Pla de mobilitat urbana sostenible d'Inca

Ajuntament d'Inca

CINESI
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Índex

1. Introducció 3
1.1Justificció i objectius 4
2. Anàlisi de la situació actual 8
2.1 Caracterització del territori 7
Morfologia urbana 8
Infraestructures actuals i programades 11
Distribució demogràfica i densitat 14
Centres del treball, pols comercials 18
Equipaments 20
Pols específics 22
Planejament urbanístic 25
2.2 Caracterització de la xarxa de mobilitat 26
Vianants 27
Anàlisi DAFO 33
Bicicletes 35
Anàlisi DAFO 36
Trànsit i circulació 38
Anàlisi DAFO 49
Estacionament 51
Anàlisi DAFO 59
Transport públic 60
Anàlisi DAFO 69
Accessibilitat (PMR) 70
2.3 Enquesta de mobilitat diària 76
3. Propostes d'actuació 114
3.1 Definició de criteris d'actuació 115
3.2 Definició de propostes 118
Circulació i trànsit 119
Vianants 138
Bicicletes 157
Aparcament 169
Transport públic 182
Intermodalitat 189
Promoció de la mobilitat sostenible 197

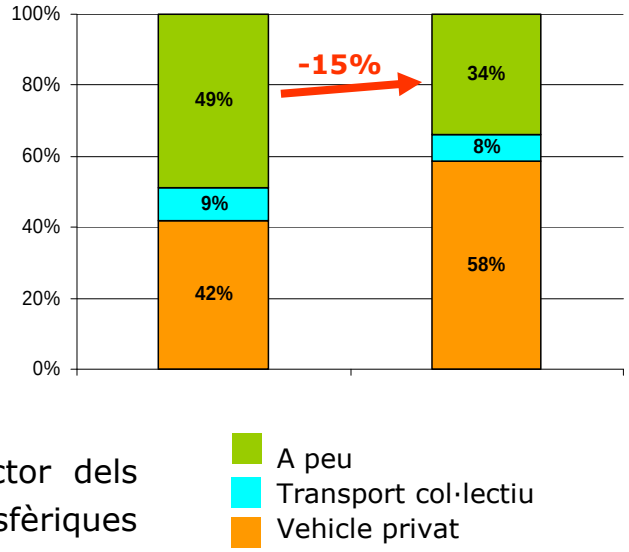
Introducció

1. Introducció

1.1 Justificació i objectius

La mobilitat urbana actual es caracteritza per un **ús excessiu del cotxe**, fet que origina tota una sèrie d'**externalitats negatives** de diferent tipus: socials, ambientals, energètiques, econòmiques o fins i tot sanitàries.

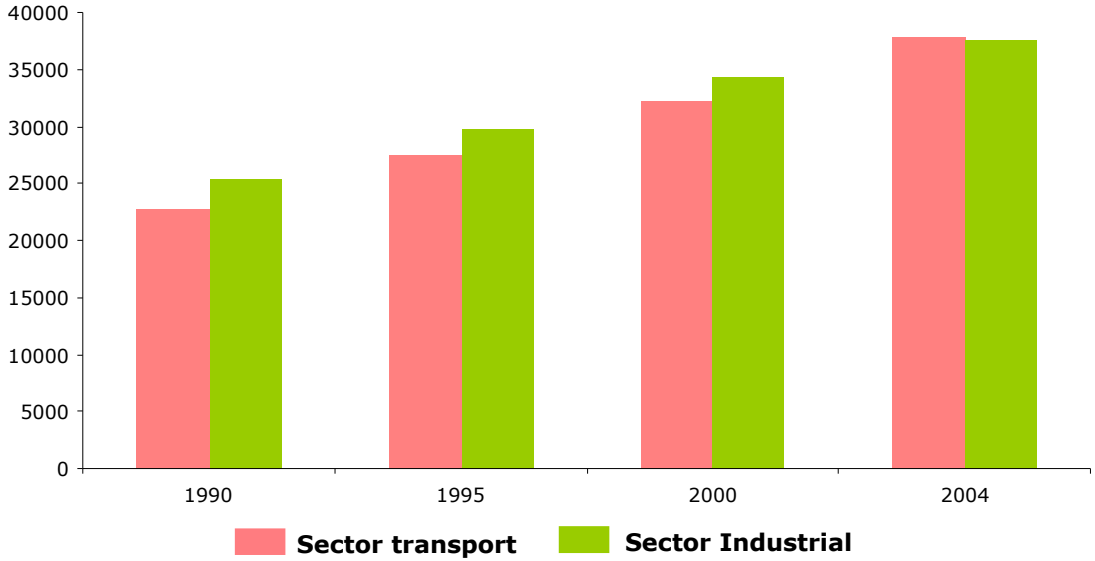
Un simple cop d'ull a les estadístiques més recents, ens indiquen l'increment continu que el vehicle privat ha experimentat sobre el volum total de viatges totals des de mitjans dels anys 80 (increment d'un 16%). A més, un segon fenomen a tenir en compte és el fet de que els viatges a peu han caigut un 15% durant el mateix període, és a dir, hi ha un transvàs directe de viatges en benefici del cotxe privat.



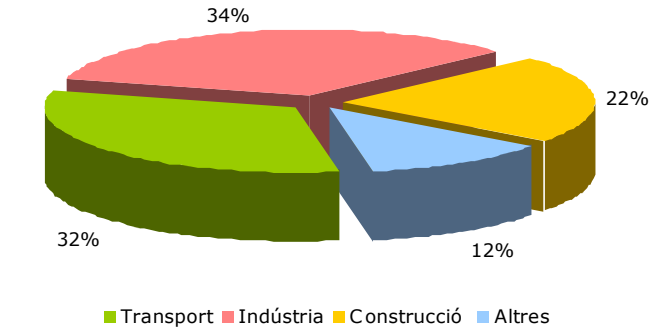
Altra dada estadística que corrobora la insostenibilitat del sector dels transports és el fet que el 32% de les emissions atmosfèriques contaminants que es produeixen a l'Estat Espanyol estan directament relacionades amb el transport.

A més, en termes de consum energètic, l'Estat ha registrat un creixement mitjà anual del 3,9% en la dècada de 1990-2000 (front al 2% de la UE). Com a mostra del potencial del sector transport com a consumidor energètic, des de l'any 2004 aquest sector ha superat a d'altres, com el sector industrial, convertint-se així en el principal consumidor d'energia.

Evolució del consum primari per sectors (en Ktep)



Emissions Gasos Efecte Hivernacle per sectors (2003)



Dintre d'aquest 32% que representa el transport, més del 90% prové del transport per carretera (principalment vehicle privat).

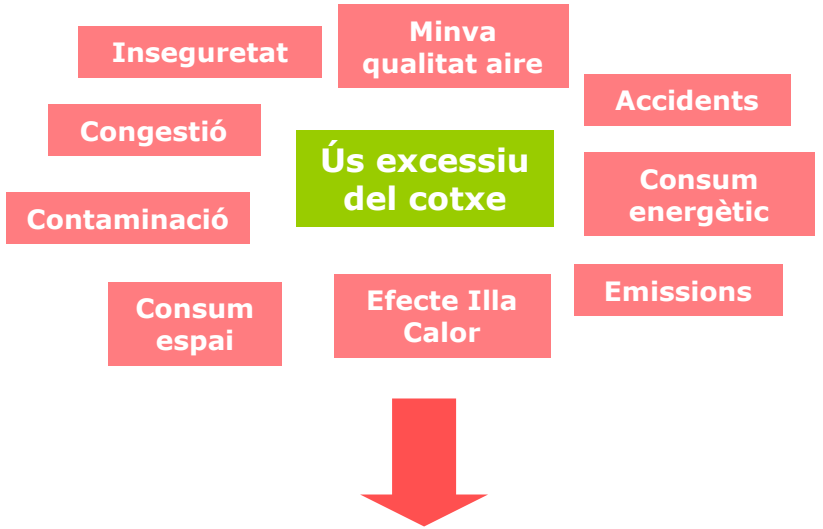
Mode de transport	%
Carretera	91,0
Ferrocarril	0,4
Aviació	6,0
Navegació	2,0

La ciutat és l'espai on més efectes negatius es generen, existint cada vegada un major conflicte entre el nivell de qualitat de vida i la mobilitat interna. Aquests conflictes són visibles en el dia a dia: accidents, situacions de congestió del trànsit, qualitat de l'aire, contaminació acústica, exclusió del vianant...

Per tant, els impactes sobre el medi urbà, donen com a principal resultat una disminució de la qualitat de vida dels ciutadans, juntament amb una degradació progressiva dels valors ambientals de la ciutat, perdent-se així la concepció de l'espai urbà com a espai d'interacció social (deconstrucció social de la ciutat).

Aquests darrers anys s'han desenvolupat nombrosos estudis per a la quantificació econòmica dels costos externs derivats de l'ús de cadascun dels distints mitjans de transport.

A Europa, la consultora suïssa **INFRAS** lidera la investigació en aquest camp. La taula de la dreta reflexa les xifres segons INFRAS:



Costos Externs del Transport			
costos (Euros/viatger-Km)	**cotxe**	**moto**	**bus**
per canvi climàtic	0,33	0,18	0,12
accidents	5,72	131,85	0,54
renou	0,41	6,36	0,31
contaminació de l'aire	2,16	2,27	1,83
per a la natura i el paisatge	0,31	0,22	0,10
àrees urbanes	0,38	0,38	0,08
efectes indirectes	0,14	0,14	0,03
congestió	1,94	0,86	0,22
total	**11,39**	**142,26**	**3,23**

Així, segons dades d'aquesta consultora, s'observa que per cada quilòmetre que es deixa de fer en cotxe per passar a fer-se a peu o en bicicleta, es produeix un estalvi, en termes socials i ambientals, aproximat d'11,4 euros.

Tenint en compte les dades exposades anteriorment, es considera que el **Pla de mobilitat urbana sostenible d'Inca** ha de servir per assolir un nou equilibri en els mitjans de transport utilitzats pels ciutadans, reforçant el paper d'aquells mitjans més benèvols des del punt de vista social i ambiental: **mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic**. Aquest reforçament s'assoleix mitjançant l'estudi de la situació actual i la planificació de mesures que ajudin a reorientar les tendències de mobilitat.

Anàlisi de la situació actual

Anàlisi de la situació actual

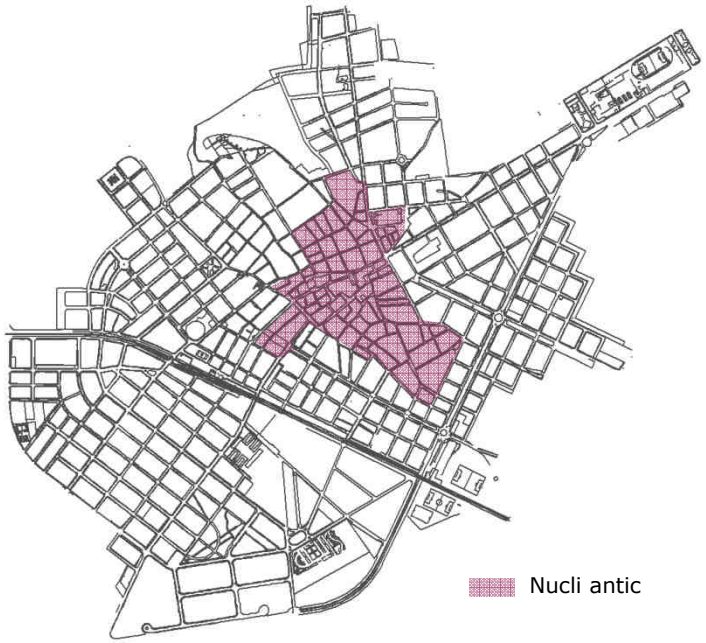
2. Anàlisi de la situació actual

2.1 Caracterització del territori

- Morfologia Urbana -

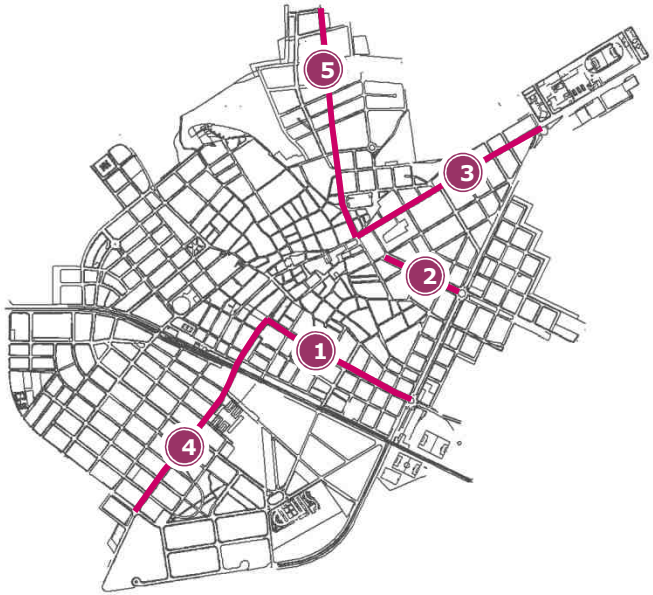
El nucli d'Inca es troba situat al peu dels primers contraforts de la serra de Tramuntana i al límit de l'extensa zona central de l'illa de Mallorca, més coneguda com es Pla. S'enclava al mig d'una àrea longitudinal que uneix les badies de Palma i d'Alcúdia i que rep el nom d'es Raiguer.

La manca de relleus acusats ha possibilitat una **disposició gairebé circular de la xarxa urbana**, amb un nucli antic de carrers irregulars i estrets al centre, evolucionant cap a una estructura d'Eixample amb carrers amples i disposició ortogonal als voltants.



Aquesta nova disposició de l'entramat urbà va possibilitar la creació d'uns **importants eixos viaris d'entrada i sortida**, resultat d'una nova concepció de l'espai públic i de la creixent importància de nous mitjans de desplaçament (vehicle motoritzat). Fruit d'això són les següents vies:

- Gran Via Colom (1)
- Avinguda Reis Catòlics (2)
- Avinguda d'Alcúdia (3)
- Avinguda General Luque (4)
- Avinguda de Lluc (5)



La **situació central del nucli d'Inca** respecte a l'Illa fa que hi conflueixin de forma radial les principals vies de connexió entre Palma i la majoria de nuclis de la zona nord-est de Mallorca, convertint-lo en un **principal node de distribució** de desplaçaments públics, privats i de mercaderies.

- Infraestructures actuals i programades -

Per l'evolució de la ciutat d'Inca, avui en dia s'hi troben una sèrie de carrers que antigament eren camins que conduïen a diferents pobles (Lloseta, Selva, Santa Margalida...). El desenvolupament del fenomen urbà va donar lloc a que els camins fossin parcialment **incorporats a la xarxa urbana d'Inca**.

A part d'aquests camins que actualment són carrers d'Inca i carreteres fora del nucli urbà, s'ha produït el procés d'allunyar paulatinament el tràfic de pas cap als exteriors del nucli. Fruit d'això va ser la construcció de les rondes de circumval·lació (ronda de Migjorn i avinguda Jaume II). La continuació natural serà la construcció de la futura ronda de Tramuntana, vial provisionalment inclòs en la Fase 1 (2009-2016) del Pla director sectorial de carreteres de Mallorca, que està pendent de la seva aprovació definitiva per part del Consell de Mallorca (prèvia informació pública).

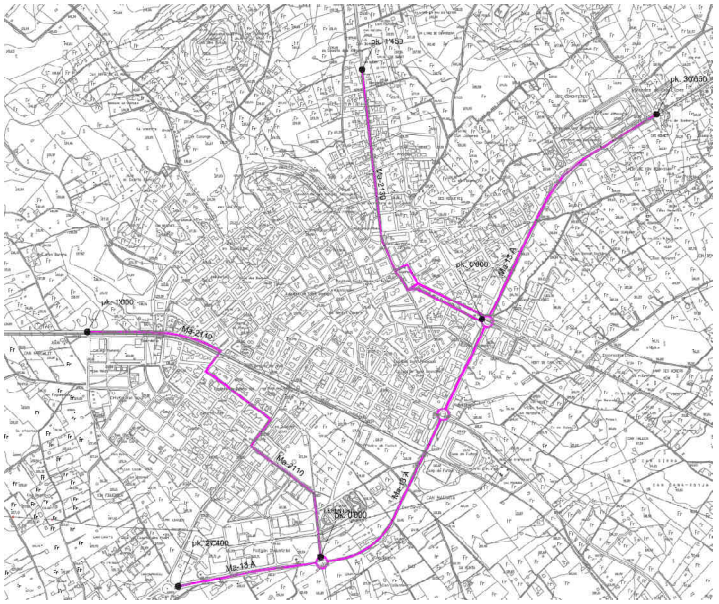
Amb la construcció de l'autovia de Palma – Sa Pobla, s'ha aconseguit **allunyar definitivament la major part del tràfic rodat de pas** (especialment el pesant) de la xarxa urbana d'Inca. La construcció de la ronda de Tramuntana podria eliminar aquest trànsit definitivament al nucli d'Inca.

Segons el Pla director sectorial de carreteres (Decret 87/1998) la xarxa de carreteres que afecta al municipi d'Inca és la següent:

- Xarxa primària bàsica: Autovia de Palma a Alcúdia (Ma-13) i la via de circumval·lació.
- Xarxa primària complementària: L'antiga carretera de Palma a Alcúdia (Ma-13A), la carretera d'Inca a Sencelles (Ma-3120), a Sineu (Ma-3240), a Llubí – Santa Margalida (Ma-3440), a Selva (Ma-2130), a Mancor (Ma-2112) i a Lloseta (Ma-2110).

Pel que fa la via de ronda, s'ha adoptat la via de circumval·lació prevista pel Pla General de Carreteres amb una amplària mínima de 20 metres. A més, es remarca que les úniques connexions a l'entramat urbà es faran a través de les rotondes.

A la xarxa de carrers, més concretament a la xarxa rodada del nucli urbà d'Inca es dissenya una nova alineació que permeti l'enllaç entre l'avinguda de Lluc, el carrer d'Escorca i el carrer de Martí Metge.



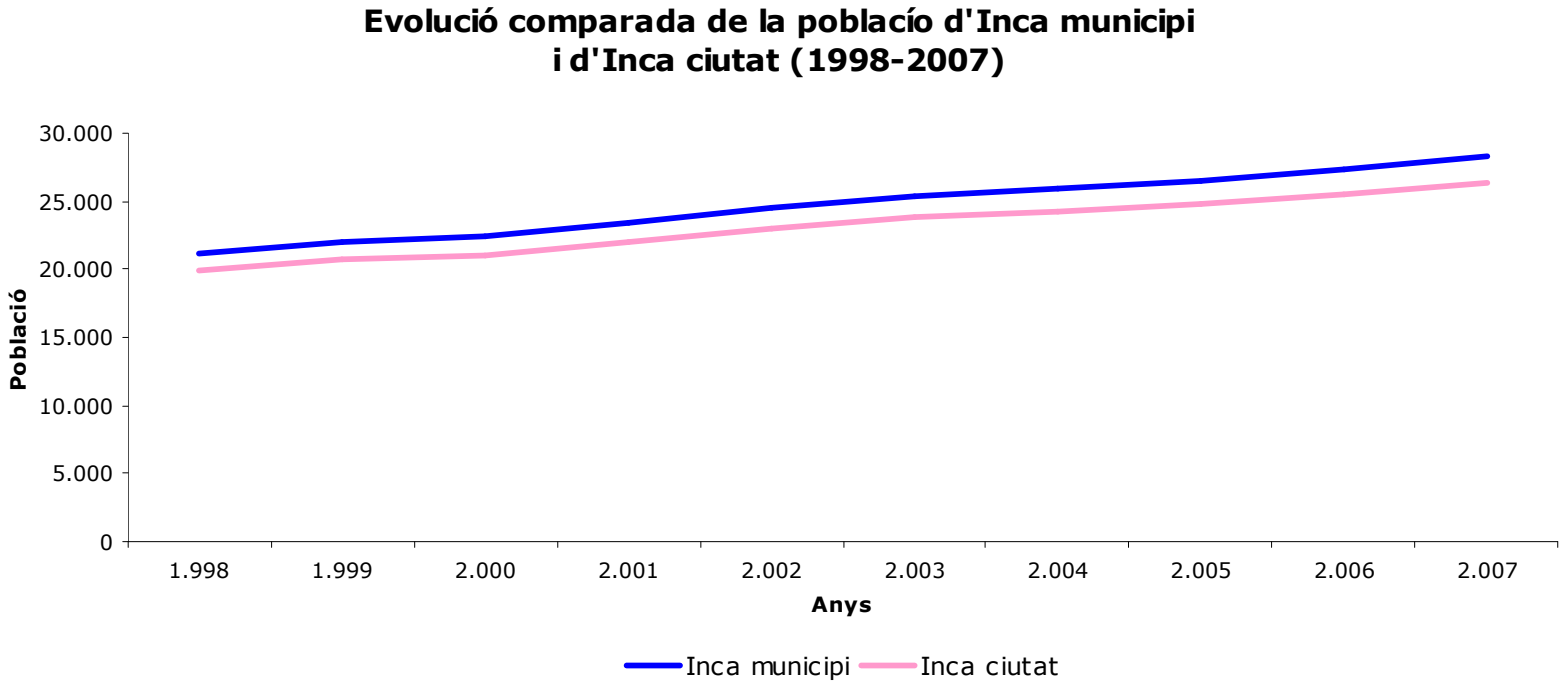
Trams de carreteres interurbanes recentment traspassats del Consell de Mallorca a l'ajuntament d'Inca

En matèria d'aparcaments per mitjà del Pla general es volen completar les actuacions executades en matèria d'aparcaments establint una zona d'aparcaments, que s'obtindran com a conseqüència de l'execució dels Sectors 2 i 3. Els aparcaments prevists de la plaça de Mallorca, la del Mercat i la del Campet des Tren (plaça d'Antoni Mateu) són gairebé una realitat, a l'espera de la finalització de les obres en el de la plaça del Mercat.

Una de les finalitats del Pla general d'Inca és fomentar la creació d'una xarxa de camins, asfaltats o no, que permetin un accés digne a tot el terme per garantir-ne l'explotació i el manteniment, i que conservin el seu caràcter rural. Aquests camins externs al nucli han d'ésser adequats per els ciclistes, vianants, etc., però mentre aquests modes no tinguin també itineraris dins del nucli, la seva continuïtat i accessibilitat serà limitada.

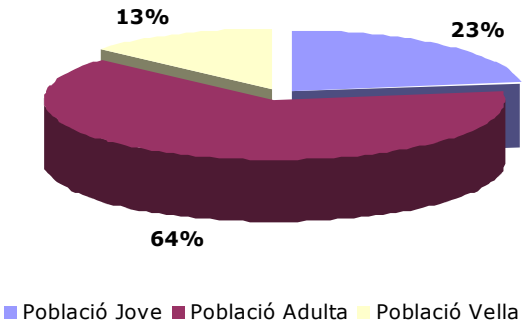
- Distribució demogràfica i densitat d'habitants -

El municipi d'Inca ha tingut un creixement demogràfic important els darrers 10 anys, fins arribar als **28.306 habitants** el 2007. Aquest increment bàsicament ha afectat només a la ciutat, atès que el creixement de fora vila ha estat baix respecte al del nucli de la capital d'es Raiguer.



Aquest creixement de població queda palès a l'estructura demogràfica del municipi d'Inca. Es mostra el dinamisme de la ciutat, ja que més de la meitat de la població és adulta (64%). El segon grup més important, demogràficament parlant, és el de la població jove (23%) i finalment el darrer grup demogràfic és el la població vella (13%).

Estructura demogràfica del municipi d'Inca (2007)

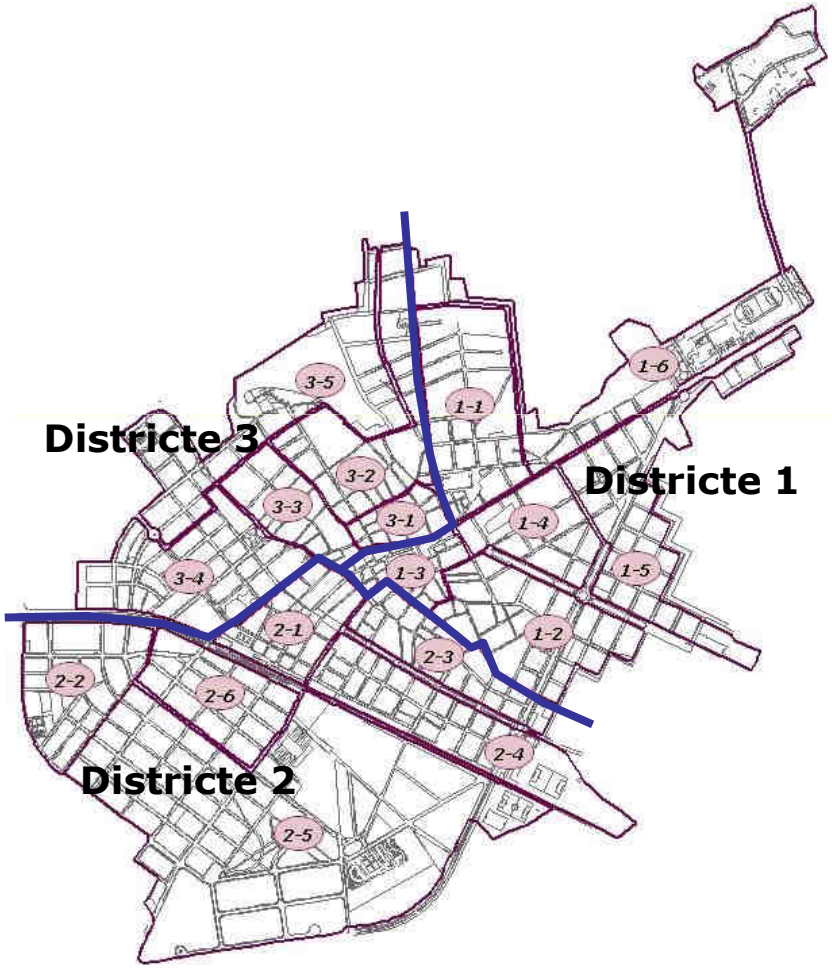


Si s'analitzen les taxes de creixement percentual d'Inca ciutat entre els anys 1999-2007 es veu com entre els períodes del 1999-2000 i 2002-2004 hi va haver un menor creixement respecte dels altres anys; mentre que el període 2000-2002 el creixement va ser molt elevat, i el 2004-2007 va ser més sostingut, però amb tendència a l'alça.

Evolució de les taxes de creixement percentual a Inca ciutat (1999-2007)

La població d'Inca està agrupada pels diferents districtes censals. En total hi ha 3 grans districtes, i cada un té 6 seccions, excepte el tercer que en té 5.

- El **primer districte** suma un total de 10.561 habitants. Les seccions més destacades són: La 1-1 (2.217 hab.) i la 1-2 (2.109 hab.).
- El **segon districte** conté 12.462 habitants. La secció 2-5 (2.831 hab.) és la que aglutina major població, seguida de la 2-1 (2.521 hab).
- I del **tercer districte**, amb un total de 9.016 habitants, hi destaquen la secció 3-4 (2.768 hab) i la 3-2 (1.924 hab.).



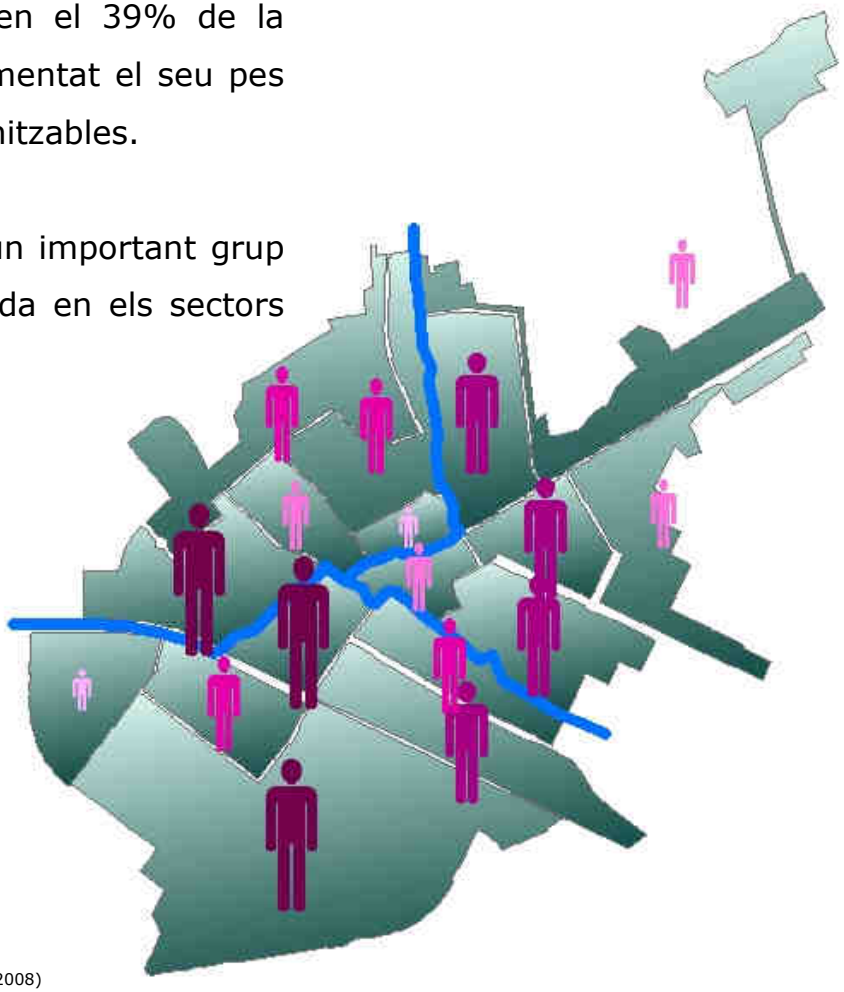
La població d'Inca es concentra principalment en els sectors del sud-oest del nucli, en el **districte 2**. Aquestes barriades suposen el 39% de la població d'Inca i a més són uns indrets que veuran augmentat el seu pes demogràfic atès que concentren la majoria de zones urbanitzables.

El **districte 1**, la part oriental d'Inca, també concentra un important grup de població (el 33%) tot i que la densitat és més elevada en els sectors més pròxims al centre.

Finalment, el **districte 3** amb un 28% de la població, és el que aglutina un menor nombre de població. Aquest fet és lògic ja que en aquesta àrea el terreny és més accidentat, la qual cosa propicia que s'hi emplacin vivendes amb menor capacitat residencial.

Secció censal	Habitants	%
1-1	2.217	6,92
1-2	2.109	6,583
1-3	1.325	4,136
1-4	2.088	6,517
1-5	1.380	4,307
1-6	1.442	4,501
2-1	2.521	7,869
2-2	1.101	3,436
2-3	1.909	5,958
2-4	2.222	6,935
2-5	2.831	8,836
2-6	1.878	5,862
3-1	1.053	3,287
3-2	1.924	6,005
3-3	1.462	4,563
3-4	2.768	8,639
3-5	1.809	5,646
TOTAL	**32.039**	**100**

Font: aj. Inca (dades de 19 de setembre de 2008)



- Centres de treball, pols comercials -

Inca s'ha caracteritzat sempre per ser una ciutat amb clara vocació comercial. El **33%** de les empreses inqueres es dediquen a activitats de **comerç i restauració**. La importància del sector comerç en el nucli es concreta amb l'existència d'importants eixos que aglutinen gran part de l'oferta d'establiments de venta al detall. La **zona del centre** (plaça d'Espanya) actua com a nucli vertebrador d'una sèrie de carrers comercials que s'estenen de forma longitudinal pel casc antic.

Aquests importants eixos comercials es poden resumir en:

- carrer Bisbe Llompart
- carrer del Comerç
- carrer Major

A part d'aquest eix, trobem altres zones amb un component comercial important, com són: l'avinguda dels Reis Catòlics i la Gran Via de Colom

Carrer del Comerç

A l'extrem sud de la ciutat d'Inca s'hi troba el **polígon industrial de Can Matzarí**. És un dels altres punts importants generadors de mobilitat ja que concentra un elevat nombre de treballadors de les prop de **100 empreses** que hi estan instal·lades. Principalment es tracta d'un polígon amb empreses dedicades a la distribució i emmagatzematge de mercaderies, tot i que també s'hi troben equipaments esportius (Palau municipal d'esports) i municipals (cementeri municipal) que generen un altre tipus de mobilitat amb característiques diferents.

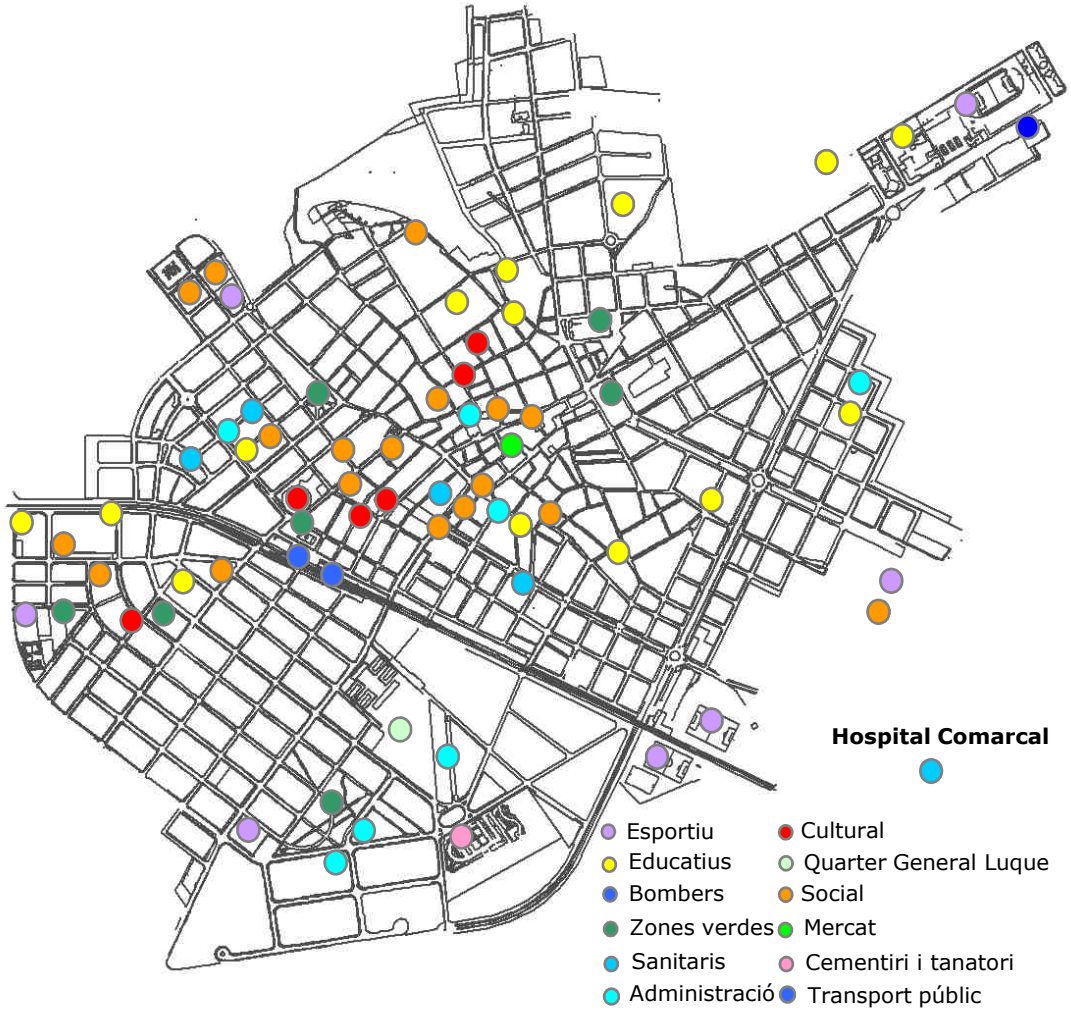
A part d'aquest polígon n'hi ha un altre molt més petit, situat al final de l'antiga carretera d'Alcúdia.

Un pol nou de concentració important de treballadors, de recent implantació, és l'**Hospital Comarcal d'Inca**, situat a fora del nucli urbà, entre les carreteres de Sineu i de Llubí. Aquest equipament sanitari dóna servei a tota la població de la comarca. D'aquesta manera aglutina un nombre de treballadors sanitaris.

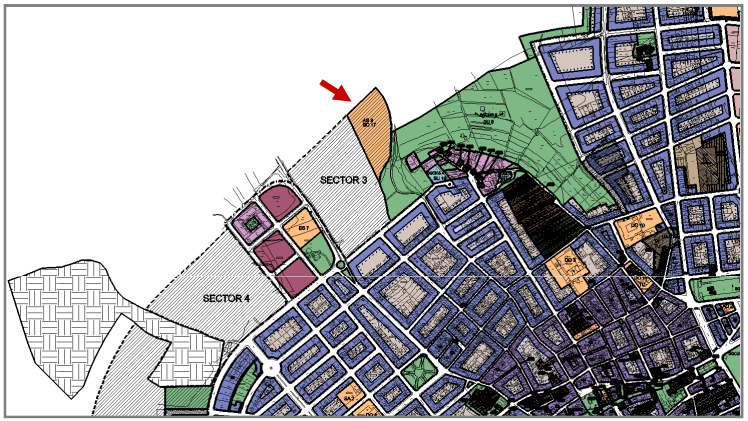
- Equipaments -

L'oferta d'equipaments d'Inca és àmplia i variada, pròpia d'una ciutat de les seves característiques. Cal destacar el ja citat Hospital Comarcal i els diferents centres educatius, culturals i sanitaris dispersats per tot el nucli. Serà important tenir-hi especial esment ja que son focus que generen molta mobilitat i amb problemàtica específica: concentració horària, vulnerabilitat dels escolars i ancians, ubicació inadequada, etc.

Cal destacar també els equipaments esportius que, entre d'altres, es poden destacar el Poliesportiu municipal Mateu Canyelles, el Palau municipal d'esports i les piscines municipals.



Pel que fa als equipaments previstos, a la carretera de Mancor (Ma-2112), com a conseqüència de la gestió del Pla parcial residencial, Sector 3, l'Ajuntament també obtindrà un equipament d'ús assistencial de gran importància, a més de dotació d'aparcament públic.



Quant a l'equipament docent, es qualifica dins sòl urbà una parcel·la com a equipament docent, lligat a l'equipament esportiu – docent, existent a la carretera d'Alcúdia.

Es important determinar la ubicació i les capacitats d'aquests nous equipaments ja que permetrà ordenar i gestionar millor els fluxos de mobilitat que generin.

- Pols específics -

Com a pols específics de mobilitat s'entén aquells que formen part dels diferents sistemes de transport urbà i/o interurbà i que, per tant, són importants generadors de desplaçaments.

Un dels pols específics per excel·lència és **l'estació de tren d'Inca**, situada a l'avinguda del Tren. Aquesta és una de les tres parades principals del sistema ferroviari mallorquí (juntament amb la de Palma i la de Manacor) i possibilita l'arribada de viatgers procedents dels diferents pobles del Raiguer (Binissalem, Lloseta, etc.), d'es Pla (Sineu, Llubí, Petra, etc.) i de la resta d'estacions.

El tren dóna servei els dies feiners des d'Inca a Palma, a Manacor i a sa Pobla. Les freqüències horàries són d'uns 20 minuts entre Palma i Inca; i d'una hora per a Manacor i Sa Pobla. En canvi, els dissabtes, diumenges i festius les freqüències varien entre Inca i Palma, on es passa a tenir un tren cada 30 minuts. En canvi, els trens cap a Manacor i sa Pobla segueixen amb freqüència horària.

Al costat de l'estació de tren es troba situada l'**estació d'autobusos d'Inca**. Concentra totes les arribades i sortides dels serveis que tenen aturada a la ciutat i a més serveix d'intercanviador pels usuaris del tren que vulguin utilitzar els serveis de bus+tren (b+t) i viceversa.

Des d'aquí surten diversos autobusos que connecten la ciutat amb altres localitats. Les línies que trobem a Inca són les següents:

- - L312: Inca – Sencelles – Costitx (b+t)
- - L330: Palma – Lluc
- - L331: Inca – Mancor
- - L332: Inca – Lluc (b+t)
- - L333: Inca – sa Pobla (b+t)
- - L334: Inca – Hospital Comarcal (urbà)
- - L340: Palma – Port de Pollença
- - L341: Inca – Port de Pollença (b+t)
- - L351: Palma – Platja de Muro
- - L365: Plama – Alcúdia
- - L390: Palma – Can Picafort

De les diferents línies que passen per Inca, la 334 té un interès especial. Aquesta línia té un recorregut majoritàriament urbà i dona servei a l'Hospital d'Inca amb freqüències de pas de 30 minuts.

Tot i que es tracta d'una línia pensada per oferir servei als usuaris de l'Hospital que viuen a fora d'Inca (especialment en aquells pobles amb servei de tren), el seu recorregut fa que també pugui ser usada com a línia de bus urbà.

- Planejament urbanístic -

El Pla general d'ordenació urbana d'Inca, aprovat el desembre de 2005, preveu un notable creixement de la població del nucli, atenent a la consolidació i execució del sól urbà vacant existent en les zones urbanitzades, i a la creació de noves àrees urbanitzables.

Atenent a les previsions de creixement exposades en el PGOU, el nombre de ciutadans que podria acollir la ciutat son:

- Casc Antic: 1.539
- Eixample: 16.046

- Unifamiliar: 252
- Plurifamiliar: 1.314
- Urbanitzables: 450
- Catalogades: 100

D'aquesta manera executant allò que marca el PGOU d'Inca, la població s'incrementaria en 19.701 habitants. A l'any 2007 la població d'Inca era de 28.306 habitants, per tant les previsions més optimistes apunten que es podria assolir un màxim de **59.103 habitants** quan el PGOU s'hagi executat completament.

Anàlisi de la situació actual

Caracterització de la xarxa de mobilitat. Vianants

2.2 Caracterització de la xarxa de mobilitat

- Vianants -

La vorera és la principal infraestructura urbana sobre la qual es desenvolupa la mobilitat a peu, permetent d'aquesta manera que la població es pugui desplaçar d'un lloc a un altre. A més de possibilitar els desplaçaments a peu, la vorera també s'ha d'entendre com un **espai de relació per als ciutadans**, facilitant les relacions socials i la convivència urbana. En resum, la vorera permet la mobilitat a peu, la qual posseïx una sèrie d'avantatges que la fan més atractiva que d'altres formes de mobilitat, com per exemple, en vehicle privat.

Principals avantatges d'anar a peu

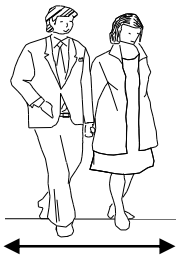
1. **És un mode de transport gratuït i accessible per a tots els estrats socials**
2. **És el mode més eficient i dels més ràpids per a desplaçaments inferiors als 3 quilòmetres**
3. **És bo per a la salut, disminuint el risc d'infarts i allargant l'esperança de vida**
4. **El risc de lesions i/o accidents és més baix**
5. **No produeix contaminació acústica ni ambiental**
6. **Ocupa menys espai que la calçada, essent un element de menor consum de l'espai públic**
7. **Contribueix a l'estalvi energètic ja que és molt més eficient (0,06 MJ/viatger-km)**
8. **Fomenta el coneixement de l'interior de la ciutat i dels seus valors identificatius**
9. **Facilita les relacions socials i la convivència**
10. **El cost de les infraestructures és molt inferior al d'altres mitjans de transport (construcció i manteniment)**

Les característiques físiques que presenta la vorera **condicionen la circulació** i l'encreuament dels viatgers a peu. Així, la idoneïtat de la xarxa de voreres, ve determinada principalment pel tipus de paviment, l'amplària de la vorera, existència/ absència de passos per a vianants...

Pel que fa a l'amplària de les voreres, hi ha diferents criteris de disseny que ofereixen les dimensions mínimes i recomanades de les voreres per permetre al vianant desenvolupar els seus viatges amb seguretat i comoditat. La taula de la dreta mostra les dimensions considerades en funció de la situació que es pugui donar a la vorera.

	Amplària (metres)	
	mínima	**recomanada**
Una persona	0,60	0,75
Cadira de rodes / Creuament de dues persones	0,90	1,00
Dues persones en paral·lel	1,10	1,30
Persona amb cotxet i nin	1,15	1,25
Creuament entre cadira de rodes i persona amb cotxet	1,70	1,80
Dues persones amb nin	1,80	2,25
Dues persones amb paraigües	2,00	2,40

Font: Ministerio de Fomento

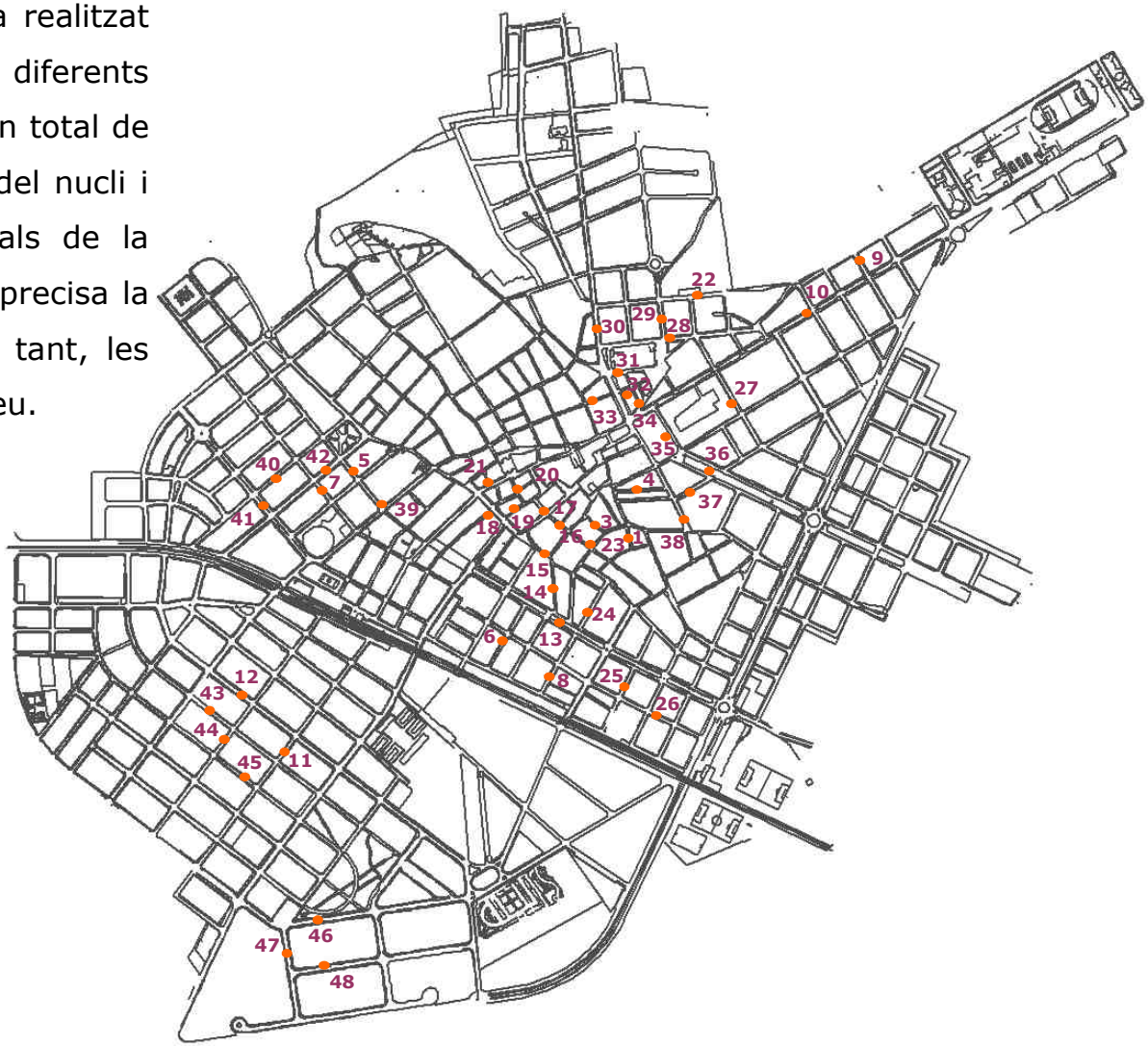


AMPLÀRIA
recomanada: 1,30m
mínima: 1,10m

AMPLÀRIA
recomanada: 2,40m
mínima: 2,00m

L'anàlisi de l'amplària de voreres s'ha realitzat a partir de l'elaboració de perfils de diferents carrers. Els carrers seleccionats són un total de 48, representant els principals eixos del nucli i cobrint els diferents districtes centrals de la ciutat. L'objectiu és valorar de forma precisa la situació de les voreres a Inca i, per tant, les condicions referents a la mobilitat a peu.

El perfils detallats de cada un dels carrers es poden consultar en l'**annex I** de seccions.



A partir de les mostres recollides es pot determinar que, en termes generals, els carrers disposen dels **espais mínims requerits** per al desenvolupament dels diferents elements de la mobilitat urbana. D'aquesta manera, l'amplària mitjana de les voreres d'Inca se situa entorn a 1,46 metres, mentre que l'amplària mitjana dels vials és de l'ordre dels 6,6 metres.

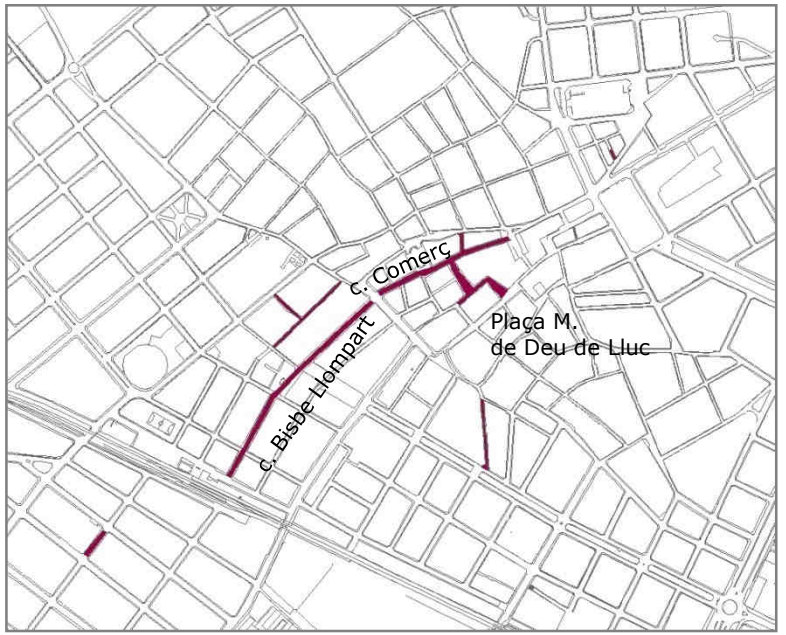
No osbtant, si ens fixem en les dades de la taula inferior, s'observa que alguns districtes de la ciutat presenten dimensions molt més reduides, com és el cas dels districtes 3-1 i 3-3 (situats al centre històric). Tot i aquestes menors dimensions, es compleixen els mínims requerits per al pas d'una persona.

Ara bé, cal recordar que la presència habitual de senyals, fanals i d'altre mobiliari urbà genera estretaments a les aceres que dificulten la mobilitat a peu quan no es té el marge suficient.

Districte	Vorera	Vial
1-1	1,3	6,86
1-2	1,56	6,9
1-3	0,94	4,9
1-4	1,67	6,63
1-5	1,58	7,34
1-6	1,43	8,99
2-1	1,24	5,14
2-2	2,1	7,2
2-3	1,55	5,89
2-4	1,52	7,03
2-5	2,21	8,5
2-6	1,61	8,22
3-1	0,82	3,75
3-2	0,97	5,12
3-3	0,76	3,96
3-4	1,83	8,69
3-5	1,65	7,09
Total	**1,46**	**6,60**

La localització de les zones exclusives per a vianants es concentra al **centre històric de la ciutat**. En concret, els carrers destinats únicament a vianants són:

- carrer Major
- carrer del Comerç
- Plaça d'Espanya
- carrer del Peix
- carrer Sant Rubí
- carrer Miquel Duran
- carrer de la Pau (només un tram)
- Plaça de la Mare de Déu de Lluc
- carrer d'En Trobat
- carrer del Bisbe Llompart
- carrer de Santa Magdalena
- Carrer de la Balanguera (només un tram)



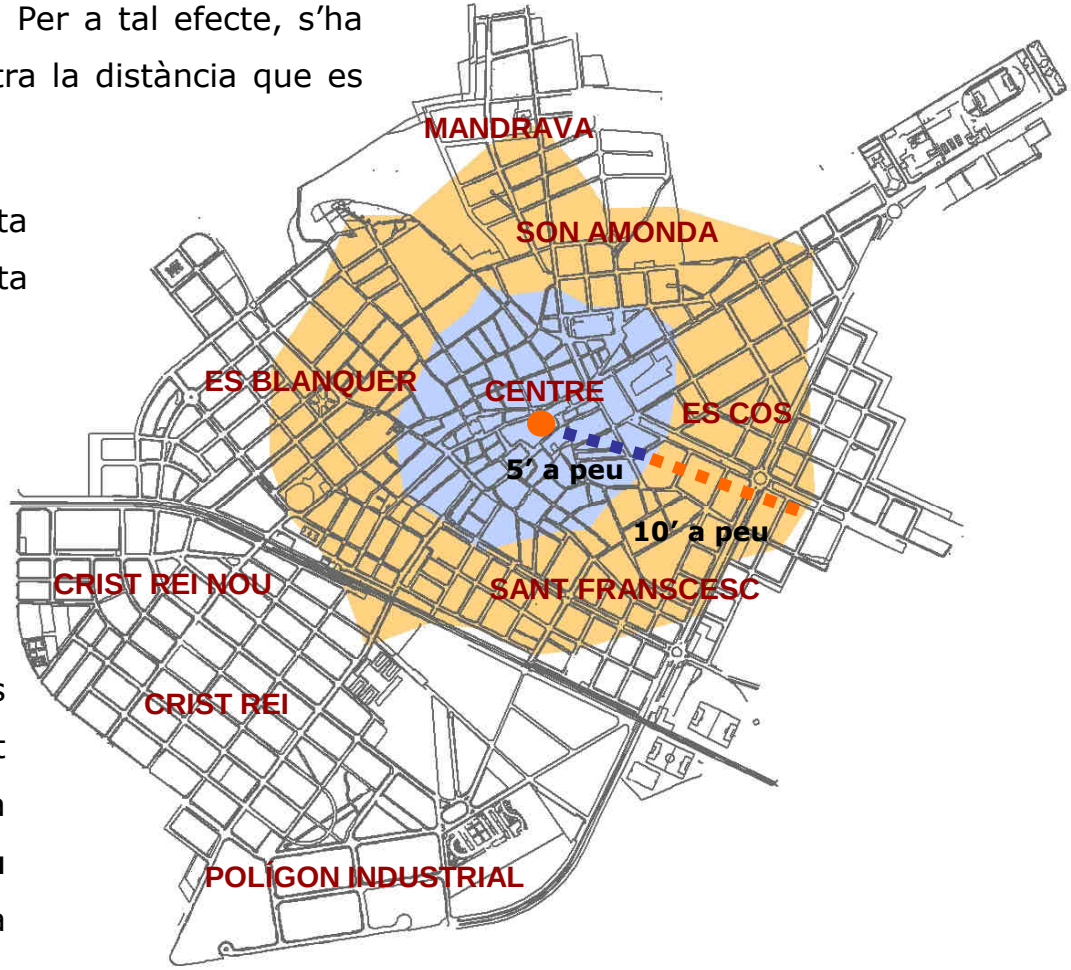
En conjunt, la superfície per a vianants calculada és d'aproximadament **7.835 m2**. Aquesta xifra és relativament elevada en comparació amb altres nuclis de dimensions similars: Sóller (5.000 m2) o Manacor (1.680 metres lineals).

Un altre element a tenir en compte en l'estudi de la mobilitat a peu, és l'anàlisi de les distàncies arreu de la ciutat. Per a tal efecte, s'ha dissenyat un **mapa d'isocrones**, el qual mostra la distància que es pot recórrer a peu en un temps determinat.

El mapa d'isocrones reflexa l'àrea que dista menys de 10 minuts a peu des de la plaça Santa Maria la Major (punt central de la ciutat).

Únicament els barris més occidentals, com Crist Rei o Crist Rei Nou, així com la zona industrial, queden més enllà dels 10 minuts a peu.

L'anàlisi de les isocrones mostra com, en línies generals, les distàncies existents a Inca, degut al caràcter compacte de la seva morfologia urbana, possibilita uns **desplaçaments a peu perfectament assumibles** per a la majoria dels ciutadans i la majoria de relacions origen-destinació.



- Anàlisi DAFO vianants-

debilitats

- Varis sectors del centre no disposen d'amplària de vorera suficient per a permetre el pas alternatiu de dues persones.
- Elevat nombre de barreres arquitectòniques que dificulten la mobilitat a peu, especialment a les PMR.

amenaces

- Els nivells elevats de trànsit no proporcionen el confort i la seguretat desitjables.
- Progressiu augment de l'Índex de motorització a Inca.

fortaleses

- És el mitjà de transport més saludable i econòmic.
- Congestió circulatòria i d'estacionament en el centre urbà.
- El nucli no presenta desnivells importants.
- Distància assumible, menys de 15 minuts a peu, de les zones més poblades respecte al centre.

oportunitats

- Increment del cost econòmic de l'utilització del vehicle privat.
- Creixent conscienciació col·lectiva dels problemes ambientals que genera l'ús del cotxe.

Anàlisi de la situació actual

Caracterització de la xarxa de mobilitat. Bicicletes

- Bicicletes -

La situació de la xarxa per a bicicletes a la ciutat d'Inca és bastant complicada. No existeix gairebé cap infraestructura específica per als desplaçaments ciclistes, essent els existents totalment inconnexes entre ells. Això impossibilita la creació d'una xarxa homogènia de carrils-bici que ofereixin uns viatges ràpids, segurs i còmode. A més, aquest fet no ajuda a donar accessibilitat a les rutes cicloturístiques que passen pel municipi.

L'oferta d'estacionament es centra únicament en varis edificis públics com son el de la Policia Local (Polígon industrial), a les piscines municipal i a l'IES Berenguer d'Anoia. En total sumen unes **20 places**.

Tot i aquestes mancances, la ciutat d'Inca disposa de **carrers suficientment amples**, que permetrien crear una xarxa coherent per de carrils-bici amb bona connectivitat amb el centre i els punts importants.

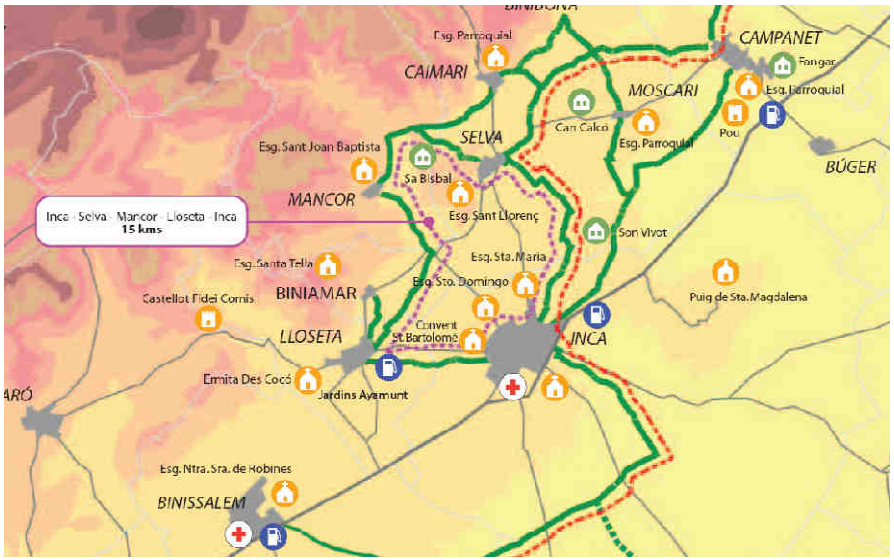
Aparcament bicis Policia Local (5 places)

IES Berenguer d'Anoia (10 places)

Piscines municipals (5 places)

El Govern balear ha desenvolupat una extensa xarxa de rutes cicloturístiques que aprofiten l'entramat de carreteres secundàries de l'Illa per connectar els llocs més emblemàtics. Aquesta infraestructura es utilitzada per l'elevat volum de turistes que visiten Mallorca durant els mesos de primavera i tardor.

Vàries d'aquestes rutes passen per l'interior del nucli urbà d'Inca, concentrant un important nombre de ciclistes per l'interior de la ciutat. La senyalització de les rutes ajuda a l'orientació dels visitants en el tram urbà i permet una millor fluïdesa d'aquests desplaçaments.



Mapa de rutes cicloturístiques que passen per Inca. Font: INESTUR

- Anàlisi DAFO bicicletes-

debilitats

- Nul·la oferta d'infraestructura específica per a la mobilitat en bicicleta.
- Oferta d'estacionament per a bicicletes totalment insuficient.
- Trànsit excessivament ràpid i dens en bona part de la xarxa interna.

amenaces

- Ús creixent del cotxe per accedir al centre.
- Una certa manca de cultura d'utilització de la bicicleta.

fortaleses

- Mitjà de transport ràpid, ecològic i econòmic.
- Les dimensions de la ciutat son molt apropiades per circular amb bicicleta.
- El nucli no presenta desnivells importants.
- Es disposa de carrers amplis i ben connectats amb el centre, aptes per a situar-hi carrils-bici.

oportunitats

- Cost creixent de l'ús del cotxe.
- Creixent conscienciació col·lectiva dels problemes ambientals que genera l'ús del cotxe.
- Incorporació dels carrils-bici en les noves actuacions en xarxa viària i urbanístiques.

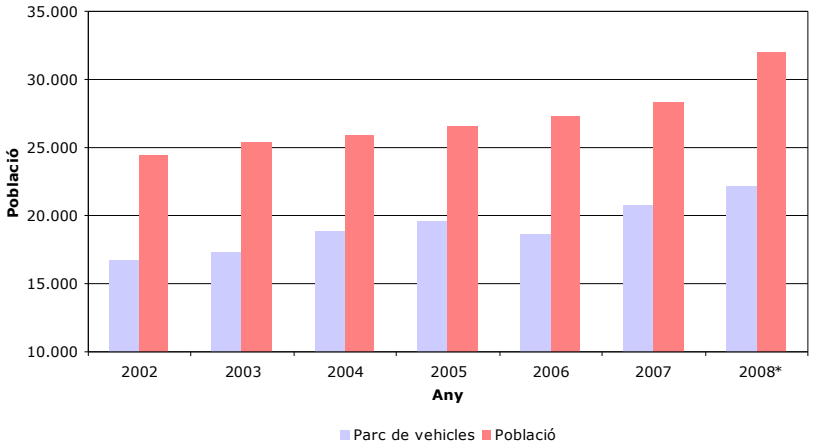
Anàlisi de la situació actual

Caracterització de la xarxa de mobilitat. Trànsit i circulació

- Trànsit i circulació-

L'**Índex de Motorització** és l'indicador principal per determinar quin és el grau d'importància del vehicle privat en un espai determinat. Es tracta d'un índex que relaciona el parc de vehicles i la població resident d'un municipi, taxant-se en nombre de vehicles per cada 1.000 habitants. Conèixer aquest indicador és important degut a les conseqüències derivades de l'excessiva presència del vehicle privat a la ciutat: problemes de circulació, estacionament, congestió, pol·lució...

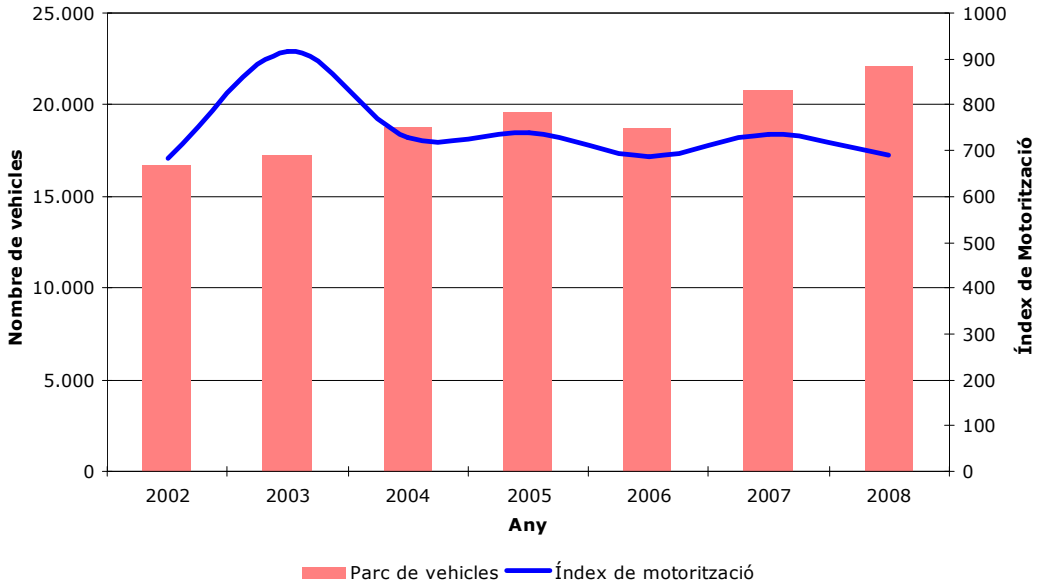
Evolució de la població i el parc de vehicles a Inca



(*) Dades a setembre de 2008

Les dades indiquen un grau de motorització elevat a Inca. S'observa que, tot i l'estabilització experimentada durant els darrers 4 anys, els nivells de motorització són molt elevats, sempre entre els 650 i 800 vehicles/ 1.000 habitants. No obstant, durant el període 2002-2008, la població ha crescut a un ritme interanual del 5% i un creixement absolut del 31% per a tot el període.

Pel que fa a l'evolució quantitativa del parc de vehicles, s'observa que el creixement mitjà interanual de 2002 a 2008 ha estat del 4%, mentre que el creixement absolut se situa entorn al 32% (ritme superior al creixement demogràfic). Així i tot, s'observa que entre l'any 2006 i l'any 2008, els ritmes de creixement s'han accelerat de manera lleu, registrant-se un creixement del 17% per a aquest període en concret.



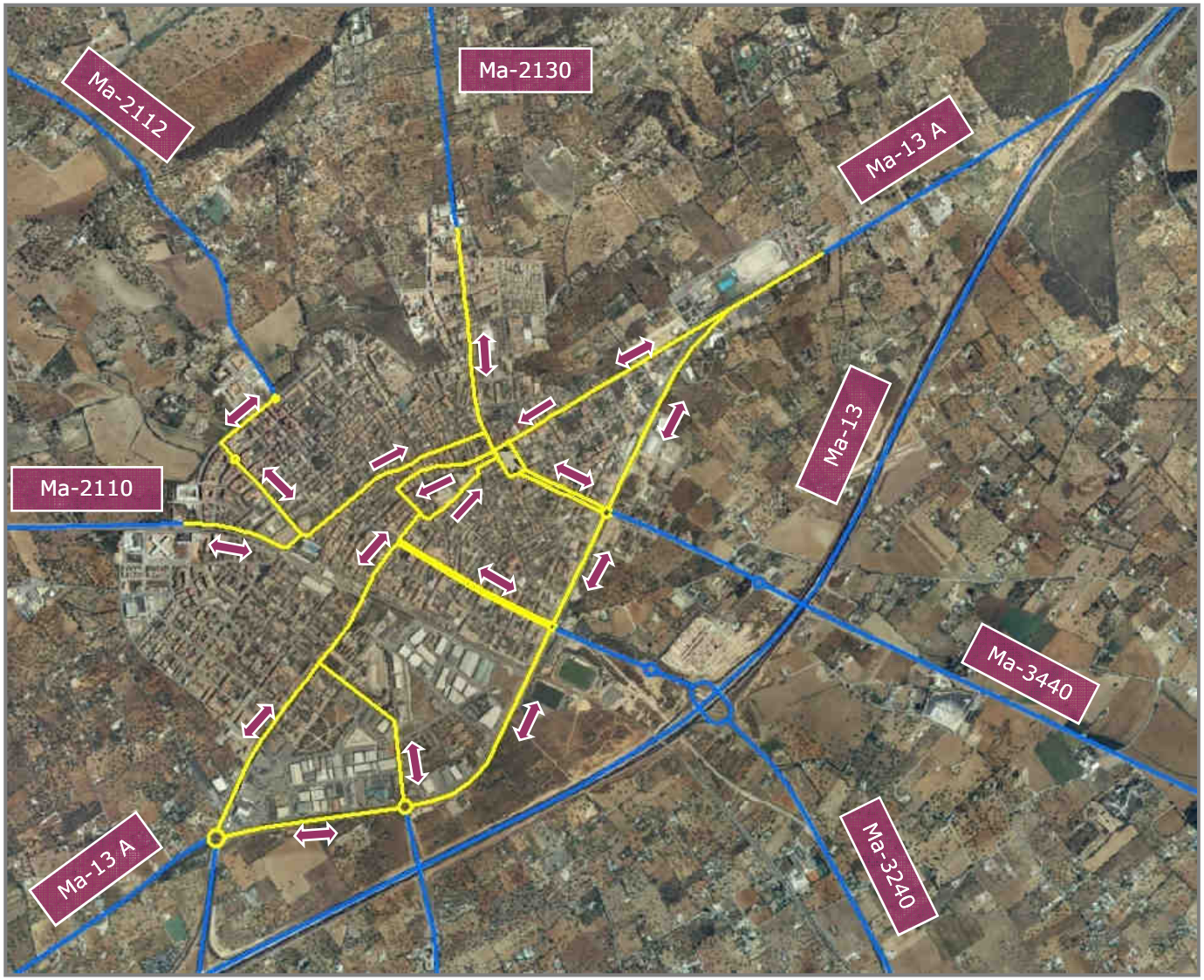
En comparació a d'altres indrets, aquests 700 vehicles cada 1.000 habitants estan en la línia de la mitjana mallorquina, amb uns índexs de motorització elevats en relació a Espanya (uns 650) i la major part dels països europeus.

En el mapa següent es pot observar quina és la distribució del **sistema circulatori** a dins del nucli urbà d'Inca. Predomina la **unidireccionalitat** a gairebé tot el nucli, amb l'excepció del polígon i de les vies principals.

Aquest fet és important atès que limita notablement les situacions de perill i millora la fluïdesa del trànsit.

L'estructuració del sistema circulatori determinarà quins seran els **circuits bàsics** de distribució de les entrades i sortides al nucli urbà.

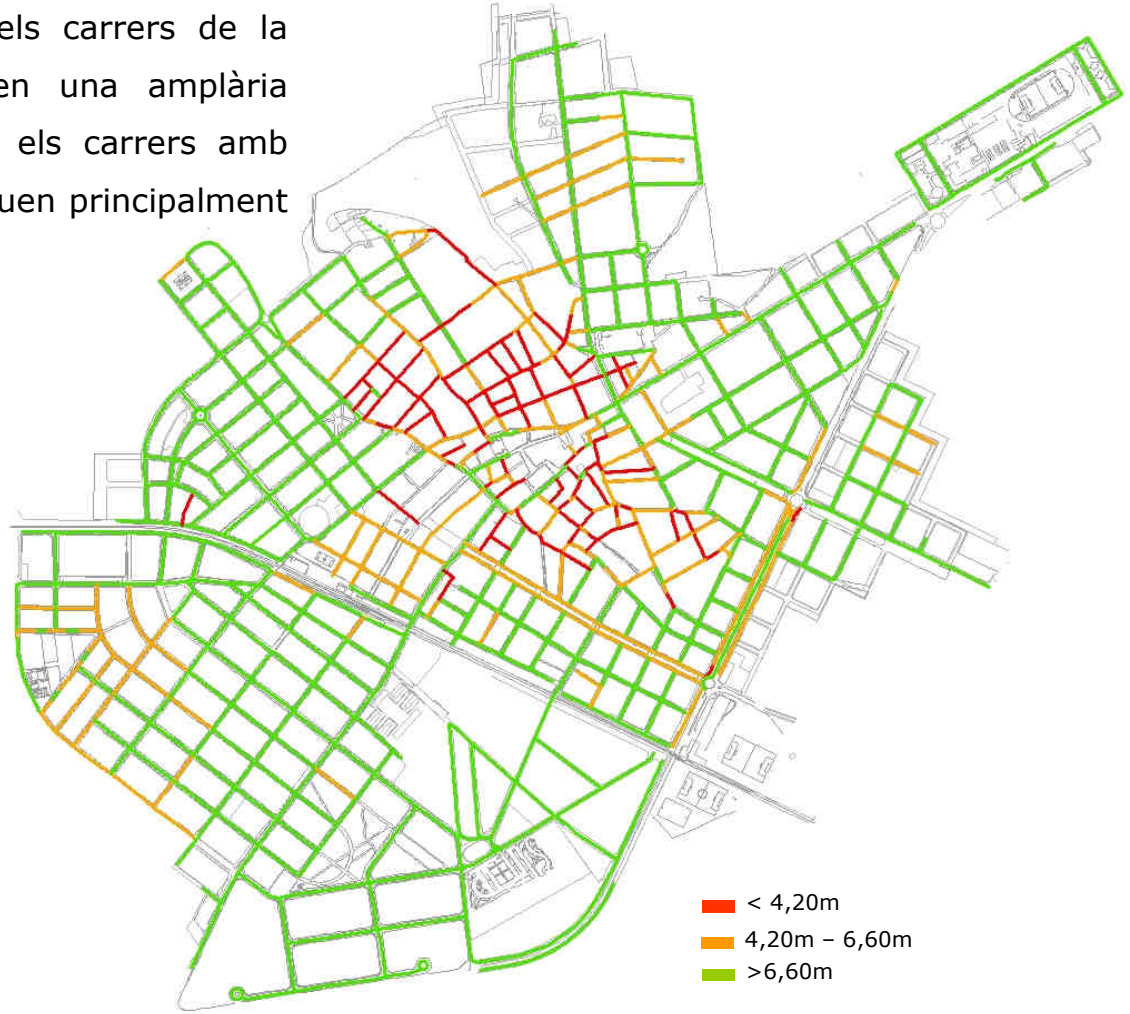
Per això cal definir quina és la **jerarquia** de la xarxa viària d'Inca en funció de les connexions del nucli amb les vies externes.



Xarxa bàsica externa
Xarxa bàsica interna

Amb l'anàlisi de l'**amplada mitjana** dels carrers de la ciutat, s'observa com la majoria tenen una amplària superior als **6,60 metres**. Mentre que els carrers amb amplàries inferiors al **4,20 metres** es situen principalment al centre.

A partir d'aquesta anàlisi es poden establir quins són els principals punts on existeixen divergències entre la dimensió del carrer i l'ús que se li dona.

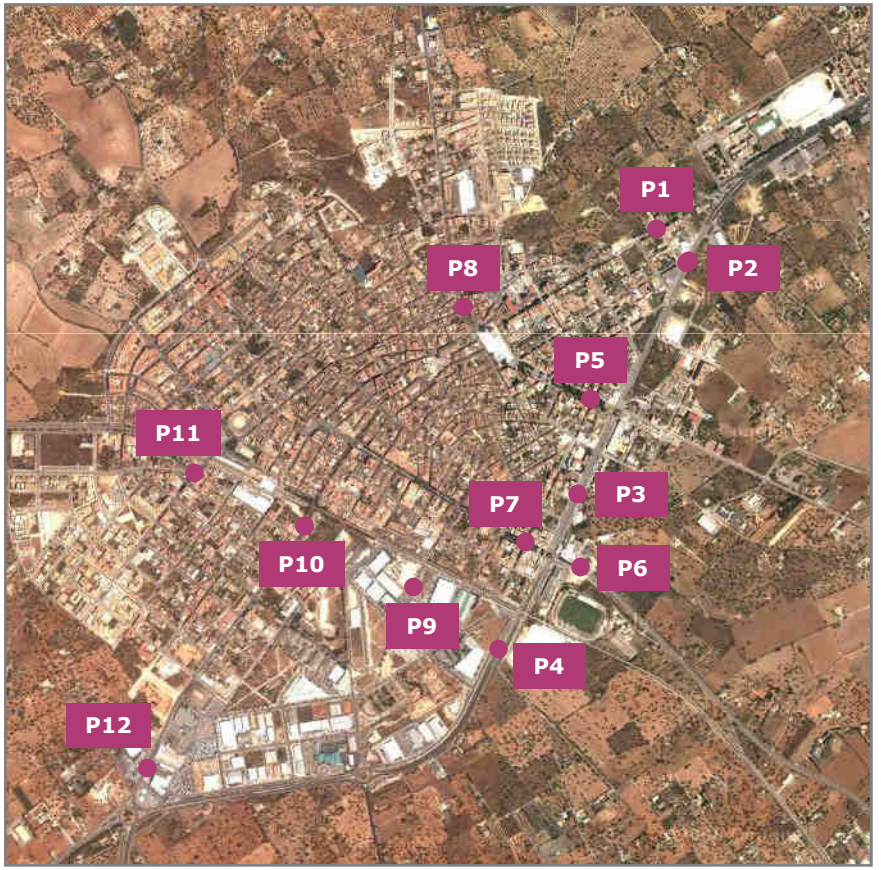


Anàlisi de la demanda de trànsit

Els dies 20, 21 i 27 d'octubre de 2008 es varen fer aforaments manuals de vehicles a 12 punts de la ciutat d'Inca. L'objectiu d'aquest treball de camp és conèixer les intensitats de trànsit per direccionalitats.

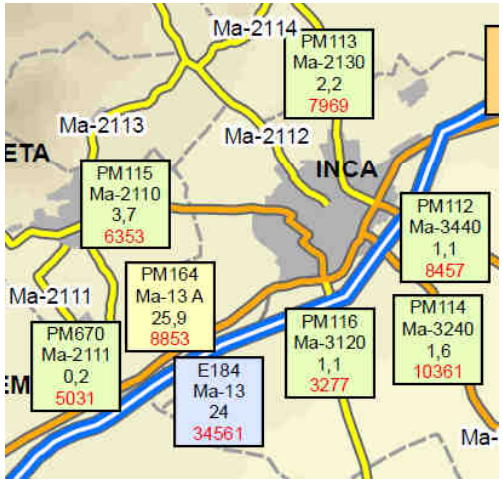
Els aforaments es realitzaren en dues franges horàries del dia (7:30 a 9:30 hores i de 17:00 a 20:00 hores). El següent mapa mostra la localització exacta de les interseccions seleccionades:

P1	**Avinguda d'Alcúdia**
P2	**Avinguda Jaume II**
P3	**Ctra. Inca - Alcúdia**
P4	**Ronda del Migjorn**
P5	**Avinguda Reis Catòlics**
P6	**Avinguda Ciutat de Lompoc (afores)**
P7	**Avinguda Ciutat de Lompoc**
P8	**Ctra. Inca - Lluc**
P9	**Carrer Menestrals**
P10	**Avinguda General Luque**
P11	**Carrer Francesc Borja Moll**
P12	**Avinguda General Luque (II)**

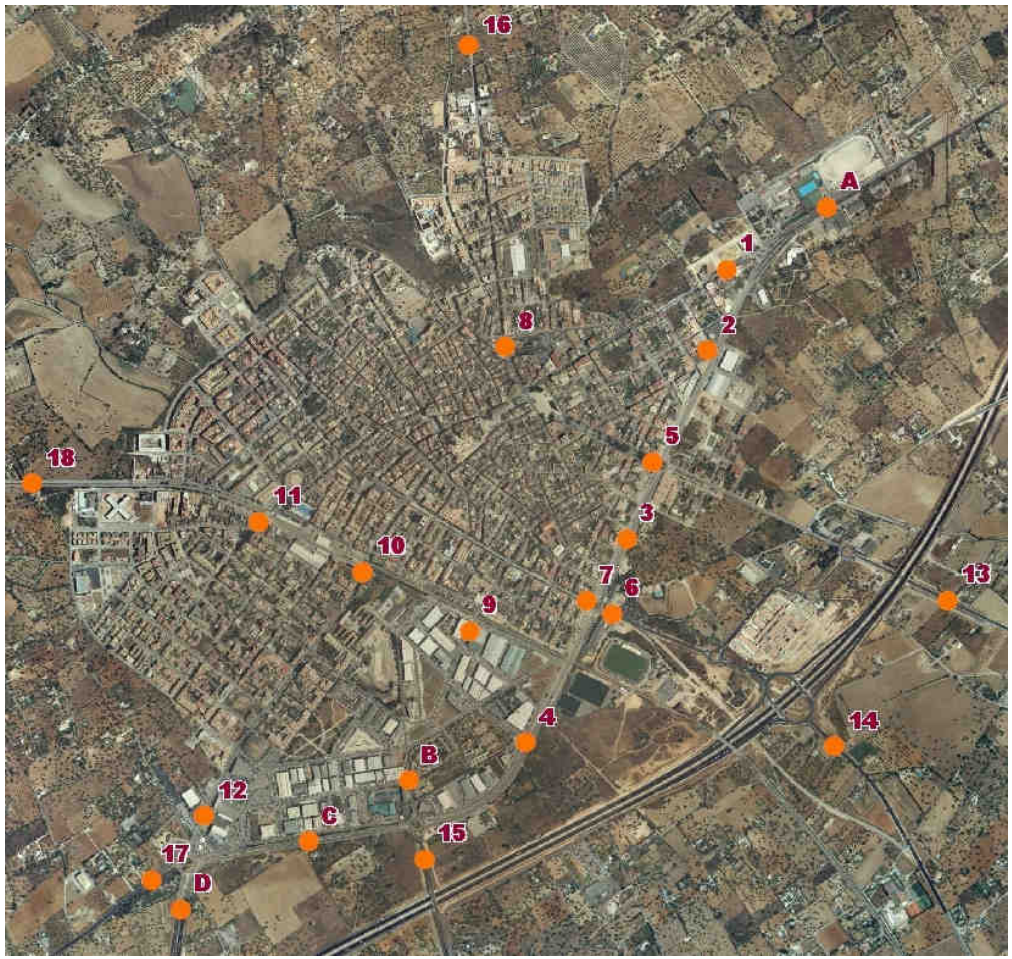


LOCALITZACIÓ DELS PUNTS D'AFORAMENT

Els 12 punts aforats han estat complementats amb les dades de les 6 estacions del Consell de Mallorca situades a carreteres properes al nucli, arribant-se així a un total de 18 punts en total.



Estacions d'aforament del Consell de Mallorca



A través d'estimacions de percentatges de gir en interseccions s'han calculat les intensitats de trànsit en 4 punts més (A,B,C i D), de tal manera que es disposa de la intensitat del trànsit en els 22 punts que apareixen a la figura superior dreta.

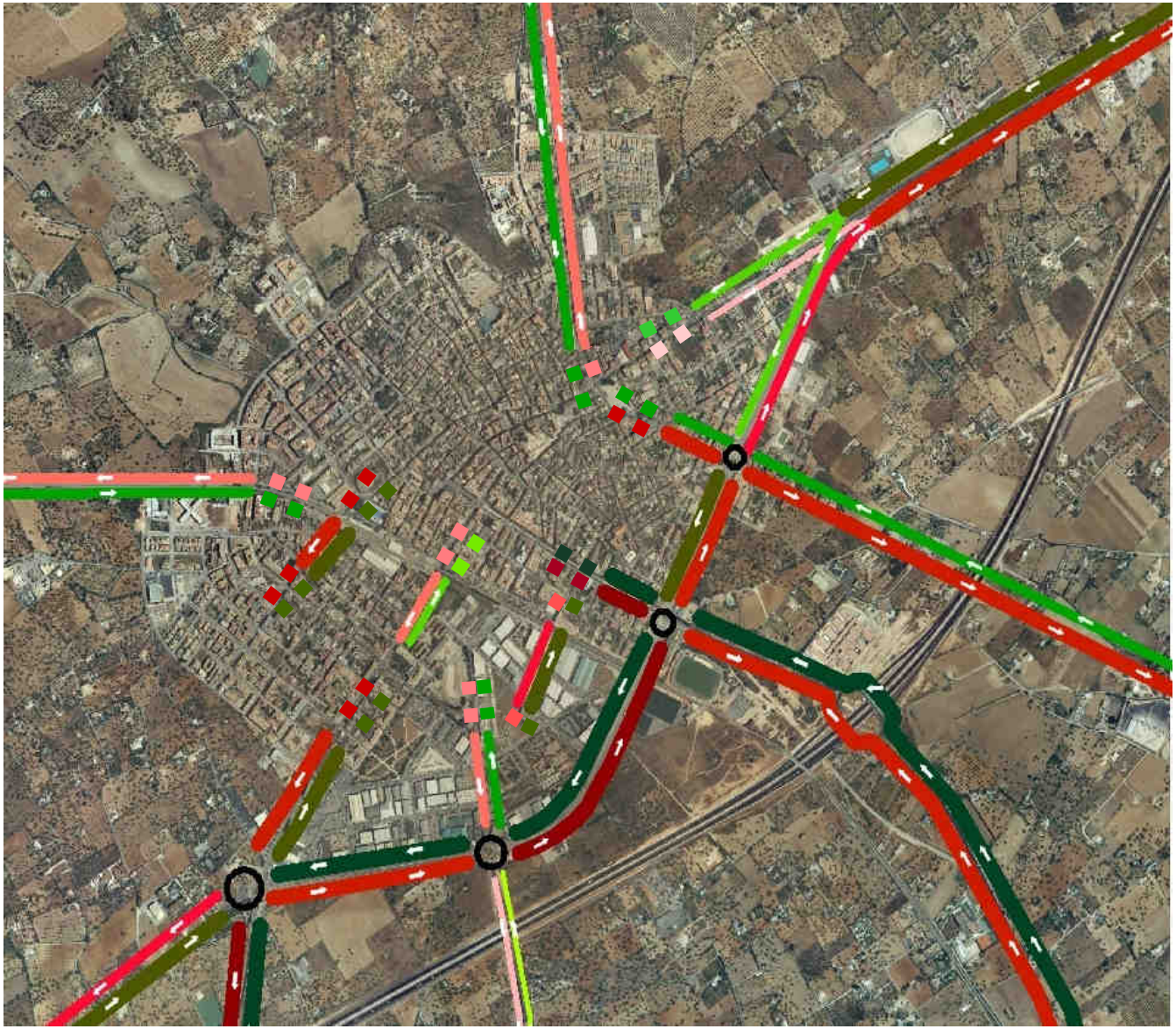
Els resultats obtinguts amb tot aquest procés són els següents:

		Intensitat promig horària (vehicles/hora)							
		Matí				Tarda			
	Punt	SENTIT CENTRE/OEST	SENTIT AFORES/EST	Dif	Domina	SENTIT CENTRE/OEST	SENTIT AFORES/EST	Dif	Domina
	1	256	170	86	centre/oest	227	154	73	centre/oest
	2	237	339	**-102**	afores/est	181	309	**-128**	afores/est
	3	472	431	41	centre/oest	756	700	56	centre/oest
	4	561	543	18	centre/oest	743	756	-13	afores/est
	5	339	427	-88	afores/est	478	402	77	centre/oest
	6	547	413	**134**	centre/oest	545	525	21	centre/oest
	7	565	595	-30	afores/est	655	646	10	centre/oest
	8	389	264	**125**	centre/oest	456	468	-12	afores/est
	9	434	377	57	centre/oest	504	424	80	centre/oest
	10	292	275	18	centre/oest	363	365	-2	afores/est
	11	420	489	-70	afores/est	414	589	**-175**	afores/est
	12	485	405	80	centre/oest	540	479	61	centre/oest
PM112	13	339	428	-88	afores/est	479	402	77	centre/oest
PM114	14	571	432	**140**	centre/oest	570	548	22	centre/oest
PM116	15	172	130	42	centre/oest	172	165	7	centre/oest
PM113	16	388	263	**125**	centre/oest	455	466	-12	afores/est
PM164	17	440	367	73	centre/oest	490	434	55	centre/oest
PM115	18	326	272	54	centre/oest	363	322	41	centre/oest
	A	468	407	61	centre/oest	346	393	-47	afores/est
	B	318	241	77	centre/oest	423	348	75	centre/oest
	C	527	482	45	centre/oest	703	661	42	centre/oest
	D	562	521	41	centre/oest	692	642	50	centre/oest
	TOTAL	9.104	8.268			10.555	10.198		

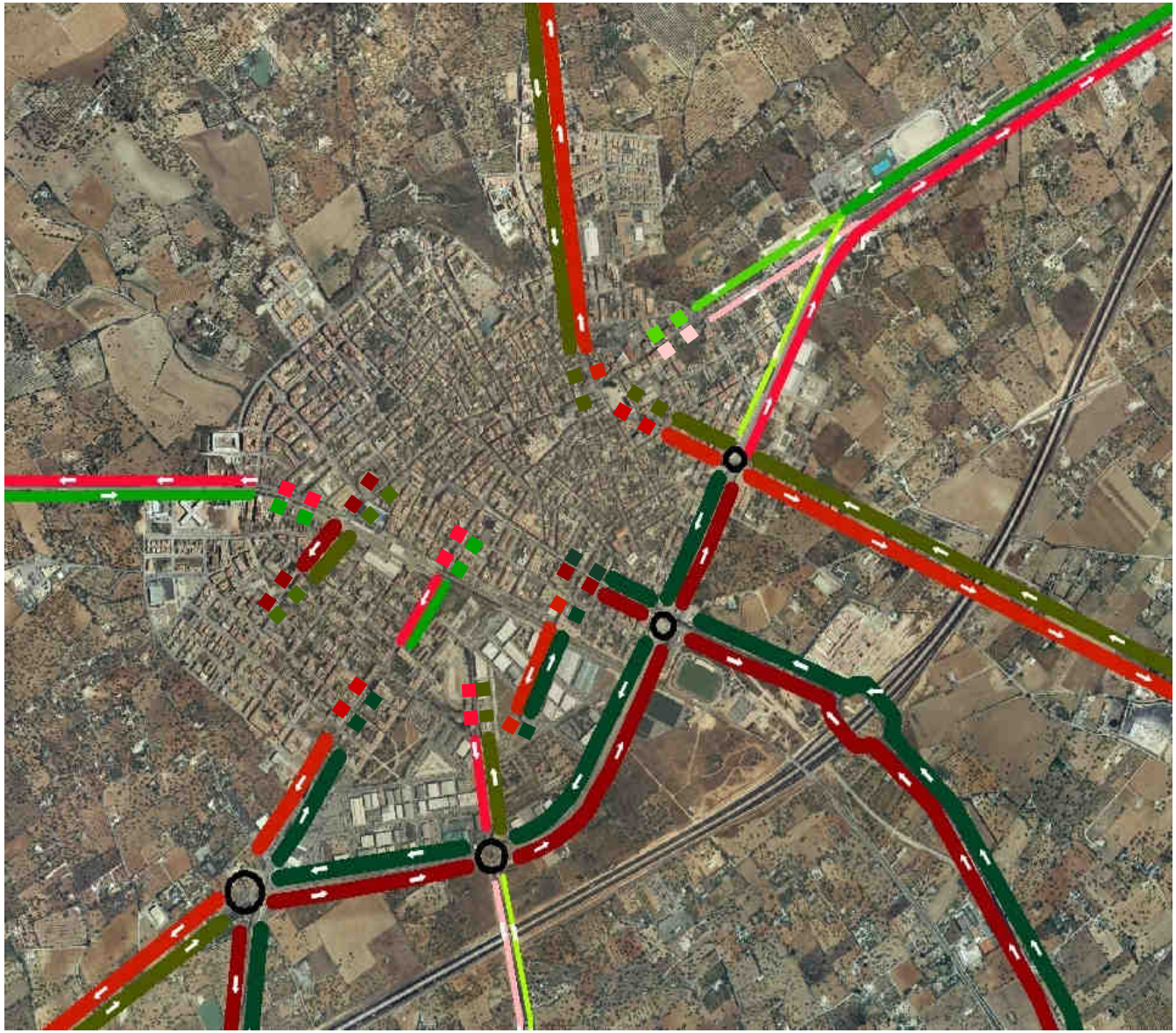
Aquestes dades mostren que hi ha major volum de trànsit durant la tarda que durant el matí. Els punts 1, 5, 7, 8, 9, 10 i 11 són els accessos principals al centre. D'aquests, l'1 i el 9 tenen sempre major trànsit cap al centre, mentre que l'11 sempre té major trànsit cap a l'exterior. Els accessos 5 i 7 tenen major trànsit sentit exterior al matí i interior a la tarda, i el 8 i el 10 a l'inrevés.

Al matí el trànsit d'entrada al centre és en general major que el de sortida, mostrant la capacitat atractiva que té el nucli d'Inca.

Cal destacar les entrades al nucli per la carretera de Lluc i la de Sineu superen àmpliament a les seves respectives sortides.



A s'hora baixa, les entrades i sortides del nucli estan més compensades, tot i existir major intensitat de trànsit en general. Per tant, la capacitat atractiva del nucli no és només en termes de mobilitat obligada sinó també en termes de mobilitat personal (més pròpia de la tarda que del matí).



Les intensitats obtingudes no són especialment altes, existint capacitat viària suficient. Ara bé, aquestes intensitats poden generar retencions al voltant de les interseccions, especialment a les rotondes quan predominen els moviments de més de 180º, la qual cosa és bastant habitual.

A les entrades a la zona centre, amb moltes interseccions, passos de vianants i important moviment d'estacionament (especialment a les zones blaves), també es generen cues en els moments de màxima afluència de vehicles. Això succeix a la Gran via de Colom i a l'avinguda dels Reis Catòlics, especialment a la tarda.

Per tant, els gairebé 2.700 vehicles/hora que entren i surten del centre pel matí i els gairebé 3.100 vehicles/hora que ho fan a la tarda, no pateixen greus retencions.

A l'**annex II** d'aforament de vehicles es poden consultar el resultats més detallats del treball de camp.

- Anàlisi DAFO trànsit-

debilitats

- Inca presenta un nivell de motorització bastant elevat.
- Alguns carrers de la ciutat presenten volums de trànsit massa elevats.
- Ús del vehicle privat per realitzar trajectes perfectament assumibles a peu o amb bicicleta.

amenaces

- Creixent ús del vehicle privat per a realitzar desplaçaments dins del nucli.
- Possible manca de consens social per limitar l'ús del vehicle privat en el centre de la ciutat.

fortaleses

- Percepció social negativa sobre la congestió de la circulació i la dificultat per estacionar que s'observa al centre.

oportunitats

- Cost creixent de l'ús del cotxe.
- Creixent conscienciació col·lectiva dels problemes ambientals que genera l'ús del cotxe.
- Incorporació de noves zones exclusives per a vianants.

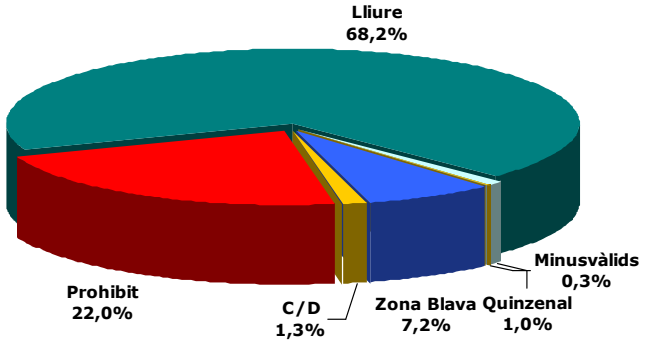
Anàlisi de la situació actual

Caracterització de la xarxa de mobilitat. Estacionament

- Estacionament -

Les condicions d'accessibilitat i mobilitat en cotxe a Inca no només es veuen afectades per la distribució i configuració de la xarxa viària, sinó també, i tal volta de forma més important, per l'oferta d'estacionament a les distintes zones de la ciutat.

S'estima que a Inca hi ha unes **18.750 places d'estacionament** repartides de la següent manera:

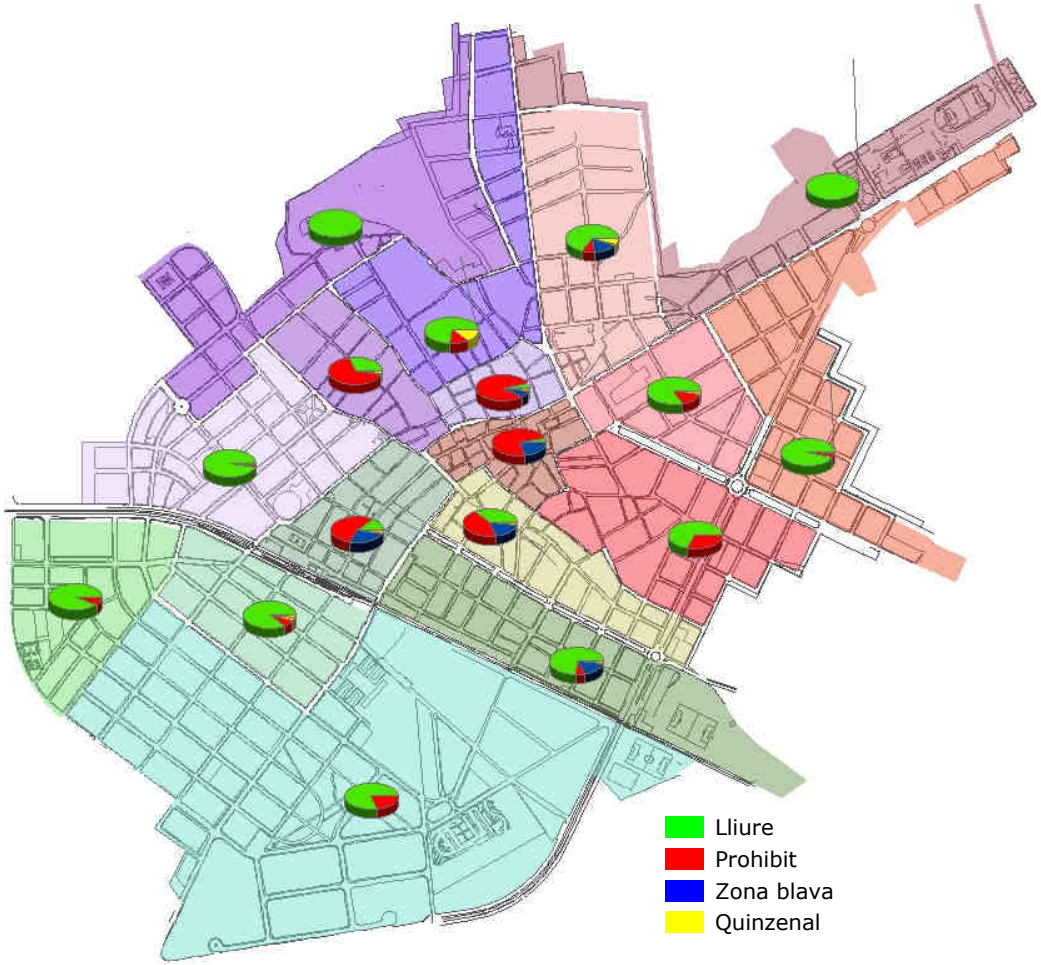


Tipologia	Places	%
Aparcament Lliure	12.785	68,2%
Aparcament prohibit	4.116	22,0%
Zona Blava	1.351	7,2%
Càrrega / Descàrrega	244	1,3%
Aparcament quinzenal	195	1,0%
Aparcament Minusvàlids	58	0,3%
Total	**18.748**	**100%**

En el mapa següent es pot observar quina és la seva distribució en l'entramat urbà.

En el mapa de distribució de les places d'aparcament per districtes s'observa com hi ha una major oferta d'estacionament en les zones més allunyades del centre, on la prohibició d'estacionar és gairebé total.

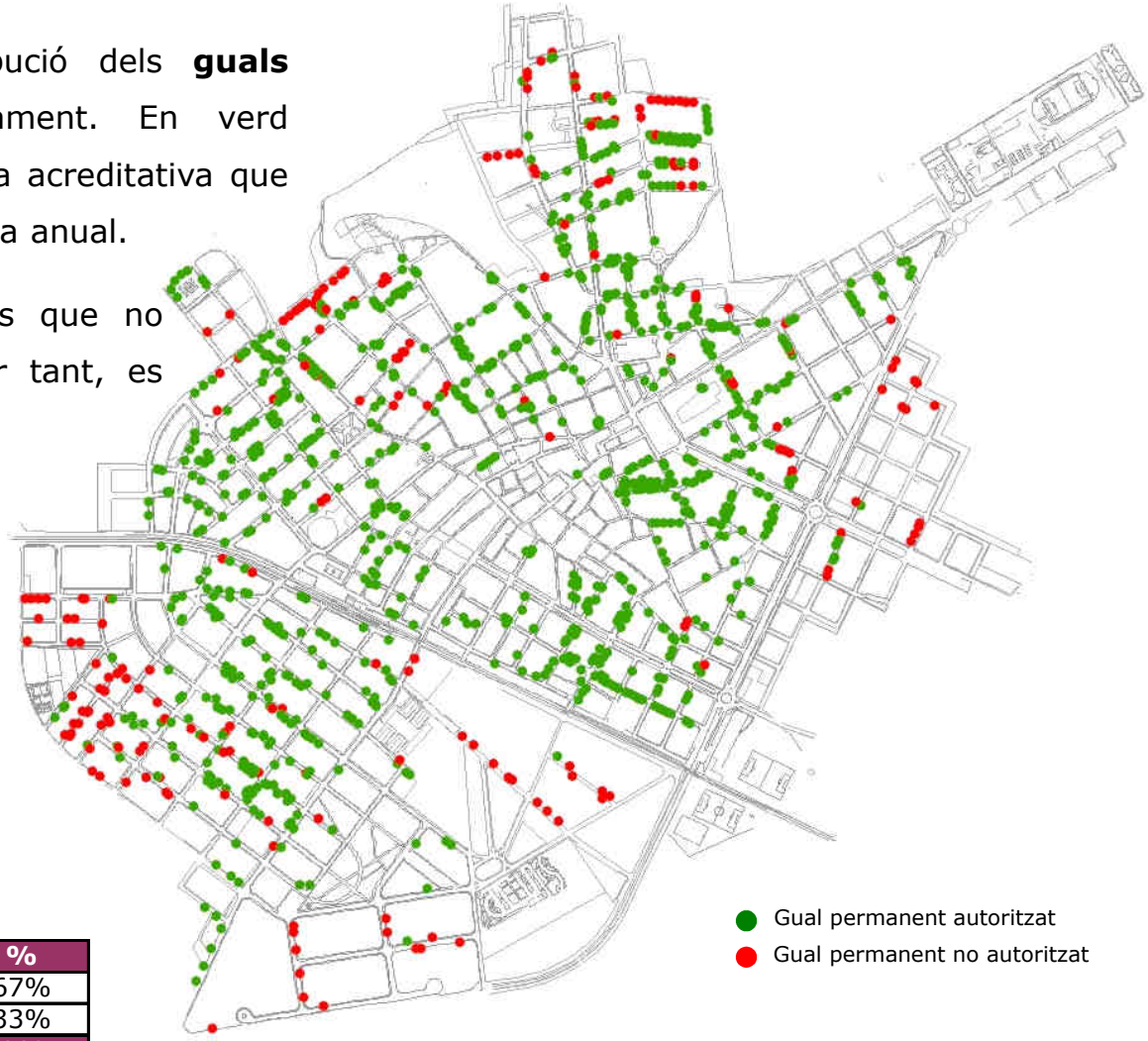
Cal destacar les barriades d'es Blanquer i Sant Francesc amb una elevada oferta tot i que la seva proximitat amb el centre fa que els nivells d'ocupació també siguin molt elevats.



El mapa següent mostra la distribució dels **guals permanents** expedits per l'Ajuntament. En verd apareixen els que disposen de la placa acreditativa que estan al corrent del pagament de la taxa anual.

En vermell es mostren aquells guals que no disposen dels permisos oficials i, per tant, es troben en situació d'il·legalitat.

Com es pot observar hi ha una manca d'estacionaments residencials a la zona del centre de la ciutat, mentre que les barriades exteriors es troben ben cobertes, segurament a causa de les disposicions dels diferents planejaments urbanístics.



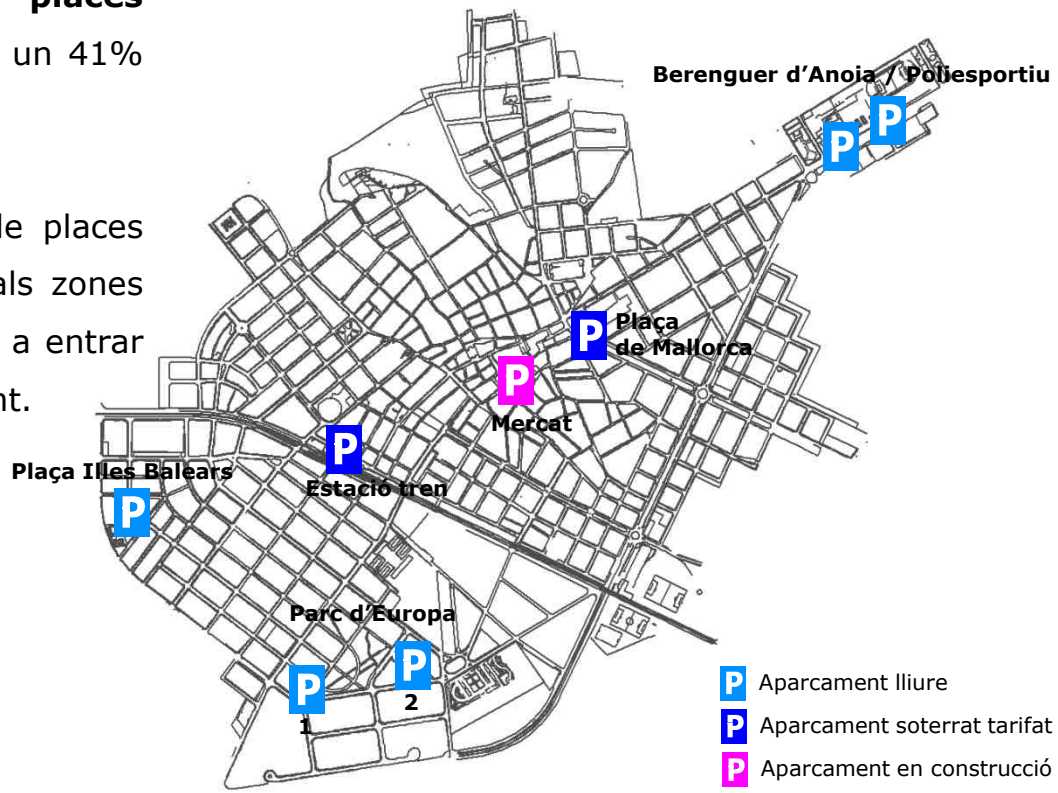
Tipologia	nº	%
Guals permanents autoritzats	867	67%
Guals permanents no autoritzats	430	33%
Total	**1.297**	100%

Actualment a Inca hi ha **2 pàrquings soterrats** de pagament habilitats per l'estacionament de vehicles. A més, hi ha zones d'aparcament gratuït en superfície importants, que acostumen a donar servei a equipaments concrets. Actualment s'està remodelant la plaça del Mercat municipal on es preveu situar-hi un altre aparcament municipal soterrat.

En total es comptabilitzen unes **970 places** d'estacionament fora de calçada, de les quals un 41% son de pagament.

Sembla doncs que hi ha una certa manca de places d'estacionament, especialment en les principals zones d'entrada, la qual cosa convida als conductors a entrar a l'interior del nucli a la recerca d'estacionament.

Aparcament	Places
Plaça illes Balears	180
Parc Europa 1	100
Parc Europa 2	180
Berenguer d'Anoia	80
Poliesportiu	30
Estació tren	189
Plaça Mallorca	212
Total	971



Anàlisi de l'oferta d'estacionament: rotacions de matrícula

El dia 11 de novembre de 2008 es va realitzar un treball d'anàlisi de l'ocupació i rotació de places d'aparcament a quatre unitats d'estudi específiques d'Inca. Cada una d'aquestes àrees agrupa un conjunt de carrers.

L'estudi de rotacions de places consisteix en el següent procediment:

- S'assigna un grup de carrers a cada tècnic.
- El tècnic ha de recórrer de forma rotatòria tots els seus carrers, circulant per cada un d'ells amb una freqüència de 20 minuts.
- El tècnic ha d'anotar, per a cada plaça d'aparcament del carrer, si està lliure o ocupada i, en aquest darrer cas, ha d'apuntar la matrícula del vehicle.
- D'aquesta manera, es poden conèixer els índexs de rotació, les taxes d'ocupació i l'estada mitjana dels vehicles per període estudiat (matí i horabaixa).
- **L'índex de rotació** és el nombre de vehicles que han passat per una plaça d'aparcament determinada per unitat de temps. S'expressa en vehicles-plaça/hora.

L'estudi d'ocupació i rotació de places es va realitzar de les 8:00h a les 13:30h i de les 16:00h a les 20:00h. L'objectiu és descobrir els patrons de comportament durant les franges horàries més significatives. El mapa següent mostra la ubicació geogràfica de les àrees d'estudi seleccionades, havent-se escollit àrees representatives de tota la ciutat:

Unitat 1

- Carrer Vicenç Ensenyat
- Gran Via Colom
- Mare de Déu de Mont.

Unitat 2

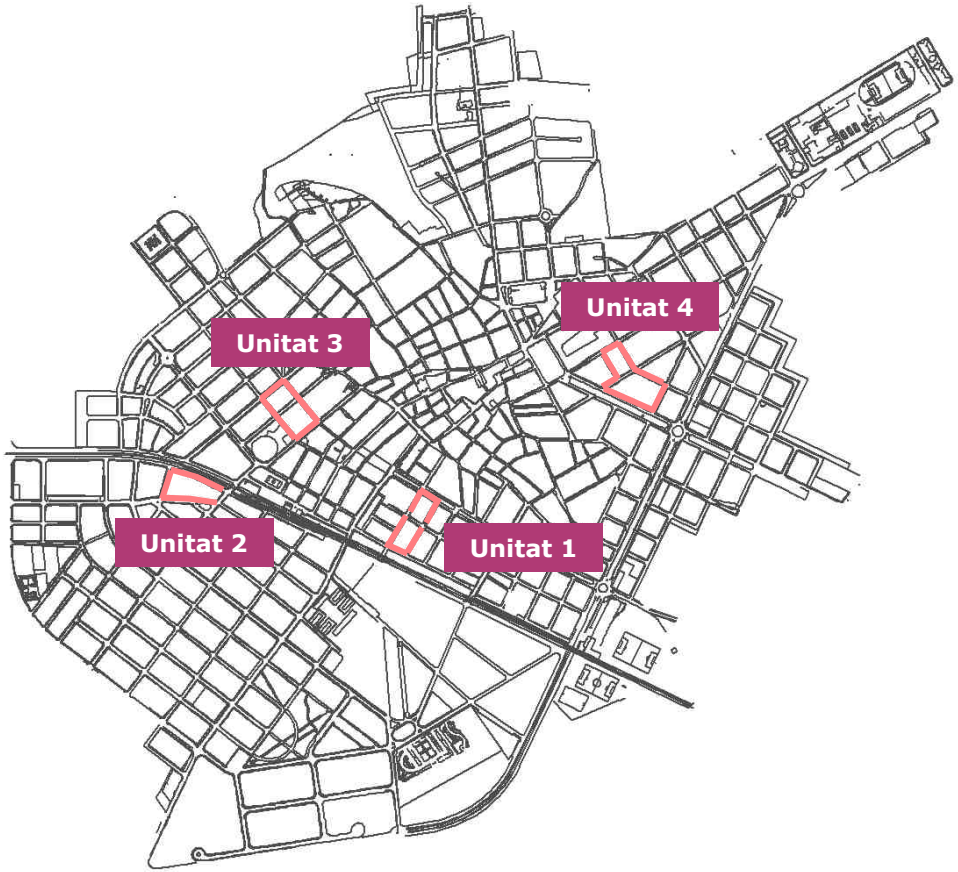
- Avinguda del Raiguer
- Carrer Marc Ferragut
- Carrer Lloseta

Unitat 3

- Carrer Antoni Torrandell
- Carrer Rafel Alberti
- Carrer Joanot Colom
- Avinguda Germanies

Unitat 4

- Avinguda Reis Catòlics
- Carrer Andreu Caimari
- Carrer Constància
- Carrer Jocs
- Carrer Miquel Servet
- Carrer Música Balaguer
- Carrer Cardenal Cisners



La taula de la dreta mostra els resultats referents a l'ocupació mitjana de cadascun dels carrers, segregada en matí, horabaixa i mitjana diària. Els valors, tal i com s'observa, són generalment molt elevats, donant com a mitjana diària global una ocupació del 83,5%. No obstant, alguns carrers tenen un comportament més particular, com és el cas del carrer Andreu Caimari o Mare de Déu de Monsterrat, els quals es troben sempre en una situació de saturació gairebé total (ocupacions sempre superiors al 90%). Per altra banda, carrers com el Cardenal Cisners o Músic Balaguer presenten uns nivells relativament més baixos, tot i que s'ha de dir que sempre són superiors al 68%.

Carrer	Ocupació matí (%)	Ocupació horabaixa (%)	Ocupació mitjana diària (%)
Vicenç Ensenyat	73,53	80,00	76,77
Mare de Déu de Montserrat	90,11	94,09	92,10
Gran Via Colom	72,69	88,21	80,45
Avinguda Raiguer	93,45	65,43	79,44
Marc Ferragut	99,10	70,00	84,55
Lloseta	90,40	87,37	88,89
Antoni Torrandell	73,86	83,89	78,88
Rafel Albertí	85,62	88,89	87,26
Joanot Colom	82,35	92,50	87,43
Avinguda Germanies	77,12	84,44	80,78
Reis Catòlics	81,76	100,00	90,88
Andreu Caimari	97,65	100,00	98,83
Constància	83,96	81,82	82,89
Jocs	85,88	68,00	76,94
Miquel Servet	82,35	93,33	87,84
Músic Balaguer	74,51	76,67	75,59
Cardenal Cisners	72,19	68,18	70,19
Mitjana total	**83,33**	**83,70**	**83,51**

Ocupació superior al 90%
Ocupació entre el 75 i 90%
Ocupació inferior al 75%

Els valors anteriorment exposats i comentats, venen a indicar que la ciutat d'Inca es troba, en matèria d'oferta d'estacionament, saturada. Pràcticament tots els valors de la taula es troben per damunt del llindar del 75%, valor que indica una escasesa d'oferta lliure disponible. Aquesta realitat es tradueix en una forta competència a l'hora de trobar estacionament, fet que implica una gran quantitat de "quilòmetres morts" realitzats per part dels conductors, contribuint així a una major contaminació ambiental i acústica.

Juntament amb l'elevada ocupació dels carrers, l'altre fenomen analitzat ha estat l'estada mitjana (en hores) experimentada pels vehicles que estacionen. Una estada superior a les dues hores es pot considerar elevada, ja que no només "perjudica" en termes d'índex d'ocupació, sinó que també evita la rotació de la plaça d'estacionament, essent un problema afegit per a aquells conductors que cerquen una plaça.

Carrer	Estada mitjana matí (hores)	Estada mitjana horabaixa (hores)	Estada mitjana diària (hores)
Vicenç Ensenyat	2,19	1,90	2,05
Mare de Déu de Montserrat	1,90	1,82	1,86
Gran Via Colom	1,69	1,31	1,50
Avinguda Raiguer	3,25	2,12	2,69
Marc Ferragut	3,48	2,33	2,91
Lloseta	3,36	2,41	2,89
Antoni Torrandell	2,69	2,19	2,44
Rafel Albertí	2,43	2,05	2,24
Joanot Colom	1,92	1,57	1,75
Avinguda Germanies	1,01	0,75	0,88
Reis Catòlics	1,38	1,36	1,37
Andreu Caimari	1,63	1,52	1,58
Constància	1,80	1,67	1,74
Jocs	1,87	1,62	1,75
Miquel Servet	1,83	1,56	1,70
Músic Balaguer	1,49	1,53	1,51
Cardenal Cisners	1,46	1,67	1,57
Mitjana total	**2,08**	**1,73**	**1,90**

Estada superior a les 2 hores

Estada entre 1 i 2 hores

Estada inferior a 1 hora

Tal i com s'observa a la taula, les xifres indiquen generalment estades superiors a 1 hora a tots els carrers analitzats. En concret, artèries com l'avinguda del Raiguer, o els carrers Marc Ferragut i Lloseta, presenten uns nivells molt elevats, propers a les 3 hores de mitjana diària. No obstant, la mitjana diària global és d'1,9 hores, el qual es pot considerar un valor mitjà-alt.

A l'**annex III** de rotacions d'aparcament es poden observar les gràfiques d'ocupació de cada carrer.

- Anàlisi DAFO estacionament-

debilitats

- Molts d'habitatges del centre no disposen d'aparcament privat.
- S'observa una certa saturació en l'oferta d'estacionament (graus d'ocupació elevats al llarg de tot el dia).
- Manca d'aparcaments dissuasoris a les entrades del nucli.

amenaces

- Creixent ús del vehicle privat per a realitzar desplaçaments dins del nucli.
- Possible manca de consens social per limitar l'ús del vehicle privat en el centre de la ciutat.

fortaleses

- Percepció social negativa sobre la congestió de la circulació i la dificultat per estacionar que s'observa al centre.
- Fora del centre hi ha una elevada capacitat d'aparcament en calçada.
- Els nous equipaments urbans de la perifèria disposen d'àrees pròpies d'estacionament.

oportunitats

- Cost creixent de l'ús del cotxe.
- Segons l'enquesta, la població considera que l'estacionament és el principal problema de mobilitat a Inca.
- Reduïda oferta d'estacionament al centre com a restricció per a l'ús del cotxe.

Anàlisi de la situació actual

Caracterització de la xarxa de mobilitat. Transport públic

- Transport públic -

Inca, amb la seva capitalitat funcional del centre de Mallorca, disposa d'una elevada oferta de transport públic regular ja sigui per carretera o amb ferrocarril. La seva funció es pot dividir en dos aspectes: com a punt d'**orígen i destí**, funcionant com a pol de mobilitat generada per la seva àmplia oferta de llocs de treball, de gestions (Delegació d'Hisenda, Jutjats, etc.), d'oci, compres, etc. I també com a **node d'interconnexió** entre els serveis de bus regular i ferrocarril. A més, en el darrer any s'ha posat en marxa una línia de recorregut urbà que connecta el nucli d'Inca amb l'**Hospital Comarcal**, un focus d'atracció de mobilitat molt important.

D'aquest manera l'anàlisi de la situació del transport públic a Inca es pot efectuar a través dels següents punts:

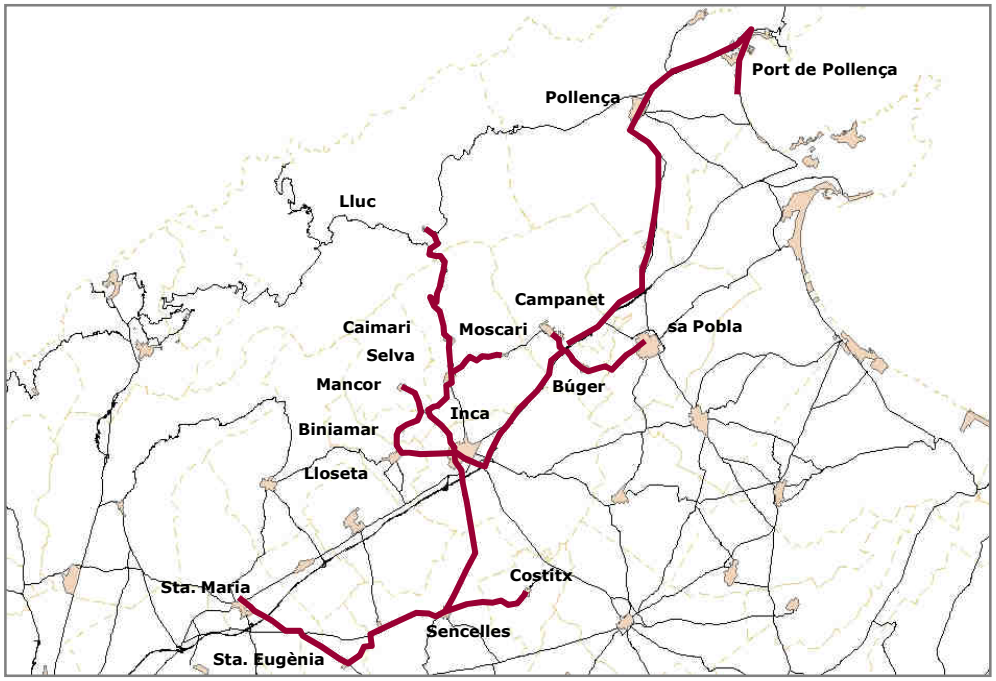
- **Serveis llançadora bus+tren**
- **Servei Hospital Comarcal d'Inca**
- **Serveis interurbans de transport de viatgers per carretera**
- **Ferrocarril**
- **Taxi**

A continuació s'exposen els principals punts d'estudi d'aquests serveis:

Els serveis **llançadora bus + tren** ofereixen la possibilitat d'utilitzar, amb tarifa integrada, els dos modes de transport a través de transbordament. Les línies i els horaris es dissenyen per tal de fer coincidir les arribades del tren amb l'arribada del bus a l'estació d'Inca. D'aquesta manera l'usuari pot desplaçar-se des del seu nucli d'origen cap a qualsevol nucli que tingui estació de tren a través d'aquesta intermodalitat.

En el mapa de la dreta es mostren els itineraris dels principals serveis que tenen **connexió directe amb Inca** (a l'estació d'autobusos de l'avinguda del Tren).

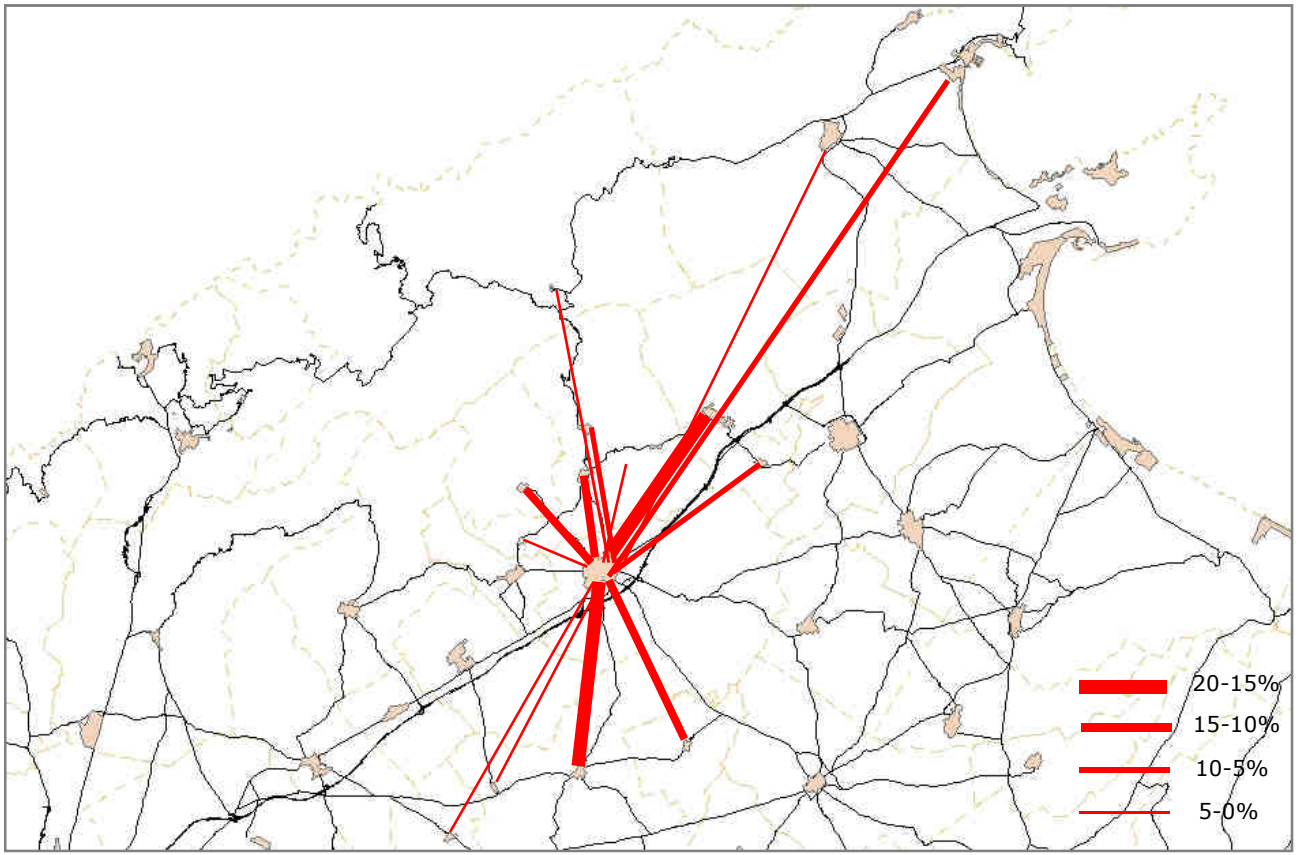
Tot i que el servei i les tarifes estan pensades per afavorir la intermodalitat (bus i tren), aquestes línies també es poden utilitzar com a servei regular clàssic i per tant són una **bona eina de connexió** entre Inca i la seva àrea natural d'influència (es Raiguer).



En el mapa inferior es mostra quina és la distribució de la mitjana de viatgers transportats pel **servei bus + tren** durant el període 2004 – 2007. Una mitja de **137.500 viatgers/any** han estat transportats per les línies bus + tren durant l'interval analitzat. Destaquen especialment els nuclis de Sencelles i Campanet amb l'aportació del 17,7% i el 16% respectivament.

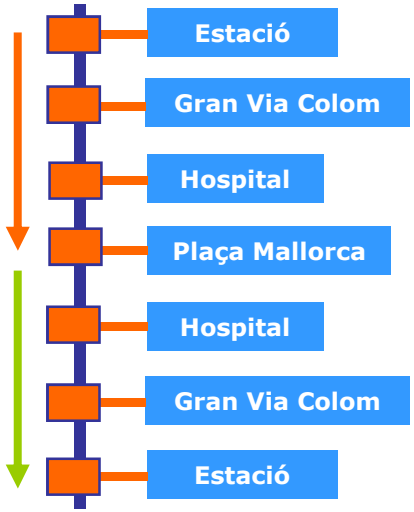
Aquests usuaris es concentren a l'estació de tren d'Inca per prosseguir el viatge amb tren o bé realitzar les seves activitats a la ciutat.

Origen	Viatgers 04/07	%
Sencelles	24.366	17,7%
Campanet	21.938	16,0%
Costitx	16.453	12,0%
Selva	14.021	10,2%
Manacor	13.862	10,1%
Búger	9.797	7,1%
Caimari	8.971	6,5%
Port de Pollença	7.581	5,5%
Pollença	6.736	4,9%
Lluc	6.732	4,9%
Moscari	3.384	2,5%
Biniamar	1.877	1,4%
Santa Eugènia	1.402	1,0%
Biniali	324	0,2%
Ses Alqueries	49	0,0%
Llenaire	19	0,0%
Total	**137.512**	**100%**



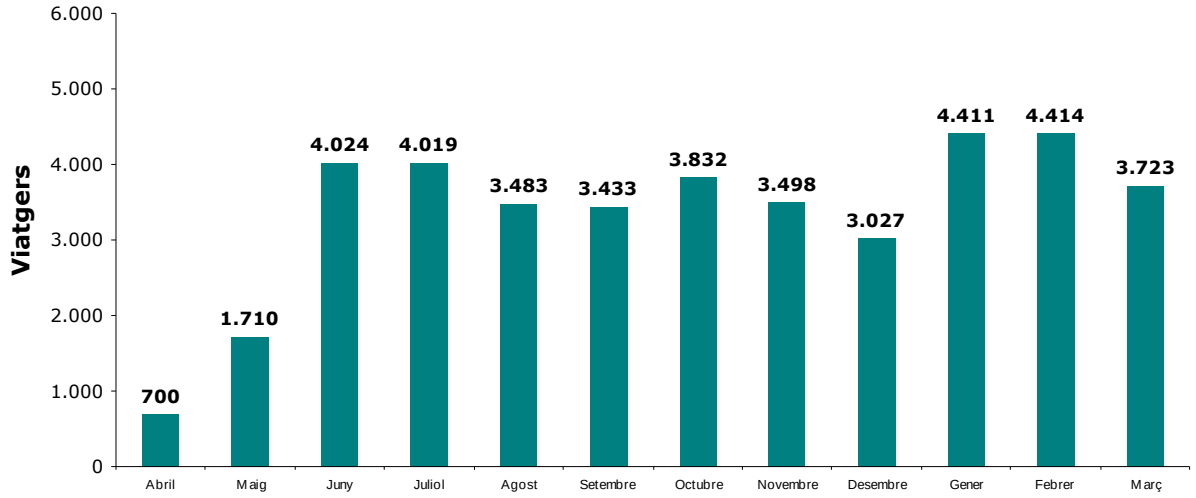
La ciutat disposa d'una línia de recorregut urbà (L334) que connecta l'estació de tren amb l'**Hospital comarcal**. La línia és operativa des d'abril de 2007, i segons dades facilitades pel Consorci de Transports de Mallorca, disposa d'una demanda mensual mitjana d'entre **3.500-4.000 viatgers**.

Recorregut de la línia L334



La gràfica següent mostra l'evolució de la demanda des de la seva inauguració l'abril de 2007 fins al març de 2008 (dades Consorci de transports de Mallorca). S'observa que, a partir del tercer mes de funcionament, la xifra de viatgers s'estabilitza entorn als 3.000-4.000 viatgers mensuals. Així i tot, destaca que a principis de l'any 2008 la demanda es va consolidar, establint-se per damunt dels 4.000 viatgers/mes.

Evolució de la demanda de la línia 334 (Abril'07-Març'08)



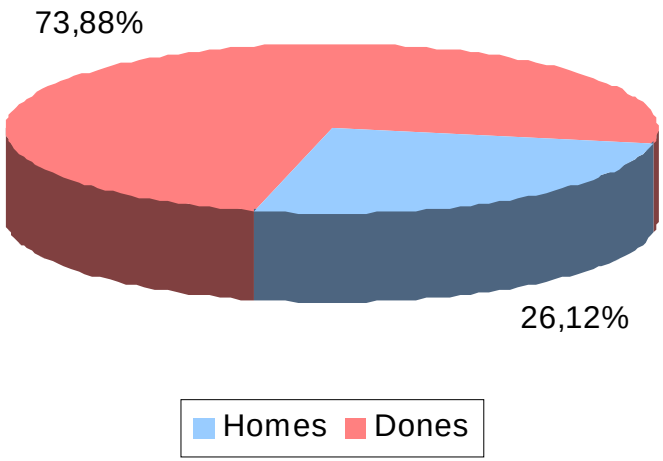
Enquesta L334

El passat 3 de març es va realitzar una enquesta als usuaris de la **línia 334.** Es va enquestar a tots els passatgers d'aquesta línia en la franja horària de les 7:40 a les 14:00 hores. D'aquesta manera varen realitzar un total de 134 enquestes en 12 expedicions. D'aquests 134 passatgers enquestats la distribució dels perfils és la següent:

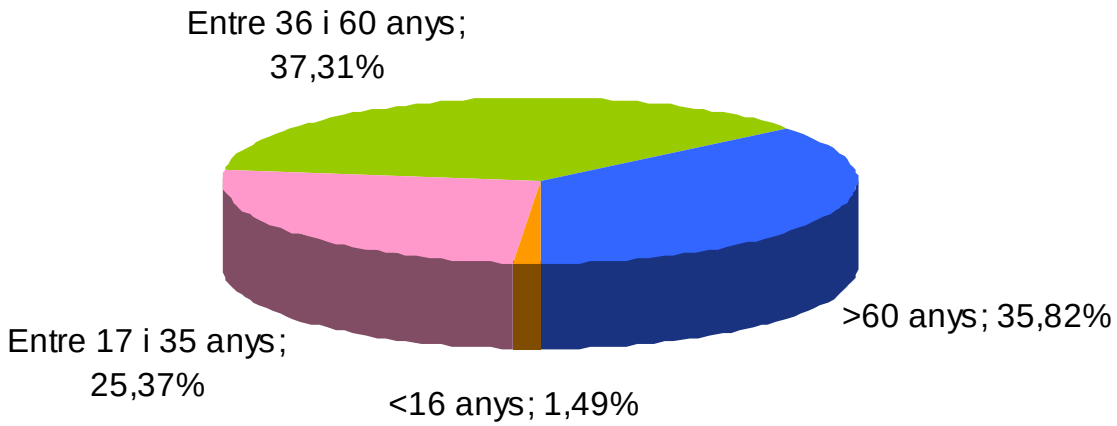
✓Gairebé el 74% dels usuaris de la línia són dones.

✓Gairebé el 74% dels usuaris de la línia són majors de 35 anys.

SEXE DELS USUARIS

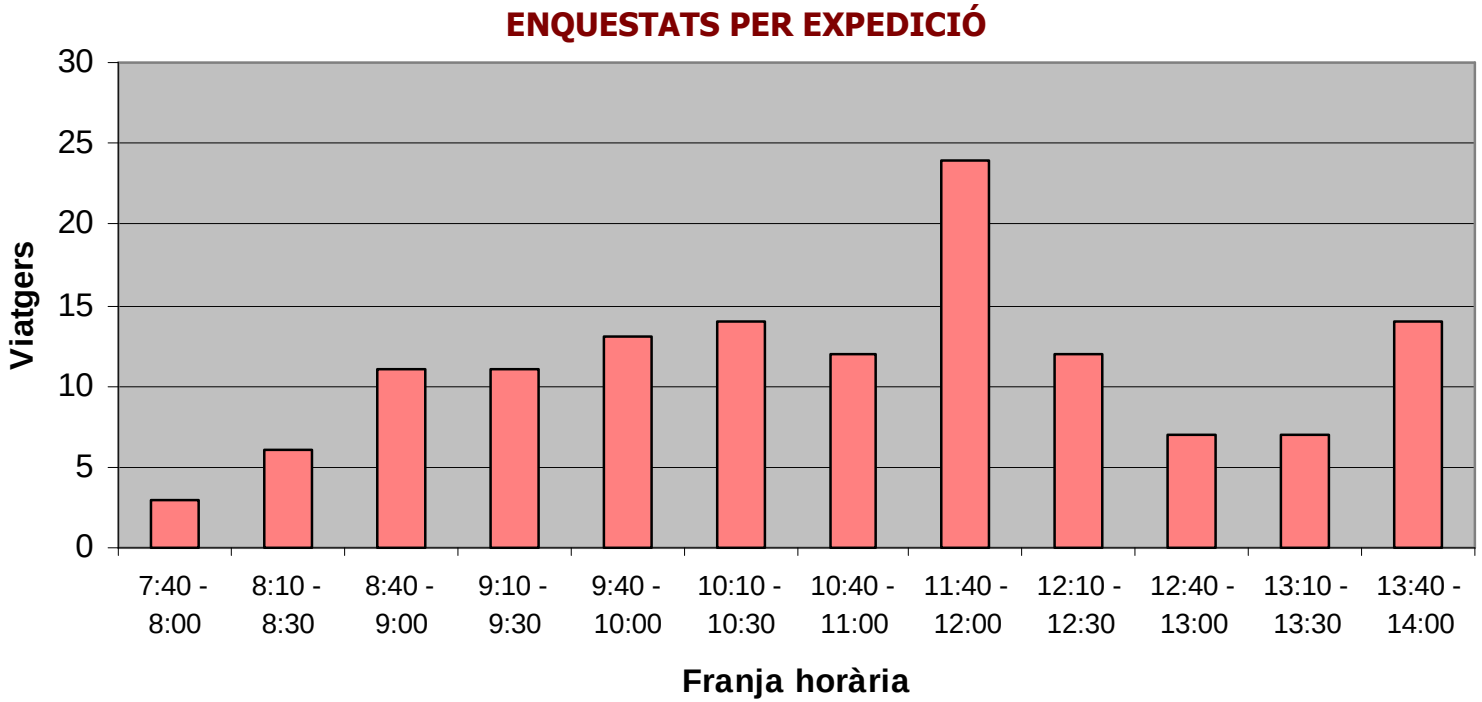


EDAT DELS USUARIS



Enquesta L334

Demanda horària de la línia: La distribució de la demanda durant les 12 expedicions que es varen aforar és la següent:



Per percentatge les 3 expedicions que han transportat més viatgers són les de 11:40-12:00, 10:10-10:30 i 13:40-14:00. Les 3 estan per damunt del 10% del total de la demanda del matí.

Enquesta L334

Matriu origen-destinació: A continuació tenim les matrius d'origen-destí amb valors absoluts i amb valors percentuals.

Es pot observar que el moviment des de l'estació d'Inca fins l'Hospital Comarcal i viceversa és el més realitzat per els passatgers

	Inca Estació	Gran Via Colom	Hospital Comarcal d'Inca	Plaça Mallorca	Total
Inca Estació		**0**	**64**	**0**	64
Gran Via Colom	**0**		**6**	**0**	6
Hospital Comarcal d'Inca	**48**	**9**		**3**	60
Plaça Mallorca	**1**	**0**	**3**		4
Total	49	9	73	3	**134**

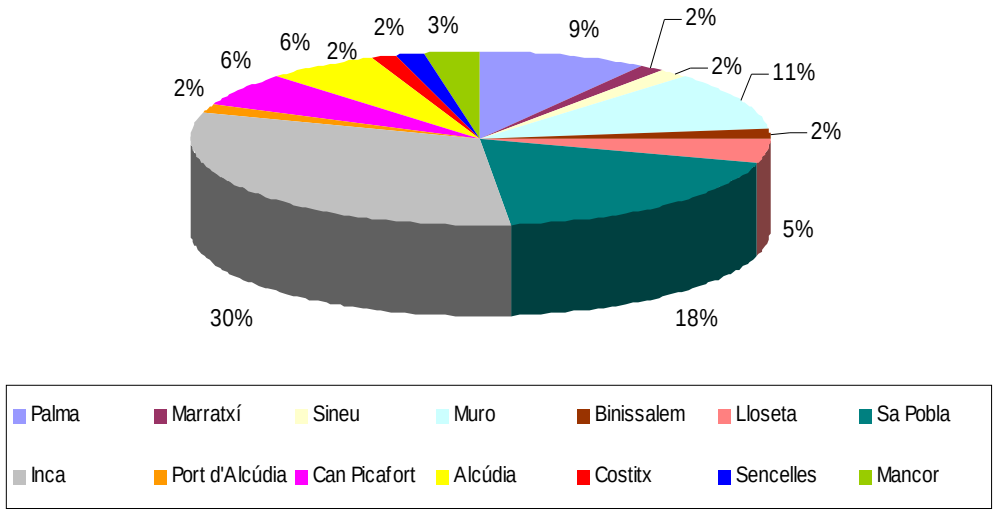
	Inca Estació	Gran Via Colom	Hospital Comarcal d'Inca	Plaça Mallorca	Total
Inca Estació		**0%**	**48%**	**0%**	48%
Gran Via Colom	**0%**		**4%**	**0%**	4%
Hospital Comarcal d'Inca	**36%**	**7%**		**2%**	45%
Plaça Mallorca	**1%**	**0%**	**2%**		3%
Total	37%	7%	54%	2%	**100%**

Els moviments des de l'estació d'Inca a l'Hospital Comarcal (en ambdós sentits) representa el **84%** del total

Enquesta L334

Estació d'Inca com Origen i com a Destí: Quan parlam de l'origen de les 64 persones que varen pujar a l'estació d'Inca, 20 (31,25%) venien d'Inca, 31 (48,44%) havien arribat utilitzant el tren (SFM) i 13 (20,31%) havien arribat en autobús interurbà. Tots aquests viatgers varen tenir com a destinació l'Hospital Comarcal d'Inca.

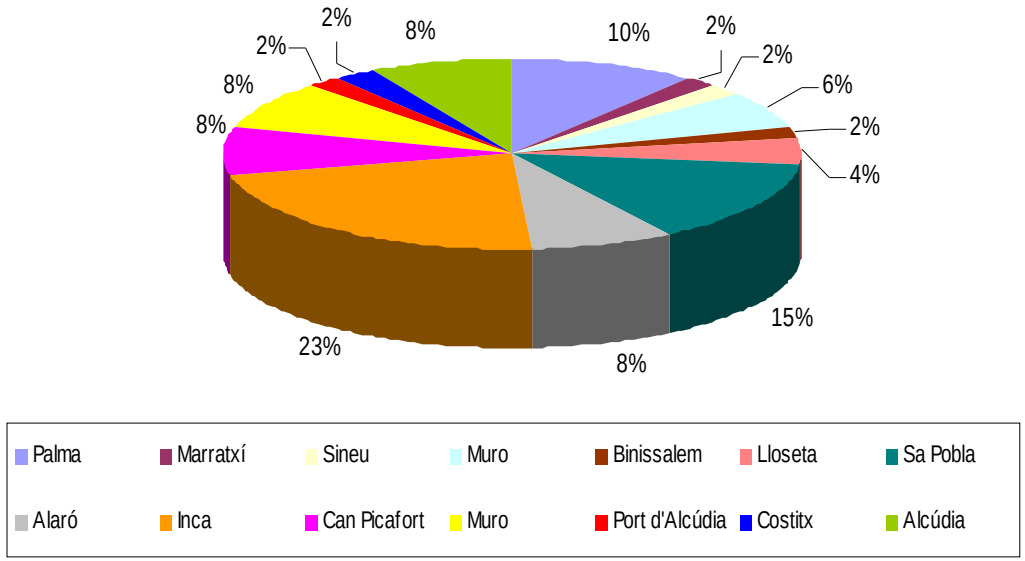
Per el que respecte als 49 passatgers que el seu destí final era Inca i que per tant baixaren a l'estació d'Inca (48 dels quals venien de l'Hospital Comarcal i només 1 venia de la Plaça Mallorca) varen transbordar majoritàriament amb el ferrocarril, arribant al 48,98%. El 28,57% va transbordar amb alguna línia d'autobús interurbà i només el 22,45% d'aquests viatgers es va quedar a Inca.



Enquesta L334

Estació d'Inca com Origen i com a Destí: Quan parlam de l'origen de les 64 persones que varen pujar a l'estació d'Inca, 20 (31,25%) venien d'Inca, 31 (48,44%) havien arribat utilitzant el tren (SFM) i 13 (20,31%) havien arribat en autobús interurbà. Tots aquests viatgers varen tenir com a destinació l'Hospital Comarcal d'Inca.

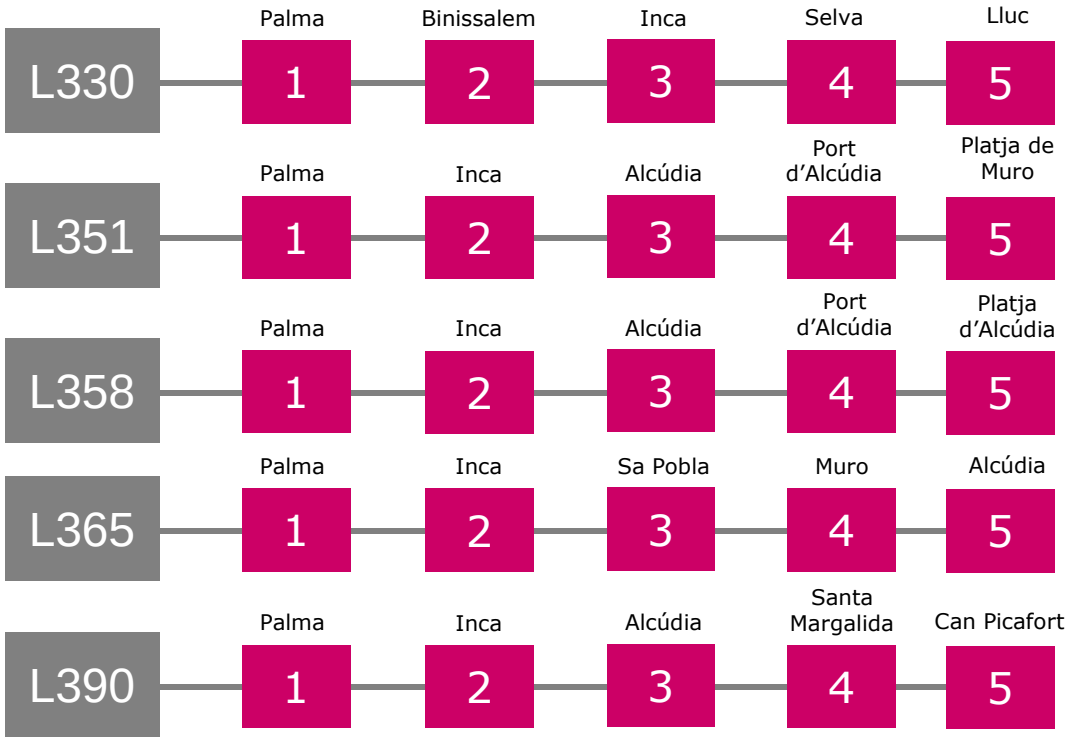
Per el que respecte als 49 passatgers que el seu destí final era Inca i que per tant baixaren a l'estació d'Inca (48 dels quals venien de l'Hospital Comarcal i només 1 venia de la Plaça Mallorca) varen transbordar majoritàriament amb el ferrocarril, arribant al 48,98%. El 28,57% va transbordar amb alguna línia d'autobús interurbà i només el 22,45% d'aquests viatgers es va quedar a Inca.



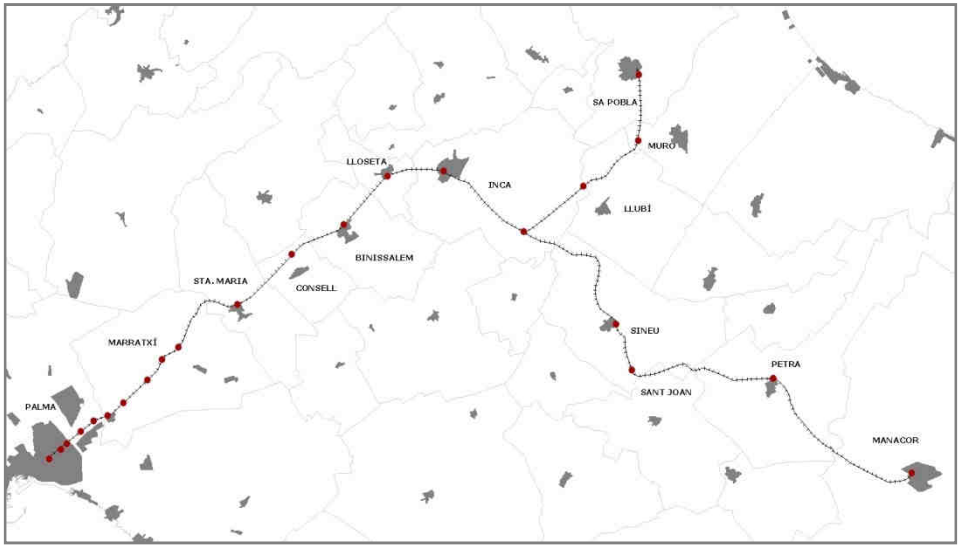
L'oferta de serveis interurbans de transport regular de viatgers per carretera connecta a través del corredor de l'autopista Ma-13 la ciutat de Palma amb els nuclis i les zones turístiques de les badies de Pollença i Alcúdia. Existeixen un total de 5 línies de transport regular que tenen aturada en el nucli d'Inca.

En els gràfics de la dreta es mostren les principals aturades de les línies. Pel que fa als horaris, val a dir que el fet de tractar-se de zones turístiques fa que l'oferta d'expedicions a l'estiu sigui molt més elevada que durant l'hivern.

Durant l'any 2007 aquestes línies portaren a **22.632 viatgers** amb origen o destí a Inca.



La línia de tren Palma – sa Pobla - Manacor travessa tot el centre de l'Illa a través de la comarca d'es Raiguer i es Pla. Aquest servei de ferrocarril disposa de parades en els principals nuclis de la zona i està explotada per Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM).



Actualment s'ofereixen **49 expedicions Palma – Inca** d'anada i de tornada en **dies feiners** i 33 expedicions anada i tornada en dissabtes diumenges i festius. A part d'aquestes també hi ha les expedicions Inca – Manacor (**17** en feiners i dissabtes, diumenges i festius) i Inca – sa Pobla (**16** en feiners i dissabtes, diumenges i festius). Segons dades d'SFM, al 2007 passaren per l'estació d'Inca uns **1.175.729 viatgers.**

El darrer element a analitzar del transport públic a la ciutat d'Inca és el **taxi**. El nombre de llicències de transport de viatgers en vehicle privat existents a Inca és de **13**. Aquesta xifra s'ha mantingut invariable en els darrers anys. El fet de tractar-se d'un municipi que no disposa d'oferta hotelera, i que té fàcil accessibilitat en vehicle privat i caminant, fa que no existeixi una elevada demanda de serveis d'aquest tipus.

Aquests fet es demostra quan es relaciona el municipi d'Inca amb altres de semblants però que tenen una **potent oferta hotelera**:

Municipi	Pobl. 2004	Llic. Taxi	Llic / 1000 hab.
Felanitx	16.153	20	1,24
Llucmajor	28.591	69	2,41
Maó	26.536	41	1,55
Manacor	35.512	48	1,35
Pollença	15.513	40	2,58
Inca	25.900	13	0,50
Mitjana	**24.701**	**39**	**1,56**

Observant la taula superior es constata la important diferència entre Inca i la resta de municipis. Segurament seria important estudiar l'increment de llicències per intentar donar una millor oferta a una ciutat amb prous elements generadors de mobilitat (mercats, Hospital, administracions públiques, etc.)

- Anàlisi DAFO transport públic-

debilitats

- Concentració elevada de viatgers en un punt determinat de la ciutat.
- Problemes de congestió pel pas del transport públic per l'interior del nucli.
- Incompliment d'horaris i serveis per part de les empreses de transport públic.

amenaces

- Ús creixent del cotxe per als desplaçaments urbans i interurbans.
- Visió negativa del transport públic i manca de cultura d'utilització.
- La dispersió cap a l'exterior de les infraestructures d'oci, esportives, etc.

fortaleses

- És un mitjà de transport més econòmic que el cotxe.
- Permet reduir la congestió a les entrades del nucli.
- Possibilitat de crear un servei de bus urbà.
- Oferta interurbana força abundant, especialment la relació Inca – Palma.
- Existència d'un intercanviador entre transport ferroviari i transport públic per carrertera.

oportunitats

- Creixent conscienciació col·lectiva dels problemes ambientals que genera l'ús del cotxe.
- Millora recent i progressiva de la qualitat en el transport públic.
- Existència d'una línia amb recorregut íntegrament a dins del nucli urbà (servei Hospital Comarcal).

Anàlisi de la situació actual

Anàlisi d'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda (PMR).

A partir de l'estudi dels principals llocs d'interès públic d'Inca, s'ha valorat de manera qualitativa les **condicions d'accés** per a les **persones amb mobilitat reduïda** (PMR). En concret, s'ha analitzat l'accessibilitat externa (condicions físiques existent per arribar al lloc (voreres, rampes, pas per a vianants, amplàries...) i, a més, les condicions d'accés a l'interior de l'edifici (principalment qüestions arquitectòniques).

Accessibilitat dolenta
Accessibilitat regular
Accessibilitat bona

A Accessibilitat externa

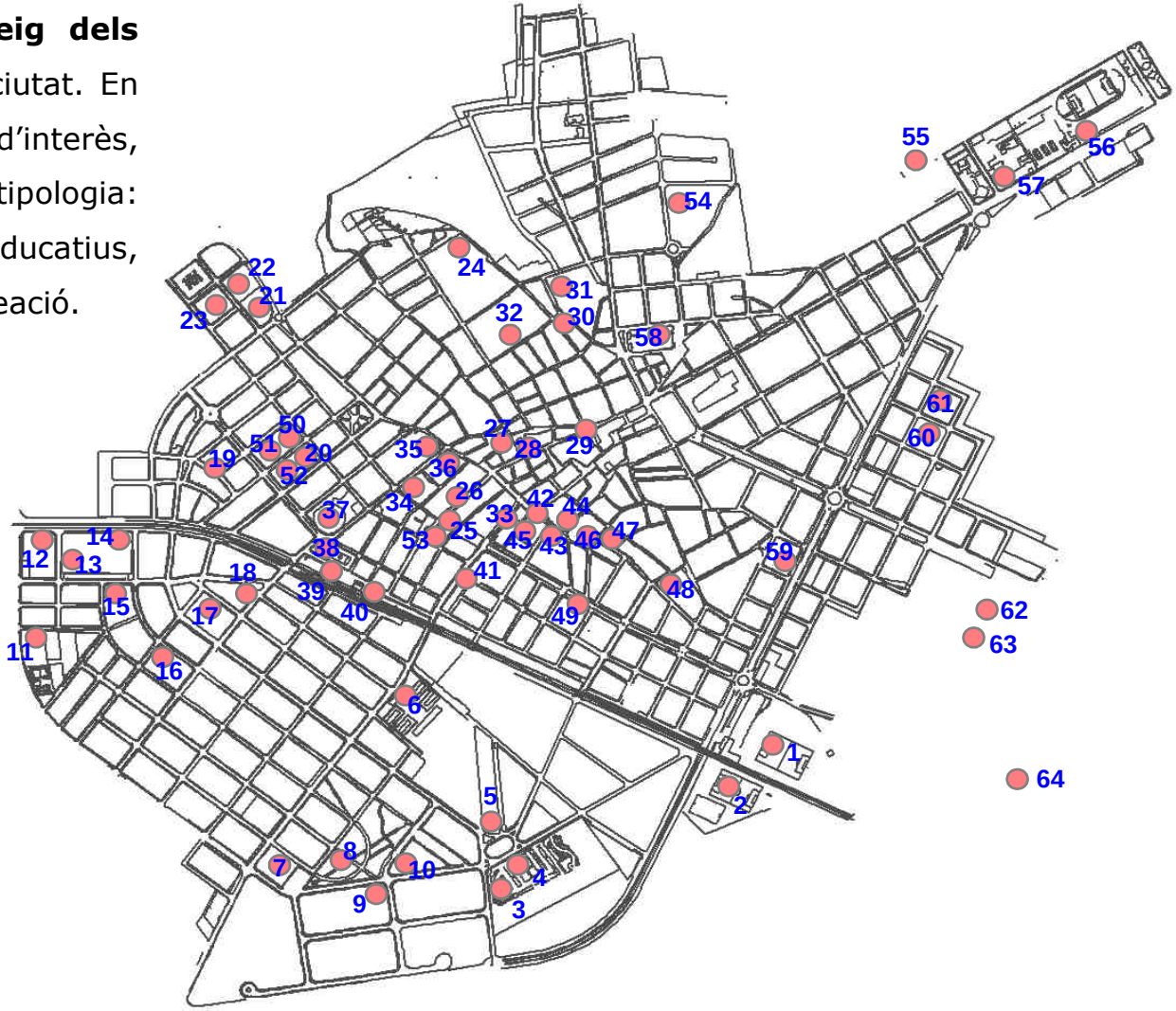
B Condicions d'accés als edificis

	Edifici	A	B
1	Nou Camp d'Inca		
2	Camp futbol Sallista		
3	Tanatori		
4	Cementiri		
5	Policia Local		
6	Quarter General Luque		
7	Palau Municipal d'Esports		
8	Parc d'Europa		
9	Institut Balear de la Natura		
10	Institut d'Innovació Empresarial		
11	Piscines Municipals		
12	Escola Ponent		
13	Residència Tercera Edat Crist Rei		
14	EEI Toninaina		
15	Residència discapacitats intel·lectuals		
16	Biblioteca i AAVV Crist Rei		
17	Col·legi Sant Vicenç de Paül		
18	Parròquia Crist Rei		
19	Centre Salut d'Inca		
20	Centre d'Ocupació i Formació		
21	Zona esportiva Plaça Pobladors		
22	Local social municipal Plaça Pobladors		
23	Associació Gent Gran Fdez. Cela		
24	Monestir de Sant Bartomeu		
25	Centre d'Art sa Quartera		
26	Centre sociocultural d'Inca		
27	Casal de Cultural/E.M.M. Antoni Torrandell		
28	Ajuntament		
29	Església Parroquial Santa Maria la Major		
30	Col·legi Sant Tomàs d'Aquino		
31	Col·legi Maria de la Puresa		
32	Col·legi La Salle		

	Edifici	A	B
33	USP Centre Mèdic Inca		
34	Administració d'Hisenda		
35	Claustre Sant Domingo		
36	Club del Pensionista d'Inca		
37	Plaça de Toros		
38	Plaça d'Antoni Mateu		
39	Estació d'Autobusos		
40	Estació de Tren		
41	Guarderia Sol Ixent		
42	Fundació es Convent		
43	Correus		
44	Llar dels padrins		
45	Menjador social d'Inca		
46	Col·legi Sant Vicenç de Paül		
47	Residència Tercera Edat Miquel Mir		
48	Col·legi Beat Ramon Llull		
49	Clínica Juaneda d'Inca		
50	CPE Inca (Son Dureta)		
51	Institut de la Seguretat Social		
52	CEPA Francesc de Borja Moll		
53	Unitat Musical Inquera		
54	IES Pau Casasnovas/EOI		
55	CP Inca		
56	Poliesportiu municipal Mateu Canyelles		
57	IES Berenguer d'Anoia		
58	Jutjats		
59	CP Llevant		
60	Centre Educació Especial Joan XXIII		
61	Guàrdia Civil		
62	Centre Concertat Tercera Edat sa Creu		
63	Pavelló sa Creu		
64	Hospital Comarcal		

L'estudi s'ha basat en un **mostreig dels principals edificis** existents a la ciutat. En total, s'han seleccionat **64 llocs** d'interès, englobant equipaments de diferent tipologia: administratius, culturals, educatius, esportius, sanitaris, socials i de recreació.

El mapa adjunt mostra la distribució geogràfica de cada un dels edificis seleccionats. Per conèixer quin edifici és cada punt, basta relacionar el número que apareix en color blau amb el número que figura a les taules de la pàgina anterior. Per exemple, el punt 1 es correspon amb el Nou Camp d'Inca.



- Accessibilitat externa -

Tal i com s'observa al mapa, les **àrees més perifèriques** (de nou desenvolupament urbà) i el casc històric (àrees per a vianants), es caracteritzen per unes condicions favorables en termes d'accessibilitat externa. No obstant, s'ha de dir que de la mostra estudiada, només un 36% presenta una accessibilitat bona, mentre que més d'un 31% no reuneix els mínims necessaris per garantir una mobilitat segura a les PMR.

	Bona	Regular	Dolenta
Accessibilitat	35,9%	32,8%	31,3%

- Condicions d'accés als edificis -

El mapa de la dreta mostra la valoració de les condicions existents per accedir a l'interior dels edificis. De la mostra seleccionada, més del **50% presenta unes condicions dolentes o regulars**. Així i tot, destaca que la gran majoria dels edificis "públics" (57,8%) es troben adaptats a les necessitats de les PMR.

	Bona	Regular	Dolenta
Accessibilitat	57,8%	23,4%	18,8%

Anàlisi de la situació actual

Anàlisi de la demanda de mobilitat. Enquesta de mobilitat diària.

2.3 Enquesta de mobilitat diària

Entre els dies 13 i 17 d'octubre de 2008 es va realitzar una enquesta telefònica a **400 domicilis d'Inca** amb l'objectiu d'establir quines són les pautes generals de mobilitat de la població del nucli. L'enquesta (que es pot consultar en **l'annex IV**) consistia en un qüestionari de 10 preguntes repartides en 3 blocs:

- **Bloc 1.** Perfil de l'entrevistat: determinar quines són les característiques generals de la població (sexe, edat, disponibilitat de carnet de conduir, disponibilitat de vehicle, etc.)
- **Bloc 2.** Mobilitat urbana el dia anterior: establir quins foren els desplaçaments que efectuà l'entrevistat el dia anterior a l'enquesta i amb quins mitjans ho va fer (a peu, en vehicle privat,...)
- **Bloc 3.** Percepció de la mobilitat a Inca: Valoració de les condicions de desplaçament al nucli.

- Conclusions generals -

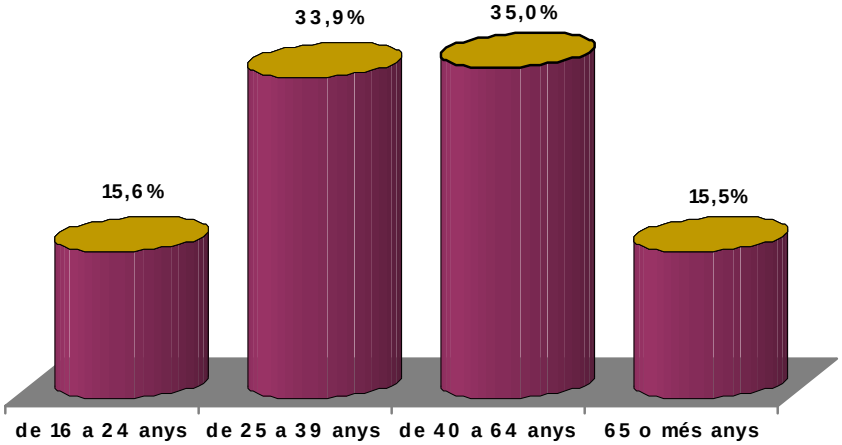
- El **73%** dels enquestats **disposen de carnet de conduir** i un **82%** tenen la **possibilitat de viatjar en transport privat** ja sigui com a conductor o acompanyant.
- Més del 66% **no disposa de plaça d'estacionament** privada.
- A Inca es realitzen en dia feiner uns **78.680 viatges**, el 78% dels quals són interns i el 22% restant són externs.
- Cada ciutadà d'Inca efectua una mitjana de **3,35 desplaçaments** al dia. El 56% són amb mitjans mecànics i el 44% a peu
- Els principals fluxos a peu es produeixen entre la zona pròxima a l'estació de Tren i el Polígon industrial de Can Matzarí.
- L'**ús del cotxe és majoritari** pel que fa als mitjans mecànics amb un 96% dels desplaçaments interns.
- La mobilitat per motius d'oci, compres, etc. (**no obligada**) representa el **65%** del total de moviments diaris.

- Les **dones** efectuen un major nombre de desplaçaments de **mobilitat no obligada** (**57%**).
- **No hi variacions substancials** en el nombre de desplaçaments en funció de l'edat, tot i que a mesura que aquesta augmenta es van reduint els viatges de mobilitat obligada.
- Les dones efectuen **més desplaçaments a peu** (46%) que els homes.
- S'observa un **baix percentatge** de l'ús de la bicicleta (1,7%).
- Es produeixen puntes importants de **mobilitat no obligada** durant les hores centrals del matí i el capvespre.
- La **zona del centre**, amb menor capacitat d'acollida de trànsit rodat, presenta uns notables percentatges de desplaçaments en cotxe.

Bloc 1. Perfil de l'entrevistat

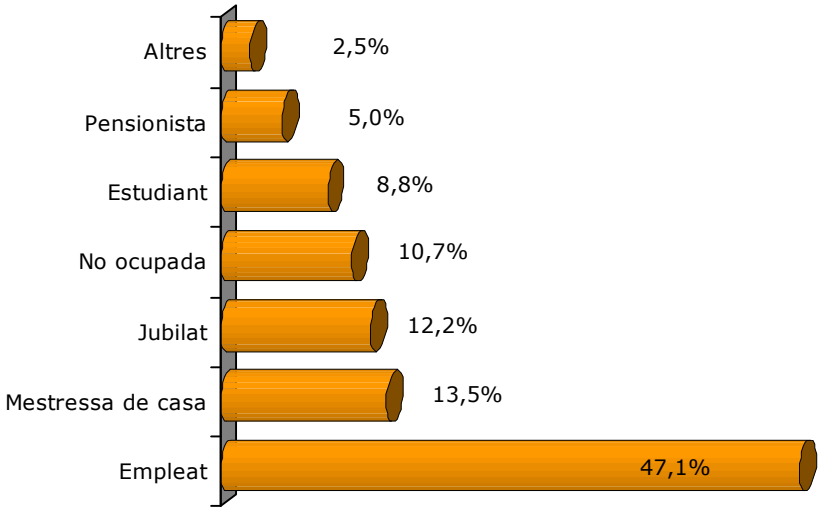
Les dades obtingudes el primer bloc, on es determina quin és el **perfil general de l'entrevistat**, mostren com hi ha un repartiment en quan al sexe dels enquestats. Per grups d'edat també s'han distribuït de forma equitativa les enquestes realitzades i així permet obtenir un resultats els més aproximats possibles a la realitat.

Perfil de l'entrevistat

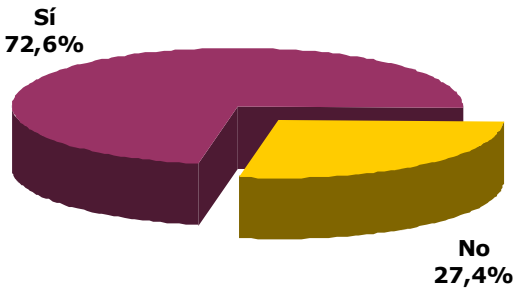


Perfil de l'entrevistat

Segons l'ocupació de l'enquestat, la gran majoria es declaren com a empleats (47%). Això possibilitarà determinar de millor forma quins són i com es realitzen els desplaçaments per motius de treball.

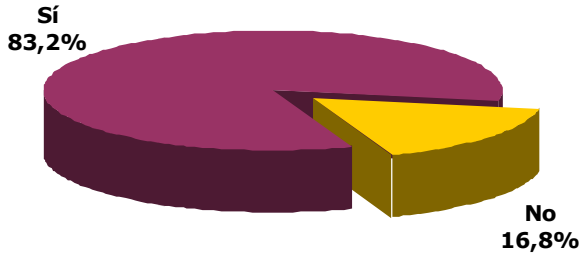


El 73% disposen de carnet de conduir, és a dir que són potencialment usuaris d'aquest mitjà de transport, front al 27% restant que declara no tenir-ne.

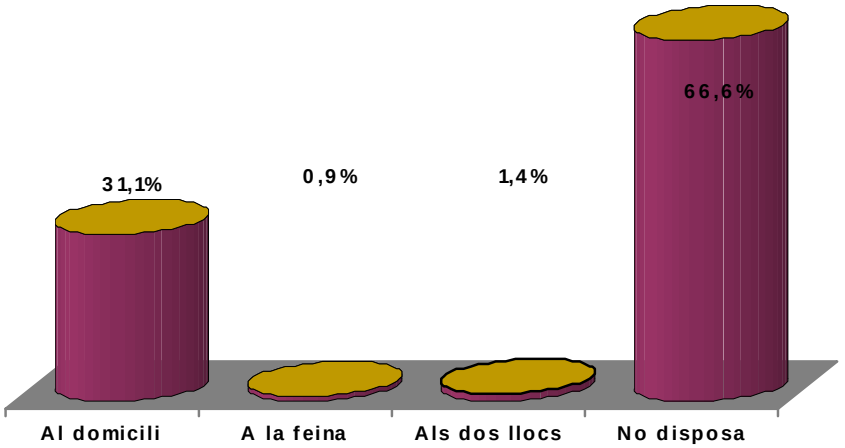


Pel que fa a la disponibilitat de vehicle privat, ja sigui com a conductor, acompanyant o motocicleta, la majoria (83%) respon afirmativament mentre un 17% diu que no té la possibilitat d'utilitzar el transport privat i per tant ha de realitzar els seus desplaçaments amb altres mitjans (a peu, bicicleta, transport públic).

Disponibilitat de vehicle



Disponibilitat d'aparcament



En el gràfic de disponibilitat d'aparcament, és majoritària (66%) la situació de no disposar de plaça d'estacionament ni al domicili ni al lloc de treball. És important remarcar que menys d'un 1% dels treballadors no disposen d'aparcament en el seu lloc de treball i únicament el 31% en tenen en el seu domicili.

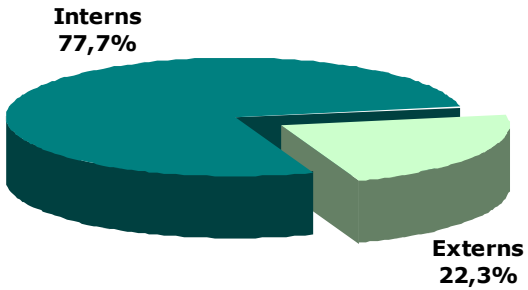
Bloc 2. Mobilitat urbana el dia anterior

Les preguntes del segon bloc tenen com a objectiu copsar les **pautes de mobilitat** de la població d'Inca. Per aquest motiu se li demana a l'individu que detalli quins desplaçaments va realitzar el dia anterior, quin va ser el punt d'origen i destí de cada un, amb quins mitjans els va fer, quant de temps va estar per fer-los, etc.

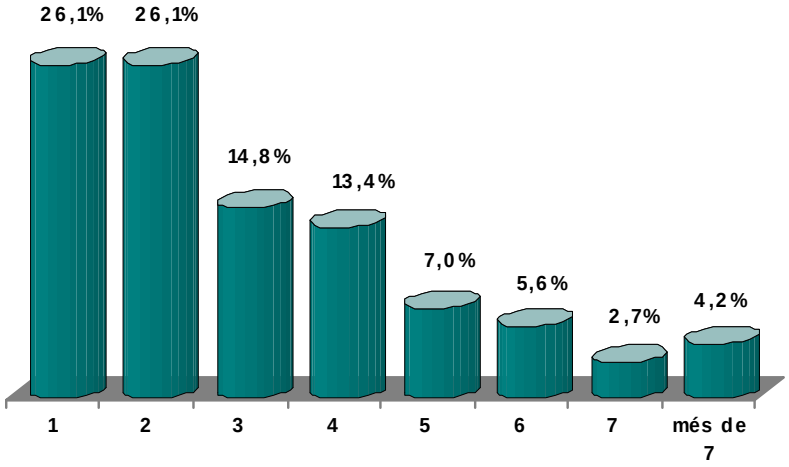
La informació permetrà conèixer quins son els principals fluxos en el municipi d'Inca, quins sectors concentren més moviments, quina és la distribució per mitjans de transport, el número de desplaçaments, etc.

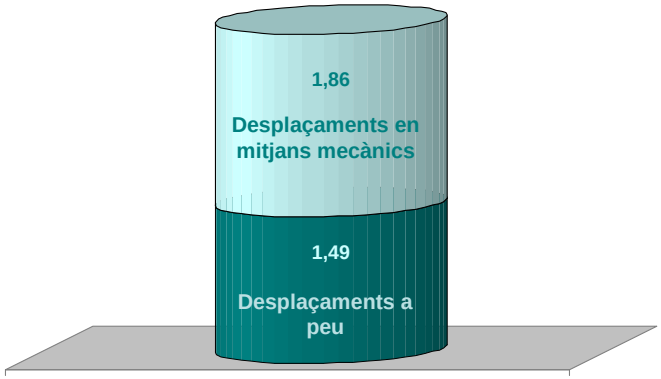
En el conjunt del municipi d'Inca, en un dia feiner es realitzen un total **78.680 viatges** dels quals un 78% (61.125) son interns i el 22% (17.554) externs.

Desplaçaments en dia feiner



Desplaçaments per habitants



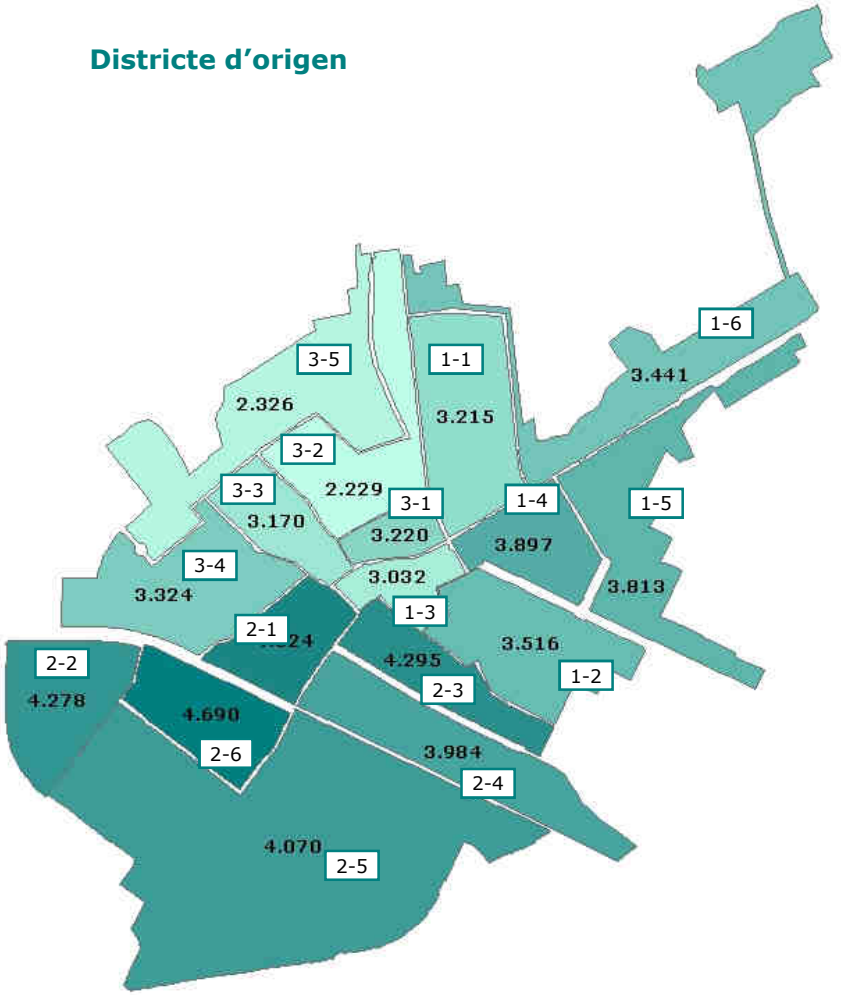


La majoria dels habitants d'Inca realitzen **1 o 2 desplaçaments en dia feiner**, això significa que un 26% efectuen moviments pendulars (p.ex.: domicili – treball – domicili) i un percentatge equivalent fan un desplaçament més (p.ex: domicili – treball – oci – domicili). En menor mesura apareixen els ciutadans que realitzen tres desplaçaments diaris (15%).

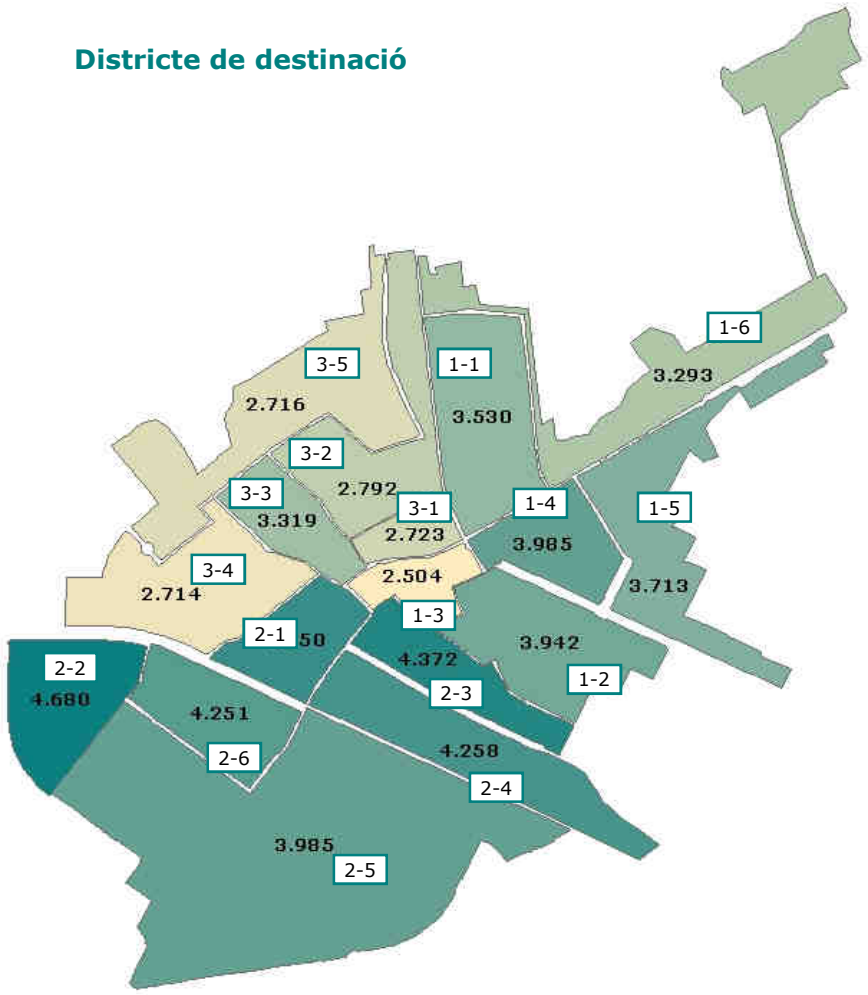
El resultant és una mitjana de **3,35 desplaçaments per habitant** d'Inca. D'aquests hi ha un predomini dels que es fan amb mitjans mecànics (56%) sobre els que es fa a peu (44%).

Total de desplaçaments interns a la ciutat

Districte d'origen

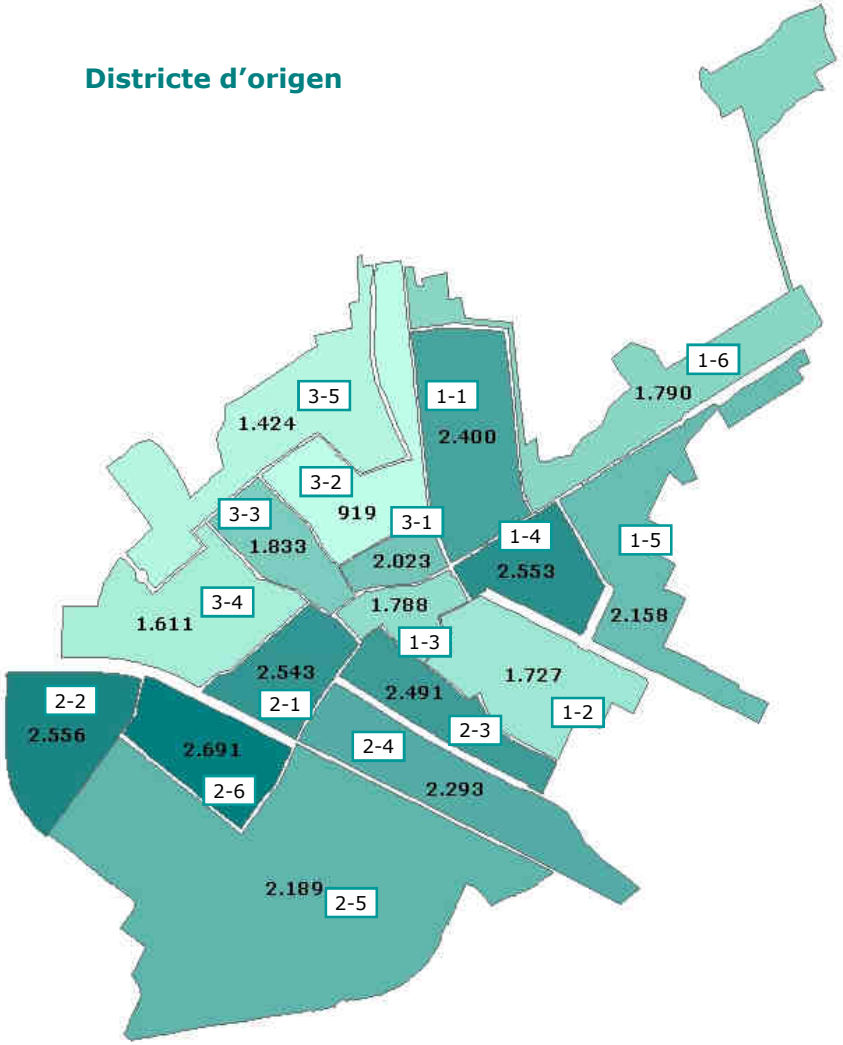


Districte de destinació

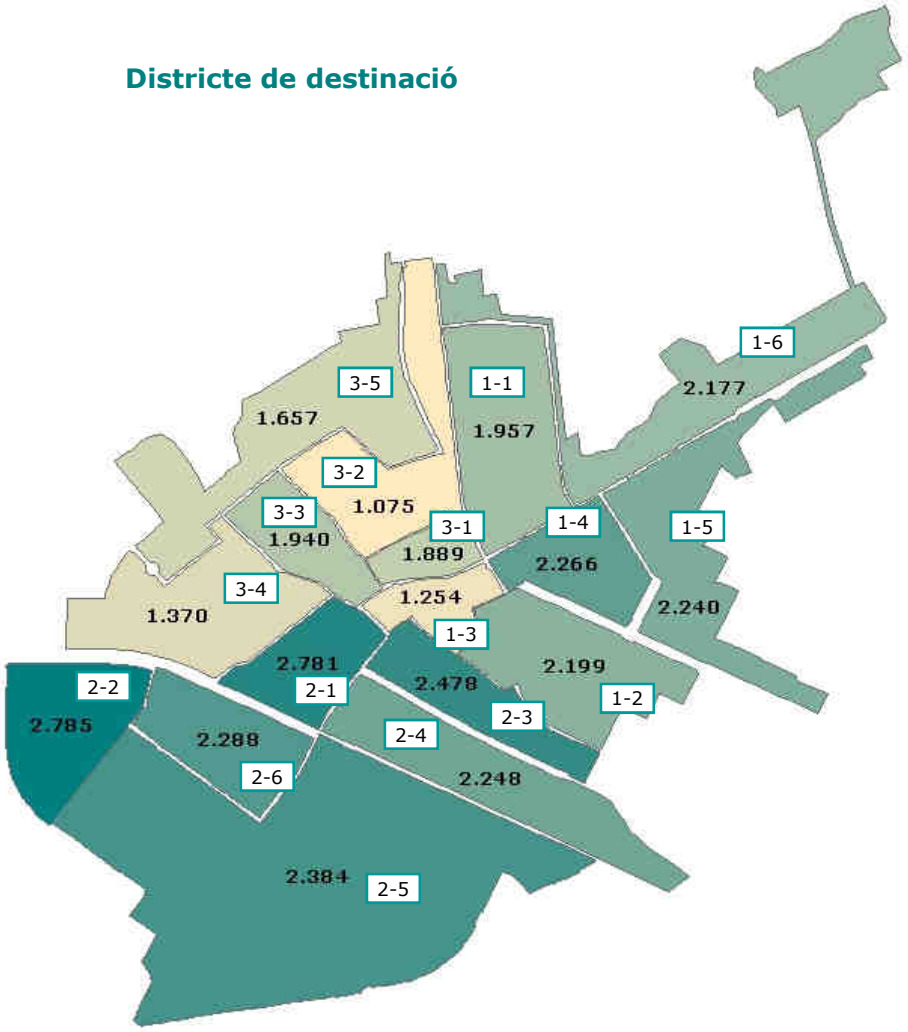


Total de desplaçaments interns a la ciutat a peu

Districte d'origen

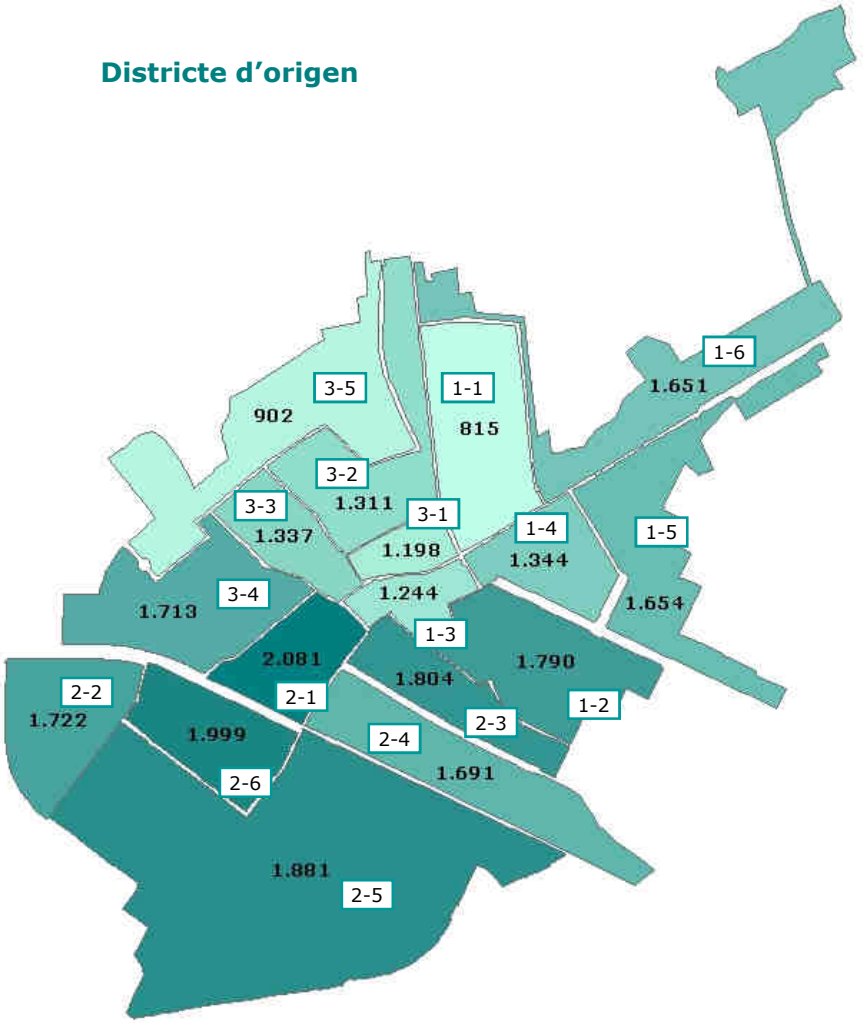


Districte de destinació

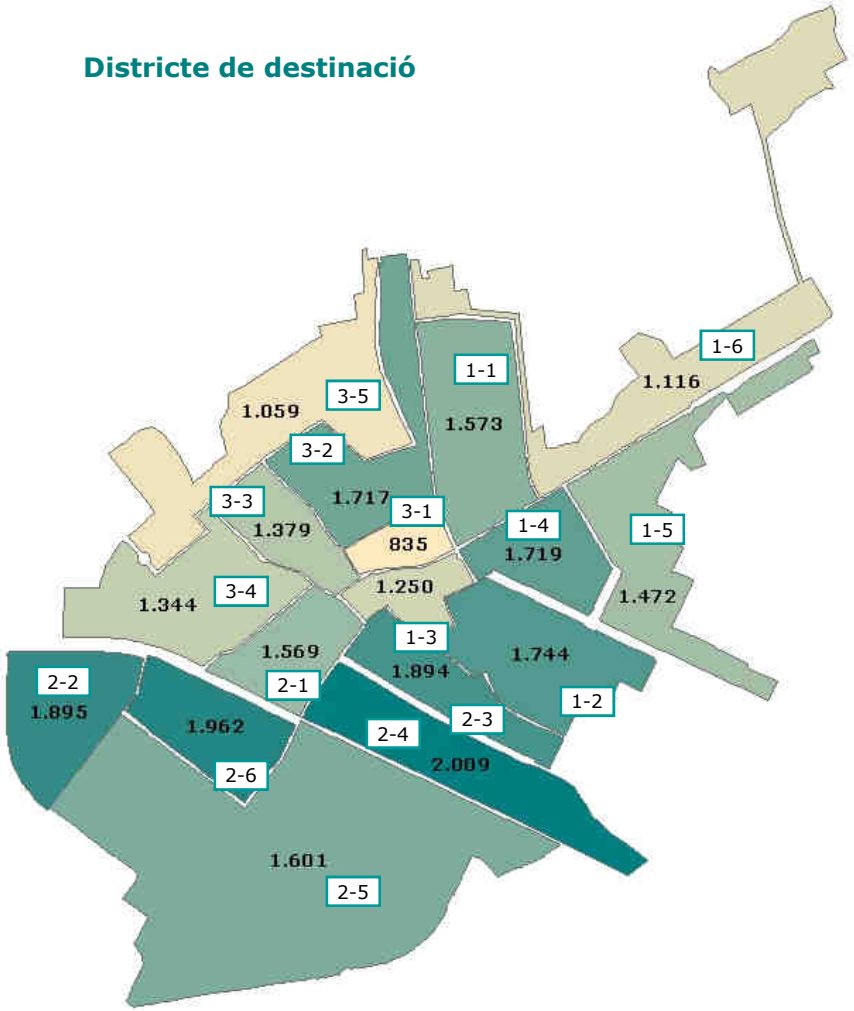


Total de desplaçaments interns a la ciutat amb mitjans mecànics

Districte d'origen



Districte de destinació

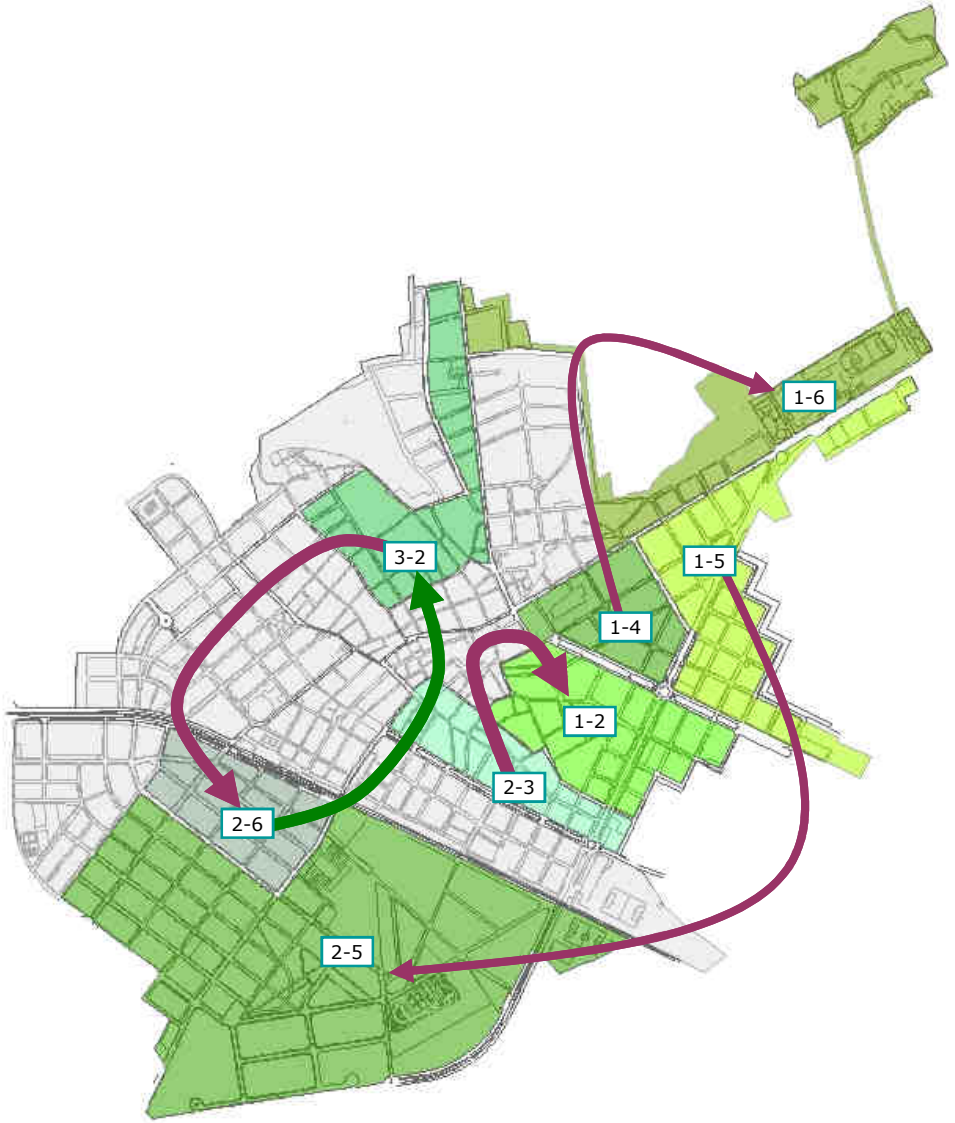


En el següent mapa es pot observar quins son els cinc fluxos principals de desplaçaments a peu que es realitzen dens del nucli d'Inca.

Crida l'atenció el moviment des de la barriada d'es Tren fins al Polígon industrial, que segurament es deu a mobilitat per temes de treball.

D'altra banda també apareixen com importants els desplaçaments cap a la zona del centre.

Origen	Destí	Desplaçaments
2-1	**2-5**	427
2-3	**2-1**	425
2-4	**2-2**	400
2-2	**2-2**	368
1-3	**1-3**	349



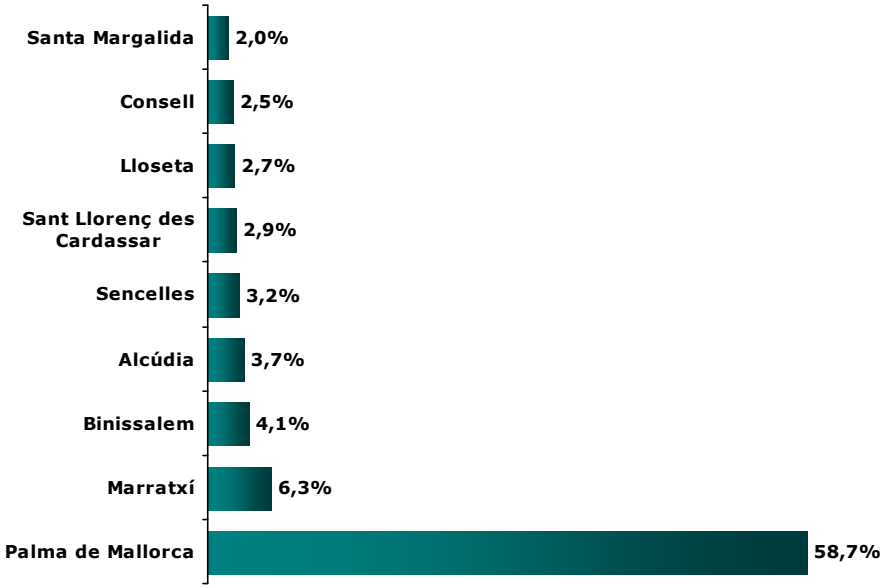
Pel que fa als desplaçaments amb mitjans mecànics, lògicament hi haurà un major abast territorial, com és el cas del moviment del districte 1-5 (carrer dels Jocs) al districte 2-5 (Polígon industrial).

Crida l'atenció el moviment entre el districte 2-6 (avinguda del Raiguer) i el 3-2 (avinguda de Lluc) que segurament s'explica per temes de recerca de places d'estacionament.

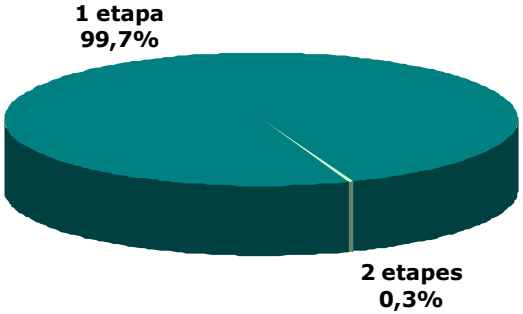
Origen	Destí	Desplaçaments
2-3	**1-2**	448
3-2	**2-6**	438
2-6	**3-2**	428
1-5	**2-5**	353
1-4	**1-6**	339

Quant als desplaçaments externs, predomina clarament la relació Inca – Palma amb més del 58% dels viatges interurbans registrats en un dia. En un segon ordre es demostra la vocació de capital comarcal del nucli amb importants relacions amb els municipis més pròxims i dependents en temes socioeconòmics i de serveis com Binssalem, Sencelles, Lloseta i Consell.

Desplaçaments externs a la ciutat

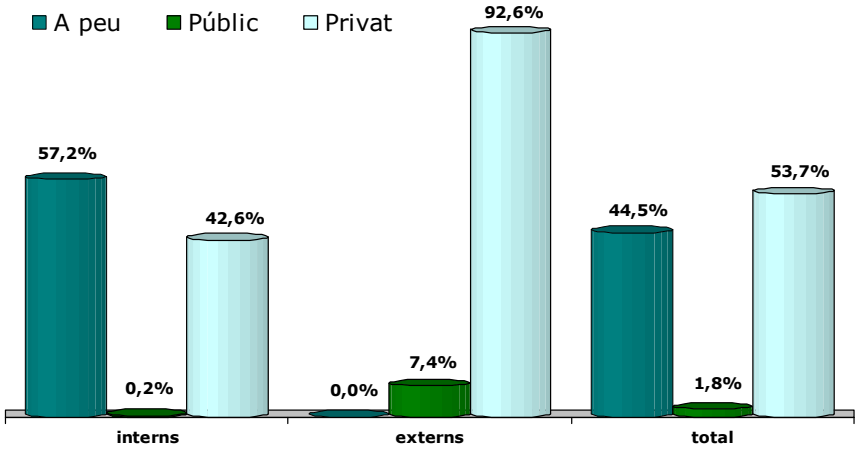


En el 99,7% dels desplaçaments es fan amb **una única etapa**. Com a "etapa" es considera els moviments que segueixen algun següents patrons:



- **A peu** (més de cinc minuts)
- **A peu** (menys de cinc minuts) **+ mitjà mecànic**
- **Amb mitjà mecànic** (disposa d'aparcament a l'origen i al destí)

Distribució dels viatges segons mode de transport

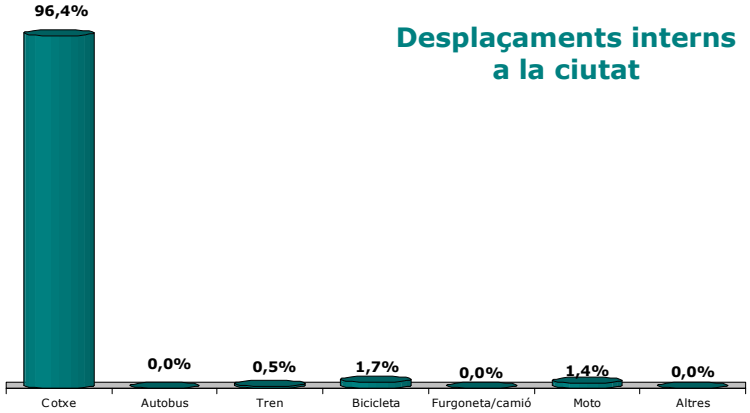


Més d'un 40% dels viatges interns a la ciutat es fan en mitjans mecànics i gairebé el 100% dels externs. El predomini del vehicle privat en els desplaçaments amb mitjans mecànics és absolut, tant en els desplaçaments interns a la ciutat com en els externs.

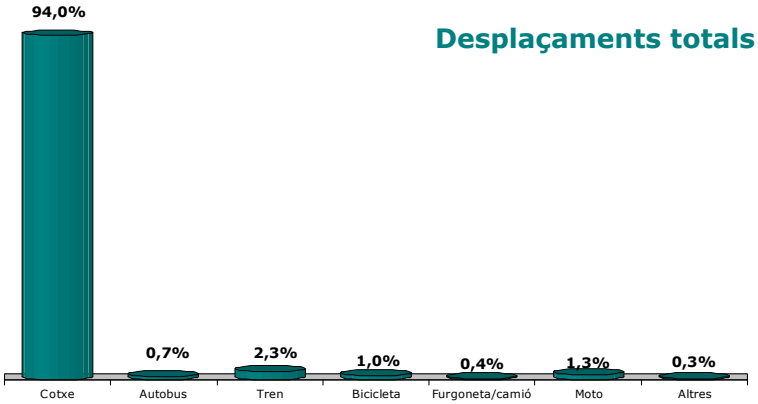
Amb els gràfics del repartiment modal dels desplaçaments efectuats amb mitjans mecànics, s'observa com la utilització del vehicle privat assoleix gairebé el 100% de total tant en els moviments interns com en els externs.

Cal destacar també el baix nivell d'utilització de la bicicleta a l'interior del nucli urbà (1,7%) i la motocicleta (1,4%).

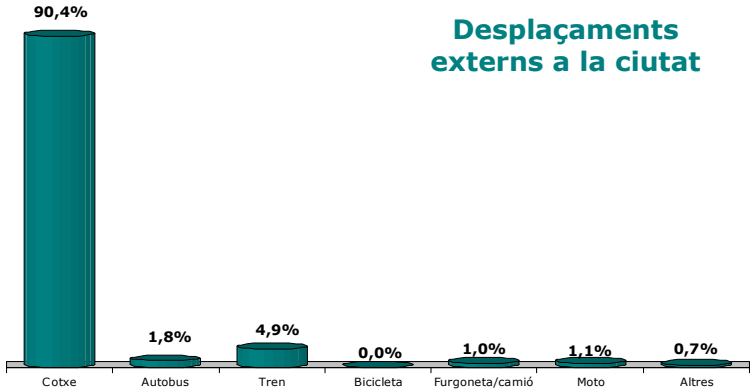
Desplaçaments interns a la ciutat



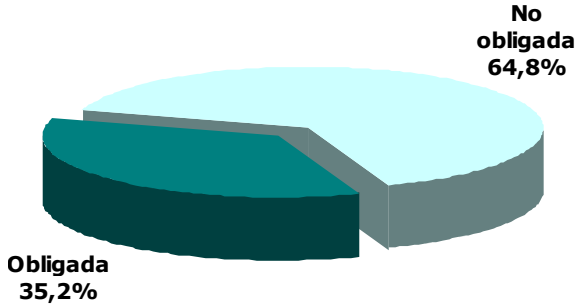
Desplaçaments totals

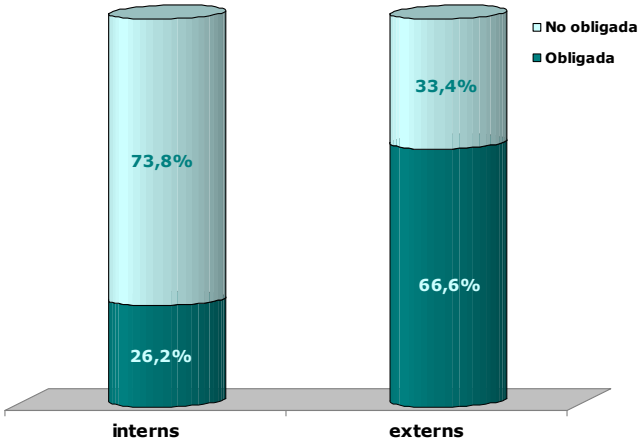


Desplaçaments externs a la ciutat



Desplaçaments segons motiu



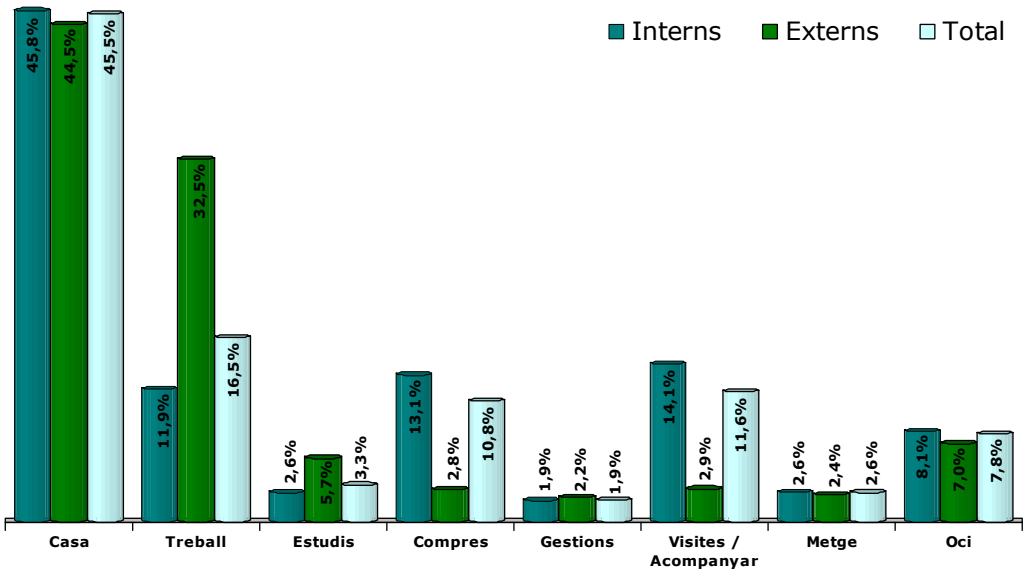


Pel que fa als motius, en el conjunt dels viatges la **mobilitat no obligada**, aquella que no és per motius de treball o estudis, és força superior a la obligada. Com ocorre habitualment, en els desplaçaments interns a la ciutat predomina la mobilitat no obligada, mentre que en els exteriors té un pes molt superior l'obligada.

Això indica que al llarg del dia feiner es produeixen un major volum de moviments per motius d'oci, gestions, compres, etc. Aquest fet concorda amb la major intensitat del trànsit enregistrada durant la tarda en el conjunt de la ciutat, així com el seu major grau d'ocupació d'aparcaments en calçada i la menor durada de l'estacionament.

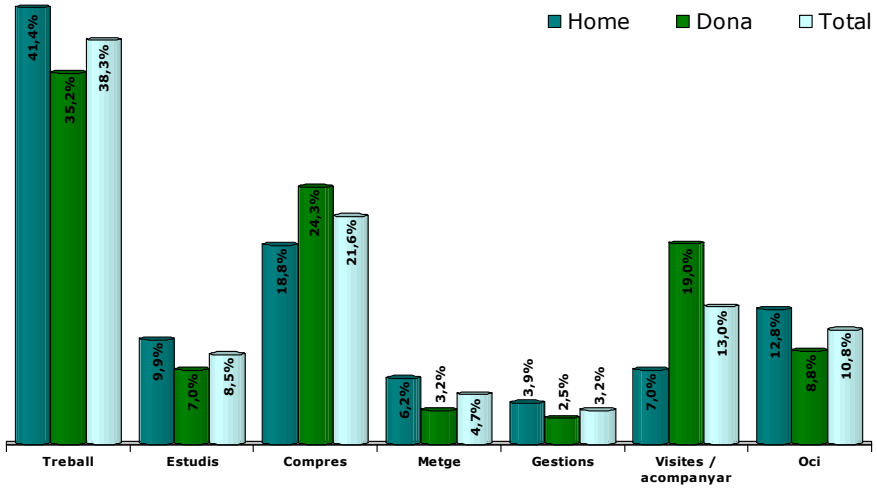
En el gràfic següent es pot comprovar la distribució dels desplaçaments segons el motiu. S'observa com, a part dels desplaçaments al domicili particular, hi ha un notable pes específic dels viatges exteriors per motius de treball (32,5%).

Desplaçaments segons motiu

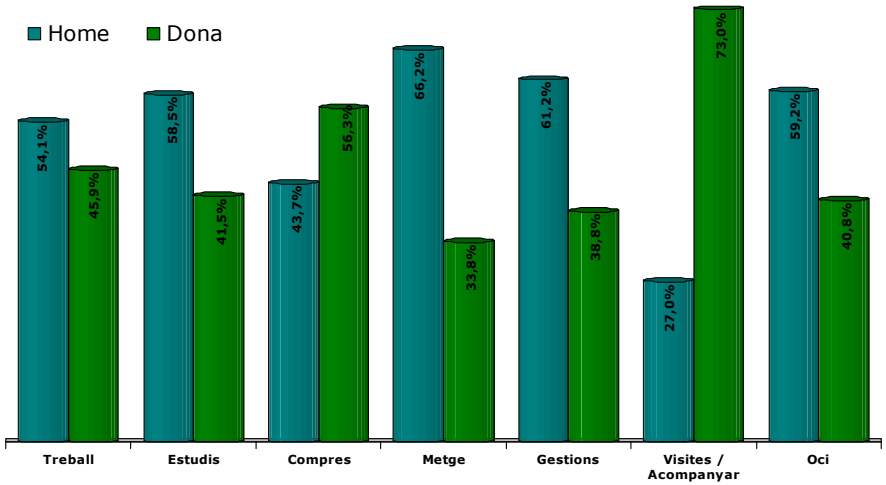


Cal destacar, amb un 11,6% del total de desplaçaments, les visites o l'acompanyament, així com anar de compres amb un 10,8%.

Distribució dels motius per gènere (suma dels motius = 1)



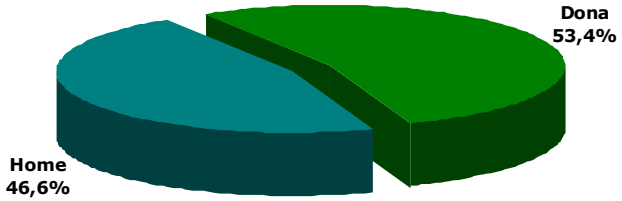
Distribució dels gèneres per motius (suma de gèneres = 1)



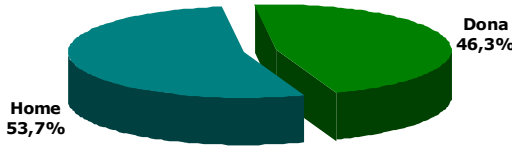
Les divergències més importants en la distribució dels motius dels desplaçaments per gènere apareixen en els motivats per temes de treball, compres i visites. Per a les dones els viatges per compres representen el 24% del total, i per als homes prop del 19%.

És destacable també un major nombre de desplaçaments al metge per part dels homes, un 66%, respecte a les dones (33%).

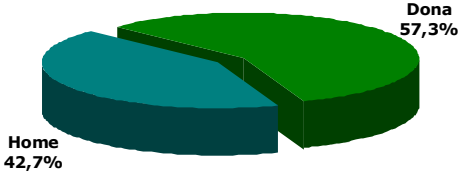
Distribució dels desplaçaments segons el gènere



Mobilitat obligada

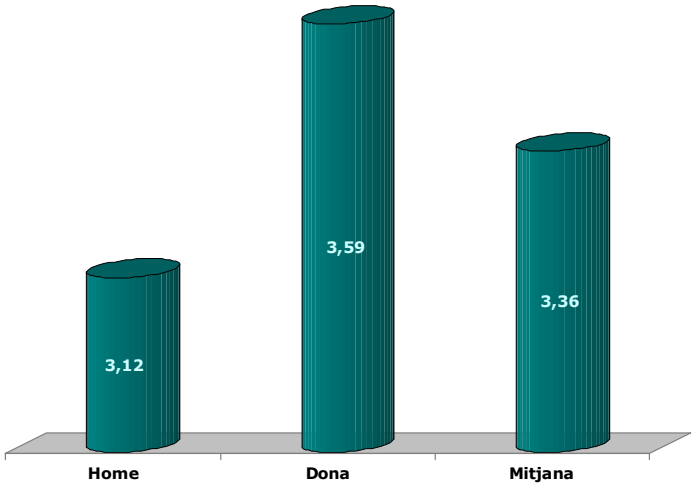


Mobilitat no obligada



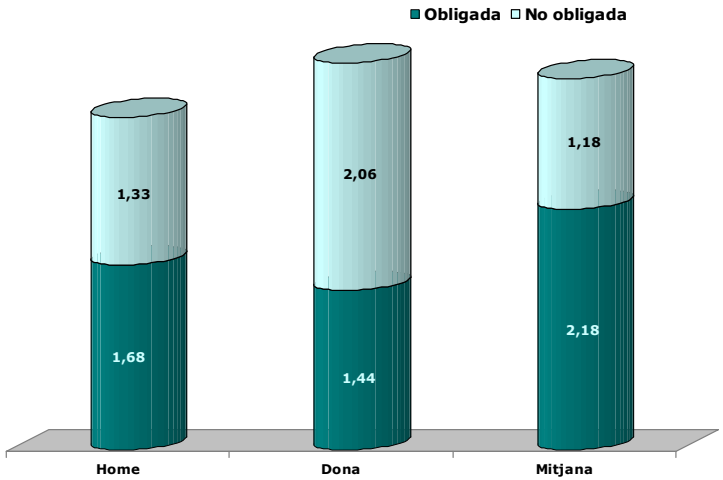
El repartiment dels desplaçaments segons el gènere, mostra com les dones realitzen un **7% més de viatges que els homes**. Si observam el tipus de mobilitat, els homes fan un major percentatge de moviments per motius d'estudis o treball (54%), en canvi, en la mobilitat no obligada predominen els viatges efectuats per dones amb un 57%.

Mobilitat unitària per gènere (despl./dia feiner)



El gràfic de mobilitat unitària per gènere confirma aquesta tendència i mostra com els desplaçaments de les dones son força superiors amb 3,59 despl./dia respecte als 3,12 despl./dia dels homes.

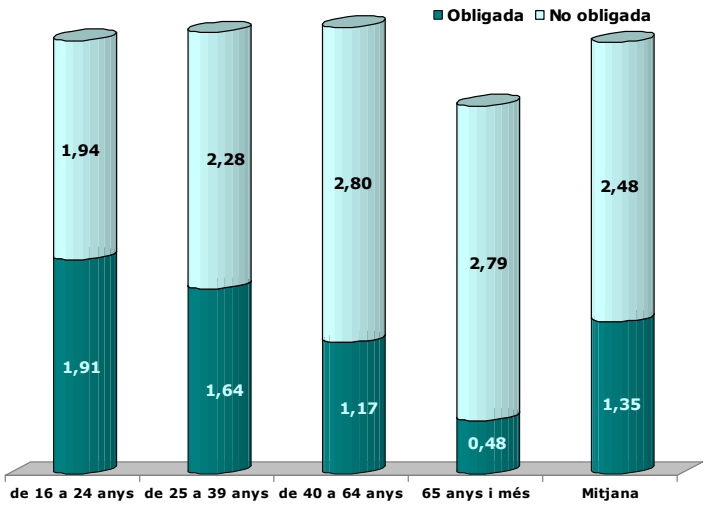
Mobilitat unitària per motiu (despl./dia feiner)



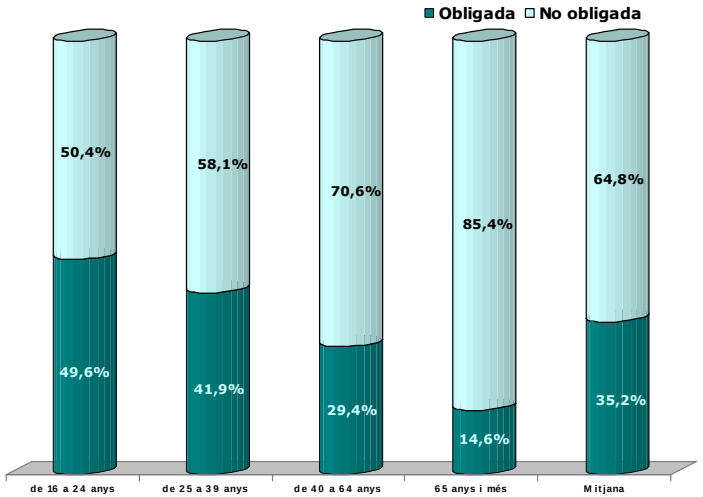
Si s'observa el motiu del desplaçament, la mobilitat obligada en el cas dels homes continua sent la principal motivació dels desplaçaments, mentre que en el cas de les dones ho és la no obligada.

Els desplaçaments per mobilitat obligada disminueixen amb l'edat, no obstant això, el nombre mitjà de desplaçaments per individu que es mou es manté força.

Mobilitat segons edat (número de desplaçaments)

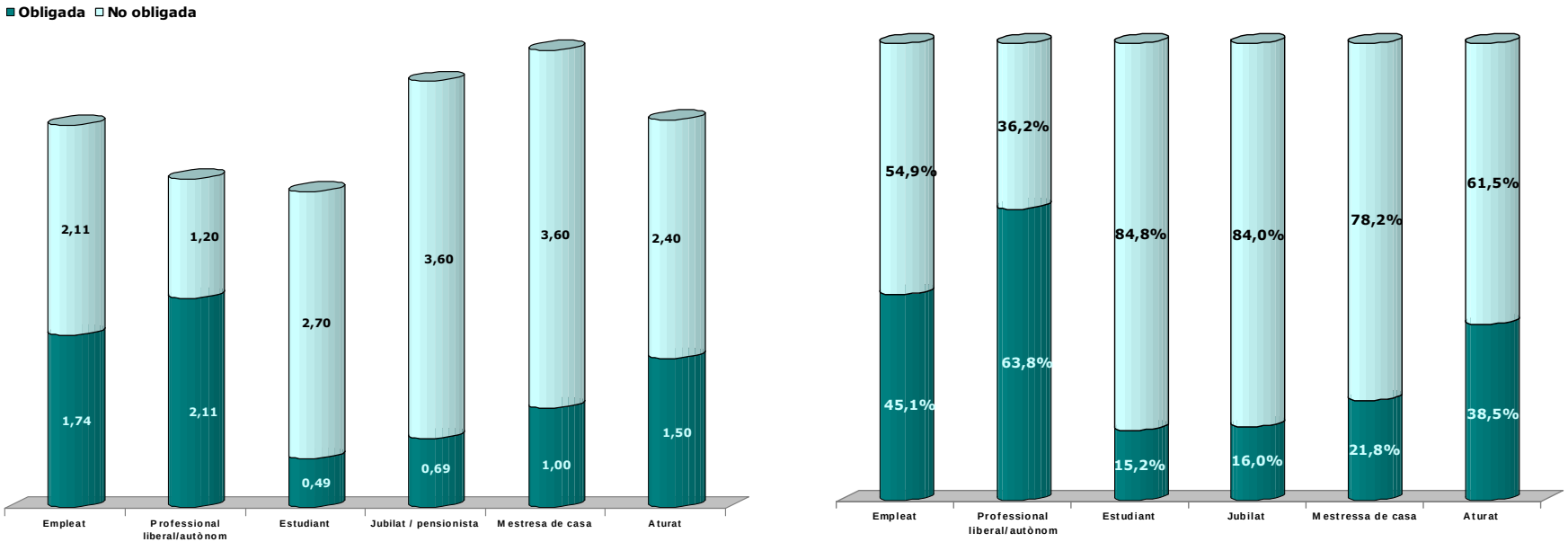


Mobilitat per edat (valors relatius)

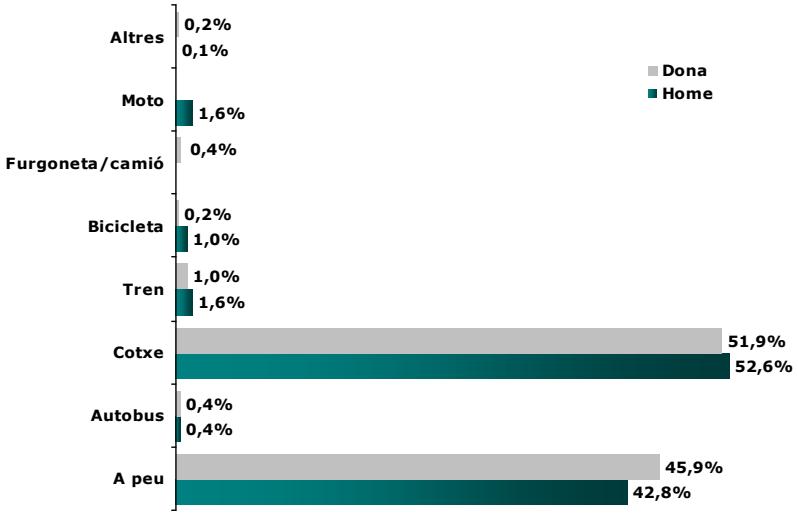


En les persones que treballen fora de casa la mobilitat és bàsicament obligada i el pes de la no obligada és molt baix. Les mestresses de casa són el segment de població que té una major mobilitat.

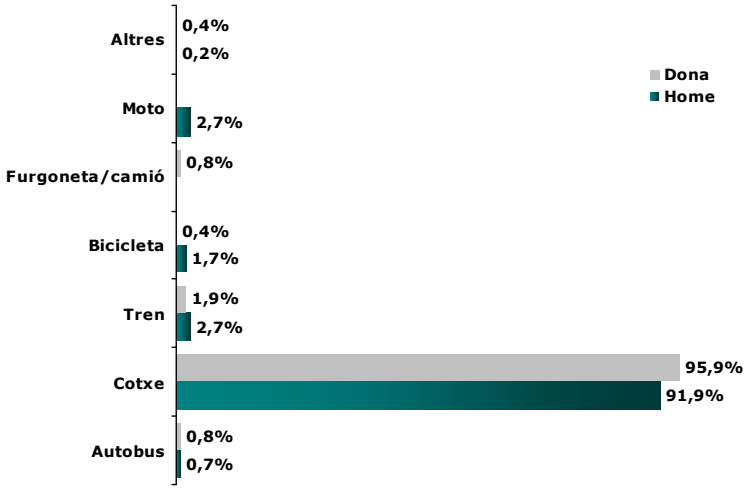
Distribució de la mobilitat per activitat



Distribució per gènere sobre el total de modes



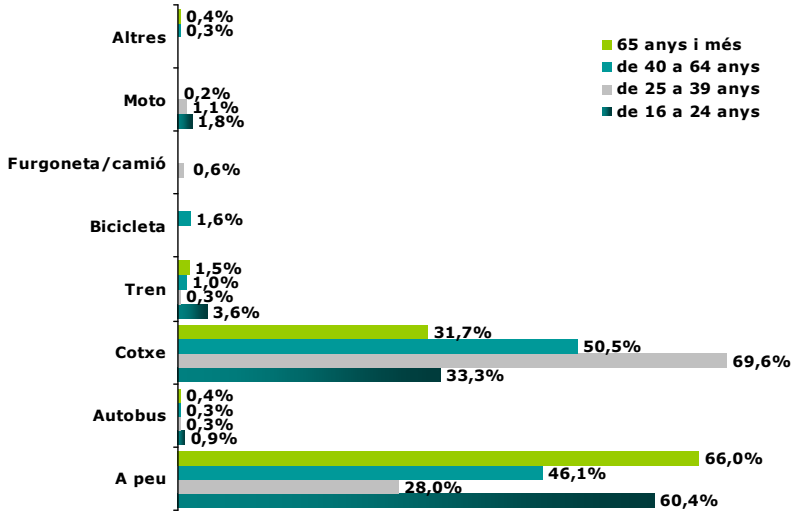
Distribució per gènere sobre el modes mecànics



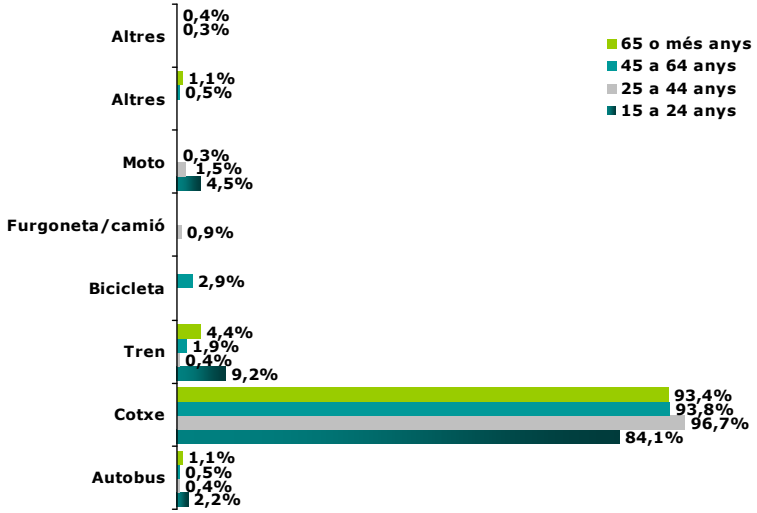
Sobre el total de modes es produeix una coincidència entre els dos gèneres en la quota del cotxe com a conductor, mentre que en els desplaçaments a peu les dones tenen un pes lleugerament superior.

La comparació amb el total de modes mecànics demostra que la utilització d'alternatives al cotxe és principalment realitzada per homes, i la dona apareix com a usuària majoritària del vehicle motoritzat. Cal destacar també el baix percentatge d'utilització de la bicicleta (1,7%).

Distribució per edat sobre el modes mecànics



Distribució per edat sobre el total de modes



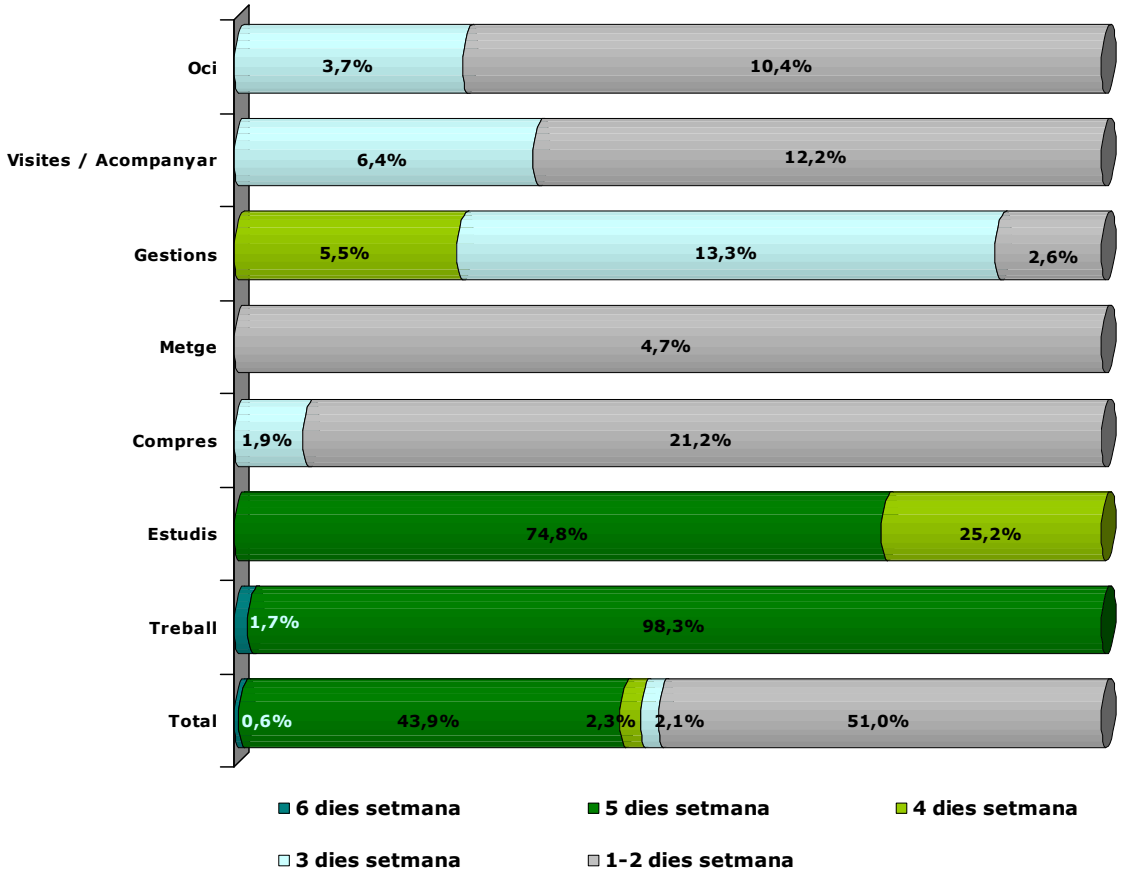
Els desplaçaments a peu són clarament predominants en els majors de 65 anys, contràriament, tenen un pes molt baix en el sector entre 24 i 39 anys. Aquest grup d'edat presenta una major quota d'utilització del cotxe (69,6%).

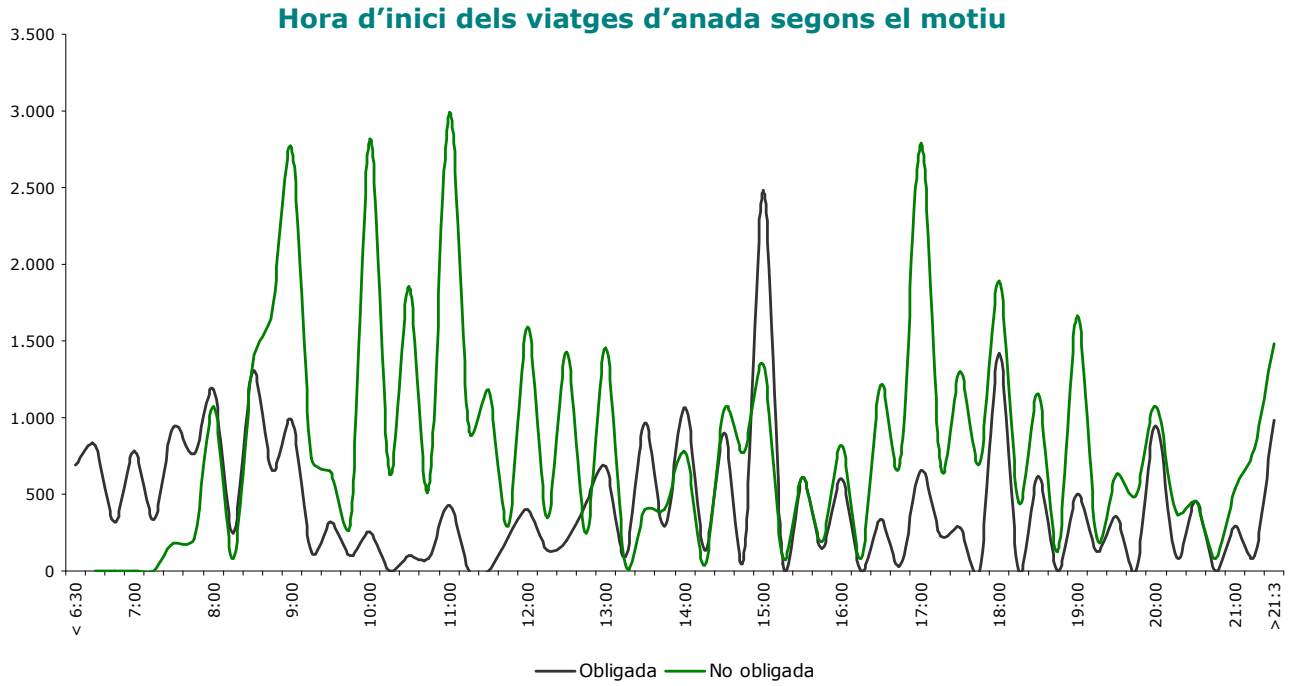
En la distribució sobre mitjans mecànics és important destacar el baix pes que té el transport públic entre els més joves i el pes relativament important que té entre els majors de 40 anys.

La freqüència dels viatges està en correspondència amb la reiteració del motiu: diaris els de mobilitat obligada, més espaiats els de mobilitat no obligada. Entre aquests la recurrència de les compres és més elevada que la d'anar al metge.

D'altra banda, els viatges ocasionats per visites o acompanyar tenen una freqüència alta perquè recullen els desplaçaments dels adults que porten els nins a l'escola.

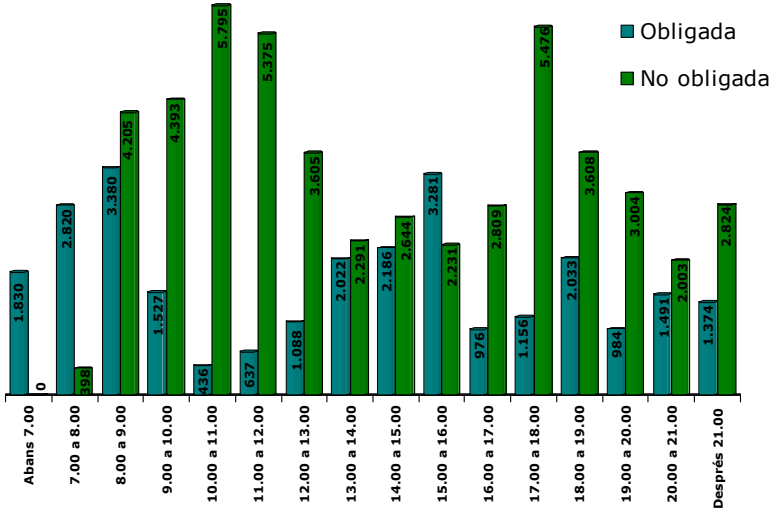
Freqüència dels viatges segons el motiu



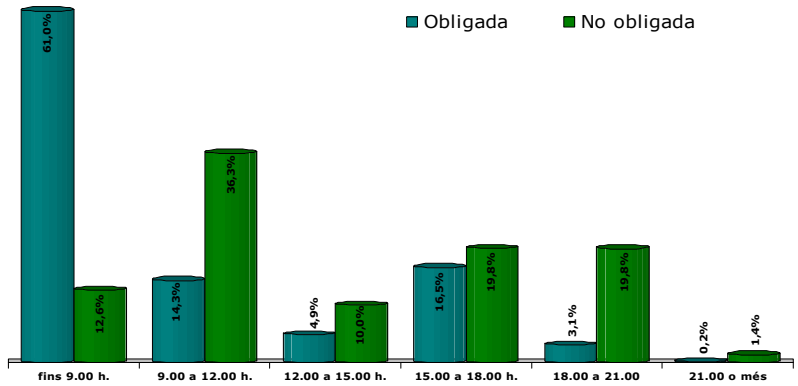


La distribució horària de l'hora d'inici dels viatges d'anada mostra clarament com les puntes es concentren en moments concrets del dia en el cas de la mobilitat obligada, mentre que en el cas de la no obligada (oci, compres, etc.) presenta una major flexibilitat durant el dia, cosa que indica que hi ha un notable flux de desplaçaments al llarg del dia a l'interior del nucli urbà. Aquest fet es demostra amb les elevades puntes de mobilitat no obligada durant les hores centrals del matí i el capvespre.

Hora d'arribada a la destinació (valors absoluts)

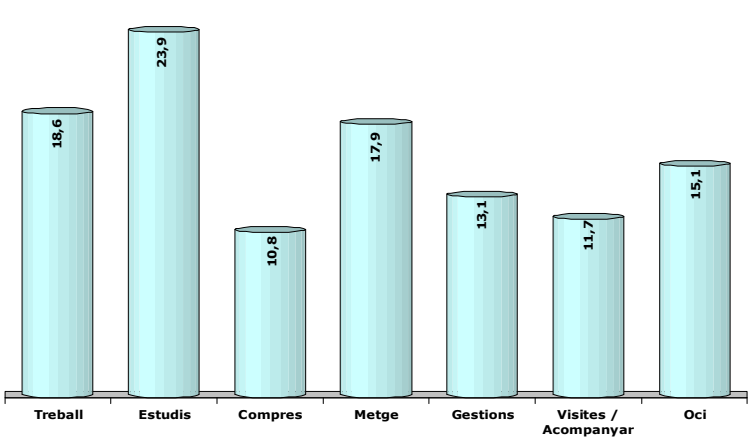


Agrupació horària (valors relatius)



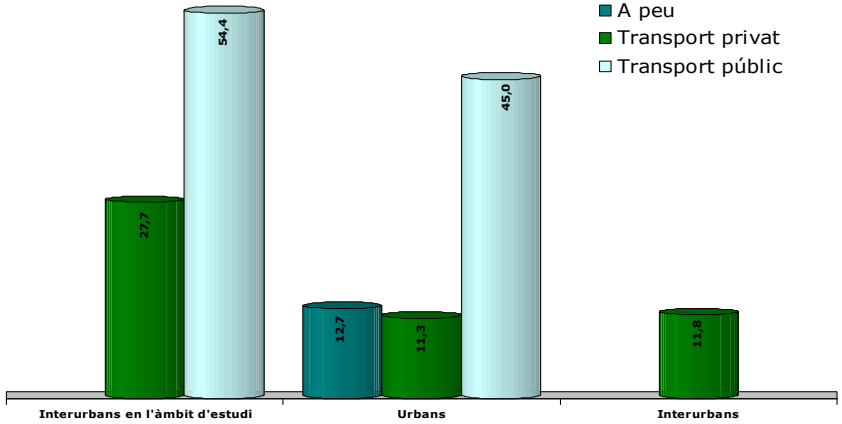
En aquests dos gràfics es corrobora l'anàlisi anterior i s'observa una elevada importància de la mobilitat no obligada respecte a la generada per motius de treball o d'estudi. La mobilitat obligada únicament la superar en termes relatius en la franja horària d'abans de les 9h.

Temps de desplaçament segons motiu (en minuts)



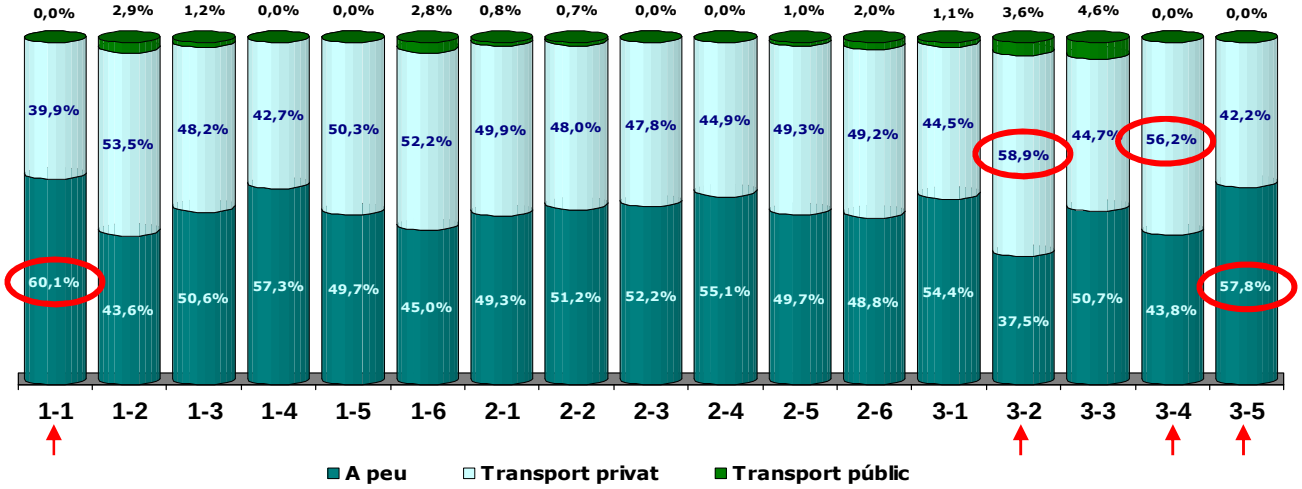
En qüestió de temps de viatge destaquen els 24 minuts per desplaçaments a centres educatius, que denoten la major predisposició a caminar dels nins i joves.

Temps de desplaçament segons tipus de viatge i mode de transport (en minuts)

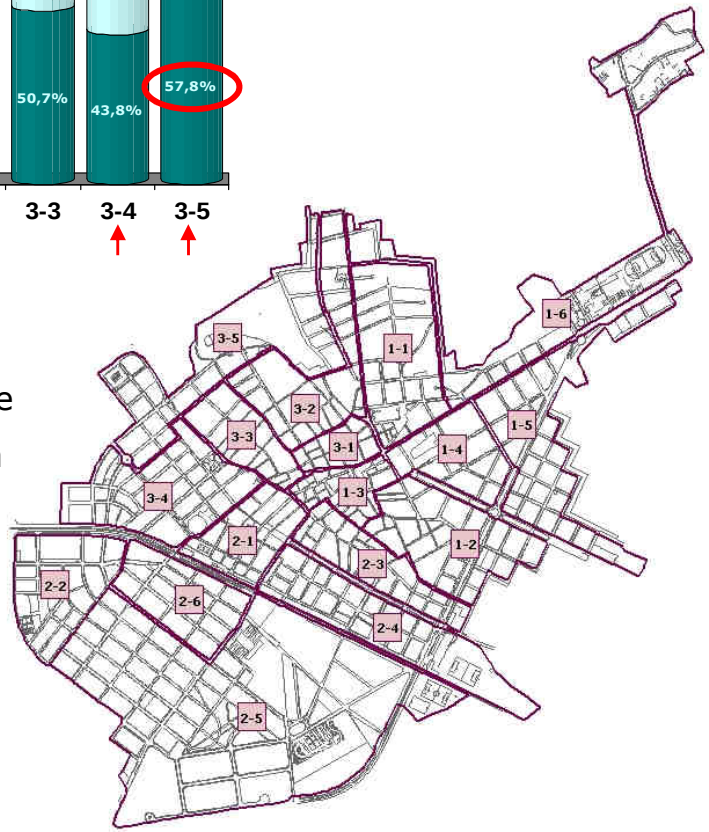


En trajectes urbans s'empra gairebé el mateix temps per als desplaçaments a peu que en transport privat. Aquest fet pot ser molt important a l'hora de proposar solucions a la mobilitat actual.

Mitjà de transport segons la zona de destinació

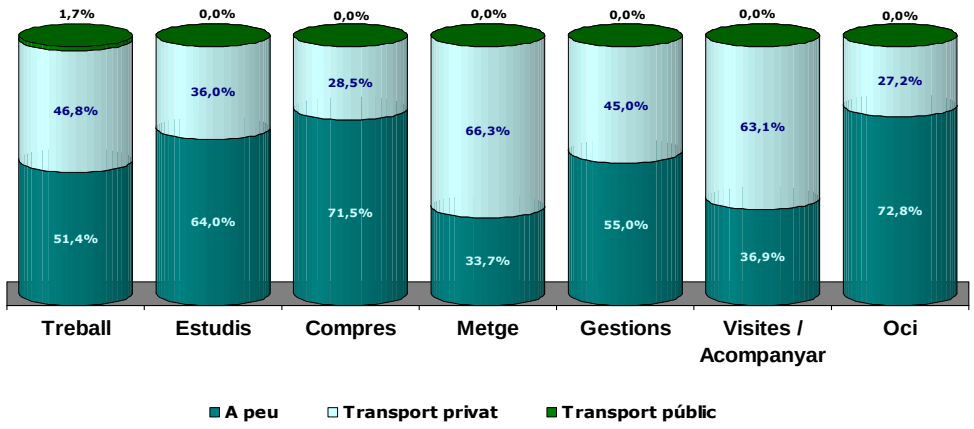


En el gràfic i mapa següent es pot observar quina és el mitjà de transport més utilitzat en funció de la zona de destinació. Crida l'atenció que les zones amb una menor capacitat d'acollida de desplaçaments en vehicle privat, les del centre (1-3, 3-1, 3-2) presenten uns notables percentatges de desplaçaments en cotxe.



En el gràfic del mitjà de transport segons el motiu de desplaçament, s'observa com en el cas de l'oci i les compres majoritàriament es fan els desplaçaments a peu. En canvi els viatges als centres mèdics i les visites o l'acompanyament es fan principalment en transport privat (dins aquest darrer grup hi entren l'acompanyament del fills a l'escola).

Mitjà de transport segons el motiu de desplaçament

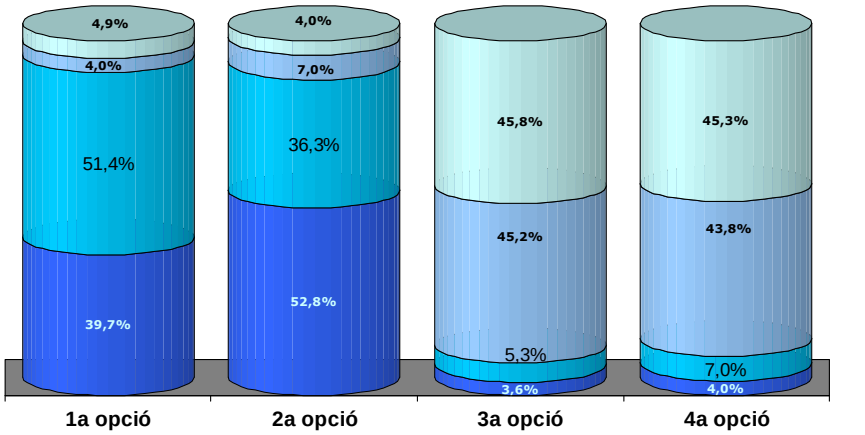


Bloc 3. Percepció de la mobilitat a Inca

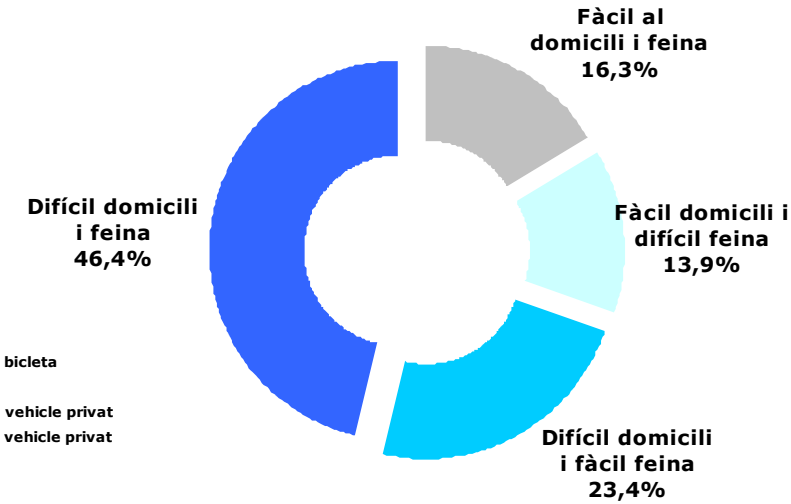
El tercer bloc té per objectiu realitzar un grup de preguntes per tal que l'enquestat valori de forma qualitativa la seva percepció sobre els principals punts de la mobilitat urbana a Inca. Aquestes valoracions serveixen per copsar quina és la impressió i l'estat d'ànim del ciutadà.

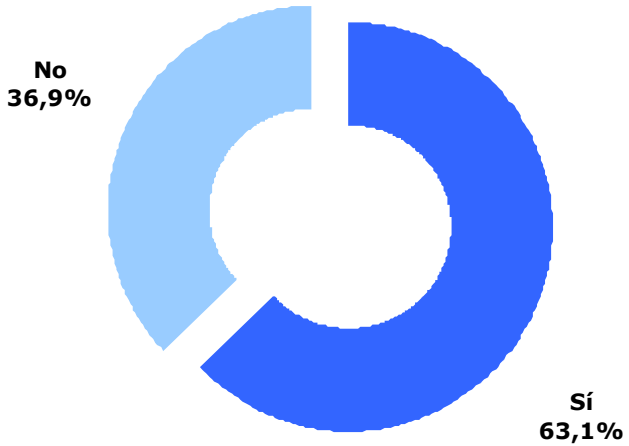
La majoria dels ciutadans d'Inca creuen que el principal problema de mobilitat a la ciutat és l'**aparcament en vehicle privat** seguit de la **circulació**. A conseqüència d'això la resposta majoritària a la pregunta sobre la percepció de l'aparcament al carrer és la de **"difícil al domicili i a la feina"** amb un 46%

Quins és l'aspecte més problemàtic, segons el seu parer, de la mobilitat a Inca?



Percepció de l'aparcament al carrer



A la pregunta sobre si estaria disposat a reduir l'ús del vehicle privat dins del nucli urbà si les condicions per caminar i anar en bicicleta milloressin, la majoria responen afirmativament, amb un 63% dels enquestats. Això en principi indicaria que hi ha una bona predisposició de la ciutadania a variar les seves pautes de mobilitat i adoptar-ne de més sostenibles, sempre que les condicions actuals milloressin.

Disponibilitat de reduir el vehicle privat dins el nucli urbà si les condicions per caminar i anar en bicicleta milloressin