers Bisbe Llompart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.

4. Descripció de l'actuació

El propòsit d'aquesta mesura és adaptar el disseny dels espais lliures existents (carrers i places) a les necessitats de les persones amb discapacitat, oferint tant la necessària continuïtat física que exigeix l'accessibilitat universal (amplària lliure suficient de pas i sense obstacles), com la continuïtat visual dels mateixos.

L'article 38 de la Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears, estableix que cada municipi ha de tenir un pla d'accessibilitat universal que inclogui tots els àmbits i territoris de competència municipal. A més, hauran d'incloure la perspectiva de gènere.

Per garantir els desplaçaments a peu còmodes i segurs al municipi d'Inca, es proposa la redacció del Pla d'Accessibilitat de la Xarxa de vianants que planifiqui, ordeni i prioritzï les actuacions a emprendre, les que s'estan duent a terme i altres complementàries, així com les actuacions posteriors de manteniment per garantir el funcionament correcte de l'espai públic destinat a vianants. Amb l'aprovació de la Llei, el Reglament del Decret 110/2010 queda derogat (excepte el capítol III del Títol I i el Títol II), i per tant és aplicable la norma estatal VIV/561/2010. A partir de l'1 de gener de 2019 és aplicable als espais públics urbanitzats ja existents a l'entrada en vigor de l'Ordre.

A partir de **gener de 2022** entra en vigència el *Document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats*.

Aquest Pla haurà de desglossar-se en els blocs següents:

- Pla d'actuació a la via i espais públics. Anàlisi de l'estat actual: carrers, cantons, espais públics. Tipologia d'elements urbans. Adaptació d'itineraris. Implantació d'ascensors i/o elements mecànics d'accessibilitat. Propostes d'intervenció: descripció, informes, plànols, pressupost. Criteris de prioritització.
- Pla d'actuació en edificis i equipaments públics. Anàlisi de l'estat actual. Propostes d'intervenció: descripció, informes, plànols, pressupost. S'hi inclourà una fitxa per cada edifici i/equipament considerat. Criteris de prioritització.
- Pla d'accessibilitat al transport. Anàlisi de l'estat actual. Propostes d'intervenció. Pressupost. Criteris de prioritització.

Els aspectes claus a tenir en compte són:

Amplària lliure

Voravies amb una banda de circulació lliure d'obstacles no inferior a 1,80 metres.

Atenció a la ubicació d'elements verticals (senyalització, etc.), mobiliari urbà o altres obstacles en l'itinerari natural. Així com tendals baixos, branques baixes, etc.

Pendents i paviments

Itineraris de vianants amb pendent longitudinals inferiors al 6%, evitant ubicació o traçats inadequats, així com la utilització de materials relliscosos, la manca de drenatge i l'acumulació d'aigua de pluja.

Vorades

Eliminació de vorades i graons, mitjançant el seu rebaix en els guals de vianants o mitjançant l'ús de passos elevats.

Interseccions

Continuïtat dels itineraris de vianants en les interseccions, eliminant la presència de tanques o obstacles en l'itinerari natural de la intersecció, així com evitant embuts excessius que penalitzen especialment a les persones amb discapacitat. Disposició de senyalització tàctil.

Aparcament

Augment i millora del condicionament de l'aparcament reservat per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència		7. Responsable	
-		Ajuntament d'Inca	
8. Temporització	9. Prioritat		
Llarg termini	Alta		
10. Cost estimat			
Alt (redacció i implementació)			
11. Altres àmbits afectats			
Tots els modes de mobilitat			

2

CREACIÓ D'ITINERARIS PER A VIANANTS ENTRE MUNICIPIS

1. Mode principal

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

L'orografia del nucli i la seva grandària són adequades per desplaçar-se a peu dins del nucli.

A la cruïlla de la carretera Ma-13A amb la Ma-2111, conflueixen dues vies segregades per a modes no motoritzats, provinents de Binissalem i Lloseta, però que no tenen continuïtat cap a Inca.

4. Descripció de l'actuació

La proposta consisteix en garantir un itinerari ciclista i de vianants que connecti el nucli d'Inca amb els principals municipis veïns. Per a aconseguir-ho es decideix dividir la proposta en dues fases:

- Fase 1: connexió del municipi d'Inca amb Binissalem i Lloseta.

Per una banda, es recolza fermament el projecte aprovat per el Consell de Mallorca per ampliar la vorada de la carretera Ma-13A entre els nuclis de Binissalem (des de Santa Maria i passant per Consell) fins a Inca, per crear una senda compartida per vianants i ciclistes, connectant així, amb la via segregada ja existent al tram més proper a Binissalem. A falta del disseny definitiu, que correspon al Consell de Mallorca, s'espera que es segueixi el disseny de l'existent tram ja mencionat entre Binissalem i Consell al marge de la Ma-13A.

D'altra banda, es proposa donar continuïtat a la senda ja existent que uneix Binissalem i Lloseta, per fer-la arribar fins a Inca, estaríem parlant d'una prolongació de la via d'aproximadament 3 km pel marge nord de la carretera Ma-2110.

- Fase 2: connexió del municipi d'Inca amb Mancor de la Vall i Selva

En aquest cas es proposa ampliar la fase 1 amb la connexió d'Inca amb altres dos municipis.

Per una banda, amb Mancor de la Vall pel marge de la carretera Ma-2112. Aquest nou itinerari tindria una longitud aproximada de 4 km.

D'altra banda, amb Selva pel marge de la carretera Ma-2130. En aquest cas, la longitud del recorregut seria aproximadament d'uns 3 km.

Amb aquesta proposta es pretén dotar a Inca de connexió amb els municipis veïns més propers mitjançant la creació de rutes de vianants i ciclistes segregades de la circulació del trànsit. A més, en el cas de Selva i Mancor de la Vall, aquests municipis passarien a tenir connexió a peu i en bicicleta i VMP amb el servei ferroviari.

Tot i que no s'han contemplat itineraris de connexió amb altres municipis com Costitx, Sencelles o Llubí, entre d'altres, degut a que la distància que els separa és major, sí que es preveu la possibilitat d'ampliar la proposta cap a aquests en un futur.

El disseny definitiu del projecte correspondrà al Consell de Mallorca, en tant en quant hagi actualitzat el Pla Director Sectorial de Carreteres, podent ser per ampliació de vorada i separació amb pilones (o altres separadors de carrils) o una plataforma segregada. Possibles exemples podrien ser el Passeig de Calvià, l'itinerari per a vianants entre Calvià Vila i es Capdellà, o el paral·lel a la Ma-1010 entre Palma i la UIB.

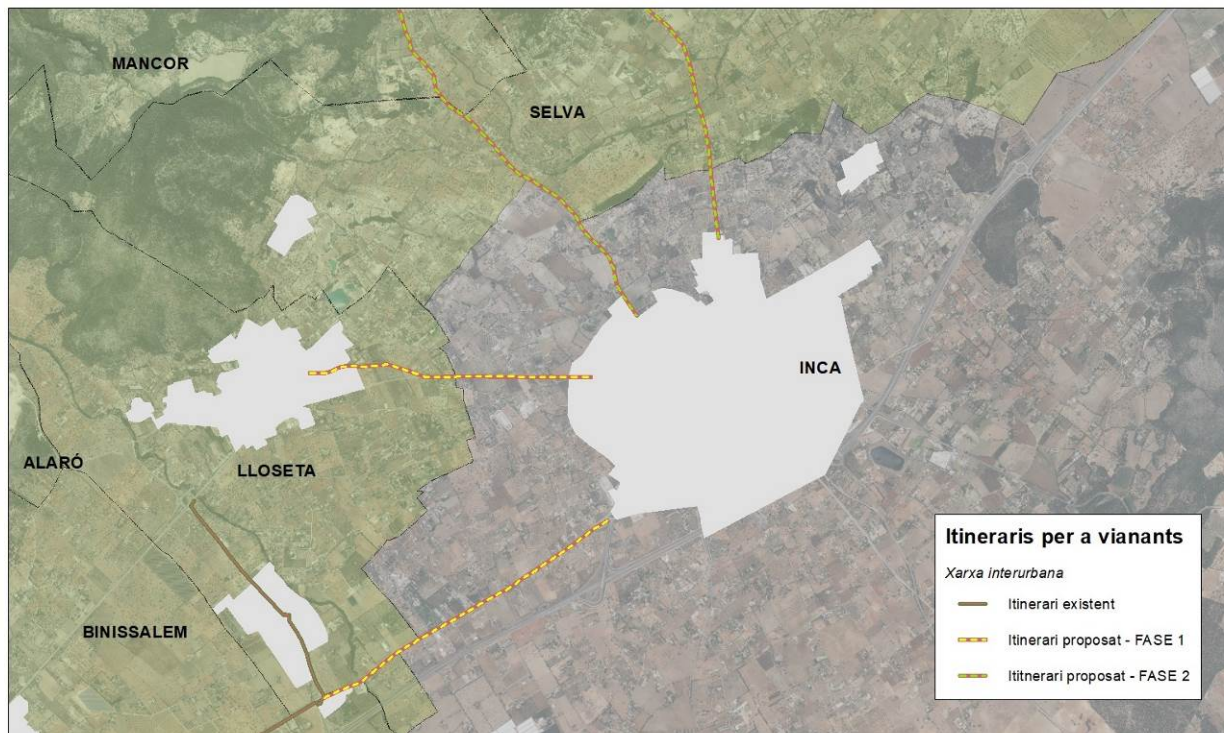


Fig. 1. Plànol d'itinerari de vianants entre Inca i els municipis veïns
 Font: Elaboració pròpia. IDEIB Ortofoto 2021 (SITIBSA - scne.es - CECAF)

5. Zona d'actuació

Ma-13A

6. Plànol de Referència

A-01. Actuació 2

7. Responsable

Consell de Mallorca

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Alta

Ajuntament d'Inca

Ajuntament de Binissalem

Ajuntament de Lloseta

10. Cost estimat

Alt

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat motoritzada

3

OBERTURA NOUS CARRERS

1. Mode principal

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

Es detecta el potencial del territori i el marge de creixement de la trama urbana, marcat per l'inici d'alguns carrers que encara no s'han obert definitivament.

4. Descripció de l'actuació

En aquesta proposta es recullen els diferents projectes de previsió d'obertura de nous carrers. Mencionar que aquests nous vials aportaran una major connectivitat a la xarxa existent, en alguns casos únicament per al trànsit no motoritzat; i en altres, per al trànsit general.



Fig. 2. Plànol de la previsió d'obertura de carrers

Font: Elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

7. Responsable

-

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

9. Prioritat

Mitjà termini

Mitjana

10. Cost estimat

Mig

11. Altres àmbits afectats

Tots els modes de mobilitat

4

XARXA BÀSICA D'ITINERARIS DE VIANANTS

1. Mode principal

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a què les voreres són excessivament estretes sense permetre el pas simultani de 2 persones, sobretot en les zones més properes al casc antic

L'orografia del nucli i la seva grandària són adequades per desplaçar-se a peu en els desplaçaments urbans i, a més, als entorns de la Plaça de la Quartera i de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius. No obstant, s'observen certes deficiències en les condicions d'accessibilitat d'alguns carrers i interseccions amb cotxes mal aparcats, voravies sense rebaixar a les cantonades, etc.

Es detecta la necessitat d'actuar als entorns escolars, diferenciant dues zones crítiques: per una banda la zona on es troben els centres La Salle, Santo Tomás de Aquino i Pureza de María; per

altra banda, la que es forma entorn als centres Beat Ramon Llull i Sant Vicenç de Paül.

Hi ha manca de permeabilitat en algunes places del municipi. Concretament, la Plaça del Bestiar delimita amb la carretera Ma-2130.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa la creació d'una xarxa d'itineraris que connectin la bona distribució de places i espais verds d'Inca.

Aquesta mesura, establirà una xarxa bàsica d'itineraris de vianants per al municipi d'Inca, entesa com aquella que facilita la connexió entre els principals punts d'interès i que, per tant, canalitza una bona part dels desplaçaments de vianants de la ciutat.

Així doncs, la xarxa bàsica de vianants proposada consisteix en una sèrie d'itineraris que interconnecten barris i equipaments, com si fossin eixos en malla, estenent-se pel conjunt del municipi. La xarxa, a més, integra i dona suport a la xarxa d'espais públics existents.

Es tracta d'una mesura preparatòria per a les mesures orientades a la millora de la qualitat per als vianants, ja que servirà de base per contrastar les característiques actuals dels itineraris previstos amb l'òptim de comoditat i seguretat de vianants.

Així doncs, més de 18 espais lliures es veurien connectats entre sí mitjançant aquesta xarxa, entre els quals destacam:

- Plaça d'Espanya
- Plaça Mallorca
- Plaça del Bestiar
- Plaça Andreu París
- Plaça de la Mediterrània
- Plaça Santa Maria la Major
- Plaça Mare de Déu de Lluc
- Plaça de la Llibertat
- Plaça de la Quartera
- Plaça Antoni Mateu
- Plaça de Sant Domingo
- Plaça des Blanquer

- Plaça Illes Balears
- Plaça del Lledoner
- Plaça d'Orient
- Parc del Serral
- Gran Via Colom
- Avinguda dels Reis Catòlics

Aquesta aposta per la continuïtat i generació d'una infraestructura de l'espai públic suposa els següents avantatges:

- Recuperar l'ús col·lectiu de l'espai públic com un lloc de trobada.
- Enfortir les relacions entre veïnats que habiten aquestes places.
- Potenciar els usos (temporals i permanents) al voltant d'aquesta xarxa de places.

A nivell de projecte, per tal de portar a la pràctica aquesta continuïtat i fer-la visible, les pautes a seguir són les següents:

- Restringir el trànsit motoritzat a veïns i comerciants, pacificat a 20 km/h.
- Reordenar l'estacionament en superfície
- Unificació de paviments.
- Unificació de senyalització.
- Unificació de mobiliari urbà (cossiols, fanals, bancs).
- Indicacions (horitzontals i verticals) amb informació quantitativa i qualitativa del lloc i la xarxa.
- Eliminació de barreres arquitectòniques en el recorregut.
- Continuïtat de les voreres o de la plataforma única elevada en el creuament amb altres vies motoritzades.
- Actuació en consonància amb la remodelació de les places i de les interseccions.

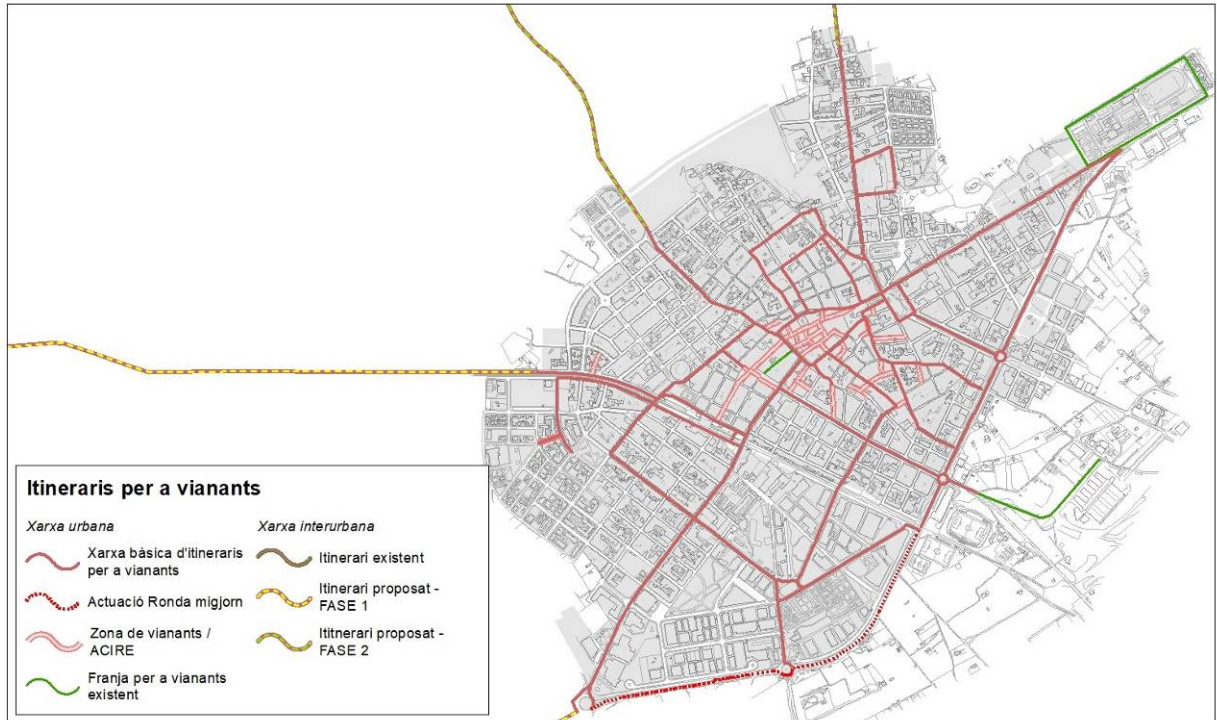


Fig. 3. Plànol de la xarxa bàsica d'itineraris de vianants.
Font: Elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-01. Actuació 4

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Alt

11. Altres àmbits afectats

Tots els modes de mobilitat

5**CREACIÓ DE ZONES DE PRIORITAT PER A VIANANTS (ZPV)****1. Mode principal**

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a què les voreres són excessivament estretes sense permetre el pas simultani de 2 persones, sobretot en les zones més properes al casc antic

A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre d'altres, a més del carrers Bisbe Llopart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.

Grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Són casos similars els de Gran Via Colom, l'avinguda dels Reis Catòlics o el carrer d'en Jaume Armengol.

Es detecta la necessitat d'actuar als entorns escolars, diferenciant dues zones crítiques: per una banda la zona on es troben els centres La Salle, Santo Tomás de Aquino i Pureza de María; per altra banda, la que es forma entorn als centres Beat Ramon Llull i Sant Vicenç de Paül.

Hi ha manca de permeabilitat en algunes places del municipi. Concretament, la Plaça del Bestiar delimita amb la carretera Ma-2130.

4. Descripció de l'actuació

Per canviar el model i la tendència, es proposa ampliar les Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV), on la mobilitat a peu i el vehicle motoritzat intercanvien els papers. Així, les persones que es desplacen a peu disposen de tot l'espai urbà per al seu ús i l'automòbil s'ha d'adaptar a l'entorn, reduint la velocitat, permetent així la convivència de tots els usuaris. Les ZPV són entorns més segurs i amables, que promouen la proximitat i les relacions humanes.

En aquest tipus d'actuacions es recomana fer una plataforma única, a una mateixa cota o altura, amb els objectius principals de reduir les barreres de mobilitat per al vianant (majoritàriament Persones amb Mobilitat Reduïda) i limitar la velocitat màxima als vehicles motoritzats.

Per a la seva definició es poden seguir els criteris següents:

- La creació d'entorns escolars segurs pot anar lligada a la delimitació d'aquestes zones.
- També cal tenir en compte la protecció de zones sensibles com els centres sanitaris i el centre històric.
- Aquells carrers amb amplàries menors de 7 metres i que no compten amb voreres accessibles haurien de tenir una plataforma única, és a dir, al mateix nivell les voreres i la calçada.
- Agrupant els passos de vianants d'una intersecció.
- Algunes zones verdes, parcs i places podrien estar total o parcialment integrades al viari mitjançant una plataforma única amb prioritat de vianants: Pl. del Bestiar, pl. Es Blanquer, i pl. de Sant Domingo.

Les àrees de transició entre una zona de preferència de vianants i una que no ho és (carrers on calçada i voreres estan clarament diferenciades i les intensitats de trànsit són majors) han de fer-se de manera que es garanteixi la continuïtat dels vianants. En aquest sentit, s'ha d'estudiar cada cas, considerant solucions de diferència de nivell, paviment o augment de la calçada.

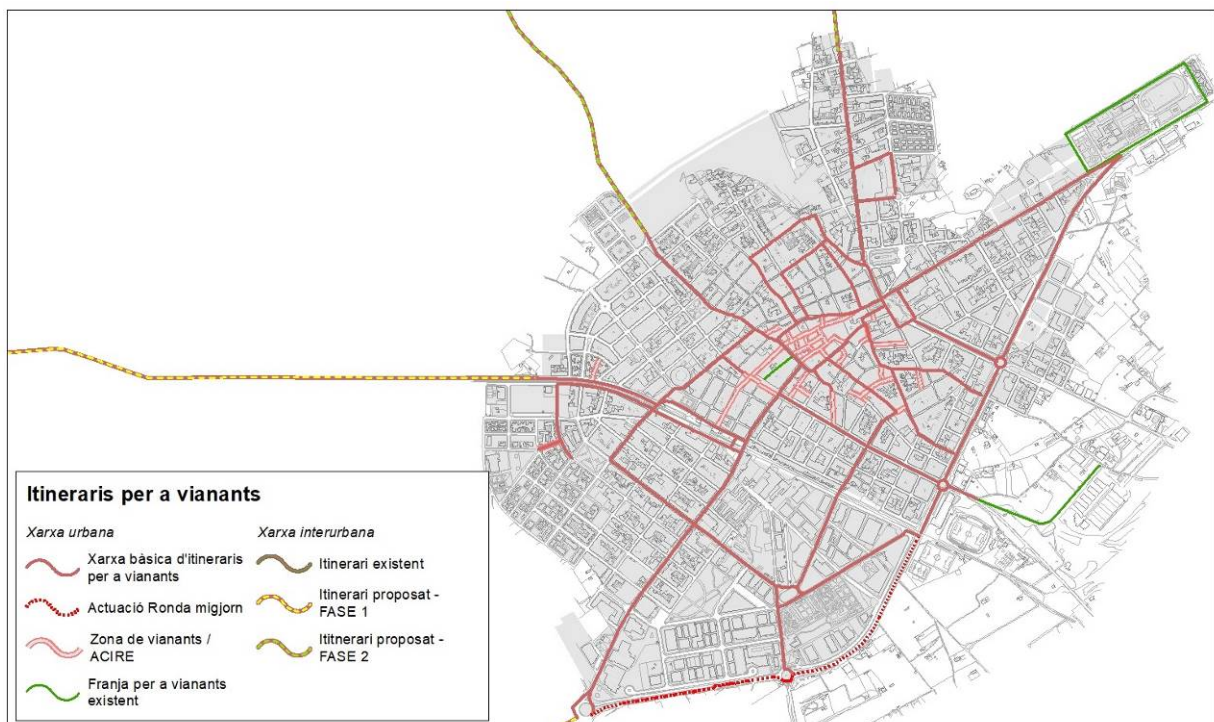


Fig. 4. Plànol de Zones de Prioritat per a Vianants.

Font: Elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-02. Actuació 5

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Alt

11. Altres àmbits afectats

Tots els modes de mobilitat

6**REMODELACIÓ DE L'ESPAI URBÀ****1. Mode principal**

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a què les voreres són excessivament estretes sense permetre el pas simultani de 2 persones, sobretot en les zones més properes al casc antic

A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre d'altres, a més del carrers Bisbe Llompart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.

Grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Són casos similars els de Gran Via Colom, l'avinguda dels Reis Catòlics o el carrer d'en Jaume Armengol.

Es detecta la necessitat d'actuar als entorns escolars, diferenciant dues zones crítiques: per una banda la zona on es troben els centres La Salle, Santo Tomás de Aquino i Pureza de María; per

altra banda, la que es forma entorn als centres Beat Ramon Llull i Sant Vicenç de Paül.

Hi ha manca de permeabilitat en algunes les places del municipi. Concretament, la Plaça del Bestiar delimita amb la carretera Ma-2130.

4. Descripció de l'actuació

Transformació dels encreuaments en espais compartits

Es tracta d'adequar puntualment certs creuaments, tornant-li el protagonisme al vianant. Com a precedent tenim l'actuació a la intersecció de l'avinguda dels Reis Catòlics amb Plaça Mallorca

D'aquesta manera, s'aconsegueix calmar el trànsit motoritzat i donar continuïtat (segura, còmoda i atractiva) al vianant. Per a procurar aquesta transformació, cal modificar l'aspecte físic d'acord amb els següents criteris:

- Dotar de continuïtat del paviment de vianants al nivell de les voreres configurant 'estores' al bell mig del creuament, inclús d'aspecte cridaner.
- O elevar tot l'espai central o rebaixar tot l'ample de les 'orelles' i estendre els passos de vianants.
- Alliberar d'obstacles les cantonades els obstacles (contenidors, panells, controladors, etc.) que treuen visibilitat i són impediments al caminar o per a les cadires de rodes, carrets de la compra o cotxets de bebè, etc.
- Permetre el pas en diagonal caminant.
- No permetre l'estacionament (ni parada) en tota la part pavimentada, ni la càrrega i descàrrega.
- Possibilitat de ficar arbrat singular que donen identitat (i nom) a l'espai.

Recuperació de places

Per a actuar en aquestes places, es recomana tenir en compte els següents criteris:

- Comptar amb una plataforma única continua, sense accidents d'anivellació, amb una pavimentació de materials iguals.
- Dotar de continuïtat els recorreguts de vianants.
- Eliminar (o reduir almenys) el trànsit motoritzat de pas.
- Limitar al màxim l'aparcament en superfície i les zones de càrrega i descàrrega.
- Incorporar més aparcament de bicicletes.
- Respectar els arbres existents, doncs són elements històrics, climatitzadors i estètics del

paisatge de les places.

- L'espai urbà ha de quedar lliure de barreres i objectes impropis o prescindibles.

Plataforma úniques

Al voltant de la Plaça del Mercat i seguint l'eix comercial del carrer Bisbe Llompart, els carrers colindants presenten una morfologia que no permet la mobilitat no motoritzada d'una forma segura i agradable (voreres estretes o inexistents, mobiliari urbà, etc.). D'aquesta manera es proposa convertir tota la zona que està compresa entre la Gran via Colom, avinguda Jaume I i l'avinguda dels Reis Catòlics en carrers de plataforma única. Mitjançant aquesta actuació es recupera espai per a l'usuari més vulnerable, el vianant. Aquesta mesura reforça i complementa la proposta de creació de Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV) , així com la creació d'entorns segurs escolars, atès que en la zona es concentren diversos centres educatius.

Una altra zona on es proposa aquesta mesura és l'àmbit situat al nord de la Plaça Espanya fins al carrer Joan Baptista de la Salle, limitant a l'oest amb la Plaça del Blanquer i a l'est amb l'Avinguda de Lluç. Destacant que en aquest cas connectem varies places amb el centre d'Inca, potenciant la generació d'itineraris per a vianants, així com augmentant la seguretat en l'entorn escolar de la zona.

Ampliació de voreres

D'altra banda, en alguns carrers on es detecta una amplària de voreres insuficient a la vegada que una repartició d'espais que ho permeti, es proposa ampliar les voreres per tal de dotar-les de l'accessibilitat necessària. Depenent del carrer sobre el qual s'actui i la seva configuració, l'augment de les voreres vendrà generat per una reducció de l'amplària del carril de circulació si aquesta és excessiva o de l'eliminació d'una filera d'aparcament si és necessari.

Creació franja per a vianants

En alguns llocs on no es pugui ampliar o crear la voravia per a donar el seu espai al vianant, es proposa pintar una franja per a vianants per ressaltar la presència i prioritat d'aquest usuari. Aquesta actuació es proposa als carrers de Joan Daurer i Servera de Madariaga, per a permetre el correcte creuament puntual de dos vehicles, tenint com a precedent la franja existent del carrer Llubí o la de l'entorn del Poliesportiu Municipal Mateu Cañellas.

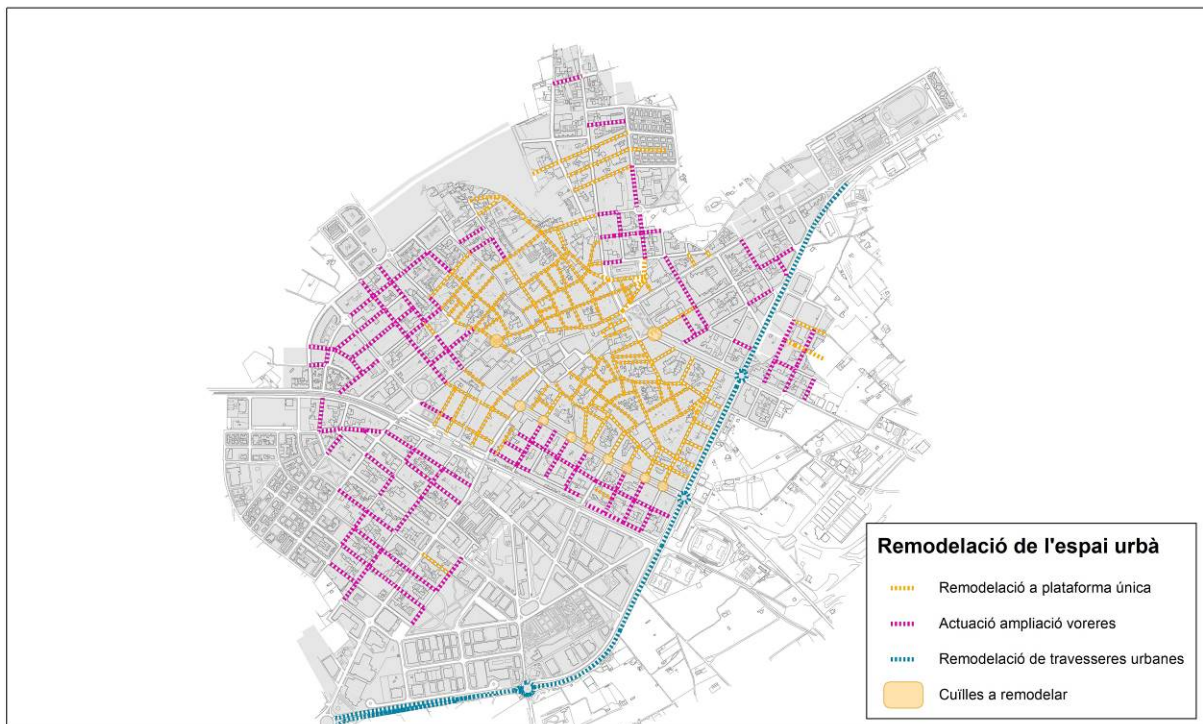


Fig. 5. Plànol de remodelació de l'espai urbà.
Font: Elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-03. Actuació 6

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporitzaçió

Mitjà termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Alt

11. Altres àmbits afectats

Tots els modes de mobilitat

7**PROJECTE DE CAMINS ESCOLARS****1. Mode principal**

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a què les voreres són excessivament estretes sense permetre el pas simultani de 2 persones, sobretot en les zones més properes al casc antic

A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre d'altres, a més del carrers Bisbe Llompart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.

Grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Són casos similars els de Gran Via Colom, l'avinguda dels Reis Catòlics o el carrer d'en Jaume Armengol.

Es detecta la necessitat d'actuar als entorns escolars, diferenciant dues zones crítiques: per una banda la zona on es troben els centres La Salle, Santo Tomás de Aquino i Pureza de María; per altra banda, la que es forma entorn als centres Beat Ramon Lull i Sant Vicenç de Paül.

Hi ha manca de permeabilitat en la majoria de places del municipi i fins i tot la Plaça del Bestiar delimita amb la carretera Ma-2130.

4. Descripció de l'actuació

Els camins escolars són una estratègia educativa que facilita que els infants, de manera autònoma i segura, facin a peu el camí d'anada i tornada de casa a l'escola, però sobretot fomenten els valors del respecte, la responsabilitat i la bona convivència entre tota la comunitat educativa i el poble.

Això vol dir que els infants van tots sols a peu pel carrer o amb companys de diferents edats per un itinerari que garanteix les condicions de major seguretat. També poden anar acompanyats de familiars, monitors o persones voluntàries que participen en els acompanyaments.

Encara que a partir dels 8 anys els nins i nines tenen la capacitat per a moure's tots sols per la ciutat, en la pràctica no ho fan sempre.

La creació de camins escolars és un procés participatiu i transversal on resulta imprescindible la implicació de l'escola i l'AMIPA, així com la participació de les famílies i alumnes.

La participació de les famílies pot tenir diferents nivells: com a acompanyants voluntaris en els desplaçaments, en la valoració de la seguretat dels itineraris o simplement com a usuàries dels camins, ja que en els seus desplaçaments a peu es beneficiaran de les millores de l'entorn urbà i de la percepció de seguretat.

És important que els objectius del camí escolar es puguin incorporar a les àrees curriculars i que es puguin posar en marxa dinàmiques participatives a la fase de diagnòstic i disseny del projecte amb els infants (treball d'aula, coneixement de l'entorn local, educació viària, etc.). Des del centre escolar es poden realitzar diferents activitats educatives per fomentar entre les famílies el fet d'arribar a l'escola a peu (i també en bicicleta i VMP).

Per tal de posar en marxa un camí escolar s'han d'estudiar els hàbits de mobilitat de l'alumnat; a partir d'aquestes dades s'ha d'elaborar un pla d'actuacions tècniques de millora dels carrers de l'entorn del centre educatiu per tal de fer més agradables i segurs els itineraris del camí escolar.

A continuació es detallen els criteris tècnics que caldrà considerar per a la implantació dels camins escolars:

- 1. Elecció del recorregut.** A l'hora de triar el recorregut dels camins escolars s'han de tenir en compte les amplàries de voreres, el grau de perillositat de les interseccions, les intensitats de trànsit, sentits de circulació i zones d'aparcaments, buscant sempre el màxim nivell de pacificació. Així, aquesta actuació anirà acompanyada i complementada per les altres mesures incloses en aquest pla d'acció.
- 2. Pacificació de l'entorn.** S'estudiarà la implementació o reubicació de mobiliari urbà que garanteixi una mobilitat segura a peu i pacifiqui l'entorn respecte el vehicle privat. Caldrà reduir el límit de velocitat permesa al municipi: nivell municipal a 30 km/h i entorns propers a l'escola a 20 km/h.
- 3. Identificació dels camins.** Per tal de senyalitzar les rutes, es proposa que des de l'escola es creï un logo que identifiqui els carrers que formin part d'aquesta xarxa de camins escolars. Podrà mostrar-se mitjançant senyalització vertical i/o horitzontal. És positiu que siguin els nins i nines qui dissenyin el logotip per fer seu el projecte.



Fig. 6. Exemples de senyalització de rutes escolars (Maó a l'esquerra, Algaida a la dreta)

4. **Espais amics.** A l'hora d'implantar els camins escolars és important la implicació dels establiments i comerços per on passen. Són els espais amics, que comptaran amb un distintiu, participaran en activitats de familiarització amb els escolars i hi tindran un contacte habitual. Més enllà de l'assistència puntual que puguin donar a les necessitats dels nins durant el camí, tenen sobretot l'objectiu de donar sensació d'acompanyament.



Fig. 7. Local amb el logotip d'espais amics

5. **Punts de trobada.** Es proposa crear una sèrie de punts de trobada per als nins, d'on partiran per anar a l'escola de forma segura a través d'una xarxa de camins diferents. Els punts de trobada proposats són el parc del carrer de Joan Alcover, el parc de devora el Quarter General Luque, l'Estació de Tren i d'Autobusos, Plaça de la Quartera, Gran Via Colom, Plaça del Blanquer, Plaça d'Espanya, Plaça de Mallorca i Parc Andreu París.

Com s'ha expressat anteriorment, l'execució dels camins escolars dependrà de la implicació del centre, pares, mares i voluntaris. Així, aquesta proposta és una primera aproximació i ha de ser treballada per la comunitat educativa.

El centre escolar pot ajustar el projecte a les seves característiques i al grau d'implicació i col·laboració de pares i mares. A països de tradició anglosaxona és més habitual el model de camí escolar tipus Pedibús, amb uns punts de recollida dels infants i un monitoratge dels acompanyaments, que poden dur a terme serveis professionals (monitors/es contractats), personal voluntari o pares i mares que de manera formal assumeixin aquest paper. Si l'escola i l'AMIPA es decanten per aquest model, l'Ajuntament d'Inca podria facilitar els suports per a posar-lo en marxa.

En termes generals, es pot considerar la implementació del camí escolar com a completa quan es compleixen els següents requisits:

- S'han executat les obres de millora viària considerades imprescindibles per a millorar la seguretat viària.
- S'han dut a terme activitats educatives amb els alumnes.
- S'ha donat a conèixer a les famílies i entitats locals l'itinerari i el seu funcionament.
- S'ha senyalitzat la ruta a seguir.

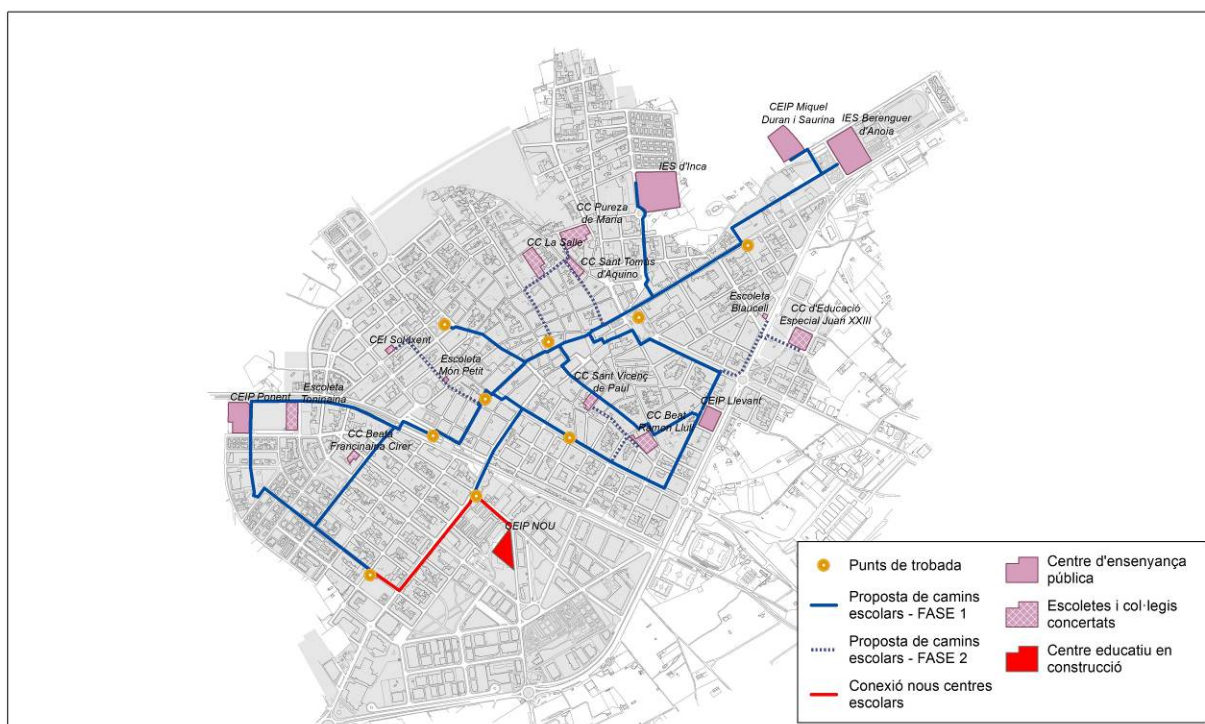


Fig. 8. Plànol de camins escolars segures.

Font: Elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-04. Actuació 7

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

CEIP Melcior Rosselló i Simonet

AMIPA

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat motoritzada, aparcament, mercaderies

8**ENTORNS ESCOLARS SEGURS****1. Mode principal**

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

Pel que fa als centres escolars, cal destacar que a l'inici del curs escolar 2016/17 es va definir com a camí escolar el carrer Severa de Madariaga des del carrer Formentor i fins el CEIP Miquel Duran i Saurina, restringint la circulació al trànsit motoritzat de dilluns a divendres de 8:30 a 9:15 i de 13:30 a 14:30, tot i que l'estructura de la via és d'una carretera sense voreres ni espai per al vianant, amb el perill que això comporta quan es permet la lliure circulació de trànsit motoritzat.

No obstant, es detecta la necessitat d'actuar a altres entorns escolars, diferenciant dues zones crítiques: per una banda la zona on es troben els centres La Salle, Santo Tomás de Aquino i Pureza de María; per altra banda, la que es forma entorn als centres Beat Ramon Llull i Sant Vicenç de Paül.

4. Descripció de l'actuació

Els camins escolars poden variar cada any en funció de la residència dels infants que es desplacen al centre escolar. En canvi, la creació d'uns entorns escolars segurs és independent

de l'origen dels desplaçaments i se centra en la destinació, on es poden fer una sèrie d'intervencions urbanes (com l'urbanisme tàctic) que afectaran els diferents modes de mobilitat. Normalment s'estableix com a ràdio estàndard d'aquests entorns uns 150 metres des del centre educatiu.

Entre les actuacions a realitzar es pot estudiar:

- Limitar l'aparcament i el trànsit als carrers de l'entorn i, molt especialment, als voltants de l'accés als centres.
- Vigilar i fer complir estrictament la normativa viària a l'entrada i la sortida d'estudiants perquè l'entorn escolar sigui un espai segur i de convivència.
- Prioritzar la mobilitat de vianants i ciclista al viari de l'entorn escolar, creant corredors d'accés lliures de cotxes (seguint la línia del camí escolar del CEIP Miquel Duran i Saurina), fomentant la presència de vegetació, zones d'ombra i aigua, i promovent zones d'estada, de trobada i de joc a l'espai públic.
- Apostar per la proximitat dels centres escolars a les zones residencials. Com més lluny es més probable que vagin en vehicles a motor.
- Carpooling de pares, de tal forma que un tutor porta un grup de nins i nines de camí a l'escola per reduir el nombre de cotxes. Així els tutors fan torns en diferents dies. L'escola pot coordinar-ho enllaçant famílies per zones.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporitació

Curt termini

9. Prioritat

Alta

Centres escolars

AMIPA

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat motoritzada, aparcament, mercaderies

9

CARRERS OBERTS

1. Mode principal

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

Actualment, cada dijous es restringeix la circulació al trànsit motoritzat en els carrers dedicats al mercat (part delavinguda del General Luque, el carrer d'en Jaume Armengol i la Plaça d'Orient, entre d'altres).

4. Descripció de l'actuació

Els carrers oberts són carrers oberts a la circulació de bicicletes i de vianants, i tancats a la resta excepte a vehicles essencials i d'emergència. Es planteja allargar en diumenges i festius la restricció actual al trànsit dels carrers dedicats al Mercat, així com proposar que altres eixos puguin estar únicament oberts a la circulació de vehicles autoritzats, com el veïnat o serveis, a banda dels vianants i usuaris de la bicicleta i VMP. El veïnat, els comerciants i altres agents podran celebrar diferents activitats sol·licitant-ho a l'Ajuntament.

Aquests carrers oberts admeten múltiples usos, inclosos jocs de carrer, els menjadors a l'aire lliure, mercats al carrer i la programació comunitària.

Aquest tipus d'actuació es pot realitzar en:

- Corredors en parcs amb poques interseccions.
- Carrers residencials (veïnals) amb poc volum de vehicles
- Carrers comercials amb restaurants i/o comerços locals i sense transport públic.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

9. Prioritat

Curt termini

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Tots els modes de mobilitat

10**SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ PER A VIANANTS (I BICICLETA I VMP)****1. Mode principal**

Mobilitat a peu

2. Objectius

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, destinant: major superfície de l'espai públic, superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

3. Situació actual

Moltes vegades el ciutadà no és conscient de les distàncies i temps de recorregut per anar als diferents punts de la seva localitat a peu, i decideix agafar el cotxe.

4. Descripció de l'actuació

En paral·lel a la resta de mesures caldrà fer campanyes de conscienciació i formació a la ciutadania sobre els beneficis de la prioritització dels desplaçaments a peu.

Es proposa la implantació d'una senyalització que indiqui al vianant quan pot tardar en recórrer una distància a peu per arribar a un punt concret. A diferents llocs es disposaria un cartell amb un mapa amb totes les distàncies i els temps, especialment a les bosses d'aparcament, equipaments i a les principals places. Aquesta proposta es basa en el "Metrominuto" de Pontevedra i està implantant-se a desenes de ciutats, amb els exemples mallorquins d'Alaró i d'Algaida.

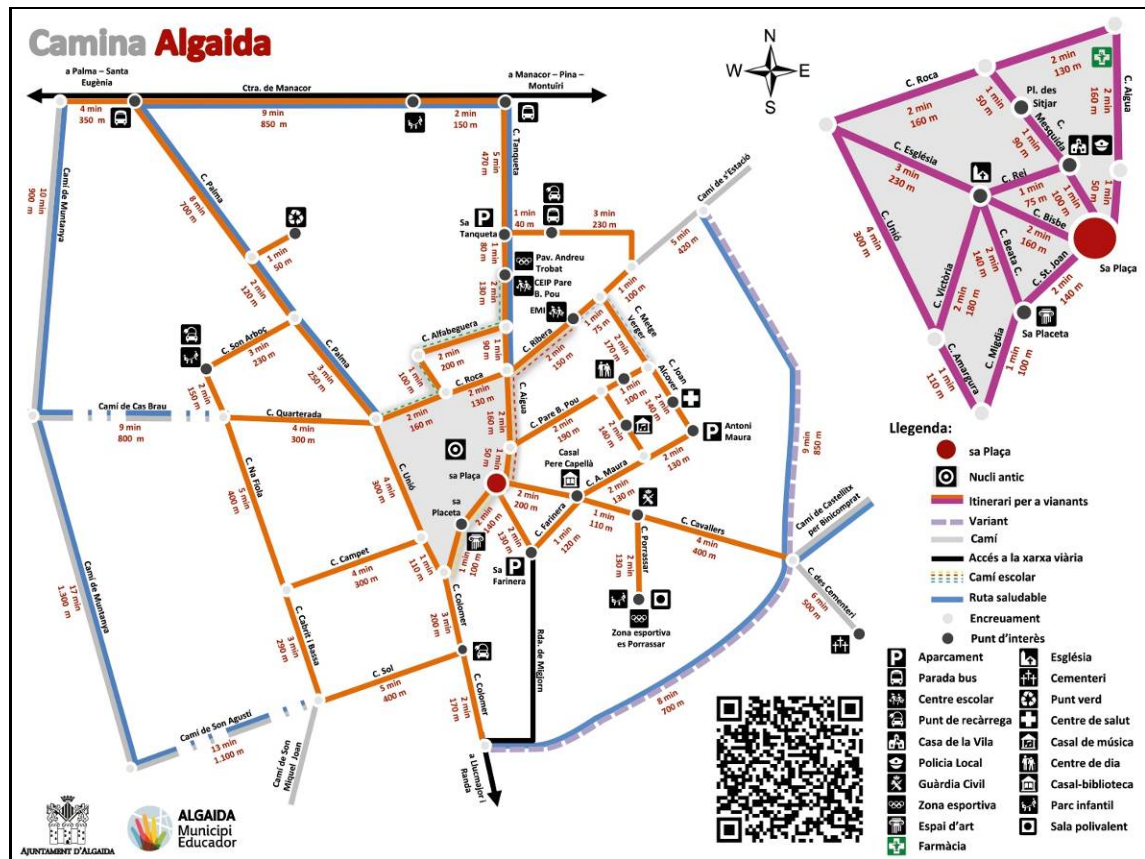


Fig. 9. Exemple de Metrominut al municipi d'Algaida. Camina Algaida. Elaboració pròpia

Dins de la Xarxa de Ciutades que Caminan van promoure la iniciativa "Metrominuto". El metrominut marca alguns dels rumbos que es poden realitzar a peu en una població. Indica la situació dels principals elements de mobilitat, a més de sendes i passeigs.

Amb aquesta iniciativa es fomenta la mobilitat a peu entre els distints punts de la ciutat, conscienciant sobre les distàncies i temps de recorregut que es poden realitzar caminant fàcilment. També s'assegura la connectivitat a peu amb els principals centres generadors i atractors de mobilitat de la ciutat, com són els equipaments públics principalment.

El Metrominut s'hauria de repartir als establiments del municipi, a l'ajuntament, a l'estació del tren, als centres de Salut, als centres educatius, al casal cultural, a les instal·lacions esportives, etc.

Es pretén també assegurar la connexió entre les diferents zones del municipi, tot evitant les possibles barreres arquitectòniques existents, des del punt de vista dels elements urbans.

La senyalització utilitzada ha de complir els següents requisits: visible, identificable fàcilment, intel·ligible, accessible, contínua, sostenible i actualitzada.



Fig. 10. Exemple d'indicador de temps de recorregut a peu i bicicleta a València

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat motoritzada

B. Mobilitat en bicicleta i VMP

Les propostes que es plantegen per a la millora de la mobilitat en bicicleta i vehicles de mobilitat personal (VMP) pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- La pròpia orografia del nucli i les dimensions de la xarxa viària, juntament amb la limitació de la velocitat afavoreix l'ús de la bicicleta i els VMP per a la mobilitat quotidiana de forma segura, tot i que no hi ha una xarxa dedicada a aquest mitjà de transport.
- Inca forma part de les rutes cicloturistes de Mallorca, tot i així, no s'observen gaires punts d'estacionament a la via pública pels visitants.
- S'observa una insuficiència de punts d'estacionament de bicicletes i VMP.
- Manca de continuïtat de les vies segregades per a modes no motoritzats provinents de Lloseta i Binissalem, cosa que no facilita la mobilitat quotidiana intermunicipal.

S'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat en bicicleta i VMP:

11. Creació d'itineraris ciclables entre municipis
12. Creació d'una xarxa ciclable
13. Ampliació de punts d'aparcament de bicicletes i VMP
14. Dissenyar programes de formació sobre l'ús urbà de la bicicleta i VMP i sobre la normativa vigent
15. Promoció de l'ús de la bicicleta i VMP
16. Ajudes per a la compra de bicicletes i VMP

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:

11

CREACIÓ D'ITINERARIS CICLABLES ENTRE MUNICIPIS

1. Mode principal

Mobilitat en bicicleta i VMP

2. Objectius

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta i VMP en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

3. Situació actual

La pròpia orografia del nucli i les dimensions de la xarxa viària, juntament amb la limitació de la velocitat afavoreix l'ús de la bicicleta i els VMP per a la mobilitat quotidiana de forma segura, tot i que no hi ha una xarxa dedicada a aquest mitjà de transport.

Inca forma part de les rutes cicloturistes de Mallorca, tot i així, no s'observen gaires punts d'estacionament a la via pública pels visitants.

S'observa una insuficiència de punts d'estacionament de bicicletes i VMP.

Manca de continuïtat de les vies segregades per a modes no motoritzats provinents de Lloseta i Binissalem, cosa que no facilita la mobilitat quotidiana intermunicipal.

4. Descripció de l'actuació

La proposta consisteix en garantir un itinerari ciclista i de vianants que connecti el nucli d'Inca amb els principals municipis veïns. Per a aconseguir-ho es decideix dividir la proposta en dues fases:

- Fase 1: connexió del municipi d'Inca amb Binissalem i Lloseta.

Per una banda, es recolza fermament el projecte aprovat per el Consell de Mallorca per ampliar la vorada de la carretera Ma-13A entre els nuclis de Binissalem (des de Santa Maria i passant per Consell) fins a Inca, per crear una senda compartida per vianants i ciclistes, connectant així, amb la via segregada ja existent al tram més proper a Binissalem. A falta del disseny definitiu, que correspon al Consell de Mallorca, s'espera que es segueixi el disseny de l'existent tram ja mencionat entre Binissalem i Consell al marge de la Ma-13A.

D'altra banda, es proposa donar continuïtat a la senda ja existent que uneix Binissalem i Lloseta, per fer-la arribar fins a Inca, estaríem parlant d'una prolongació de la via d'aproximadament 3 km pel marge nord de la carretera Ma-2110.

- Fase 2: connexió del municipi d'Inca amb Mancor de la Vall i Selva

En aquest cas es proposa ampliar la fase 1 amb la connexió d'Inca amb altres dos municipis.

Per una banda, amb Mancor de la Vall pel marge de la carretera Ma-2112. Aquest nou

itinerari tindria una longitud aproximada de 4 km.

D'altra banda, amb Selva pel marge de la carretera Ma-2130. En aquest cas, la longitud del recorregut seria aproximadament d'uns 3 km. En aquest cas, en l'actualitat ja hi trobem una senyalització que indica la presència de ciclistes en la via durant uns 6 km i que recorda que la limitació de velocitat es situa als 40 km/h.

Amb aquesta proposta es pretén dotar a Inca de connexió amb els municipis veïns més propers mitjançant la creació de rutes de vianants i ciclistes segregades de la circulació del trànsit. A més, en el cas de Selva i Mancor de la Vall, aquests municipis passarien a tenir connexió a peu i en bicicleta i VMP amb el servei ferroviari.

Tot i que no s'han contemplat itineraris de connexió amb altres municipis com Costitx, Sencelles o Llubí, entre d'altres, degut a que la distància que els separa és major, sí que es preveu la possibilitat d'ampliar la proposta cap a aquests en un futur.

El disseny definitiu del projecte correspondrà al Consell de Mallorca, en tant en quant hagi actualitzat el Pla Director Sectorial de Carreteres, podent ser per ampliació de vorada i separació amb pilones (o altres separadors de carrils) o una plataforma segregada. Possibles exemples podrien ser el Passeig de Calvià, l'itinerari per a vianants entre Calvià Vila i es Capdellà, o el paral·lel a la Ma-1010 entre Palma i la UIB.

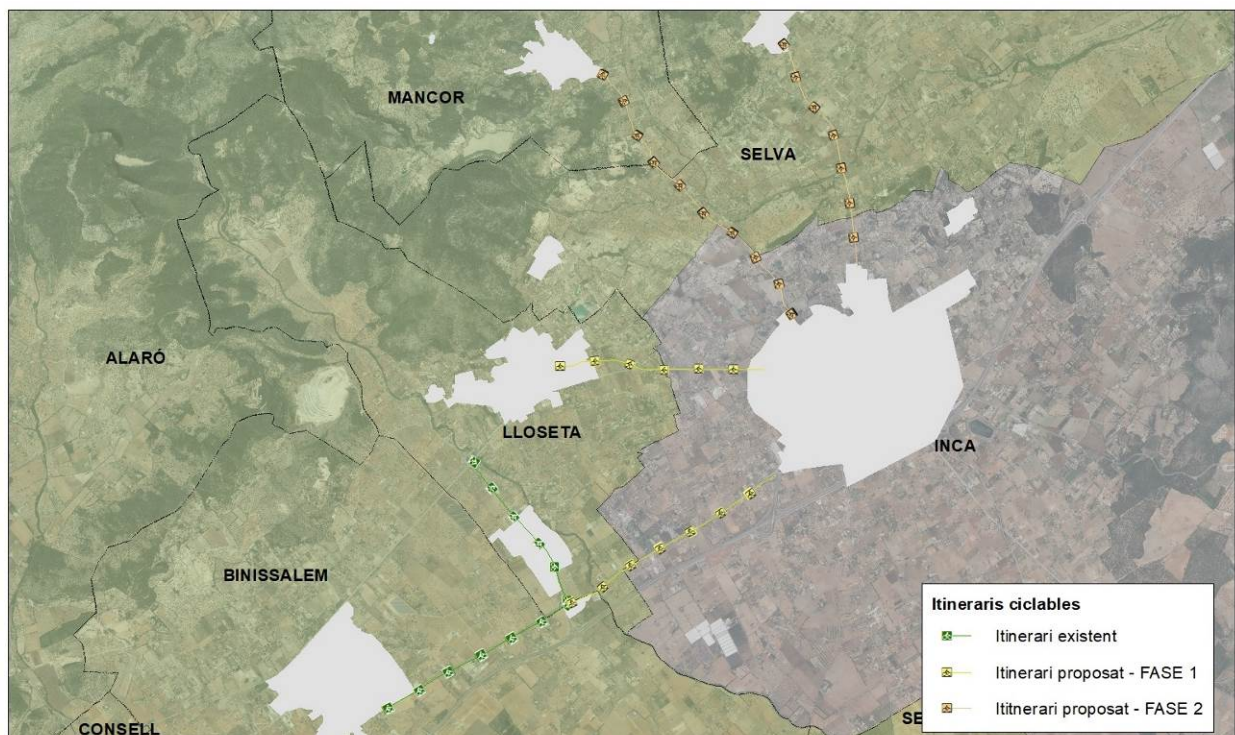


Fig. 11. Plànol d'itinerari ciclista entre Inca i els municipis veïns
Font: Elaboració pròpia. Ortofoto 2021 (SITIBSA -scne.es - CECAF)

5. Zona d'actuació

Ma-13A

6. Plànol de Referència

A-05. Actuació 11

7. Responsable

Consell de Mallorca

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Alta

Ajuntament d'Inca

10. Cost estimat

Alt

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat motoritzada

12**CREACIÓ DE XARXA CICLABLE****1. Mode principal**

Mobilitat en bicicleta i VMP

2. Objectius

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta i VMP en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

3. Situació actual

La pròpia orografia del nucli i les dimensions de la xarxa viària, juntament amb la limitació de la velocitat afavoreix l'ús de la bicicleta i els VMP per a la mobilitat quotidiana de forma segura, tot i que no hi ha una xarxa dedicada a aquest mitjà de transport.

4. Descripció de l'actuació

La proposta consisteix en ampliar el carril bici existent al municipi, passant d'un tram lineal a una xarxa que connecti amb els principals pols atractors i generadors de mobilitat.

A més, es pretén que aquesta xarxa complementi la proposta d'actuació anterior que contempla la creació d'itineraris ciclistes entre municipis, donant així continuïtat a aquests. El disseny ha de considerar aspectes com ara la topografia, la distribució d'equipaments i les

densitats demogràfiques, entre d'altres.

Adicionalment, s'ha d'intentar que aquests carrils discorri per vies internes del municipi que no presentin una elevada intensitat mitjana diària de trànsit. De la mateixa manera, s'han d'evitar les vies que entrin en circulació elevada de vehicles pesants així com eliminar al màxim el nombre de cruïlles a travessar.

És important que la infraestructura del carril bici estigui ben delimitada i sigui fàcilment percebuda per la resta d'usuaris. La visibilitat d'aquesta s'ha de fomentar en la implementació d'una bona senyalització (vertical i horitzontal) que cobreixi el conjunt de la xarxa ciclista.

Així, el recorregut proposat de la xarxa ciclista és el següent:

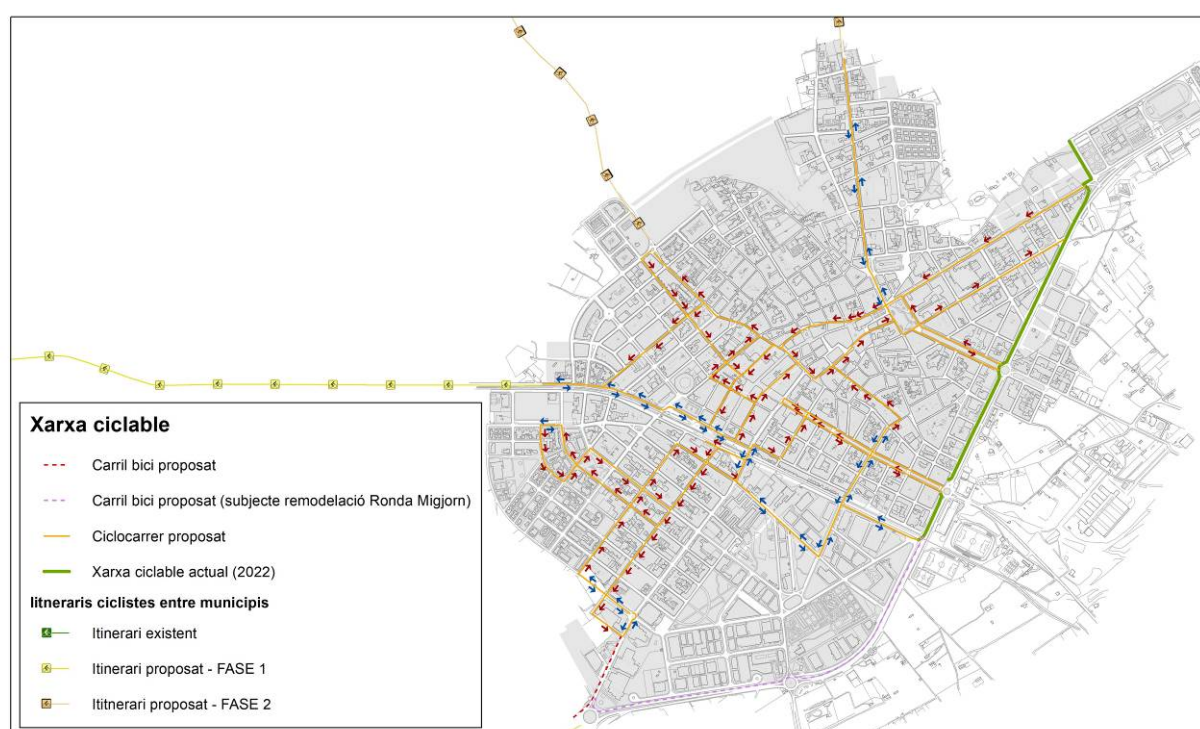


Fig. 12. Plànol de la xarxa ciclable al nucli d'Inca
Font: Elaboració pròpia.

La implantació de la xarxa de carrils bici s'ha de fer per fases d'execució. D'aquesta manera es pot construir la xarxa de manera més pausada, en funció de les prioritats. A més, l'execució per fases permet a la població digerir i visualitzar la mobilitat en bicicleta i VMP com un element més de la mobilitat urbana de la ciutat.

S'ha de considerar també que el municipi presenta ara mateix una velocitat màxima de 30 km/h en totes les vies internes. Es considera que aquesta limitació de velocitat, i encara més en carrers de velocitat 20, la convivència amb altres modes de mobilitat com ara la bicicleta o els VMP ja es pot donar de forma segura. D'aquesta manera, es pretén que, a part de la xarxa recentment definida, els carrers classificats com carrers de velocitat 20, siguin percebuts com a ciclocarrers on els diferents modes de mobilitat han de compartir l'espai de manera respectuosa. Tot i així, amb l'objectiu de remarcar la presència del ciclista a la via, es

proposa instal·lar-hi igualment la senyalització pertinent.



Fig. 13. Senyalització horitzontal ciclocarrer
Font: MallorcaDiario.



Fig. 14. Senyalització vertical ciclocarrer
Font: Ajuntament de Palma.

5. Zona d'actuació

Ma-13A

6. Plànol de Referència

A-05. Actuació 12.

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Mitjà

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat motoritzada

13**AMPLIACIÓ DE PUNTS D'APARCAMENT DE BICICLETES I VMP****1. Mode principal**

Mobilitat en bicicleta i VMP

2. Objectius

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta i VMP en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

3. Situació actual

La pròpia orografia del nucli i les dimensions de la xarxa viària, juntament amb la limitació de la velocitat afavoreix l'ús de la bicicleta i VMP per a la mobilitat quotidiana de forma segura, tot i que no hi ha una xarxa dedicada a aquest mitjà de transport.

Inca forma part de les rutes cicloturistes de Mallorca, tot i així, no s'observen gaires punts d'estacionament a la via pública pels visitants.

S'observa una insuficiència de punts d'estacionament de bicicletes i VMP.

4. Descripció de l'actuació

L'actuació consisteix en dotar els punts atractors de mobilitat de l'àrea d'estudi amb els elements bàsics per la utilització de la bicicleta i VMP amb total seguretat. Es proposa augmentar l'oferta nous aparcaments de bicicletes a la zona cèntrica del municipi i equipaments del municipi. També es planteja punts de reparació de bicicletes, aparcaments segurs de llarga durada i punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques i patinets elèctrics. També es proposa condicionar espais per a bicicletes de càrrega, per exemple en entorns d'activitat comercial.

La instal·lació d'estacionaments de llarga duració permet estacionar la bicicleta còmodament. En el cas d'Inca el sistema més adient pot ser el manual que consisteix en ubicar uns box metàl·lics on guardar la bicicleta. Un exemple a Mallorca és el de l'Hospital Universitari de Son Espases.

A més, es proposa establir a les Normes Urbanístiques uns estàndards de places per a bicicletes als edificis residencials i als aparcaments per a vehicles de motor fora de calçada.

Segons el *Manual d'aparcaments de bicicletes* de l'IDAE la tipologia d'estacionament de bicicletes recomanada és la U-invertida amb totes les seves variants pel seu nivell de seguretat i comoditat. L'avantatge principal dels suports en U-Invertida respecte a la resta de suports es que permet lligar la bicicleta amb dos elements antirobatoris, fixant el quadre i les dues rodes al suport.

També es recomana que els estacionament de bicicletes s'implantïn en la calçada, ocupant la plaça d'estacionament d'un vehicle. En una plaça d'estacionament en cordó és possible implantar fins a 5 U-Invertides.

Les dimensions necessàries per a implantar un estacionament tipus U-Invertida es:

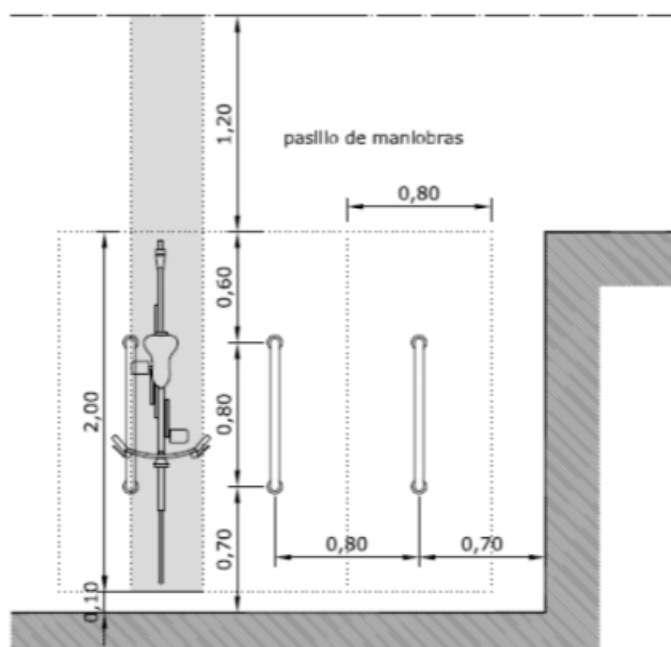


Fig. 15. Dimensions d'un estacionament tipus "U-invertida".

Font: Manual de Aparcamiento de bicicletas, de l'IDAE

Els punts on es proposa instal·lar aparcament de bicicletes i VMP són els següents:

1. Avinguda del Raiguer, entre els números 99 i 105
2. Plaça d'Antoni Mateu
3. Estació de Tren
4. Gran Via Colom
5. Plaça del Bestiar
6. Plaça de Mallorca
7. Avinguda dels Reis Catòlics
8. Parc Andreu París

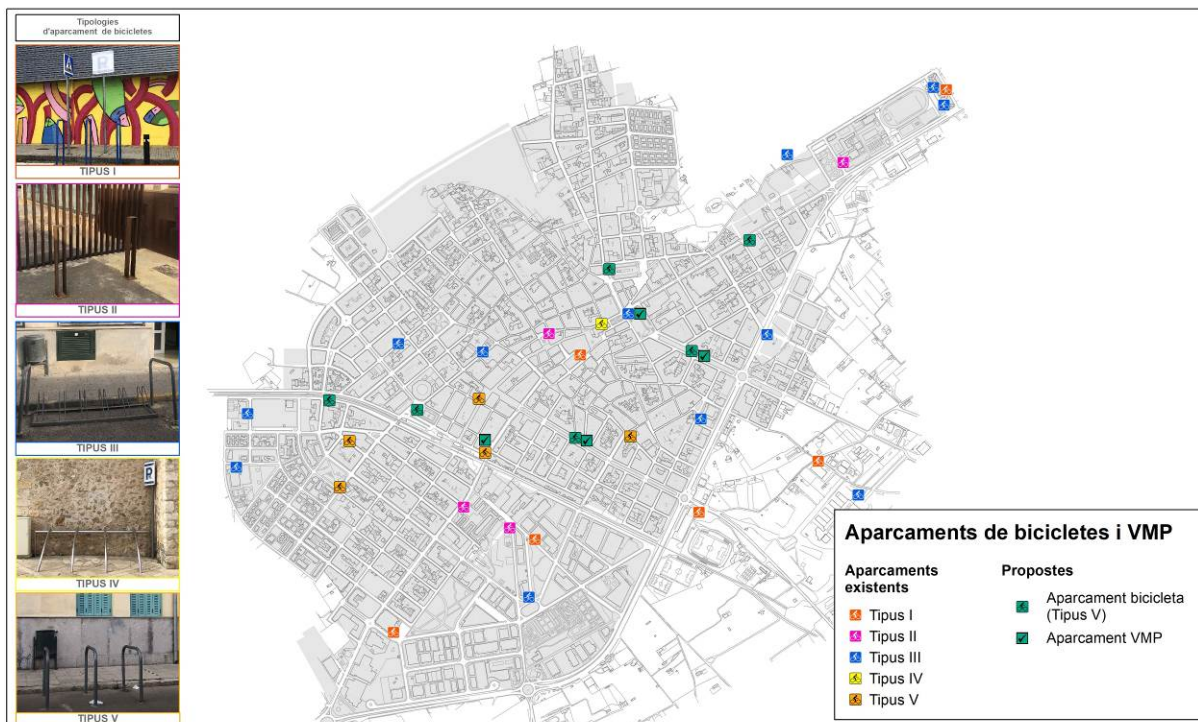


Fig. 16. Plànol de punts d'aparcament de bicicletes i VMP.
Font: Elaboració pròpia.



Fig. 17. Aparcament de patinets
Font: Elaboració pròpia

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-06. Actuació 13

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat motoritzada, aparcament

14

DISSENYAR PROGRAMES DE FORMACIÓ SOBRE L'ÚS URBÀ DE LA BICICLETA I VMP I SOBRE LA NORMATIVA VIGENT

1. Mode principal

Mobilitat en bicicleta i VMP

2. Objectius

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta i VMP en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

3. Situació actual

La pròpia orografia del nucli i les dimensions de la xarxa viària, juntament amb la limitació de la velocitat afavoreix l'ús de la bicicleta i VMP per a la mobilitat quotidiana de forma segura, tot i que no hi ha una xarxa dedicada a aquest mitjà de transport.

Inca forma part de les rutes cicloturistes de Mallorca, tot i així, no s'observen gaires punts d'estacionament a la via pública pels visitants.

S'observa una insuficiència de punts d'estacionament de bicicletes i VMP.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa l'organització de jornades de conducció segura en bicicleta i VMP, per part de l'Ajuntament i la Policia Local, perquè els assistents coneguin tots els perills que els poden afectar, i aprenguin mètodes eficaços per tal que la pràctica tant de la bicicleta com dels VMP sigui més confortable, ràpida, i comporti menys riscos.

Els beneficis que es poden destacar d'aquests cursos són:

- A.** Seguretat per l'usuari.
- B.** Prevenció d'accidents.
- C.** Millor repartiment i eficiència d'ús públic.

D. Foment del canvi modal a la bicicleta i VMP.

Es proposa fer diferents sessions al llarg de l'any d'un dia de durada. Aquestes sessions es divideixen en dues parts:

- **Part teòrica:** Sessió en la que es poden destacar els temes següents: educació vial, seguretat vial, mesures de visibilitat, aprenentatge i consolidació de les tècniques de conducció, manteniment i reparació de bicicletes.
- **Part pràctica:** Formada per un test de conducció inicial per detectar errors o mals costums. Després de les classes teòriques es realitza un segon test per acabar de polir errors. Aquesta part podria aprofitar el parc d'educació viària del carrer Boters.

Els principals aspectes que cal treballar amb els assistents als cursos són:

1. Circulació per la dreta. Si es circula per un carril bici és la ubicació correcta per deixar passar els ciclistes que vulguin avançar.
2. Velocitat adequada. L'usuari de la bicicleta i VMP ha de realitzar un exercici constant i sistemàtic d'anàlisi de la situació que l'envolta (tipus de via, climatologia, densitat de trànsit, vianants, etc.).
3. Advertència de les maniobres. És necessari senyalitzar degudament els girs cap a ambdós costats i els avançaments.
4. Obeir les prohibicions i la senyalització.
5. Mesures de seguretat. És recomanable fer servir les diferents mesures de seguretat que disminueixen significativament el risc pel ciclista.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

15

PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA I VMP

1. Mode principal

Mobilitat en bicicleta i VMP

2. Objectius

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta i VMP en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

3. Situació actual

La pròpia orografia del nucli i les dimensions de la xarxa viària, juntament amb la limitació de la velocitat afavoreix l'ús de la bicicleta i VMP per a la mobilitat quotidiana de forma segura, tot i que no hi ha una xarxa dedicada a aquest mitjà de transport.

Inca forma part de les rutes cicloturistes de Mallorca, tot i així, no s'observen gaires punts d'estacionament a la via pública pels visitants.

S'observa una insuficiència de punts d'estacionament de bicicletes i VMP.

Manca de continuïtat de les vies segregades per a modes no motoritzats provinents de Lloseta i Binissalem, cosa que no facilita la mobilitat quotidiana intermunicipal.

4. Descripció de l'actuació

Les dues pors principals dels usuaris o potencials usuaris de la bicicleta i VMP són: la sensació de manca de seguretat i d'incomoditat respecte a altres mitjans de transport.

Pel que fa a la seguretat, les campanyes de comunicació haurien d'incidir tant en els hàbits dels mateixos usuaris ciclistes i el respecte als automòbils com en el canvi d'hàbits dels conductors de vehicles de motor i el respecte a la bicicleta i als VMP.

En relació amb la comoditat, s'hauria de traslladar el missatge que la vestimenta per a la mobilitat ciclista no ha de ser incòmoda ni especial.

Qualsevol comunicació referent al foment de l'ús de la bicicleta o VMP s'hauria de fer en termes d'equitat atenent gènere, edat, classe social, ètnia o diversitat de capacitats; considerant la bicicleta i els VMP com elements de convivència i integració.

L'Ajuntament ha de promocionar activitats i reptes (pedalades populars, 30 dies en bici, tallers de reparació...) que premiïn a qui utilitzi la bicicleta de forma quotidiana i organitzar esdeveniments que permetin fer visible els seus avantatges.

Aquestes activitats poden fer ús d'eines de geoinformació per a l'atorgament de premis (constància en l'ús de la bicicleta, major distància recorreguda en un període de temps determinat) i per a l'obtenció de dades (principals rutes utilitzades).

Principalment es proposen les accions següents:

- Campanyes de mobilitat activa relatives als beneficis de moure's amb bicicleta per la

ciutat, prestant especial atenció a col·lectius que tradicionalment han fet menys ús de la bicicleta.

- Llançament de campanyes d'impuls de plans de mobilitat ciclista a centres de treball i de foment de mobilitat sostenible, activa i segura al col·legi.
- Prova pilot de bicicletes i VMP de càrrega. Es planteja posar a disposició de particulars i empreses prèvia sol·licitud d'una bicicleta o VMP de càrrega durant un temps determinat per tal que provin el seu ús.
- Disseny i posada en marxa de programes d'esdeveniments i d'una guia per a la promoció de la bicicleta i VMP a la feina.

Es proposa realitzar campanyes anuals als carrers d'Inca als usuaris de bicicletes i VMP per informar-los sobre la normativa a complir i les mesures de seguretat a prendre quan es desplacen en bicicleta i VMP.

Les campanyes de comunicació i les iniciatives públiques de foment de l'ús de la bicicleta i VMP tindran més eficàcia com més properes resultin a l'usuari. Això és mitjançant iniciatives socials o de participació ciutadana.

Els mateixos usuaris poden influir, adoptant hàbits de consum sostenibles que optin pel repartiment amb bicicleta i que donin suport, per tant, a empreses de ciclogística.

A l'Ajuntament

Per tal de fomentar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments laborals de les persones treballadores de l'ajuntament es proposa tenir una flota pròpia de bicicletes elèctriques per tal de donar més oportunitats. Les persones treballadores poden utilitzar aquestes bicicletes durant la jornada laboral i es proposa que també en puguin disposar durant períodes de prova concrets per a accedir a la feina des de casa.

Han d'estar ubicades preferentment en espais visibles i de fàcil accés, però també segurs (vigilats i amb accés exclusiu a persones treballadores). També hi podran aparcar altres vehicles de mobilitat personal. Es recomana la instal·lació d'un kit de manteniment per les operacions més bàsiques.

A la feina

Al Regne Unit hi ha els populars Cycle to Work Scheme (Anglaterra) o Bike to Work Scheme (Gal·les). A través d'aquests programes d'incentivació, els treballadors es beneficien de poder comprar una bicicleta i accessoris necessaris per anar a la feina lliure d'impostos i pagant-ho a terminis sense interessos, mitjançant una deducció de la nòmina. Per a l'empresa, per part seva, aquests programes es tradueixen en deduccions fiscals. Es pot aplicar sobre els diferents impostos municipals demanats a les empreses.

A més, es proposa cedir temporalment i de manera gratuïta bicicletes elèctriques per tal que les persones treballadores puguin provar la bicicleta i, al final del període de prova (entre 3 i 6 mesos), puguin adquirir la bicicleta a un preu reduït.

Per la seva banda, les empreses poden oferir horaris de treball conciliadors i flexibles, compatibles amb la mobilitat amb bicicleta, així com habilitar espais on poder estacionar i realitzar un manteniment bàsic de les bicicletes. És recomanable que les àrees d'estacionament estiguin cobertes per protegir les bicicletes del sol, la pluja, etc. Per promoure'n l'ús poden oferir

incentius econòmics als treballadors que adoptin la mobilitat sostenible i segura, com una bona pràctica empresarial.

Es proposa donar informació sobre com fer el trajecte amb bicicleta i VMP de forma segura, el desenvolupament d'eines perquè les persones puguin fer el trajecte acompanyades, o l'establiment de criteris respecte a les infraestructures mínimes que han de tenir els centres de treball perquè els treballadors puguin anar amb bicicleta i VMP.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat motoritzada, aparcament, mercaderies

16

AJUDES PER A LA COMPRA DE BICICLETES I VMP

1. Mode principal

Mobilitat en bicicleta i VMP

2. Objectius

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta i VMP en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

3. Situació actual

La pròpia orografia del nucli i les dimensions de la xarxa viària, juntament amb la limitació de la velocitat afavoreix l'ús de la bicicleta i VMP per a la mobilitat quotidiana de forma segura, tot i que no hi ha una xarxa dedicada a aquest mitjà de transport.

Inca forma part de les rutes cicloturistes de Mallorca, tot i així, no s'observen gaires punts d'estacionament a la via pública pels visitants.

S'observa una insuficiència de punts d'estacionament de bicicletes i VMP.

Manca de continuïtat de les vies segregades per a modes no motoritzats provinents de Lloseta i Binissalem, cosa que no facilita la mobilitat quotidiana intermunicipal.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa, la creació d'unes ajudes (bons de compra) per a la compra de particulars de bicicletes, bicicletes elèctriques, kits d'electrificació o altres vehicles de mobilitat personal.

Aquesta ajuda podria beneficiar especialment als ciutadans que diàriament fan els seus desplaçaments dins del seu nucli amb cotxe. L'objectiu és promoure la rebaixa d'emissions contaminants i afavorir alternatives davant la pujada del preu dels combustibles.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Govern Balear

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

Ajuntament d'Inca

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, transport públic, mobilitat motoritzada

C. Mobilitat en transport públic

Les propostes que es plantegen per a la millora de la mobilitat en transport públic pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- Disposa de bon servei ferroviari, tant per nombre d'expedicions com de freqüències i destinacions. Manquen circulacions nocturnes, com ocorre al llarg de tota la xarxa.
- L'estació de tren disposa d'un entorn accessible i d'una connexió amb condicions de seguretat i accessibilitat que la connecten amb el centre.
- Si bé compta amb un bon servei de bus regular, els caps de setmana i festius la connexió amb els municipis veïns presenta freqüències molt baixes.
- Manca de connexió del servei ferroviari amb l'Hospital Comarcal d'Inca, que es millorarà amb el nou baixador, des del qual s'hi podrà accedir per un recorregut de 10 minuts a peu.
- Les actuals aturades d'autobús disposen d'informació de quadres d'horaris, però no hi ha informació en temps real de la situació de la línia i del que s'ha d'esperar per agafar el pròxim autobús. Si hi ha alguna incidència l'usuari no disposa d'aquesta informació (únicament a través del seu dispositiu mòbil).

S'estableixen les següents propostes de millora de la mobilitat en transport públic:

17. Millora de la connexió amb altres municipis en autobús
18. Millora de la informació en les aturades (marquesines)

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:

17

MILLORA DE LA CONNEXIÓ AMB ALTRES MUNICIPIS EN AUTOBÚS

1. Mode principal

Mobilitat en transport públic

2. Objectius

Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat

3. Situació actual

Disposa de bon servei ferroviari, tant per nombre d'expedicions com de freqüències i destinacions. Manquen circulacions nocturnes, com ocorre al llarg de tota la xarxa.

L'estació de tren disposa d'un entorn accessible i d'una connexió amb condicions de seguretat i accessibilitat que la connecten amb el centre.

Si bé compta amb un bon servei de bus regular, els caps de setmana i festius la connexió amb els municipis veïns presenta freqüències molt baixes.

Manca de connexió del servei ferroviari amb l'Hospital Comarcal d'Inca, que es millorarà amb el nou baixador, des del qual s'hi podrà accedir per un recorregut de 10 minuts a peu.

Les actuals aturades d'autobús disposen d'informació de quadres d'horaris, però no hi ha informació en temps real de la situació de la línia i del que s'ha d'esperar per agafar el pròxim autobús. Si hi ha alguna incidència l'usuari no disposa d'aquesta informació (únicament a través del seu dispositiu mòbil).

4. Descripció de l'actuació

Es proposa que l'Ajuntament faci arribar la petició al CTM d'estudiar la viabilitat d'ampliar l'oferta de les línies 304 (Inca – Sencelles – Palma), 311 (Mancor de la Vall – Inca – Muro), 312 (Lluc – Inca – Muro), 314 (Inca – Búger – Campanet – Inca), 316 (Son Serra – Inca) els caps de setmana i festius. Ja que en la majoria d'aquestes les expedicions es redueixen a la meitat, fins i tot durant la temporada estival.

A més, es proposa estudiar la viabilitat de garantir un bon servei nocturn aquelles nits que, per certs esdeveniments municipals tant d'Inca com de les poblacions veïnes, es prevegi un elevat nombre de desplaçaments, oferint així una alternativa més sostenible i segura, sobretot durant l'estiu.

5. Zona d'actuació

Municipi d'Inca

6. Plànol de Referència

7. Responsable

-		ConSORCI de Transports de Mallorca
8. Temporització	9. Prioritat	Ajuntament d'Inca
Llarg termini	Mitjana	
10. Cost estimat		
Baix		
11. Altres àmbits afectats		
Mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat motoritzada		

18**MILLORA DE LA INFORMACIÓ EN LES ATURADES (MARQUESINES)****1. Mode principal**

Mobilitat en transport públic

2. Objectius

Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat

3. Situació actual

Disposa de bon servei ferroviari, tant per nombre d'expedicions com de freqüències i destinacions. Manquen circulacions nocturnes, com ocorre al llarg de tota la xarxa.

L'estació de tren disposa d'un entorn accessible i d'una connexió amb condicions de seguretat i accessibilitat que la connecten amb el centre.

Si bé compta amb un bon servei de bus regular, els caps de setmana i festius la connexió amb els municipis veïns presenta freqüències molt baixes.

Manca de connexió del servei ferroviari amb l'Hospital Comarcal d'Inca, que es millorarà amb el nou baixador, des del qual s'hi podrà accedir per un recorregut de 10 minuts a peu.

Les actuals aturades d'autobús disposen d'informació de quadres d'horaris, però no hi ha informació en temps real de la situació de la línia i del que s'ha d'esperar per agafar el pròxim autobús. Si hi ha alguna incidència l'usuari no disposa d'aquesta informació (únicament a través del seu dispositiu mòbil).

4. Descripció de l'actuació

La proposta consisteix en instal·lar un panell informatiu amb el temps real que falta per al proper autobús. Aquest sistema es pot muntar a través d'un SAE instal·lat a l'autobús i l'usuari no necessita tenir un dispositiu mòbil per saber aquesta informació, cosa que millora l'accessibilitat al transport públic.

D'aquesta forma s'elimina la incertesa de quan passarà el pròxim autobús i ajuda a l'usuari a prendre una decisió.

5. Zona d'actuació

Municipi d'Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Consorci de Transports de Mallorca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

Ajuntament d'Inca

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat motoritzada

D. Mobilitat motoritzada

Les propostes que es plantegen en relació a la mobilitat motoritzada pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants
- El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.
- Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.
- Actualment la velocitat màxima permesa és de 30 km/h. Això propicia una millora per a la seguretat d'altres usuaris com les persones usuàries de la bicicleta o els vianants.
- A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre d'altres, a més del carrers Bisbe Llompart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.
- Grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Són casos similars els de Gran Via Colom, l'avinguda dels Reis Catòlics o el carrer d'en Jaume Armengol.
- L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.
- El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.
- El model urbà actual, no només a Inca sinó també a molts altres indrets, es caracteritza per la seva tendència a ubicar els diferents equipaments a la perifèria (per exemple, instal·lacions esportives, centres educatius, centres sanitaris, etc.), fet que deriva en una major necessitat (i dependència) de desplaçar-se en modes motoritzats.
- L'usuari de vehicle elèctric disposa de vuit punts (17 places) públics de recàrrega de vehicles elèctrics: al carrer Quarter, al carrer General Luque, a l'avinguda de les Germanies, a la Plaça Del Bestiar, a l'avinguda Jaume I, a les Piscines Municipals, al Poliesportiu Mateu Cañellas i a l'Hospital. A part, compta amb una oferta de 53 places de titularitat privada, el que comporta un total de 70 places per a recàrrega de vehicles elèctrics

S'estableixen les següents propostes relacionades amb el trànsit:

19. Definició de la jerarquia viària

20. Establir velocitat 20 en les Zones de Prioritat per a Vianants
21. Condicionament de la travessera urbana de la Ma-2110 amb l'estudi de noves seccions. Estratègia T
22. Condicionament de la Ronda del Migjorn i les avingudes Jaume I i Jaume II
23. Ampliació de carrers amb accés limitat (ACIRE)
24. Reordenació de sentits de circulació
25. Pla Director de senyalització
26. Promoure les iniciatives de mobilitat col·laborativa
27. Electrificació de la flota municipal de vehicles
28. Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:

19

DEFINICIÓ DE LA JERARQUIA VIÀRIA

1. Mode principal

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 4: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants

El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.

Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.

Actualment la velocitat màxima permesa és de 30 km/h. Això propicia una millora per a la seguretat d'altres usuaris com les persones usuàries de la bicicleta o els vianants.

A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre d'altres, a més del carrers Bisbe Llompart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.

Grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Són casos similars els de Gran Via Colom, l'avinguda dels Reis Catòlics o el carrer d'en Jaume Armengol.

L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

El model urbà actual, no només a Inca sinó també a molts altres indrets, es caracteritza per la seva tendència a ubicar els diferents equipaments a la perifèria (per exemple, instal·lacions esportives, centres educatius, centres sanitaris, etc.), fet que deriva en una major necessitat (i dependència) de desplaçar-se en modes motoritzats.

4. Descripció de l'actuació

La proposta de nova jerarquitzaació de la xarxa viària pretén canalitzar el trànsit de pas per fora del

centre, reservant els carrers interns per a la mobilitat dels veïns. S'estableix doncs una xarxa primària en carrers molts concrets i destinar la resta de la xarxa viària a carrers secundaris i veïnals que només tenen la funció d'accés als habitatges i aparcaments. Aquest model facilita la canalització del trànsit per les vies principals de la ciutat, facilitant la gestió del trànsit i descongestionant la resta de vies.

Els carrers de pas són els que permeten connectar la ciutat amb els vials de connexió i els que estructurin el trànsit motoritzat per dins de la ciutat. Aquests han de ser la gran minoria i aquesta jerarquia no significa que no puguin disposar d'una secció amable per al vianant (com en el cas del carrer d'En Jaume Armengol). Són carrers amb una funció de transit de pas (adequada a la mida d'Inca) que condicionarà el tipus de secció i tractament que si li pot donar al carrer.

Per contra els carrers d'estada tenen una funció d'atendre les necessites a nivell de barri. El trànsit en ells ha de ser d'accés a l'habitatge o de distribució urbana (regulada). Per a que puguin complir adequadament aquesta funció, s'ha de modificar les seccions existents o implementar mesures de pacificació del trànsit.

La xarxa viària d'Inca es divideix en tres jerarquies:

- Xarxa interurbana. Són els vials que permeten la connexió Inca amb els municipis dels voltant i les grans infraestructures viàries.
- Xarxa urbana principal. És la xarxa que estructura el trànsit d'Inca i permet connectar-se amb la xarxa interurbana.
- Xarxa viària local. La resta de carrers d'Inca que no formen part de la xarxa viària interurbana o de la xarxa viària urbana principal són carrers de jerarquia local i per tant carrers amb una funció d'estar, no de passar.

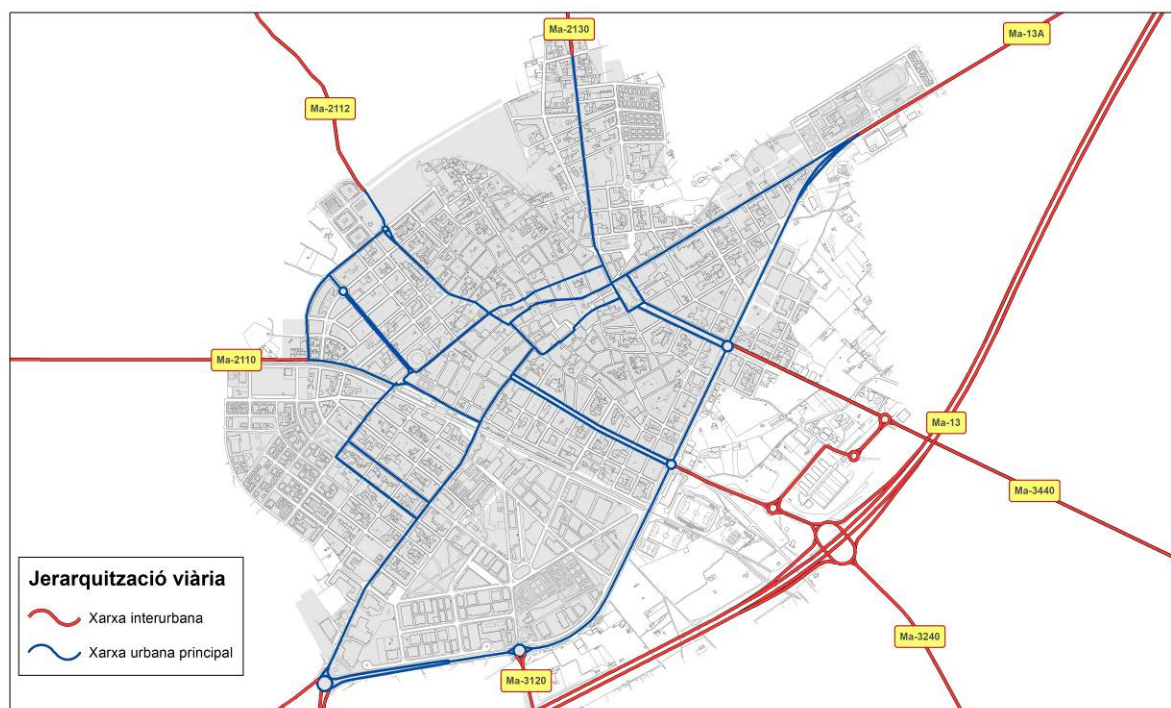


Fig. 18. Plànol de la proposta de jerarquia viària

Font: Elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-07. Actuació 19

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat en transport públic, aparcament, mercaderies

20**ESTABLIR VELOCITAT 20 EN LES ZONES DE PRIORITAT PER A VIANANTS****1. Mode principal**

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 4: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

3. Situació actual

El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants

El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.

Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.

Actualment la velocitat màxima permesa és de 30 km/h. Això propicia una millora per a la seguretat

d'altres usuaris com les persones usuàries de la bicicleta o els vianants.

A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre d'altres, a més del carrers Bisbe Llompart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.

Grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Són casos similars els de Gran Via Colom, l'avinguda dels Reis Catòlics o el carrer d'en Jaume Armengol.

L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

El model urbà actual, no només a Inca sinó també a molts altres indrets, es caracteritza per la seva tendència a ubicar els diferents equipaments a la perifèria (per exemple, instal·lacions esportives, centres educatius, centres sanitaris, etc.), fet que deriva en una major necessitat (i dependència) de desplaçar-se en modes motoritzats

4. Descripció de l'actuació

Es planteja establir una velocitat màxima permesa de **20 km/h** en aquells carrers que per morfologia i amplària no es pot separar el trànsit de vianants i vehicles a distint nivell. Aquests carrers seran considerats de **de prioritat per a vianants**. Amb aquestes actuacions es pretén pacificar el municipi, especialment el centre, en benefici de la seguretat dels usuaris de la via pública i la convivència de vianants i conductors.

Els principals elements a tenir en compte a l'hora d'implantar una zona 20 (o de prioritat per a vianants) son:

- Portes d'entrada i sortida: és molt important que l'usuari de la via sigui conscient que està entrant en una zona de velocitat reduïda. Per aquest motiu és bàsic en la implantació d'una zona 20 senyalar clarament el que s'anomena "portes d'entrada" i "portes de sortida". Hi ha diverses maneres de dissenyar aquests punts i en cada cas s'haurà d'analitzar quina és la idònia.



Fig. 19. Porta d'entrada a zona de prioritat de vianants amb velocitat 20 (Irun)

- Actuacions sobre el traçat en alçada: Aquestes actuacions fan referència a elements que s'insereixen en la calçada per elevar-la, de tal manera que el vehicle ha de reduir la velocitat per superar l'obstacle. L'alçada màxima de l'element reductor de velocitat és de 7,5 centímetres. Lloms, coixins o passos de vianants elevats són els més utilitzats. De totes maneres, degut a les problemàtiques relacionades amb el seu manteniment i el renou que generen, es recomana fer un estudi acurat de la idoneïtat de la seva implementació i prioritzar els realçats d'obra front dels elements de plàstic.



Fig. 20. Elements reductors de velocitat

- Senyalització vertical i horitzontal: La senyalització vertical que indica l'entrada d'una zona amb prioritat invertida, en aquest cas amb velocitat màxima de 20 km/h, és la S-28 (entrada) i S-29 (sortida), i s'ubiquen a les portes d'entrada i sortida de la zona amb prioritat de vianants.

Per altra banda la senyalització vertical es complementarà amb senyalització horitzontal, com la de límit de velocitat.

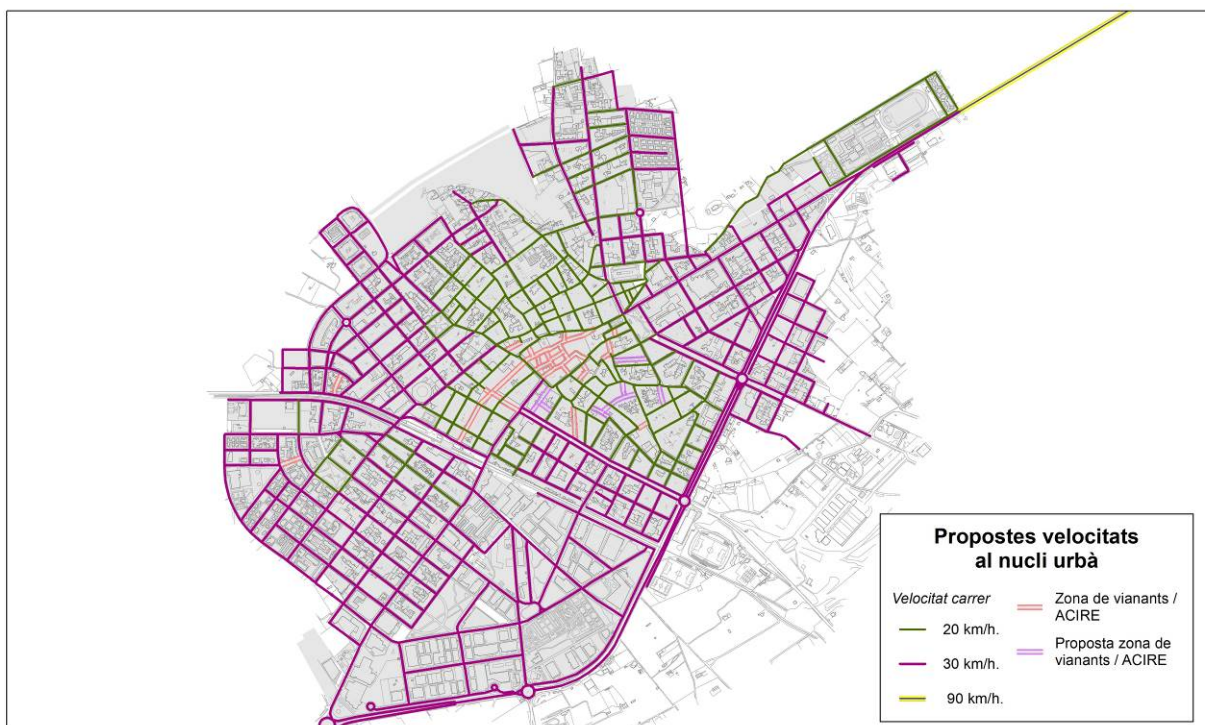


Fig. 21. Plànol de velocitats d'Inca
Font: Elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-08. Actuació 20

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat en transport públic, aparcament, mercaderies

21

CONDICIONAMENT DE LA TRAVESSERA URBANA DE LA MA-2110 AMB L'ESTUDI DE NOVES SECCIONS. ESTRATÈGIA T

1. Mode principal

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 4: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants

El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.

Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.

L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

4. Descripció de l'actuació

La Llei 5/1990 de Carreteres de les Illes Balears defineix la travessera com a tram de carretera que discorre per sòl urbà, urbanitzable programat o apte per a la urbanització. Encara que la competència sigui del Consell Insular, l'Ajuntament és l'encarregat de fer els informes preceptius per a una reordenació del trànsit.

El nucli d'Inca compta amb diverses travesseres, segons la definició de la Llei. Aquests espais creen una sèrie de conflictes als entorns urbans associats a la seguretat viària, l'habitabilitat i la mobilitat tant longitudinal com transversal.

Per a finals de 2017 s'haurien d'haver resolt problemes d'accessibilitat bàsica, segons la normativa vigent: l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i de no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats i el Reial Decret Legislatiu 1/2013, de 29 de novembre, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei General de drets de les persones amb discapacitat i de la seva inclusió social.

Els trets més destacables dels itineraris de vianants són els següents:

- Amplada lliure d'obstacles: no inferior a 1,80 m.
- Alçada lliure d'obstacles: no inferior a 2,2 m.

- Pendent longitudinal màxima: 6%.
- Pendent transversal màxima 2%.

A l'hora de redissenyar aquestes travesseres, cal tenir en compte els criteris següents:

- Implantació de més passos de vianants per evitar que els vianants creuin indegudament. Almenys s'han de situar cada 100 metres.
- L'amplària dels passos de vianants en alguns punts (com a la Plaça Mallorca) es poden ampliar i convertir en zones de plataforma única de prioritat per a vianants.
- Canvi al paviment i aspecte de la via, que pot influir en el comportament de les persones que condueixen.
- Intervencions puntuals d'estrenyiment de calçada amb pas altern.

Es planteja l'eliminació de places d'aparcament en calçada especialment prop dels passos de vianants.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Consell Insular de Mallorca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

Ajuntament d'Inca

10. Cost estimat

Alt

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat en transport públic, aparcament, mercaderies

22

CONDICIONAMENT DE LA RONDA MIGJORN I LES AVINGUDES JAUME I I JAUME II

1. Mode principal

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 4: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants

El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.

Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.

L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

4. Descripció de l'actuació

Aquesta actuació té l'objectiu de recolzar el Pla Especial de l'Àrea de Reconversió Territorial de la Façana d'Inca, aprovat inicialment el 2018 en el qual es proposa actuar sobre la secció de la Ronda Migjorn i les avingudes Jaume I i Jaume II.

Aquest proposa la millora paisatgística de les principals entrades a la ciutat mitjançant actuacions com:

- La creació d'un parc lineal i la reducció de vies asfaltades, reduint la velocitat del trànsit motoritzat i generant una major permeabilitat i comunicació transversal de la via.
- El canvi substancial en la secció de la via, afegint nous elements com carril de bicicletes (ja executat en el cas de les avingudes de Jaume I i Jaume II i Ronda Migjorn entre Pont des Tren i Gran Via Colom), zones d'esbarjo, zones d'ombra i arbrades.

Així, es considera encertat l'enfocament aportat per el Pla Especial de l'Àrea de Reconversió Territorial de la Façana d'Inca, amb el qual es comparteix la idea de guanyar espai per al vianant i altres modes més sostenibles en detriment del trànsit motoritzat. Es considera a més, que s'ha d'eliminar l'estructura de carrils laterals pròpia d'una travessera urbana, per donar lloc a una estructura on es destina molt més espai al vianant, aportant al carrer un caràcter més propi d'un espai d'estar, enlloc d'una via de pas. Un exemple d'aquesta actuació pot ser l'antic pas de la Me-1

pel nucli urbà de Ferreries, actualment l'avinguda de Jaume Mascaró:



Fig. 22. Exemple remodelació travessera urbana a Ferreries.
Font: Google Maps, elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Consell Insular de Mallorca

8. Temporitziació

9. Prioritat

Ajuntament d'Inca

Llarg termini

Alta

10. Cost estimat

Alt

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat en transport públic, aparcament, mercaderies

23

VARIANT NORD D'INCA

1. Mode principal

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 4: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants

El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.

Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.

L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

4. Descripció de l'actuació

La Variant Nord d'Inca, el projecte de la qual es troba en fase de redacció per part del Consell Insular de Mallorca, té l'objectiu de descongestionar el trànsit de pas que circula per l'interior del nucli urbà d'Inca per tal de fer viatges entre municipis externs. Amb aquesta nova infraestructura es pretén desviar aquest flux i totes les externalitats negatives associades per la nova via que circularia per l'exterior del nucli urbà. Tot i que es plantejava la creació d'una via que comunicés els trams est i oest de la Ma-13A per l'exterior nord del municipi, intersecant amb les carreteres Ma-2130, Ma-2112 i Ma-2110.

Tot i així, després d'un llarg procés, pel moment es va decidir actuar únicament sobre el tram comprès entre la Ma-2130 i la Ma-13 (reserva viària), és a dir el tram comprès entre la carretera Selva-Lluc i la rotonda del Puig de Santa Magdalena.

Es considera clau aquesta actuació per a descongestionar l'eix format per l'Avinguda d'Alcúdia, el carrer Bartomeu Coc i l'Avinguda de Lluc. Precisament, a la carretera de Lluc, a l'alçada del carrer Caimari, s'ha realitzat un aforament que ha permès extreure les següents conclusions:

La Intensitat Mitja Diària (IMD) és de gairebé 5.000 vehicles (4945) comptant únicament el sentit d'entrada al nucli urbà d'Inca. Considerant ambdós sentits, estariem parlant de gairebé 10.000 vehicles. Aquests valors generen un important trànsit de pas per l'interior del nucli urbà d'Inca, que de fer-se la Variant Nord, passaria a circular per l'exterior, allunyant les associades externalitats negatives (accidentalitat, emissions de gasos contaminants, contaminació acústica, etc) de la

població.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Consell Insular de Mallorca

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Alta

Ajuntament d'Inca

10. Cost estimat

Alt

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat en transport públic, mercaderies

24

AMPLIACIÓ DE CARRERS AMB ACCÉS LIMITAT (ACIRE)

1. Mode principal

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 4: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants

El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.

Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.

Actualment la velocitat màxima permesa és de 30 km/h. Això propicia una millora per a la seguretat d'altres usuaris com les persones usuàries de la bicicleta o els vianants.

A l'entorn de la Plaça d'Espanya hi ha un seguit de carrers semipeatonals i exclusius, que actuen com a zona de vianants com ara el carrer Comerç, el carrer Major o el carrer Miquel Duran, entre

d'altres, a més del carrers Bisbe Llompart. De la mateixa manera, cal destacar la presència de l'ACIRE del carrer de Muntanera, que restringeix la circulació del trànsit motoritzat.

Grans espais dedicats al vianant són la Plaça Mallorca, la Plaça de les Illes Balears i la Plaça des Blanquer, tot i que es troben rodejades per calçada dedicada al trànsit i estacionament de vehicles motoritzats. Són casos similars els de Gran Via Colom, l'avinguda dels Reis Catòlics o el carrer d'en Jaume Armengol.

L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

El model urbà actual, no només a Inca sinó també a molts altres indrets, es caracteritza per la seva tendència a ubicar els diferents equipaments a la perifèria (per exemple, instal·lacions esportives, centres educatius, centres sanitaris, etc.), fet que deriva en una major necessitat (i dependència) de desplaçar-se en modes motoritzats

4. Descripció de l'actuació

Al voltant del Centre Històric, es planteja augmentar el nombre de carrers amb trànsit restringit als vehicles de residents i autoritzats. Els carrers restringits poden comptar amb un horari especial, fora del qual l'accés seria lliure per a qualsevol usuari. Per tal de fer aquest control es podrien disposar de càmeres als accessos o pilones.

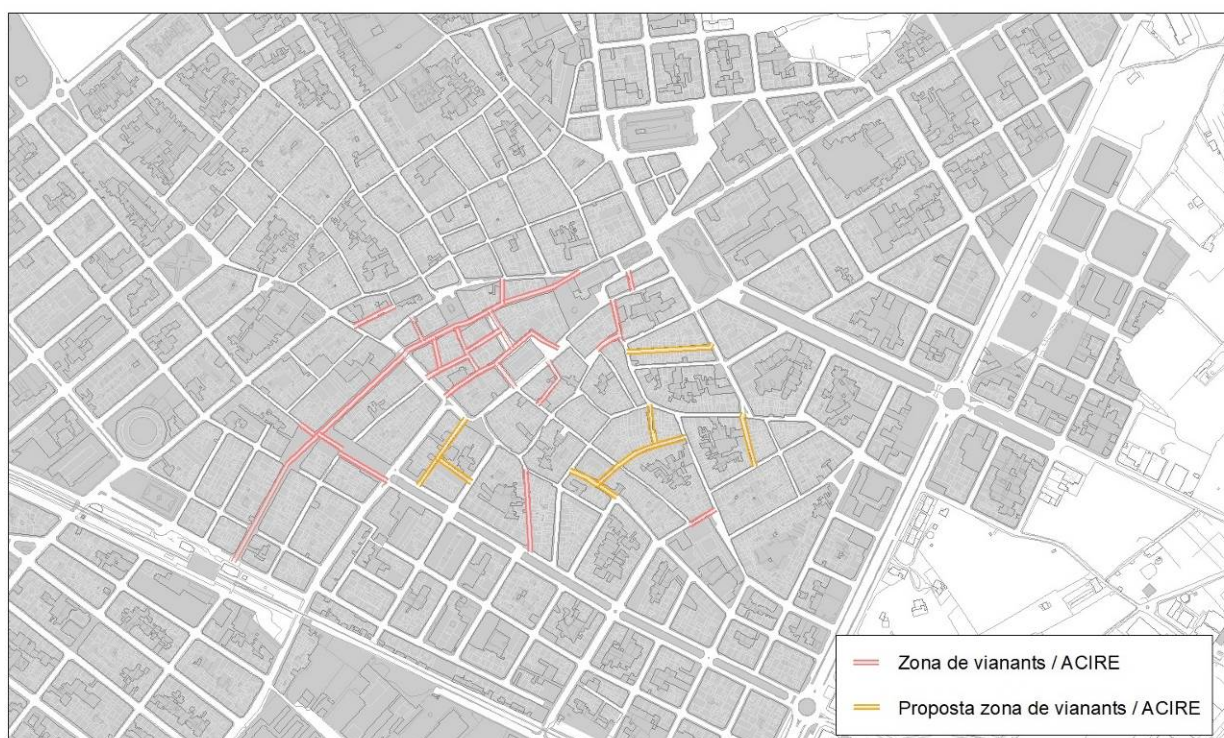


Fig. 23. Plànol de la zona ACIRE
Font: Elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-09. Actuació 24

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP, aparcament, mercaderies.

25**REORDENACIÓ DE SENTITS DE CIRCULACIÓ****1. Mode principal**

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants

El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.

Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.

Actualment la velocitat màxima permesa és de 30 km/h. Això propicia una millora per a la seguretat d'altres usuaris com les persones usuàries de la bicicleta i dels VMP o els vianants.

L'entorn de la Plaça d'Espanya està pacificat amb semipeatonals o exclusivament per a vianants.

Alguns espais com el carrer d'en Jaume Armengol i la Plaça d'Orient es dediquen al Mercat d'Inca cada dijous, fet que modifica el seu ús principal.

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.

El model urbà actual, no només a Inca sinó també a molts altres indrets, es caracteritza per la seva tendència a ubicar els diferents equipaments a la perifèria (per exemple, instal·lacions esportives, centres educatius, centres sanitaris, etc.), fet que deriva en una major necessitat (i dependència) de desplaçar-se en modes motoritzats.

4. Descripció de l'actuació

Els canvis proposats són:

1. Carrer Germà Benildo en el tram situat entre el carrer de Llevant i l'avinguda de Lluc: canvi de sentit cap a l'avinguda de Lluc.
2. Carrer Llevant en el tram ubicat entre els carrers de Ses Coves i Germà Benildo: canvi de sentit cap a aquest darrer.
3. Carrer de la Roca: canvi de sentit cap al carrer d'en Martí Metge.
4. Carrer de Paraires en el tram ubicat entre els carrers de la Glòria i d'en Martí Metge: canvi de sentit cap a aquest darrer, passant a tenir tot el carrer el mateix sentit.
5. Carrer del sol: canvi de sentit cap al carrer del Vaixell.
6. Carrer de Llorenç Villalonga: canvi de sentit cap a l'avinguda dels Reis Catòlics.
7. Carrer Cervantes: canvi de sentit cap a l'avinguda dels Reis Catòlics.
8. Carrer de Can Valella en el tram situat entre l'avinguda Rei Jaume I i el carrer Cervantes: canvi de doble sentit a un sol sentit cap a aquest darrer.
9. Carrer de Can Valella en el tram situat entre els carrers Cervantes i de la Salut: canvi de sentit cap a aquest darrer.
10. Carrer Son Net en el tram situat entre el carrer de Can Valella i l'accés al CEIP Llevant: canvi de sentit cap al carrer Betlem.
11. Carrer de Sant Miquel en el tram ubicat entre l'accés al CEIP Llevant i el carrer Fra Jeroni Planas: canvi de sentit cap a aquest darrer (incloent el tram de connexió amb el carrer Son Net).
12. Carrer de Sant Miquel en el tram localitzat entre el carrer de Can Valella i l'accés al CEIP Llevant: Es prohibeix la circulació.
13. Carrer des Torrent de Can Tabou: canvi de sentit cap a Gran Via de Colom.
14. Carrer Califòrnia: canvi de sentit cap a Gran Via Colom.
15. Carrer Santa Teresa: canvi de sentit cap al carrer Dominic Bernat Burdils.
16. Carrer Dominic Bernat Burdils en el tram entre els carrers Santa Teresa i Sant Miquel: canvi de sentit cap a avinguda del Rei Jaume I.
17. Carrer Fra Maria Payeras: canvi de sentit cap a avinguda del Rei Jaume I.
18. Carrer Fra Antoni Reure: canvi de sentit cap a l'avinguda del Rei Jaume I.
19. Carrer de Rubén Darío: canvi de sentit cap al carrer Joan d'Àustria.

A més, considerant l'obertura de carrers prevista per part de l'ajuntament, i posant el focus al carrer que donarà accés a l'entorn escolar del nou CEIP ubicat darrera del Quarter General Luque, es

proposa que el nou carrer que connectarà el carrer Joan d'Àustria i el carrer del General Rodríguez Casademunt, sigui de sentit de circulació cap a aquest darrer, per a que el flux de vehicles principal provingui de la intersecció del carrer Joan d'Àustria amb elavinguda del General Luque, que ja es troba regulada mitjançant semàfors i compta amb carril de gir..



Fig. 24. Plànol de proposta de canvis de sentits de circulació.
Font: Elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-09. Actuació 25

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

9. Prioritat

Curt termini

Mitjana

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP, aparcament, mercaderies

26

PLA DIRECTOR DE SENYALITZACIÓ

1. Mode principal

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 4: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants.

El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.

Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.

Actualment la velocitat màxima permesa és de 30 km/h. Això propicia una millora per a la seguretat d'altres usuaris com les persones usuàries de la bicicleta i dels VMP o els vianants.

L'entorn de la Plaça d'Espanya està pacificat amb semipeatonals o exclusivament per a vianants.

Alguns espais com el carrer d'en Jaume Armengol i la Plaça d'Orient es dediquen al Mercat d'Inca cada dijous, fet que modifica el seu ús principal.

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.

El model urbà actual, no només a Inca sinó també a molts altres indrets, es caracteritza per la seva tendència a ubicar els diferents equipaments a la perifèria (per exemple, instal·lacions esportives, centres educatius, centres sanitaris, etc.), fet que deriva en una major necessitat (i dependència) de desplaçar-se en modes motoritzats.

4. Descripció de l'actuació

Elaboració del Pla Director de Senyalització per tal de donar resposta a la necessitat d'informació immediata per facilitar a la ciutadania els desplaçaments dins l'àmbit urbà. Aquesta senyalització ha de ser: intel·ligible, clara, identificable, contínua, uniforme i sostenible.

Els objectius principals del Pla Director de Senyalització són:

- Garantir l'accessibilitat i interconnexió amb el territori.
- Potenciar l'activitat socioeconòmica i turística.
- Millorar la seguretat vial i el confort en els desplaçaments.
- Potenciar la imatge de qualitat del nucli.

Es proposa un circuit de circulació per a facilitar l'entrada i la sortida als aparcaments d'Inca, alliberant de trànsit altres carrers i zones on es poden realitzar actuacions de pacificació. Es proposa la implantació d'una contundent senyalització horitzontal i vertical que tendeixi a derivar els vehicles que accedeixen des de la xarxa viària externa cap a les bosses d'estacionament. La senyalització ha de tendir a evitar incursions pel centre del nucli urbà i ha d'estar present durant tot el trajecte fins arribar a la bossa d'estacionament. A més, es recomana, si és possible, indicar la capacitat en temps real de la que disposa l'aparcament.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Cost estimat

Mitjà

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP, transport públic, aparcament, mercaderies

27

PROMOURE LES INICIATIVES DE MOBILITAT COL·LABORATIVA

1. Mode principal

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

3. Situació actual

El municipi d'Inca té un nivell mitjà de motorització (569,95 turismes per cada 1.000 habitants) en comparació amb l'índex balear, de 628,5. Comptant el parc total, l'índex de motorització d'Inca seria de 786,34 vehicles per cada 1.000 habitants

El parc de vehicles d'Inca va créixer un 73,65% entre 2000 i 2021.

Hi ha un desequilibri generalitzat en el repartiment de l'espai urbà a favor del vehicle motoritzat.

L'existència de travesseres urbanes produeix un trànsit de pas important pel centre d'Inca.

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

El model urbà actual, no només a Inca sinó també a molts altres indrets, es caracteritza per la seva tendència a ubicar els diferents equipaments a la perifèria (per exemple, instal·lacions esportives, centres educatius, centres sanitaris, etc.), fet que deriva en una major necessitat (i dependència) de desplaçar-se en modes motoritzats.

4. Descripció de l'actuació

Per reduir l'índex de motorització cal incentivar mesures que incentivin l'ús del vehicle compartit. Per això, es planteja crear/reservar espais per a la mobilitat compartida, assignant espais d'estacionament especials per als serveis d'ús compartit d'automòbils. Per a fomentar l'ús d'aquests serveis, es pot incloure l'assignació d'espai per a vehicles compartits, reduir les tarifes d'estacionament per als usuaris de vehicles d'ús compartit i reduir els requisits mínims d'estacionament (1 plaça per habitatge) per als nous desenvolupaments, incorporant serveis d'ús compartit.

Un dels efectes més evidents de l'expansió de les opcions de mobilitat compartida és que s'alliberen quantitats importants d'espai urbà. De fet, estudis europeus confirmen que un cotxe compartit equival a 10 cotxes particulars i per tant allibera fins a 9 places de pàrquing.

Es volen promocionar les iniciatives de mobilitat col·laborativa com alternativa a l'ús i a la propietat del vehicle privat motoritzat a través de:

- A.** Carpooling (trajecte compartit): sistema per a compartir cotxe entre persones a l'hora de fer un desplaçament. L'objectiu d'aquest sistema és disminuir la contaminació i el consum energètic a l'hora que es millora la utilització de l'espai públic. A Internet es pot veure les persones que volen fer un desplaçament similar al nostre i per aplicacions mòbil es poden posar en contacte. L'Ajuntament junt a través del Consell de Mallorca i la resta d'Ajuntaments podria comptar amb

un portal.

- B.** Carsharing (cotxe compartit): sistema de lloguer per hores de vehicles les 24 hores del dia i els 365 dies de l'any. El principal atractiu pels usuaris és la substitució dels costos fixos derivats de la possessió d'un vehicle, pels costos variables de l'ús puntual que se li fa. Els municipis d'Esporles, Palma, Algaida, Muro, Santa Margalida i Alcúdia compten amb un sistema d'aquest tipus.
- C.** Social car: sistema de lloguer de cotxes de persona a persona. Permet a propietaris particulars llogar els seus vehicles, aprofitant el temps que no els utilitzen.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Aparcament

28

ELECTRIFICACIÓ DE LA FLOTA MUNICIPAL DE VEHICLES

1. Mode principal

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 6: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Situació actual

Recentment, l'Ajuntament d'Inca ha renovat la seva flota de vehicles municipals amb cinc noves furgonetes i un nou turisme 100 % elèctrics.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa seguir en la línia de la transformació de la flota de vehicles municipals cap a vehicles elèctrics, aconseguint que el 100% de la flota municipal sigui 100% elèctrica o híbrida en l'any horitzó del Pla.

Per desenvolupar la proposta, per un costat s'ha d'analitzar la **flota de vehicles municipals**, per tal de conèixer els quilòmetres que recórrer cada vehicle i valorar la viabilitat de transformar-lo amb elèctric. Amb aquest estudi es pretén crear un calendari de substitució de la flota de vehicles de l'Ajuntament cap a elèctrics, calculant les amortitzacions necessàries per a implantar la proposta, així com els estalvis energètics que s'aconseguiran.

5. Zona d'actuació

Administració local

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Mitjà

11. Altres àmbits afectats

Aparcament

29

AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE PUNTS DE RECÀRREGA PER A VEHICLES ELÈCTRICS

1. Mode principal

Mobilitat motoritzada

2. Objectius

Objectiu 6: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Situació actual

L'usuari de vehicle elèctric disposa de vuit punts (17 places) públics de recàrrega de vehicles elèctrics: al carrer Quarter, al carrer General Luque, a l'avinguda de les Germanies, a la Plaça Del Bestiar, a l'Avinguda Jaume I, a les Piscines Municipals, al Poliesportiu Mateu Cañellas i a l'Hospital. A part, compta amb una oferta de 53 places de titularitat privada, el que comporta un total de 70 places per a recàrrega de vehicles elèctrics

4. Descripció de l'actuació

Es proposa la instal·lació de punts de recàrrega addicionals per tal que els vehicles municipals elèctrics puguin ser carregats en la via pública, fent visible així la mobilitat elèctrica i permetent també que la ciutadania pugui fer ús d'aquest servei.

La proposta consisteix en instal·lar punts de recàrrega en diferents zones del municipi per augmentar-ne la cobertura. La ubicació dels punts de recàrrega seria en els voltants dels centres atractors/generadors de mobilitat com equipaments, zones comercials, bosses d'aparcament, etc.

Tots aquests punts s'afegiran a la Xarxa de Mobilitat Elèctrica de les Illes Balears (MELIB).

A llarg termini i, segon el PDSMIB, es proposa crear una partida, subvencionada pel Govern, per ajudes a la implantació de punts de recàrrega ràpida d'ús privat.

A més, es recull el projecte de concessió de domini públic per a infraestructures de recàrrega de vehicles elèctrics d'ús públic, encomanat per l'ajuntament i, actualment, en fase de redacció. El projecte cedirà el manteniment i la gestió dels punts de recàrrega públics de l'ajuntament existents, juntament amb l'espai de domini públic per instal·lar entre 7-10 punts de recàrrega ràpida de com a mínim 50 kW, a diversos punts del municipi. Opcionalment, cada licitador podrà instal·lar més potència.

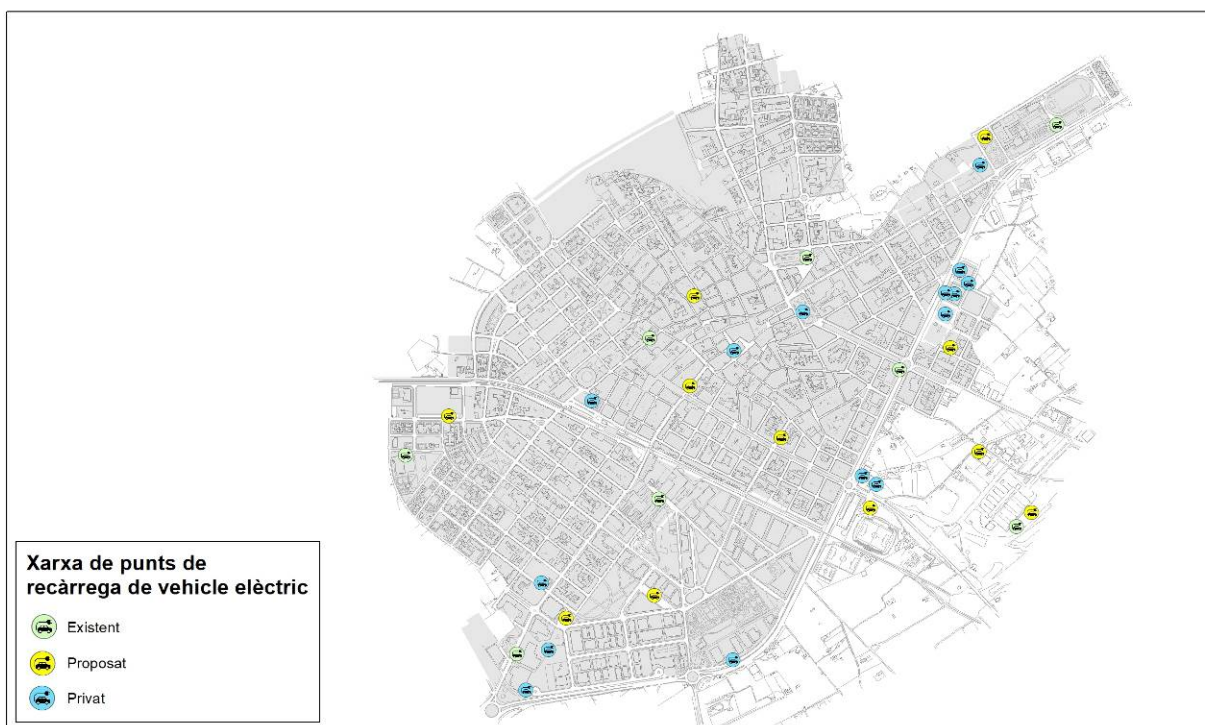


Fig. 25. Plànol proposta de punts de recàrrega de vehicles elèctrics
Font: Elaboració pròpia

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-10. Actuació 29

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Cost estimat

Mitjà

11. Altres àmbits afectats

Aparcament

E. Aparcament

Les propostes que es plantegen en relació a l'aparcament del vehicle privat motoritzat pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- Actualment, s'observa un nombre important de bosses d'aparcament.
- Les places d'estacionament gratuït limitat es concentren alavinguda del General Luque, carrer de les Garroves, avinguda dels Reis Catòlics, a la Plaça d'Orient, a la Plaça des Blanquer i a l'aparcament del carrer de Can Vidal.
- Inca compta amb una bona oferta de places d'aparcament reservades a les Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), al voltant d'equipaments, places i en bosses d'aparcament.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb l'aparcament del vehicle privat motoritzat:

29. Reducció d'aparcament en calçada

30. Augment de places d'aparcament regulat (ORA)

31. Reserva de sòl per a bosses d'aparcament

32. Actuació en aparcaments públics: condicionament, naturalització i instal·lació de plaques solars

33. Reserva de places d'aparcament per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:

30

REDUCCIÓ D'APARCAMENT EN CALÇADA

1. Mode principal

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

Objectiu 6: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Situació actual

Actualment, s'observa un nombre important de bosses d'aparcament.

Les places d'estacionament gratuït limitat es concentren alavinguda del General Luque, carrer de les Garroves, avinguda dels Reis Catòlics, a la Plaça d'Orient, a la Plaça des Blanquer i a l'aparcament del carrer de Can Vidal.

4. Descripció de l'actuació

Ha d'haver-hi una convivència sense que arribi al conflicte i sempre recuperant espai públic per als usuaris més vulnerables que són els vianants. Es proposa llevar l'estacionament al carrer de Can Vidal al tram ubicat entre el carrer dels Hostals i el Teatre Principal d'Inca, per tal d'establir un itinerari segur per als vianants cap a aquest equipament.

De la mateixa manera, amb l'objectiu de poder assolir la millora de seguretat de la cruïlla del carrer de ses Germanies amb el carrer de Sant Domingo, es proposa eliminar totalment l'estacionament en aquest darrer carrer en el tram més proper a la intersecció, suprimint així, la zona d'estacionament actualment dedicada a aparcament de motocicletes.

D'altra banda es proposa reduir l'aparcament en calçada en entorns escolars per tal de millorar les condicions dels accessos i la zona d'espera en aquests equipaments que compten amb un risc addicional per la vulnerabilitat dels seus usuaris: els infants. Així, es proposa reduir parcialment l'aparcament en calçada als següents espais:

- Al carrer de Joan Miró, davant l'accés al CEIP Pau Casesnoves.
- Al carrer de Llevant, davant l'accés al Col·legi Pureza de Maria, entre les dues portes d'accés.
- Al carrer de Ses Coves, en tot el tram ubicat entre els carrers de Llevant i de ses Monges, que coincideix amb l'accés al Col·legi Sant Tomàs de Aquino.
- Al carrer de Ses Coves, al tram ubicat entre els carrers del Jardí i de la Soledat, cobrint així l'accés al Col·legi La Salle.
- Al carrer Sant Vicenç de Paul, davant l'accés al centre escolar Sant Vicenç de Paul.
- Al carrer Blanquerna, a davant dels dos accessos al centre educatiu Beat Ramon Llull.
- Al carrer Torrent de Can Tabou, segons petició dels bombers, per a permetre el pas dels vehicles d'emergències.

A més, es proposa actuar al carrer de Sant Miquel, al tram situat entre la l'acces al CEIP Llevant i la illeta central que separa del carrer Son Net, eliminant tot l'aparcament i prohibint la circulació de trànsit motoritzat.

Altres carrers amb amplàries menors de 7 metres com el carrer Betlem, el carrer de sa Roca, el carrer des Gerrers, el carrer Nou i el tram del carrer de la Perla situat entre els carrers de Sant Vicenç de Paul i d'Antoni Bestard perdrien totalment l'estacionament, ja que tant l'espai per a vianants com l'espai restant per a la circulació de vehicles és insuficient, obligant en molts de casos a circular parcialment sobre la vorera, a més d'impedir el pas de vehicles d'emergències i serveis

Adicionalment, per tal de poder assolir la proposta corresponent a la remodelació de l'espai urbà de la xarxa viària, es proposa reduir parcialment l'aparcament als carrers: dels Terrers, del Canonge Quetglas, Castell de Bellver, Canonge Sebastià G. Palou, Bernat Metge ,Crist Rei, Binissalem i Tirant lo blanc, en els trams indicats en el plànol corresponent.

Finalment, en els casos que es consideri necessari, es proposa eliminar part de l'aparcament actual amb els següents condicionants:

- Substitució de places d'aparcament en cordó per punts d'ancoratge per a bicicletes. En una plaça d'estacionament en cordó és possible implantar fins a 5 U-Invertides. És a dir hi hauria una capacitat de més o manco 10-12 bicicletes.
- Creació de zones de visibilitat a la vora dels passos de vianants.
- Creació de zones per a vianants amb mobiliari urbà i vegetació.
- Creació de zones d'espera per a vehicles per creuament de fluxos.

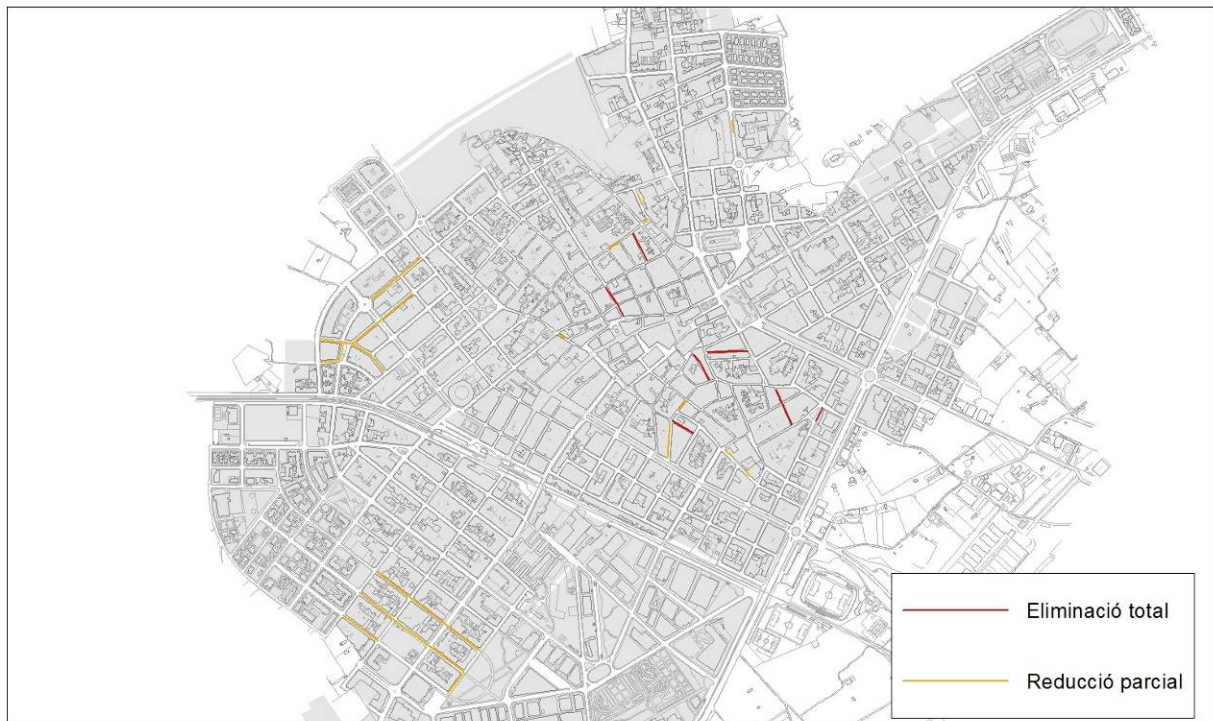


Fig. 26. Plànol de proposta de reducció d'aparcament en calçada

Font: Elaboració pròpia

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-11. Actuació 30

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP i mobilitat motoritzada

31**AUGMENT DE PLACES D'APARCAMENT REGULAT (ORA)****1. Mode principal**

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

Objectiu 6: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Situació actual

Les places d'estacionament gratuït limitat es concentren al avinguda del General Luque, carrer de les Garroves, avinguda dels Reis Catòlics, a la Plaça d'Orient, a la Plaça des Blanquer i a l'aparcament del carrer de Can Vidal.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa l'augment del nombre de les places regulades als voltants del centre per així facilitar l'aparcament per fer gestions o compres, alhora que es garanteix l'espai d'aparcament per als veïns. Amb cada una de les tipologies d'aparcament regulat i la seva ubicació es redueix la circulació d'agitació a la zona cèntrica, fent un espai més agradable per a les persones.

Els espais proposats per a ubicar places regulades són els que apareixen en la imatge inferior:



Fig. 27. Plànol de proposta de places d'aparcament regulat (ORA)

Font: Elaboració pròpia

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-11. Actuació 31

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat motoritzada

32

RESERVA DE SÒL PER A BOSSES D'APARCAMENT

1. Mode principal

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat

Objectiu 6: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Situació actual

Actualment, s'observa un nombre important de bosses d'aparcament.

Les places d'estacionament gratuït limitat es concentren alavinguda del General Luque, carrer de les Garroves, avinguda dels Reis Catòlics, a la Plaça d'Orient, a la Plaça des Blanquer i a l'aparcament del carrer de Can Vidal.

4. Descripció de l'actuació

Es recullen tant els acords de cessió d'ús temporal per a aparcaments en diferents solars de l'àmbit municipal d'Inca, com la proposta de noves ubicacions per a aparcament. Així, s'habilitarien noves bosses d'aparcament a les següents ubicacions:

- **En el nou baixador.** Es preveu que el nou baixador compti amb un aparcament.
- **Entre l'avinguda del General Luque i els carrers Binissalem i Puig de Massanella.** S'acorda l'ampliació de l'existent aparcament d'acord amb l'extensió corresponent a l'UA-20.
- **Entre el carrer Quarter i l'avinguda General Luque.** Es proposa la habilitació del solar que es troba a la cantonada per a la creació d'una nova bossa d'aparcament.
- **Entre els carrers Fra Antoni Reure, Fra Bernat Burdils i l'avinguda del Rei Jaume I.** Al solar tangent a l'avinguda del Rei Jaume I.
- **Davant el Centre de Salut de So na Monda.** De nou, es proposa la creació d'una bossa d'aparcament al solar ubicat davant d'aquest centre sanitari.
- **Entre els carrers Ramon y Cajal, de sa Muntanyeta i Cabrit i Bassa.** Es proposa habilitar un solar ubicat entre els tres carrers per tal de crear una nova bossa d'aparcament a l'interior de l'illa, al qual s'hi accediria des del carrer Cabrit i Bassa.
- **Entre els carrers Ramon y Cajal i Sant Senén.** Es proposa estudiar la possibilitat d'arribar a un acord de cessió d'ús temporal del solar de la cantonada per a crear-hi una bossa d'aparcament.
- **Entre els carrers Ramon y Cajal i Sant Alonso Rodríguez.** Es proposa, de nou, estudiar la possibilitat d'arribar a un acord de cessió d'ús temporal del solar per a crear una nova bossa d'aparcament a la cantonada.

A més, s'acorda la pròrroga de la cessió d'ús temporal del solar actualment dedicat a l'aparcament de Can Vida i es recull la recent actuació sobre la parcel·la 5 de l'UA-6 (al final del carrer Josep Maria Sert) consistent en l'habilitació del solar per a destinar-lo a aparcament.

A continuació es mostra la localització de les bosses d'aparcament contemplades:

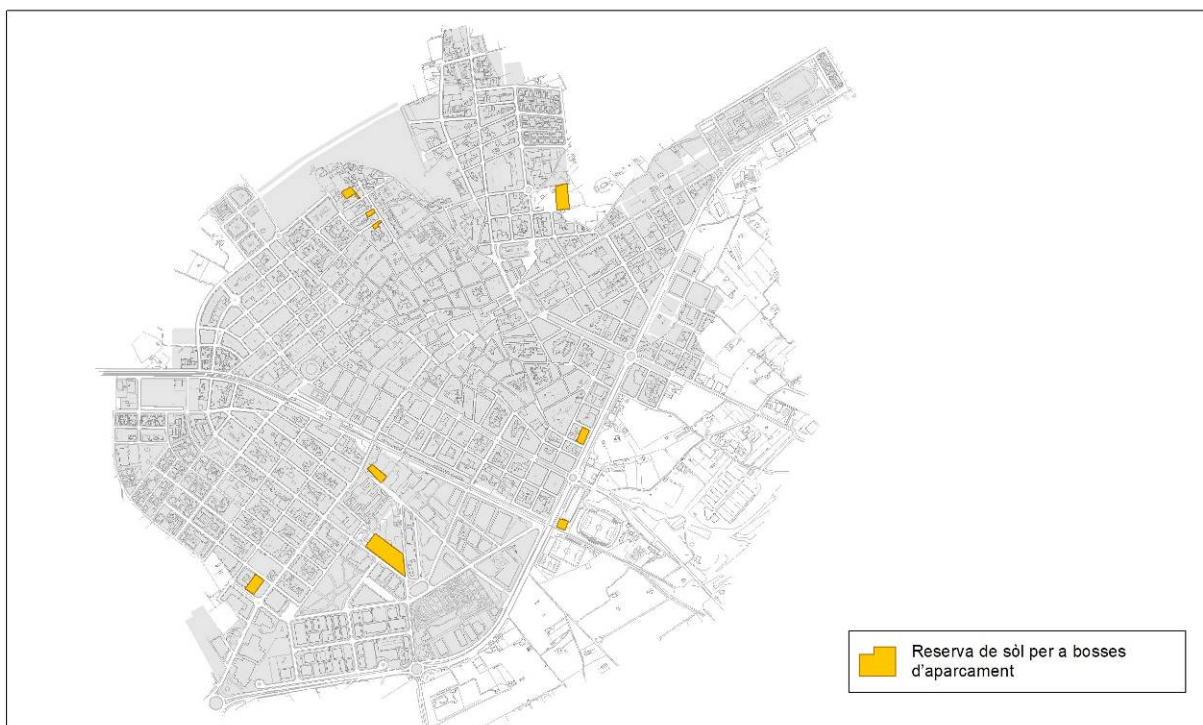


Fig. 28. Plànol de proposta de reserva de sòl per a bosses d'aparcament

Font: Elaboració pròpia

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-12. Actuació 32

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Cost estimat

Alt

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP i mobilitat motoritzada

33

ACTUACIÓ EN APARCAMENTS PÚBLICS: CONDICIONAMENT, NATURALITZACIÓ I INSTAL·LACIÓ DE PLAQUES SOLARS**1. Mode principal**

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat

Objectiu 6: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Situació actual

Actualment, s'observa un nombre important de bosses d'aparcament.

4. Descripció de l'actuació**Naturalització**

A mesura que es construeixen noves bosses d'aparcament i es remodelen les existents, sorgeix l'oportunitat de crear zones d'aparcament més ecològiques, amb entorns més sostenibles, amigables per als vianants i atractius.

Aquesta naturalització dels aparcaments fora de calçada consisteix a:

- Integrar-los a l'entorn construït i natural circumdant. Plantació d'arbres i vegetació abundant.
- Millorar la infraestructura per a vianants i ciclistes. Itineraris de vianants i estacionament per a bicicletes.
- Gestionar l'aigua com a recurs promovent el sistema d'infiltració i retenció natural.
- Protegir la qualitat de l'aigua local a través de sistemes biològics i de filtració efectius.
- Minimitzar l'efecte d'illa de calor mitjançant un ombreig eficaç i un material de paviment alternatiu.

D'aquesta manera es planteja un model d'aparcament fora de calçada concebut com a parc urbà, vegetal i arbrat, superposat i integrat a l'espai d'estacionament i interrelacionat amb el seu entorn urbà més proper.

Els beneficis associats resulten evidents majoritàriament quant a les condicions de confort i qualitat de l'espai públic, així com a la minimització d'impactes associats: reducció de la temperatura superficial, gestió de recursos hídrics, reducció de consum energètic i emissions associades, qualitat de l'aire, absorció de CO₂ i altres.



Fig. 29. Exemple de naturalització d'aparcament a Santander

Font: Drenaje Sostenible

Així mateix, en aparcament en calçada també es poden aplicar solucions de paviments que afavoreixin la infiltració d'aigua en el terreny i redueixin l'efecte d'illa de calor, acompanyat d'una major naturalització de l'entorn.



Fig. 30. Exemple paviment drenant en calçada a la ciutat de Besançon

Font: elaboració pròpia

Energia sostenible

L'article 53 de la Llei 10/2019 de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica estableix que els espais destinats a les places d'estacionament de tots els nous aparcaments de titularitat privada i tots els de titularitat pública en sòl urbà ubicats en superfície que ocupin una àrea total superior a

1.000 metres quadrats es cobriran amb plaques de generació solar fotovoltaica destinades a l'autoconsum de les instal·lacions associades a l'aparcament. Aquestes plaques poden servir com a alternativa o complementar la plantació d'arbrat, per fer ombra i mitigar l'efecte d'illa de calor amb l'ombrejat. Això no obstant, es poden establir excepcions per raons tècniques, de protecció del paisatge o del patrimoni cultural.

Les fotolineres són part dels elements estabilitzadors a la infraestructura de recàrrega de vehicles elèctrics, i permeten minimitzar els pics de consum a la xarxa elèctrica mitjançant la producció d'energia fotovoltaica a les hores diürnes. Lliuren l'energia necessària per a la recàrrega dels vehicles, a més de minimitzar la facturació elèctrica. El seu funcionament és senzill:

1. Durant el dia, la fotolinera a les hores de sol genera suficient energia per a la càrrega del vehicle elèctric. L'energia sobrant s'utilitza per al consum de la xarxa interna, o per injectar a la xarxa de distribució.
2. Els dies en què les condicions climatològiques no són les apropiades (ennuvolats i pluja), la fotolinera continua generant energia, però en menor mesura. En aquestes situacions, compensa la demanda consumint parcialment de la xarxa.
3. A les nits la fotolinera no genera energia. Així pren l'energia de la xarxa per cobrir la demanda.

A causa del funcionament de la mobilitat de les bosses d'aparcament, seria recomanable combinar punts de recàrrega lenta, amb durada d'hores, així com punts de recàrrega ràpida.

Senyalització

Es planteja la implantació d'una senyalització vertical que indiqui al conductor els nivells d'ocupació de les instal·lacions, així com el temps d'espera fins al proper autobús o tren. El seu emplaçament serà principalment als punts d'accés des de les principals vies, així com en vies principals del municipi. Per això, es proposa establir un control mitjançant comptatge d'entrades i sortides de vehicles per obtenir els nivells d'ocupació. D'aquesta manera, s'evitarà que els usuaris facin viatges a punts on no hi hagi aparcament disponible i se n'incentivi l'ús.

La senyalització utilitzada ha de complir els requisits següents: visible, identificable fàcilment, intel·ligible, accessible, contínua, sostenible i actualitzada. S'ha de considerar que s'ha de comprendre des del vehicle durant la conducció.

Es proposa executar aquesta actuació als aparcaments actuals i futurs de titularitat pública amb una capacitat considerable. De fet, l'Hospital Comarcal d'Inca compta ja amb pèrgoles de plaques fotovoltaiques i, des de l'Ajuntament es preveu seguir aquesta línia als aparcaments de la Plaça de la Mediterrània i al de l'Hospital Sant Joan de Déu. A més, tal i com s'ha mostrat, també es pot actuar sobre l'aparcament en calçada, pel que es proposa estudiar la seva implementació en alguns carrers .



Fig. 31. Plànol de proposta de condicionament, naturalització i instal·lació de plaques solars a bosses d'aparcament
Font: Elaboració pròpia

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-12. Actuació 33

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Mitjana

10. Cost estimat

Alt

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i VMP i mobilitat motoritzada

34

RESERVA DE PLACES D'APARCAMENT PER A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA (PMR)**1. Mode principal**

Aparcament

2. Objectius

Objectiu 5: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat

Objectiu 6: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Situació actual

Inca compta amb una bona oferta de places d'aparcament reservades a les Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), al voltant d'equipaments, places i en bosses d'aparcament. Tot i així, es detecta la necessitat d'actuar en alguns emplaçaments, o bé augmentant la capacitat de la reserva de places, o bé creant-ne de noves.

4. Descripció de l'actuació

Com estableix el Reial decret 1056/2014, de 12 de desembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'emissió i l'ús de la targeta d'estacionament per a persones amb discapacitat, els principals centres d'activitat dels nuclis urbans han de disposar d'un mínim d'una plaça d'aparcament reservada i dissenyada per al seu ús per persones titulars de la targeta d'estacionament per cada quaranta places o fracció, independentment de les places destinades a residència o llocs de treball.

En aquest sentit i després de revisar, tant la cobertura dels equipaments en quant a reserva de places per a PMR com la proporció de places en aparcaments públics, es proposa la creació de reserva de places en els següents punts:

- Avinguda des Raiguer, a l'altura del número 99, coincidint amb la ubicació de diversos equipaments.
- Aparcament de Ca'n Vidal.
- Carrer Blanquerna, proper a l'accés al Col·legi Beat Ramon Llull.

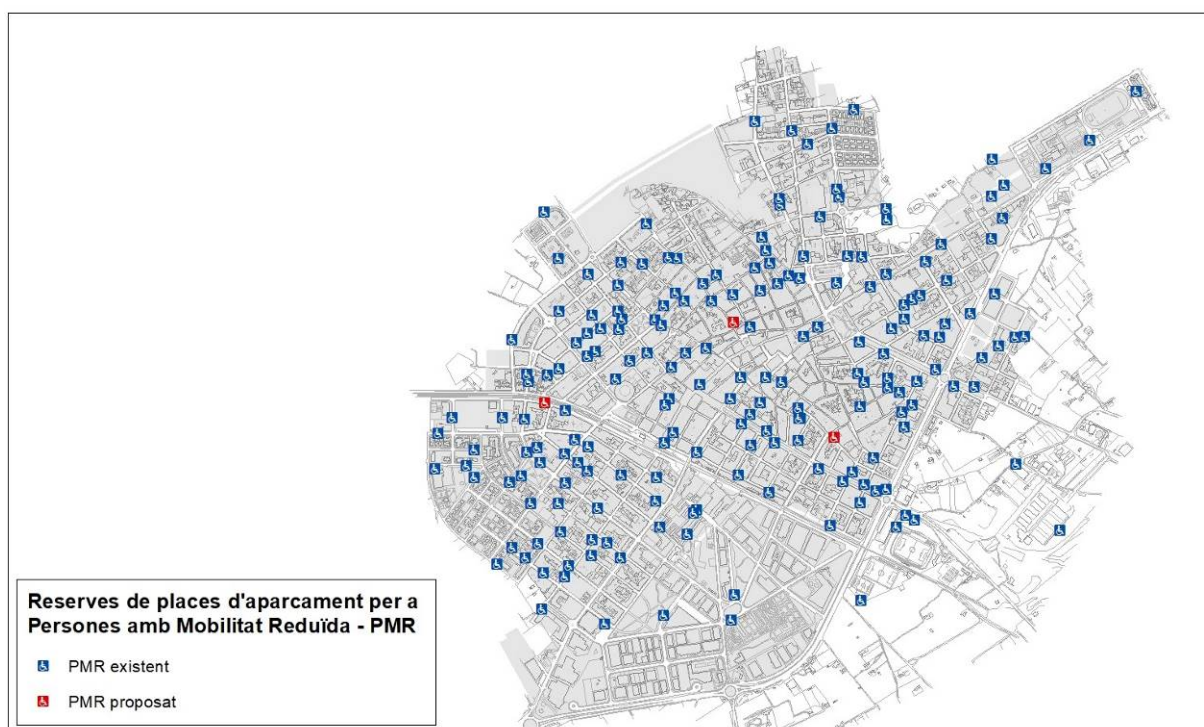


Fig. 32. Plànol de proposta de reserves de places d'aparcament per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)
Font: Elaboració pròpia

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

A-13. Actuació 34

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat a peu, mobilitat motoritzada

F. Mercaderies

Les propostes que es plantegen en relació a les mercaderies pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.
- Hi ha zones reservades a la Càrrega i Descàrrega distribuïdes per les zones comercials del municipi com al carrer des Born o a Gran Via Colom, mentre que al carrer del Bisbe Llompart, que presenta una restricció de circulació al trànsit motoritzat, les mercaderies hi poden efectuar la càrrega i descàrrega lliurement.
- Les zones dedicades a la Càrrega i Descàrrega tenen horaris diversos en funció de l'ús al qual va destinada la plaça d'estacionament.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb les mercaderies:

34. Creació de places de Carrega i Descàrrega (CiD)
35. Desenvolupar propostes d'actuació orientades a redefinir el sistema de transport urbà de mercaderies

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:

35

CREACIÓ DE PLACES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA (CID)

1. Mode principal

Mercaderies

2. Objectius

Objectiu 7: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del municipi i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.

3. Situació actual

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

Hi ha zones reservades a la Càrrega i Descàrrega distribuïdes per les zones comercials del municipi com al carrer des Born o a Gran Via Colom, mentre que al carrer del Bisbe Llompart, que presenta una restricció de circulació al trànsit motoritzat, les mercaderies hi poden efectuar la càrrega i descàrrega lliurement.

Les zones dedicades a la Càrrega i Descàrrega tenen horaris diversos en funció de l'ús al qual va destinada la plaça d'estacionament.

4. Descripció de l'actuació

Tot i que es considera que el municipi compta amb una bona cobertura de reserva de places per a càrrega i descàrrega de mercaderies, es planteja estudiar habilitar un solar ubicat al carrer de la Pau, davant el número 7, que funcionaria com a punt de càrrega i descàrrega de mercaderies (i per a altres vehicles de transports), així com a aparcament de bicicletes i motocicletes.

Seria important que l'entrada dels vehicles es realitzés únicament pel carrer d'en Jaume Armengol, per tal de no introduir el trànsit per la zona peatonal. També, per a evitar que a la nit sigui un aparcament de vehicles d'ús general, es podria situar una barrera que permetés un espai limitat per a l'accés exclusiu de bicicletes i motocicletes. Existiria, també, la possibilitat de comptar amb videovigilància.



Fig. 33. Solar per a possible aparcament de vehicles de transports i CiD, bicicletes i motocicletes.
Font: Elaboració pròpia.

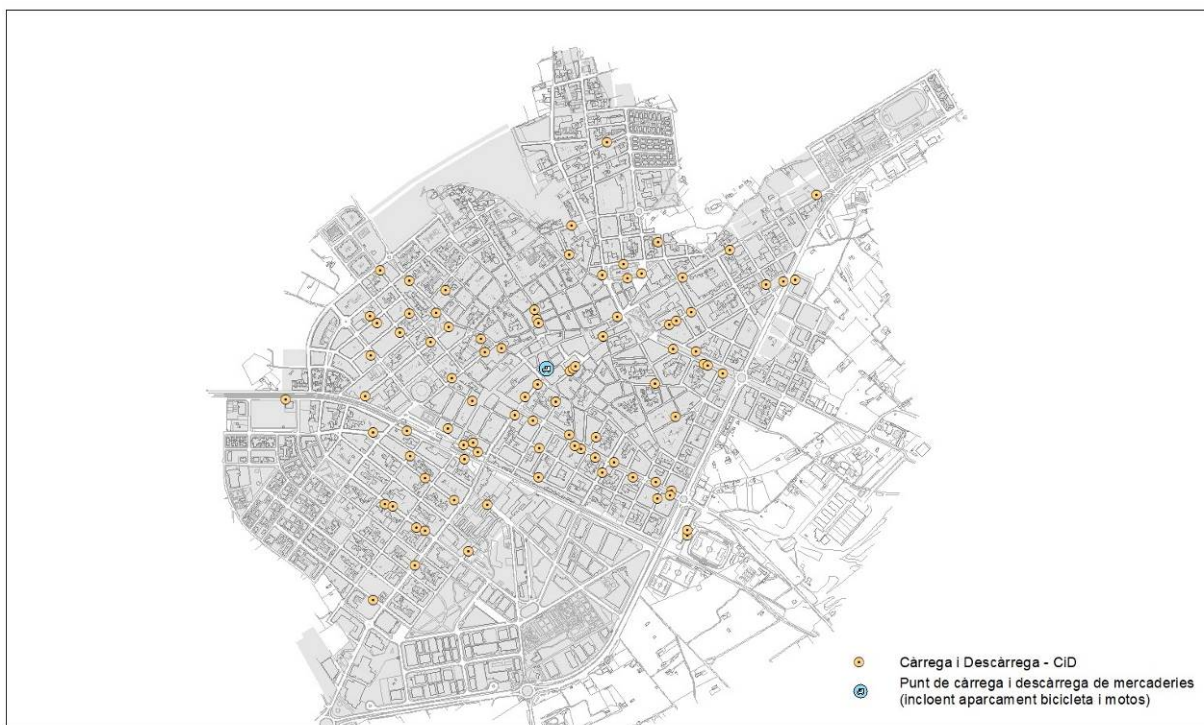


Fig. 34. Proposta reserva de places d'aparcament per a Càrrega i Descàrrega de mercaderies
 Font: Elaboració pròpia.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Mig termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Mitjà

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat motoritzada, aparcament

36

DESENVOLUPAR PROPOSTES D'ACTUACIÓ ORIENTADES A REDEFINIR EL SISTEMA DE TRANSPORT URBÀ DE MERCADERIES

1. Mode principal

Mercaderies

2. Objectius

Objectiu 7: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat del municipi i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.

3. Situació actual

El trànsit de pas i la distribució urbana de mercaderies provoca en el seu entorn totes les externalitats negatives de l'ús del vehicle motoritzat, especialment referent a la seguretat dels vianants i la contaminació.

Hi ha zones reservades a la Càrrega i Descàrrega distribuïdes per les zones comercials del municipi com al carrer des Born o a Gran Via Colom, mentre que al carrer del Bisbe Llompart, que presenta una restricció de circulació al trànsit motoritzat, les mercaderies hi poden efectuar la càrrega i descàrrega lliurement.

Les zones dedicades a la Càrrega i Descàrrega tenen horaris diversos en funció de l'ús al qual va destinada la plaça d'estacionament.

4. Descripció de l'actuació

La millora a mig termini de la distribució urbana de mercaderies passa inevitablement per:

1. Fomentar una millor utilització dels recursos i del viari públic (contemplat com a be escàs) explicitant els costos del transport en les transaccions comercials i incorporant tecnologies de la informació i de les comunicacions (TIC).
2. Promoure des de l'administració local l'assignació de recursos en la planificació i ordenació de la infraestructura necessària (zones de carrega i descarrega, plataformes logístiques, etc.) així com de l'ús operatiu i jurídic d'aquesta.

En el cas d'Inca, es recomana estudiar la viabilitat de les següents actuacions:

1. Centre de consolidació urbana en un dels tres polígons industrials (el polígon de Ca'n Matzarí està més consolidat). També coneguts com a centres de distribució urbana, són instal·lacions logístiques en què les empreses dedicades a la logística lliuren els productes que seran, posteriorment, repartits per l'àrea a què està destinada aquesta instal·lació logística. Consistirà en un centre de petita escala destinat a concentrar les sortides i arribades dels vehicles de transport, així com a fraccionar la càrrega per a la seva posterior distribució per l'interior del nucli, fent ús de vehicles més petits i més adaptats a l'entorn urbà.
2. Limitar el pas de vehicles pesants a l'interior del nucli. D'altra banda, es restringirà l'accés als vehicles de mercaderies menys contaminants. Per als vehicles menys contaminants, a través de l'Ordenança municipal, tindran un horari més ampli per a la càrrega i descàrrega. Es permetrà la utilització sense cost de les places d'estacionament regulat (zones O.R.A.) als vehicles comercials elèctrics.

3. Sistema de distribució nocturna de mercaderies amb vehicles elèctrics.
4. Per a la distribució d'última milla, a menor escala, es podrien habilitar espais en superfície destinades al repartiment de la paqueteria amb vehicles elèctrics (a motor o pedalables). Promoure sistemes alternatius de distribució de mercaderies (bicicletes, vehicles elèctrics, etc.). Aquests vehicles podrien tenir circulació lliure mentre que la resta podria comptar amb un horari regulat.
5. Punts de recollida. La compra en línia ha crescut molt ràpidament els darrers anys i es preveu que en el futur continuï en augment. Una problemàtica associada a aquest tipus de compra, a banda de la pèrdua de teixit comercial, és que cada comanda individual suposa un repartiment. Per reduir els repartiments (desplaçaments) es proposa establir unes taquilles de recollida de paqueteria en instal·lacions municipals com les aturades de transport (estacions de tren i d'autobús), Correus o aparcaments públics.

A més, aquesta mesura pot abastar a banda de les mercaderies els vehicles d'obra i serveis (jardineria, reparacions, etc.).

Control d'estacionament

Es planteja intensificar el control de l'estacionament per mitjà de l'ús de noves tecnologies, amb un registre a una plataforma per part dels conductors amb una aplicació mòbil. Els vigilants (o policia) podrien fer un seguiment de l'estat de les places de forma eficient i altres usuaris podrien comprovar si aquestes places estan lliures o ocupades.

Aquesta eina s'està utilitzant en moltes ciutats europees, i es basa en l'ús de senyals intel·ligents de trànsit i l'ús d'una aplicació mòbil per part dels transportistes per obrir tiquets digitals d'estacionament, amb el seu corresponent compte enrere, equilibrant així l'oferta i la demanda reals.

Es pot definir el temps màxim d'estacionament per zona, segons l'horari i les particularitats tècniques, com el tipus de vehicle, el pes o l'etiqueta ambiental, tenint també en compte si es dedica a un ús professional o particular, entre d'altres.

A l'hora d'estacionar, l'usuari haurà d'indicar la matrícula del vehicle i l'aplicació geolocalitzarà la seva ubicació mostrant tots els codis existents en la zona, dels quals l'usuari haurà de seleccionar el que correspongui d'acord al senyal vertical del tram on es troba. Seguidament, apareixerà una pantalla que mostrarà les condicions horàries de la zona per informar a l'usuari, que iniciarà l'estacionament. Quan es vulgui retirar el vehicle, s'haurà de marcar en l'aplicació l'opció "finalitzar estacionament".

Ciclogística

Els pobles i ciutats s'enfronten a reptes en les seves dinàmiques, especialment pel que fa a la mobilitat. En aquest àmbit, la tendència indica que els vehicles de motor aniran cedint protagonisme a altres modes de mobilitat més ecològics i sostenibles, com ara la bicicleta o els VMP.

Es proposa impulsar la realització de l'última milla de la cadena de distribució de mercaderies en bicicletes de càrrega i/o vehicles lleugers.

Per aconseguir que es desenvolupin els comerços amigables amb els ciclistes i es consolidi l'activitat ciclogística, caldrà que es percebi aquesta activitat com una cosa normal i integrada a les alternatives de distribució de mercaderies al municipi. Per això, es recomana mostrar al públic

mitjançant campanyes de promoció els beneficis derivats de la distribució de mercaderies amb bicicleta, mitjançant jornades en les quals les empreses poden provar d'utilitzar bicicletes de càrrega.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Mitjà termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Mitjà

11. Altres àmbits afectats

Mobilitat en bicicleta i VMP, mobilitat motoritzada, aparcament

G. Multimodal

Per últim, hi ha propostes que no es poden classificar en un únic àmbit, ja que tenen el mateix nivell d'importància en diferents modes de mobilitat.

S'estableixen les següents propostes de caràcter multimodal:

36. Ordenança de mobilitat

37. Revisió de la normativa urbanística

38. Pla de comunicació sobre el Pla de Mobilitat

39. Comissió de seguiment del Pla de Mobilitat / Messa de Mobilitat

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació:

37

ORDENANÇA DE MOBILITAT

1. Mode principal

Multimodal

2. Objectius

Objectiu 8: Promoure valors de civisme i coresponsabilitat en l'àmbit de la mobilitat urbana

3. Situació actual

Actualment el municipi d'Inca disposa d'una Ordenança municipal de circulació, aprovada l'any 2001 i la seva última modificació es va realitzar l'any 2020.

4. Descripció de l'actuació

Es proposa la modificació de l'Ordenació de Circulació per una Ordenança de Mobilitat Urbana on es regulen tots els aspectes relacionats amb la mobilitat. D'aquesta manera dins d'aquesta es podrà regular, amb una visió conjunta, aspectes com els drets i deures dels vianants, usuaris de la bicicleta i de vehicles de mobilitat personal (VMP), del vehicle motoritzat i la distribució urbana. Aquesta vindria a impulsar bona part de les propostes presentades en aquest Pla.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

38

REVISIÓ DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA

1. Mode principal

Multimodal

2. Objectius

Objectiu 8: Promoure valors de civisme i coresponsabilitat en l'àmbit de la mobilitat urbana

3. Situació actual

Les pautes de mobilitat de la població són determinades, en gran mesura, per l'estructura urbana i per l'accessibilitat.

4. Descripció de l'actuació

Si cada funció urbana es troba dispersa i allunyada al territori, les persones hauran de desplaçar-se lluny i, per tant, en modes de transport motoritzats, precisament els que suposen més impacte ambiental.

Igualment, si el teixit urbà és poc dens en activitats o habitatges, els mitjans de transport col·lectius trobaran dificultats per satisfer les demandes dels usuaris i es generarà un model de mobilitat dependent de l'automòbil. A més, l'autobús del TIB, tot i comptar amb un nombre acceptable d'aturades dins el nucli urbà d'Inca, la població no concep la possibilitat d'utilitzar-lo com un transport urbà.

Per tant, la mobilitat sostenible suggereix desenvolupaments urbanístics que aprofitin al màxim la capacitat autònoma de traslladar-se que té l'ésser humà (caminant o amb bicicleta), és a dir, desenvolupaments urbanístics guiats pels principis de proximitat, autonomia i riquesa de l'espai públic.

Així, l'objectiu de la present mesura és establir pautes per introduir aquests conceptes en el nou model de ciutat mitjançant la introducció de modificacions a la seva normativa urbanística.

Es tractaria d'introduir conceptes d'urbanisme sostenible, principalment competeix a nous desenvolupaments, densitat residencial i barreja d'usos.

Des de la pròpia normativa urbanística es pot fomentar un altre tipus de mobilitat, més sostenible i respectuosa amb l'entorn, per exemple incentivant l'habilitació d'espais veïnals per a l'aparcament de bicicletes en els nous projectes d'urbanització que s'associïn a una modificació dels requeriments de dotació de places motoritzades.

D'aquesta manera, a més de limitar l'oferta d'aparcament motoritzat, es fomenta la mobilitat ciclista, eliminant obstacles a la possessió d'una bicicleta i fent-la més factible.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Curt termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

39

PLA DE COMUNICACIÓ SOBRE EL PLA DE MOBILITAT

1. Mode principal

Multimodal

2. Objectius

Objectiu 8: Promoure valors de civisme i coresponsabilitat en l'àmbit de la mobilitat urbana

3. Situació actual

Hi ha la necessitat d'un canvi en els hàbits de la població i una millor educació en matèria de mobilitat urbana sostenible.

4. Descripció de l'actuació

L'objectiu d'aquesta proposta és integrar les accions de promoció, informació i difusió relacionades amb la mobilitat sostenible en el marc del Pla, l'eina que les aglutinarà a partir de la seva aprovació definitiva.

En primer lloc, cal identificar els grups objectiu als quals es vol informar per tal de seleccionar les accions comunicatives més adients en cada cas. Per exemple, es poden classificar els grups objectiu en les següents categories:

- Grups d'edat: nins i joves en edat escolar, adults i persones de la tercera edat.
- Gènere: s'ha demostrat que existeixen comportaments i actituds diferenciades envers la mobilitat en funció del gènere.
- Grups d'usuaris: associacions d'usuaris dels diferents modes de transport (a peu, en bicicleta, transport públic, etc.).

En segon lloc, cal definir i planificar les accions comunicatives més adients per a cadascun dels grups destinataris anteriors:

- Actes presencials: presentacions, xerrades, etc.
- Activitats (bicicletades, caminades, etc.). Celebració de la Setmana Europea de la Mobilitat.

- Difusió en línia: pàgina web, butlletí periòdic (mensual o trimestral), xarxes socials, etc.
- Concursos d'idees. Participació per part de l'alumnat en un concurs de com seria la seva Inca ideal en l'àmbit de la mobilitat.

Finalment, s'ha de seleccionar acuradament quina informació es vol comunicar a cada grup destinatari.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporitziació

Curt termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

40**COMISSIÓ DE SEGUIMENT DEL PLA DE MOBILITAT / MESA DE MOBILITAT****1. Mode principal**

Multimodal

2. Objectius

Objectiu 8: Promoure valors de civisme i coresponsabilitat en l'àmbit de la mobilitat urbana

3. Situació actual

Hi ha la necessitat d'un canvi en els hàbits de la població i una millor educació en matèria de mobilitat urbana sostenible. Existeix una part de la població compromesa amb una mobilitat més sostenible.

4. Descripció de l'actuació

La Comissió de seguiment o Mesa de Mobilitat és un òrgan de participació, reflexió i debat ciutadà entorn de la mobilitat urbana. Té el paper fonamental de realitzar el seguiment a la implantació del Pla de mobilitat.

Aquest òrgan es pot anar adaptant a diferents situacions o circumstàncies. S'estructurarà en reunions de treball periòdiques o extraordinàries, on prèviament serà enviat un ordre del dia per tal de que internament, les diferents entitats i agents puguin preparar la reunió.

Es important per al seu funcionament, que l'Ajuntament designi una persona coordinadora de la Comissió (o Mesa), que serà l'encarregada de preparar i convocar les reunions, agrupar la informació necessària a transmetre, fer les actes i transmetre les reflexions i decisions preses.

5. Zona d'actuació

Inca

6. Plànol de Referència

-

7. Responsable

Ajuntament d'Inca

8. Temporització

Llarg termini

9. Prioritat

Alta

10. Cost estimat

Baix

11. Altres àmbits afectats

7. PRESSUPOST I PROGRAMACIÓ DE PROPOSTES

A continuació es presenten els pressupostos de les propostes del PMUS i el programa d'implantació de les mateixes.

7.1. Pressupost

Com a instrument estratègic que és, el Pla no realitza un pressupost ajustat de cada una de les propostes. Els diferents projectes, que es redactaran per a desenvolupar cadascuna de les propostes, definiran el pressupost final d'implantació. Ara bé, si que és interessant que el PMUS faci una aproximació pressupostària de cada proposta per tal de que l'Ajuntament tingui una informació aproximada del cost i de la partida bàsica per a tenir en compte a l'hora d'aprovar els pressupostos municipals.

En aquest sentit l'estudi ha classificat les propostes en tres nivells pressupostaris. Aquests rangs són:

- Pressupost baix: Menys de 50.000 euros
- Pressupost mitjà: De 50.000 a 400.000 euros
- Pressupost alt: Més de 400.000 euros

En aquest sentit de les 40 propostes presentades al Pla, 22 (un 55%) tenen un pressupost inferior als 50.000 euros i en molts casos bastant per sota d'aquesta xifra. A més, en molts casos, el finançament provindrà tant del Consell de Mallorca com del Govern de les Illes Balears, així com també a partir d'ajudes d'altres Administracions.

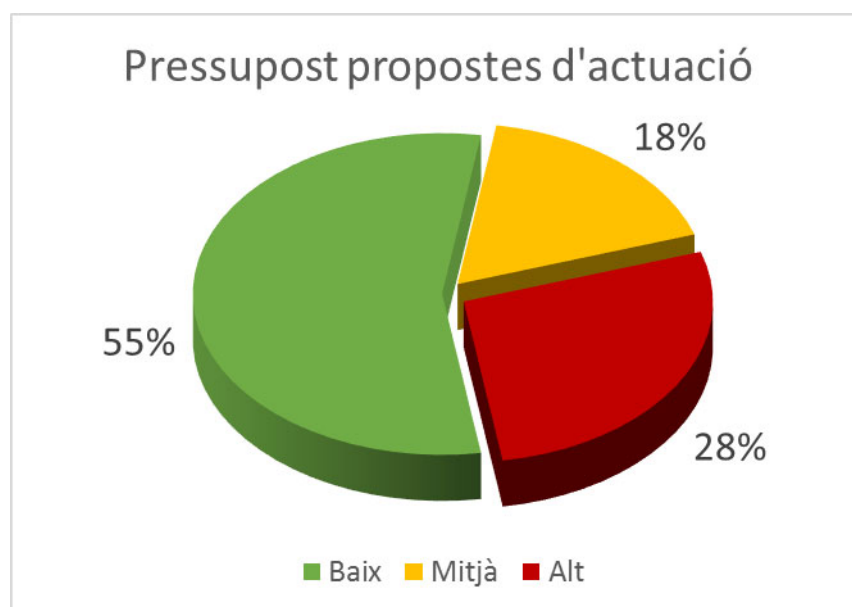


Fig. 35. Pressupost de les propostes

Font: Elaboració pròpia

7.2. Programació de propostes

Algunes de les propostes poden executar-se de forma gradual al llarg de diferents fases. Per cada àmbit s'establiran uns terminis orientatius, adaptats a cada una de les actuacions plantejades.

S'estableixen **tres fases** per a la prioritització de les actuacions:

1. Curt termini: 1 – 3 anys

Fa referència a les actuacions que es poden executar de forma immediata. Aquestes actuacions suposaran una millora en les condicions de la mobilitat actual. Se'ls assignarà una prioritat alta i s'executaran o es començaran en funció de la disponibilitat de recursos i la coordinació entre elles. Alhora, tot i que per si mateixes són efectives de manera independent, estableixen un fonament sobre el qual aplicar les actuacions de la segona i tercera fase.

2. Mitjà termini: 4 – 6 anys

Aquestes mesures representen la continuació d'algunes de les incloses en la primera fase, es tracta de mesures que requereixen un major temps de maduració o suposen canvis en un àmbit d'aplicació ampli.

3. Llarg termini: 7 – 9 anys

Inclou les mesures que no només consisteixen en una implementació puntual sinó que es tracta de tasques que no depenen exclusivament de l'Ajuntament. A més, algunes de les mesures es poden anar executant en les fases anteriors com per exemple amb urbanisme tàctic a l'hora de la millora de la xarxa de vianants o en la renovació de la flota municipal de vehicles.

En el cas que hi hagi alguna actuació a curt termini que encara no s'hagi implementat i que vagi acompanyada d'una mesura a mitjà termini, aquestes es podran executar de manera simultània, com també ocorre amb les de llarg termini i la resta. Algunes de les propostes estan interrelacionades fent que la seva execució quedarà vinculada al nivell de desenvolupament de les altres.

Mode i actuacions	Curt (1 – 3 anys)	Mitjà (4 – 6 anys)	Llarg (7 – 9 anys)
Mobilitat a peu			
1. Redacció d'un Pla d'Accessibilitat general			
2. Creació d'itineraris per a vianants entre municipis			
3. Obertura nous carrers			
4. Xarxa bàsica d'itineraris de vianants			
5. Creació de Zones de Prioritat per a Vianants (ZPV)			
6. Remodelació de l'espai urbà de la xarxa viària			
7. Projecte de camins escolars			
8. Entorns escolars segurs			
9. Carrers oberts			
10. Senyalització d'orientació per a vianants (i bicicleta)			
Mobilitat en bicicleta i VMP			
11. Creació d'itineraris ciclables entre municipis			
12. Creació de xarxa ciclable			
13. Ampliació de punts d'aparcament de bicicletes i VMP			
14. Dissenyar programes de formació sobre l'ús urbà de la bicicleta i els VMP, i sobre la normativa vigent			
15. Promoció de l'ús de la bicicleta i VMP			

16. Ajudes per a la compra de bicicletes i VMP			
Mobilitat en transport públic			
17. Estudi de connexió amb altres municipis en autobús			
18. Millora de la informació en les aturades (marquesines)			
Mobilitat motoritzada			
19. Definició de la jerarquia viària			
20. Establir velocitat 20 en les zones de prioritat per a vianants			
21. Condicionament de la travessera urbana de la Ma-2110 amb l'estudi de noves seccions. Estratègia T			
22. Condicionament de la Ronda del Migjorn i les avingudes Jaume I i Jaume II			
23. Variant Nord d'Inca			
24. Ampliació de carrers amb accés limitat (ACIRE)			
25. Reordenació de sentits de circulació			
26. Pla Director de senyalització			
27. Promoure les iniciatives de mobilitat col·laborativa			
28. Electrificació de la flota municipal de vehicles			
29. Ampliació de la xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics			

Aparcament			
30. Reducció d'aparcament en calçada			
31. Augment de places d'aparcament regulat (ORA)			
32. Reserva de sòl per a bosses d'aparcament			
33. Actuació en aparcaments públics: condicionament, naturalització i instal·lació de plaques solars			
34. Reserva de places d'aparcament per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)			
Mercaderies			
35. Creació de noves places de Carrega i Descàrrega (CiD)			
36. Desenvolupar propostes d'actuació orientades a redefinir el sistema de transport urbà de mercaderies			
Multimodal			
37. Ordenança de mobilitat			
38. Revisió de la normativa urbanística			
39. Pla de comunicació sobre l'Estudi de Mobilitat			
40. Comissió de seguiment del Pla de Mobilitat			

Taula 2. Programació de les propostes d'actuació del nou Pla de Mobilitat d'Inca
Font: Elaboració pròpia