Propostes d'actuació

3. Propostes

3.1 Definició de criteris d'actuació

L'estructura urbana compacta i les distàncies a recórrer converteixen a Inca en una ciutat òptima per als desplaçaments a peu. No existeixen fortes diferències de cotes entre els diversos punts del nucli, especialment entre les zones més poblades i el centre.

La diagnosi mostra com l'ordenació actual del viari està orientada de forma preferent a afavorir els desplaçaments en vehicle privat en detriment de la resta de modes de transport. Es necessita fer un canvi en la concepció del sistema viari que impliqui una reestructuració de les relacions de tots els factors de la mobilitat entre ells mateixos i amb l'entramat urbà.

Aquesta nova concepció comporta la necessitat d'adequar les vies segons el seu ús prioritari i definir una zonificació del nucli en funció de la categoria corresponent. En línies generals la nova estructuració es concreta en definir dues tipologies de carrers:

- Carrers de "**passar**"→ tenen com a objectiu garantir la connectivitat i la fluïdesa a la circulació dels vehicles motoritzats
- Carrers "**d'estar**"→ vies on la prioritat de circulació ha de ser pels vianants i pels mitjans de transport amb baix impacte ambiental

Com a norma general, la nova estructuració de la xarxa viària interna del nucli haurà de seguir una sèrie de preceptes:

- **Funcionalitat:** ha de permetre connectar els principals punts de generació/atracció de mobilitat
- **Seguretat:** cruïlles preferents per a vianants, limitació de la velocitat, elements urbans protectors (pilons), etc.
- **Comoditat:** bona pavimentació i il·luminació, etc.
- **Accessibilitat:** ha de disposar dels elements i dimensions òptimes per permetre la circulació lliure i autònoma de les persones amb mobilitat reduïda

Un dels aspectes principals per a poder assolir aquestes línies mestres ha de ser la limitació de la velocitat de circulació a les zones amb prioritat per a vianants. Calmar el trànsit ha de garantir un increment de la seguretat en els carrers on coexisteixen la circulació amb vehicle motoritzat i els vianants.

La creació d'itineraris per a vianants servirà per a que aquests tenguin una visió més positiva i d'aquesta manera s'incrementin els desplaçaments a peu a dins del nucli. La millora del paviment i/o l'ampliació de les voreres són actuacions que ho ajudaran a aconseguir. En aquest procés serà determinant dissenyar correctament els encreuaments per tal de fer-los més segurs (il·luminació, senyalització, etc.)

En definitiva s'ha de **canviar** d'un model de mobilitat que afavoreix l'ús de l'automòbil cap a una mobilitat sostenible i segura que imposi un nou ordre de prioritats. Aquesta nova ordenació s'ha d'entendre com un visió cap al futures planificacions, sense oblidar que el punt de partida és molt diferent.

S'han d'implusar noves **polítiques locals de mobilitat** on:

- Els desplaçaments no motoritzats (a peu i bicicleta) tenen prioritat sobre els motoritzats a l'interior del nucli
- Entre els desplaçaments motoritzats el transport públic té prioritat sobre el transport privat
- Dins del transport privat, la distribució de mercaderies té prioritat sobre el vehicle privat
- L'automòbil ha de ser un mode de desplaçament excepcional a l'interior de la ciutat

Totes aquestes polítiques i actuacions tenen una afectació directe sobre la vida quotidiana dels ciutadans, que són els que en darrera instància faran possible l'èxit o fracàs de les accions que es duguin a terme. Molts factors de caire cultural o sociològic són els que determinen seleccionar un mitjà de transport o un altre, que hauran de ser tractats mitjançant **educació i campanyes de sensibilització**.

3.2 Definició de propostes

Una vegada exposats els criteris d'actuació és el moment d'introduir les **propostes d'actuació** que ha de portar a assolir els objectius plantejats en el **Pla de mobilitat urbana sostenible**.

En el següent apartat es defineixen una sèrie de **fitxes – propostes** on s'especifica una descripció de l'actuació, els objectius que persegueix i el seu desenvolupament.

Les propostes es divideixen i s'enumeren en funció de l'element de mobilitat o l'aspecte on pretenen actuar:

Circulació i trànsit

Qualsevol Pla que vulgui abordar de forma **eficient** els problemes de mobilitat en un nucli urbà primer ha d'ordenar i posar limitacions a la circulació interior amb vehicle privat. Aquest mitjà de desplaçament ha de tendir a ser "excepcional" per als moviments interns i s'ha d'anar substituint per mitjans més eficients i sostenibles (a peu i en bicicleta).

Però és evident que la importància del vehicle privat és molt gran i la majoria de **polítiques actuals** van encaminades a **afavorir** la seva posició preponderant en la distribució dels viatges interns d'Inca.

Una primera passa per revertir aquesta situació serà la zonificació i estratificació del viari urbà en funció de la seva utilització (jerarquització viària) que estableixi bé quines vies seran les que s'encarregaran de garantir unes bones condicions d'accés i en quines es vetllarà per la **pacificació del trànsit** que serveixi per canviar el model de prioritats en aquestes àrees de la ciutat.

A continuació es desglossen les propostes encaminades a actuar sobre les condicions de circulació del vehicle privat a l'interior d'Inca:

Circulació i trànsit

- **C.1** Jerarquització viària
- **C.2** Ronda Nord
- **C.3** Creació d'una àrea de prioritat invertida
- **C.4** Resolució de cruïlles perilloses
- **C.5** Actuacions complementàries

C.1 Jerarquització viària

Descripció:

El fort creixement de l'utilització del vehicle privat ha generat un model de mobilitat que es caracteritza per una excessiva dependència del transport motoritzat i que restringeix els altres possibles usos de l'espai públic. El resultat ha estat l'especialització dels carrers en vies de transport en detriment d'altres usos socials.

La sobre utilització del vehicle privat comporta una sèrie d'impactes negatius que afecten de ple a la qualitat de vida a la ciutat: renou, contaminació atmosfèrica, ocupació del sòl, accidents de trànsit, etc.

És necessari recuperar el caràcter multi-funcional del carrer i així poder oferir uns espais aptes per a les relacions socials i on els mitjans de desplaçament més eficients (anar a peu i en bicicleta) hi tenguin prioritat.

La primera passa és establir una jerarquització dels carrers on es defineixin dues tipologies de vies:

- **Vies de "passar":** tenen la funció de garantir la connectivitat i la fluïdesa del trànsit rodat
- **Vies "d'estar":** són carrers on els vianants tenen preferència damunt dels vehicles i s'estableixen tots els mecanismes de senyalització i protecció per a que així sigui. també hi tenen prioritat aquells mitjans de transport amb baix impacte ambiental.

A partir d'aquesta primera distribució de vies es defineix una segona prioritització segons el tipus de zona que es defineixi:

- **Carrers amb prioritat invertida:** la prioritat de circulació és dels vianants i la velocitat màxima del trànsit és de 20 km/h. Els vehicles motoritzats tenen l'accés prohibit o limitat (residents). No existeix separació física entre els vianants i els vehicles.
- **Zones de pacificació del trànsit:** carrers amb elements de pacificació del trànsit que permetin una limitació de la velocitat del trànsit a 30 km/h. Existeix separació física entre el vial i les voreres per donar major protecció al vianant.
- **Xarxa bàsica urbana:** carrers amb règim de prioritat per als vehicles i limitació de velocitat a 50 km/h.

C.1 Jerarquització viària

Descripció:

- **Xarxa externa:** garanteix la circumval·lació del nucli i el desviament del trànsit pesant.

Partint de l'estructuració viària i urbana existent en el nucli d'Inca, es proposa generar una nova jerarquització establint tres zones diferenciades (veure mapa pàgina 118) en funció de les prioritats en els desplaçaments:

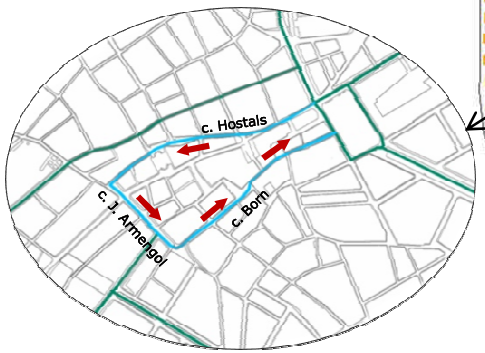
- **Carrers amb prioritat invertida:** carrers de les zones més pròximes al centre
- **Zones de pacificació del trànsit:** carrers de les barriades perifèriques que presenten un flux moderat de vianants on es pretén una pacificació del trànsit:
  - Crist Rei – Crist Rei Nou
  - Mandrava
  - Son Amonda
  - es Còs
  - es Blanquer
- **Xarxa bàsica:** engloba les vies principals d'entrada i sortida al nucli i les que permeten el creuament d'una punta a una altre:
  - Avinguda General Luque
  - Gran Via Colom
  - Avinguda dels Reis Catòlics
  - Avinguda d'Alcúdia
  - Avinguda de Lluc
  - Carrer de Mandrava – Antoni Maura
  - Avinguda del Raiguer
  - Carrer Antoni Mª Alcover – General Weyler
  - Carrer Francesc de Borja Moll
- **Xarxa externa:** està formada per les rondes exteriors (migjorn i nord) i els accesos de les diferents carreteres comarcals que connecten amb el nucli d'Inca

C.1 Jerarquització viària

Descripció:

En el mapa següent es pot observar la **distribució de la xarxa viària** al nucli d'Inca.

Apareixen en color groc les vies que conformen la **xarxa externa**, en color verd les de la **xarxa bàsica** i en color blau s'han remarcat les carrers que permetran circumval·lar en centre i accedir als aparcaments públics de la Plaça del Mercat i la Plaça Mallorca.



C.1 Jerarquització viària

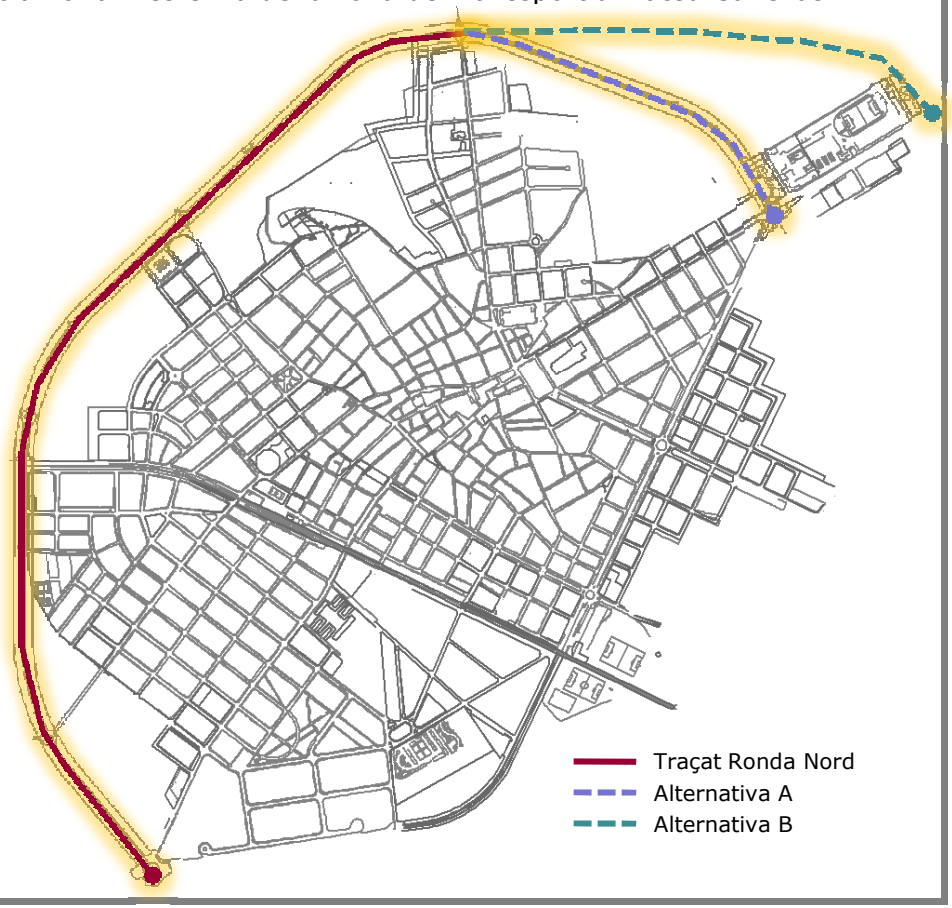
Objectius:	▪ Millorar la distribució dels fluxos de trànsit dins del nucli a partir de la jerarquització d'una xarxa viària
Desenvolupament:	L'actuació es farà a través d'establir els carrers que configuraran la xarxa del nucli d'Inca. Aquesta diferenciació o jerarquització serà la que ordenarà en gran part la resta de propostes, condicionant la posterior configuració de la resta de xarxa dels diferents elements que conformen la mobilitat urbana (carrils bici, carrers de prioritat invertida, etc.). És important que aquesta jerarquització vagi acompanyada d'un **pla de senyalització** que ajudi a l'orientació dels usuaris i optimitzi els temps de desplaçament.

C.2 Ronda Nord

Descripció:	Tradicionalment el desenvolupament territorial del nucli d'Inca s'ha anat efectuant amb més força cap a la zona sud-est, en gran part perquè es troba pròxima a l'eix que unia les badies de Palma i Alcúdia i més recentment perquè és la part més pròxima a l'autopista Ma-13. Aquesta situació geogràfica propicia la concentració d'activitats econòmiques i un major creixement urbanístic. I lògicament aquest aglomeració ha generat uns majors nivells de trànsit que s'han anat resolent amb la construcció de successives variants: primer foren la ronda de migjorn – av. Jaume II i en l'actualitat s'ha establert la variant de l'autopista Ma-13 que allunya definitivament el trànsit de pas Palma – Alcúdia del nucli d'Inca. A més, les rondes actuen també com a elements distribuïdors del trànsit intern, atès que es tracta de vies amb una major capacitat. Però en el cas del corredor del nord (Selva, Caimari, Lluc) no existeix cap via que permeti eludir el creuament del centre d'Inca i es produeixen situacions de congestió en les cruïlles centrals. L'exemple més clar es produeix a la confluència de l'avinguda de Lluc amb la Plaça Mallorca, especialment els diumenges i dies festius. Es proposa dur a terme l'execució de la ronda nord plantejada en el Pla general d'ordenació Urbana de la ciutat d'Inca i en el Pla director Sectorial de carreteres del Consell Insular de Mallorca. Aquesta infraestructura permetrà: ▪ Completar el sistema de rondes de circumval·lació d'Inca ▪ Desviar el trànsit del corredor Inca – Lluc que actualment circula per centre del nucli ▪ Reduirà el trànsit intern que creua la ciutat

C.2 Ronda Nord

Densenvolupament:	En el mapa següent es pot observar el traçat proposat per a la ronda Nord. Com s'observa, hi ha dues alternatives de traçat possibles, una de les qual enllaça amb la rotonda d'entrada a Inca (avinguda General Luque) i l'altra ho fa més enllà de la zona del Poliesportiu Mateu Cañellas. Es recomana **l'alternativa B** atès que no aïlla un important pol generador de mobilitat, mantenint una bona accessibilitat a peu i minimitzant la perillositat per accedir-hi. A més, la nova via hauria de disposar d'amplària suficient per a la instal·lació d'un carril bici bidireccional i de zona suficient per al trànsit de vianants (passeig) i d'aquesta manera poder integrar aquesta ronda a l'entramat viari d'Inca, adoptant tipologies de "travessia urbana".



C.3 Creació d'una àrea de prioritat invertida

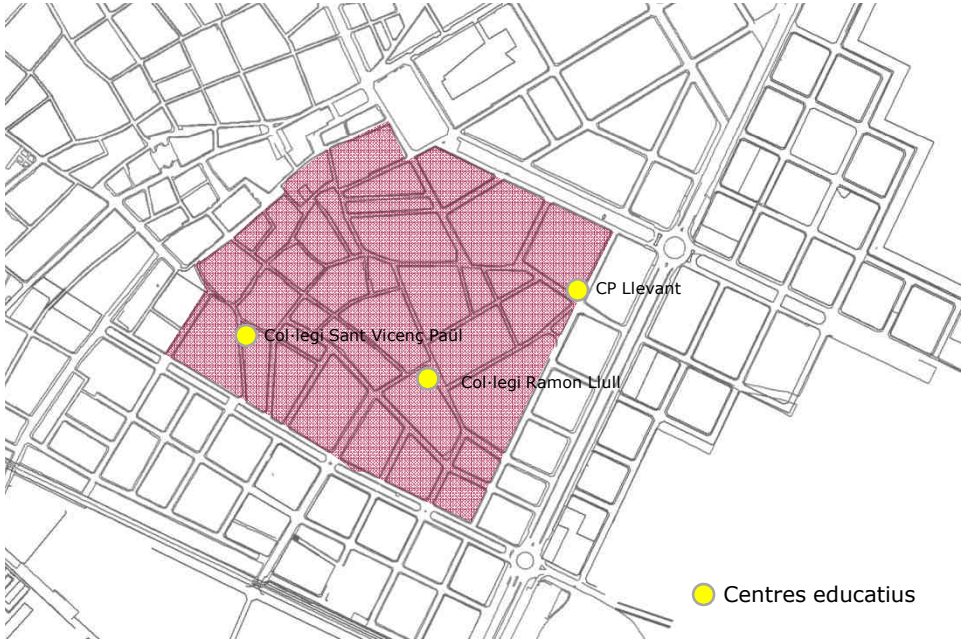
Descripció:	L'aplicació dels preceptes de la mobilitat sostenible persegueixen l'objectiu d'afavorir aquells mitjans de transport que siguin més eficients energèticament però també el de recuperar la funció social de l'espai viari, reduït actualment a funcionar de forma preferencial com a plataforma per als desplaçaments. Es necessari tornar a definir l'ordre de prioritats de circulació en certs carrers d'Inca invertint la dinàmica actual (recolzada per elements urbanístics, actituds incíviques, indisciplina viària, etc.) que dóna una major preponderància al vehicle privat front als desplaçaments a peu o en bicicleta. Canviar aquesta situació facilitarà la recuperació del carrer com a un espai per a les relacions socials. Es proposa la creació d'una **àrea de prioritat invertida** on la preferència de circulació sigui per a vianants ciclistes. Aquesta preferència s'ha de recolzar a través d'elements de senyalització i actuacions urbanístiques. Es proposa establir tota una sèrie d'elements que protegeixin els vianants, els ciclistes i les façanes dels edificis de la circulació rodada. En els carrers més amples i amb espai suficient per a voreres, es recomana la instal·lació de pilons o mobiliari urbà (pasteres), i en carrers més estrets es pot optar per elements adossats a la paret (jardineres, protectors, etc.) amb l'objectiu d'allunyar els cotxes de la línia de la façana i oferir resguard a vianants i ciclistes. L'àrea de prioritat invertida s'establirà en la zona compresa entre els carrers de la Gran Via Colon, Avinguda Jaume I, Avinguda dels Reis Catòlics i l'eix carrer Murta – carrer del Born – carrer de la Mostra.

C.3 Creació d'una àrea de prioritat invertida

Descripció:

En el mapa següent es pot observar l'abast de **l'àrea de prioritat invertida**. Inclou una zona amb baixa intensitat de trànsit i on els desplaçaments són bàsicament interns.

Atès que en la zona es troben tres centres educatius, serà convenient estipular uns **horaris de circulació** permesa únicament en les vies que tenguin accés a les escoles. De totes maneres s'haurà d'impulsar a través dels consells escolars l'adopció de mesures per tal d'afavorir l'accés a peu dels escolars als centres (camins escolars, bus a peu, etc.).



C.3 Creació d'una àrea de prioritat invertida

Objectius:	▪ Establir un indret amb prioritat per als desplaçaments més eficients ▪ Recuperar la funció social dels carrers
Desenvolupament:	L'actuació es desenvoluparà a partir d'establir una senyalització d'àrea de circulació restringida a residents en tots els accessos a la zona. La prioritat de circulació per a vianants i bicicletes es pot reforçar mitjançant actuacions urbanístiques d'eliminació de voreres i anivellament del vial. També serà necessària la instal·lació d'elements de protecció tals com pilones o mobiliari urbà (jardineres, etc.).

C.4 Resolució de cruïlles conflictives

Descripció:	Els punts més sensibles de l'entramat viari es localitzen principalment en les cruïlles, que és on es produeixen les principals situacions de risc entre vianants/ciclistes i els vehicles, o entre els mateixos vehicles. Això doncs, per assolir l'objectiu d'oferir uns desplaçaments còmodes i segurs en el nucli d'Inca, es proposa modificar una sèrie de cruïlles conflictives en el nucli d'Inca per tal de millorar les seves condicions. El criteri principal serà el d'atorgar prioritat de pas a vianants i ciclistes reduint i focalitzant l'espai per al vial dels vehicles. D'aquesta manera s'aconseguirà una continuïtat d'itineraris, la reducció de la perillositat i l'augment de la comoditat en els desplaçaments.
Objectius:	▪ Millorar les condicions de circulació i reduir l'accidentabilitat ▪ Afavorir la continuïtat d'itineraris de vianants i ciclistes
Desenvolupament:	Les cruïlles prioritàries a tractar són: ▪ carrer de la Glória – carrer Bartomeu Coc ▪ gran via Colom – travessies ▪ avinguda Germanies – carrer de Sant Domingo

C.4 Resolució de cruïlles conflictives

Desenvolupament:

Carrer de la Glòria – Carrer Bartomeu Coc:

Actualment l'accés del carrer de la Glòria al carrer Bartomeu Coc permet realitzar tres tipus de moviment:

- Gir a la dreta (direcció Plaça Mallorca)
- Gir a l'esquerra (direcció avinguda de Lluc)
- Seguir recte (direcció Plaça del Bestiar)

Aquesta disposició, juntament amb l'elevat trànsit en les dues vies, genera tota una sèrie de situacions perilloses degut al creuament de les trajectòries dels vehicles que s'incorporen del c. de la Glòria i dels que circulen pel carrer Bartomeu Coc (principalment els girs a la dreta i el creuament). Es proposa resoldre aquesta situació mitjançant la **prohibició** del gir a la dreta i el creuament del carrer Bartomeu Coc, evitant les col·lisions laterals.

L'accés cap a la avinguda de Lluc a través del c. de la Glòria queda assegurada a través de la rotonda situada davant l'entrada de l'aparcament de la Plaça Mallorca, així com el gir cap a la Plaça del Bestiar.

Situació Actual

Situació Proposada

C.4 Resolució de cruïlles conflictives

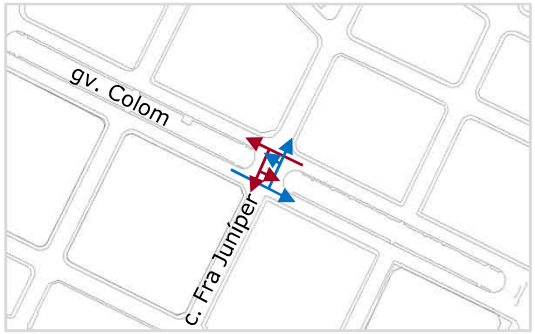
Desenvolupament:

Gran Via Colom – travessies:

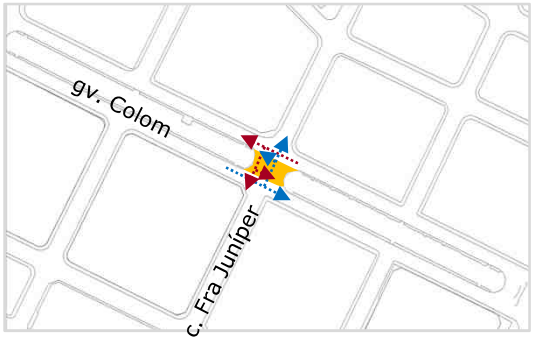
La gran via Colom constitueix un important eix cívic que s'endinsa des de l'avinguda de Jaume I cap a la zona del centre (Plaça Llibertat). Aquest es troba segmentat per quatre punts que corresponen amb les travessies dels carrers:

- carrer Santa Teresa / carrer Canonge Alzina
- carrer de Fra Juníper Serra
- carrer Fra Miquel Colom
- carrer Mare de Deu de Montserrat / carrer Jaume Salord

El trencament de l'itinerari natural del vianant que circula per la zona central de la Gran Via fa que es produeixin situacions de conflicte entre aquests i el trànsit rodat que creua per aquests punts. Es proposa **elevar** la plataforma en els quatre punts conflictius per tal d'oferir un espai continu i prioritari per al vianant.



Situació Actual



Situació Proposada

C.4 Resolució de cruïlles conflictives

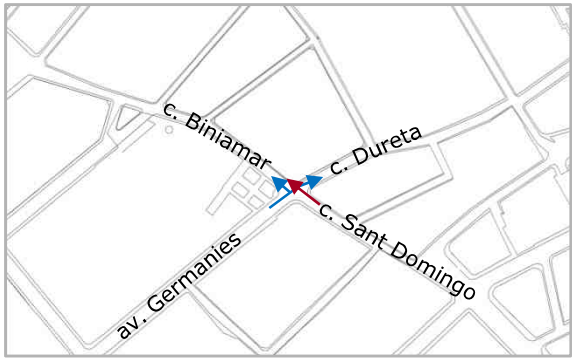
Desenvolupament:

Avinguda Germanies – carrer de Sant Domingo:

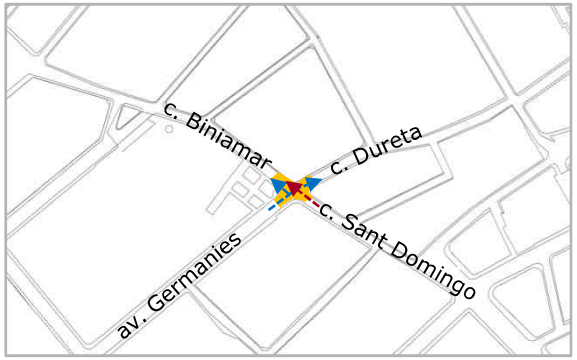
En l'avinguda Germanies es situa un important equipament social i cultural, el Claustre de Sant Domingo, que genera un notable flux de vianants. A més a aquesta zona, a prop de la zona del centre, també s'hi troba la Delegació d'Hisenda i vàries escoletes.

Així doncs, és un punt sensible i on convé efectuar algun tipus d'actuació urbanística que permeti oferir un espai protegit al volum de vianants que travessen aquesta cruïlla i els voltants. El criteria a seguir és el mateix que en les cruïlles anteriors: mantenir la **continuïtat d'itinerari** del vianant perquè no es trobi en situacions de perill i de retruc millorar l'accessibilitat amb l'eliminació de barreres arquitectòniques.

Es proposa **elevar** la plataforma en la cruïlla dels carrers Sant Domingo, Biniamar, Dureta i avinguda Germanies. D'aquesta manera s'aconseguirà tenir un espai continu amb prioritat per a vianants. Serà convenient disposar d'elements protectors tals com pilons per tal de limitar el carril reservat als vehicles i evitar l'estacionament:



Situació Actual



Situació Proposta

C.4 Resolució de cruïlles conflictives

Desenvolupament:

Exemple de cruïlla elevada

C.5 Actuacions complementàries

Descripció:

La següent proposta aporta una sèrie d'actuacions que serviran per a complementar les plantejades anteriorment:

Revisió de la senyalització. S'observa al llarg de l'entramat urbà d'Inca una profusió de senyals informatives que provoquen situacions de desorientació per als visitants i que sovint provoquen un excès d'informació. Moltes d'aquestes senyals corresponen a empreses privades i tenen les mateixes característiques (de mida, color, alçada, etc.) que les senyals de trànsit. Serà convenient retirar les senyalitzacions que puguin dur a confusions i elaborar una normativa municipal que estableixi quines han de ser les característiques bàsiques dels anuncis (sempre diferenciant-les formalment de la senyalització viària). També es recomana revisar aquelles senyals de trànsit que han quedat obsoletes per desaparicions o re-ubicacions dels equipaments que anunciaven.

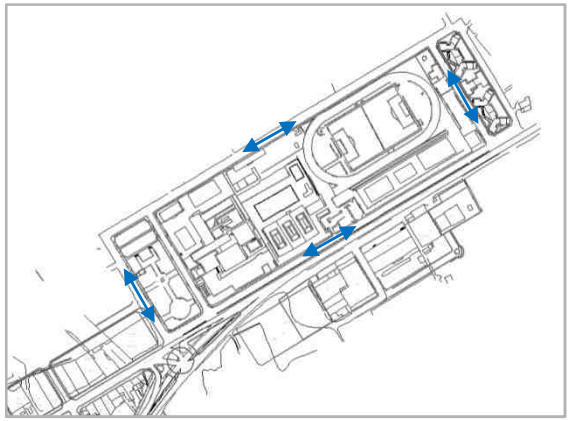
Senyalització inadecuada

C.5 Actuacions complementàries

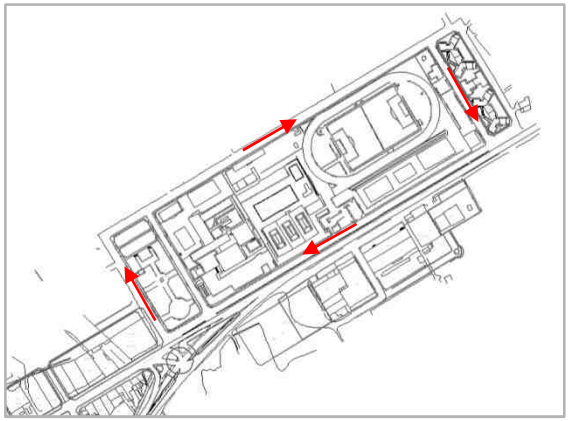
Descripció:

Canvis de sentit. La creació dels carrils bici implica la remodelació del sistema circulatori en certs punts per tal disposar de l'espai necessari per als moviments per a les bicicletes. Concretament els modificarà la circulació en els següents punts:

- zona Poliesportiu "Mateu Cañellas":



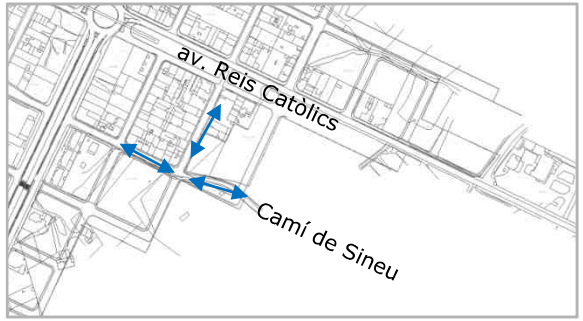
Situació Actual



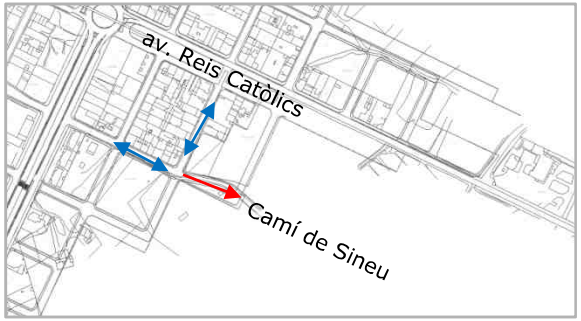
Situació Proposta

Sentit actual
Sentit proposat

- camí Vell de Lluc:



Situació Actual



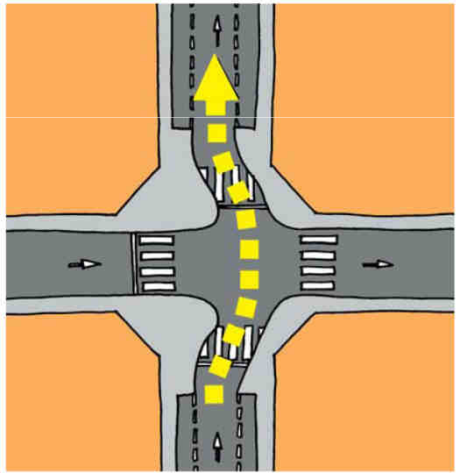
Situació Proposta

C.5 Actuacions complementàries

Descripció:

Pacificació del trànsit. Per tal d'assegurar la seguretat dels vianants, no és convenient que tots els carrers tenguin la mateixa velocitat màxima. La limitació de la velocitat no només millora la seguretat vial, sinó que redueix sensiblement el soroll i la contaminació ambiental. Es recomana la limitació de la velocitat a **30km/h** en aquelles vies que no formin part de la xarxa bàsica d'Inca. Aquesta limitació s'ha de reforçar amb senyalització vertical i elements urbanístics que actuïn de barrera o com a dissuasoris per aconseguir la reducció de la velocitat.

A continuació es mostren un seguit d'elements per aconseguir pacificar el trànsit (Font: RACC):



Discontinuïtat de l'itinerari dels vehicles. S'obliga als conductors a fer un lleuger gir que fa que hagi de reduir la seva velocitat.

Pas elevat. Atorga preferència de pas al vianant i provoca que el vehicle hagi de reduir la seva velocitat si no vol impactar amb el regruix.

Vianants

Uns dels principals objectius de qualsevol PMUS és recuperar el protagonisme del vianant dintre de la xarxa urbana de la ciutat. Per tant, s'han de destinar esforços i dissenyar propostes que valorin la funció socialitzadora del carrer.

Les propostes han d'afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants, sobretot des del punt de vista d'ampliació de la superfície exclusiva d'espai públic destinat a la mobilitat a peu, així com de la millora de les condicions i de la qualitat d'aquesta superfície.

S'ha de tenir en compte que els vianants com a massa social es poden dividir en diferents grups de població i, per tant, les necessitats específiques d'aquests poden ser diferents. Així doncs, conceptes com accessibilitat universal o seguretat s'han considerat pilars bàsics d'aquest paquet de propostes. Amb la consideració d'aquests conceptes es pretén integrar i millorar les condicions de mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda (discapacitats físics, persones majors, etc.) i dels infants.

Amb la finalitat d'assolir amb èxit les necessitats dels vianants, aquest paquet de propostes es divideix en quatre eixos d'actuació: ampliació de zones per a vianants i consolidació d'eixos cívics; desenvolupament d'una xarxa d'itineraris escolars; creació d'una xarxa d'itineraris a peu; i supressió de barreres arquitectòniques.

Vianants

- **V.1** Ampliació de zones per a vianants i consolidació d'eixos cívics
- **V.2** Xarxa d'itineraris escolars
- **V.3** Conèixer Inca a peu
- **V.4** Supressió de barreres arquitectòniques

V.1 Ampliació de zones per a vianants i eixos cívics

Descripció:	Ampliar l'espai urbà destinat als vianants permet fomentar la mobilitat a peu, atorgant d'aquesta manera una altre funcionalitat a espais concrets de la ciutat. La nova àrea per a vianants es converteix en un nou espai de relació entre els ciutadans, un punt de trobada que enforteix les relacions humanes dintre de la pròpia ciutat. La creació de carrers per a vianants constitueix un factor determinant a l'hora de promoure una ciutat més tranquil·la i segura, amb menor trànsit rodat, menor contaminació i major estalvi energètic. L'actuació ha de tenir en compte una sèrie de factors determinants, entre ells: garantir connectivitat amb carrers per a vianants preexistents, ser còmodes i segurs, i estar preparades per a tal efecte (bona conservació, absència d'obstacles...).
Objectius:	▪ Proporcionar noves artèries viàries destinades a afavorir els desplaçaments a peu. ▪ Millorar la qualitat urbanística del centre de la ciutat, a partir de la rehabilitació de carrers convertint-los en carrers per a vianants. Aquesta millora de la qualitat interna pot dotar d'una imatge moderna a la ciutat, fent-la més atractiva per al vianants, impulsant així l'activitat comercial del centre històric. ▪ Rebaixar el volum de trànsit a punts concrets del nucli, contribuint d'aquesta manera a una reducció de la contaminació acústica i atmosfèrica. ▪ Enllaçar aquests nous carrers amb els carrers per a vianants existents, consolidant d'aquesta manera la xarxa per a la mobilitat a peu, afavorint a la culminació d'eixos cívics a la ciutat.

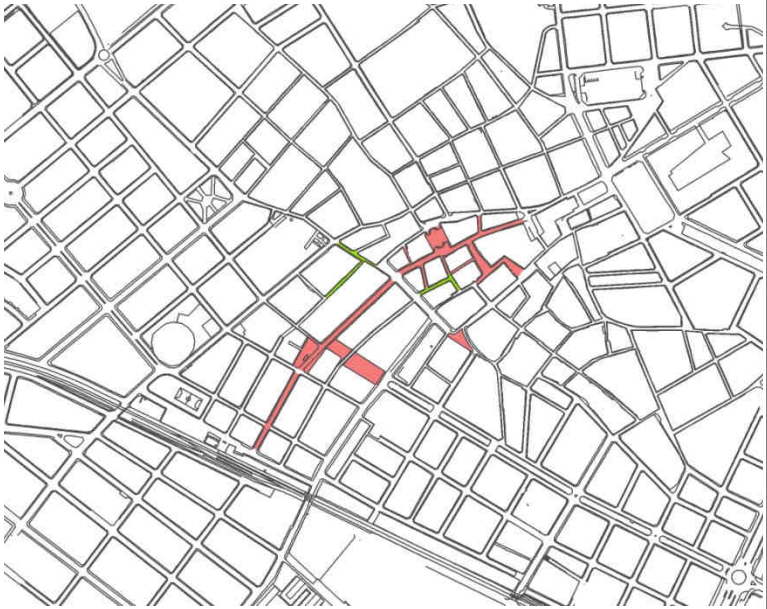
V.1 Ampliació de zones per a vianants i eixos cívics

Desenvolupament:

- Es proposa la conversió en carrers d'ús exclusiu per a vianants els següents:
  - Carrer de Sant Domingo
  - Carrer d'en Trobat
  - Carrer Corró

- L' implantació d'aquesta mesura suposarà dotar la xarxa actual amb la incorporació de més de 1.300m2 d'espai viari destinat a l'ús exclusiu per a vianant.

- La reconversió d'aquests carrers ha d'anar acompanyada d'una sèrie de mesures complementàries dirigides a dotar de major funcionalitats aquests nous espais urbans oberts al ciutadà: senyalització clara, definir criteris d'urbanització, disseny d'itineraris, eliminació de barreres arquitectòniques, reordenació zonal de la circulació

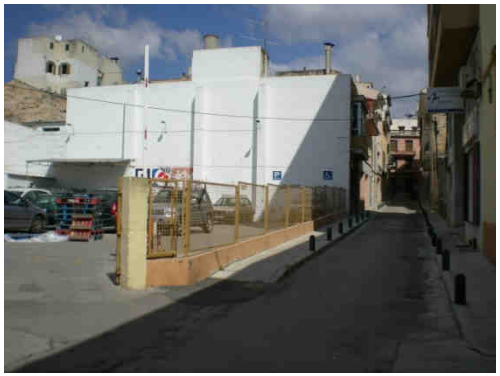


V.1 Ampliació de zones per a vianants i eixos cívics

Desenvolupament:

- El procés de reforma d'aquests carrers implica la **supressió** d'algunes places d'estacionament actuals. Així, l'adaptació del carrer de Sant Domingo deriva en la supressió d'aproximadament 14 places de zona blava. El carrer d'en Trobat, adjacent a Sant Domingo, no disposa de places d'estacionament i, per tant, no s'han de fer actuacions d'eliminació. Finalment, amb l'adequació del carrer Corró, se suprimeixen 10 places de zona blava.
- El desenvolupament d'aquestes mesures va associat amb la reforma zonal de la circulació, eliminant el trànsit rodat als carrers proposats.

Carrer de Sant Domingo



Carrer d'en Trobat

V.2 Xarxa de camins escolars

Descripció:	Els **camins escolars** permeten que els nens i nenes puguin anar i tornar de l'escola **a peu**, afavorint d'aquesta manera la integració de l'escola en la mobilitat quotidiana de la ciutat, imposant-se un model educatiu innovador. Amb aquesta pràctica, el carrer es converteix en un espai i recurs didàctic, que permet als infants conèixer millor l'espai urbà, contribuïnt d'aquesta manera a la construcció d'una identitat cultural lligada a la ciutat. La creació d'una xarxa de camins escolars permet no només reduir els viatges en vehicle privat fins a les escoles (sovint fàcilment assumibles a peu), sinó que també permeten fomentar uns **hàbits saludables** entre els més joves, promovent canvis d'actitud i construir noves relacions de convivència. Els itineraris, s'han de dissenyar d'acord a uns **factors bàsics**: ha de ser fix, ajustat en el temps, ha de presentar un traçat senzill i, sobretot, oferir unes condicions de seguretat.
Objectius:	▪ Promoure i facilitar que els alumnes vagin a l'escolar a peu i de forma autònoma. ▪ Afavorir un accés segur i agradable d'anada i tornada a l'escola. ▪ Educar per a la mobilitat sostenible i segura. ▪ Aplicar mesures per proporcionar al carrer d'una nova dimensió, "fent carrer", utilitzant-lo com a espai didàctic i de convivència. ▪ Dotar a la ciutat d'una sèrie d'itineraris associats als diferents centres educatius, aplicant una sèrie de mesures d'acondicionament per garantir una xarxa segura i còmoda.

V.2 Xarxa de camins escolars

Desenvolupament:	Es proposa establir una **xarxa d'itineraris segurs** per tal d'afavorir l'accés a peu als centres escolars. Les actuacions a desenvolupar són les següents: ▪ Ampliar les voreres a un mínim d'1,10 m en aquells punts que sigui possible (per permetre el pas de dues persones en paral·lel). ▪ Millorar l'estat general de les voreres i de l'enllumenat públic allà on sigui necessari. ▪ Senyalització vertical i horitzontal. ▪ Creació de passos de prioritat invertida en les principals cruïlles. ▪ Prohibir l'estacionament de vehicles als carrers més conflictius durant certes hores del dia, coincidint amb els moments d'entrada i de sortida de l'escola. ▪ Incorporació de persones adultes (pare/mare rotatiu o monitor) que acompanyin als infants durant els recorreguts. ▪ Establiment de "parades escolars" dintre de cada un dels itineraris dissenyats. ▪ Desenvolupar altres mesures addicionals de suport com ara divulgació de mapes i fulletons informatius indicant els beneficis d'aquesta pràctica innovadora.

V.2 Xarxa de camins escolars

Desenvolupament:

Es presenta una proposta bàsica d'itineraris de camins escolars i d'ubicació de parades potencials a partir de l'estudi de diferents factors (localització d'escoles, característiques de la via i del trànsit zonal, punts crítics de la xarxa i distància entre centres educatius). No obstant, cada escola pot presentar les seves singularitats, essent necessari un estudi més en detall de la situació per tal de poder oferir una xarxa més eficient.

Pas de prioritat invertida

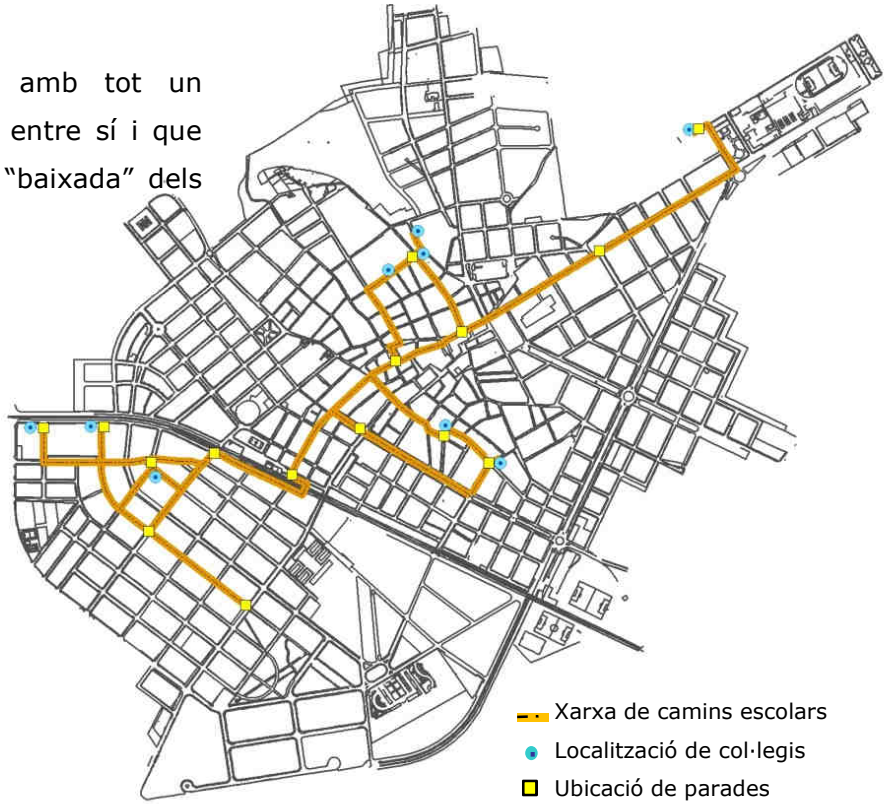
La xarxa de camins escolars ha d'estar connectada i també ha de transcórrer per carrers que no presentin unes condicions que dificultin excessivament la mobilitat a peu. Per aquest motiu, s'ha dissenyat una xarxa que reuneix les següents propietats:

- Discorre per vies tranquil·les i residencials (barri Sant Crist, Son Amonda) i amb densitats de trànsit moderades.
- Aprofita grans artèries que disposen de voreres de dimensions apropiades (avinguda d'Alcúdia).

V.2 Xarxa de camins escolars

Desenvolupament:

- Bona part de la xarxa es desenvolupa per la zona per a vianants del centre històric de la ciutat.
- L'accés a determinats col·legis es realitza a través de carrers que es proposen com zones de Pacificació de Trànsit.
- La xarxa està complementada amb tot un conjunt de "parades", equidistants entre sí i que serveixen de punts de "pujada" o "baixada" dels infants.



V.3 Conèixer Inca a peu

Descripció:	Retornar el **protagonisme** al vianant significa donar una **nova funcionalitat** a l'espai públic, disminuint els nivells de pol·lució ambiental i acústica, i incrementant la seguretat viària. El conjunt d'avantatges socials, econòmics i ambientals derivats de l'esforç per fer d'Inca un espai on poder passejar, implica dotar al centre del nucli d'una sèrie d'atractius que permeten la projecció de "rutes per a vianants", fomentant la mobilitat a peu i el coneixement d'Inca per part dels residents i dels visitants. La creació d'itineraris a peu s'ha dut a terme a altres ciutats com San Sebastian, amb els coneguts "**eixos cívics**". Aquests nous eixos s'han de configurar tenint en compte diferents factors com ara la intensitat de vianants, característiques urbanístiques i edificatòries, distribució dels llocs d'interès i elements singulars, ubicació de comerços,...
Objectius:	▪ Dotar a la ciutat d'una xarxa d'itineraris a peu, connectant els llocs d'interès i atractius del nucli. ▪ Millorar l'oferta de desplaçament a peu, mitjançant nous "eixos cívics", els quals poden donar una imatge pública favorable del centre de la ciutat. ▪ Fomentar i promocionar els llocs d'interès i comerços del centre entre residents i visitants, dotant de funcionalitat els carrers que configuren aquests nous itineraris, convertint-se en "carrers d'estar" i no en "carrers de passar". ▪ Integrar tots els elements singulars que tenen lloc als itineraris (població resident, turistes, comerços, patrimoni històric i cultural, centres d'interès,...), creant nous espais més habitables i atractius.

V.3 Conèixer Inca a peu

Desenvolupament:

Es proposa desenvolupar una xarxa d'itineraris arreu dels punts principals de la ciutat, tenint en compte la localització de llocs d'interès, serveis administratius, patrimoni històric i cultural, centres socials i culturals, zones verdes, places concorregudes pels vianants,...D'aquesta manera, es proposa la incorporació de **12 eixos diferents**, els quals es detallen a continuació. En conjunt, es proposa un total de més de 5 quilòmetres d'itineraris per a vianants.

Xarxa "Gaudir d'Inca a peu"		
Itinerari		**Longitud (m)**
1	Eix "Inca Centre"	1.280
2	Claustre Sant Domingo	140
3	Estació	220
4	Gran Via Colom	615
5	Plaça Lledonet	510
6	Monestir Sant Bartomeu	735
7	Parc d'Europa	360
8	Pàrroquia Crist Rei	60
9	Plaça de Toros	275
10	Plaça del Bestiar	190
11	Quarter General Luque	470
12	Sant Francesc	665
Total xarxa		**5.520**

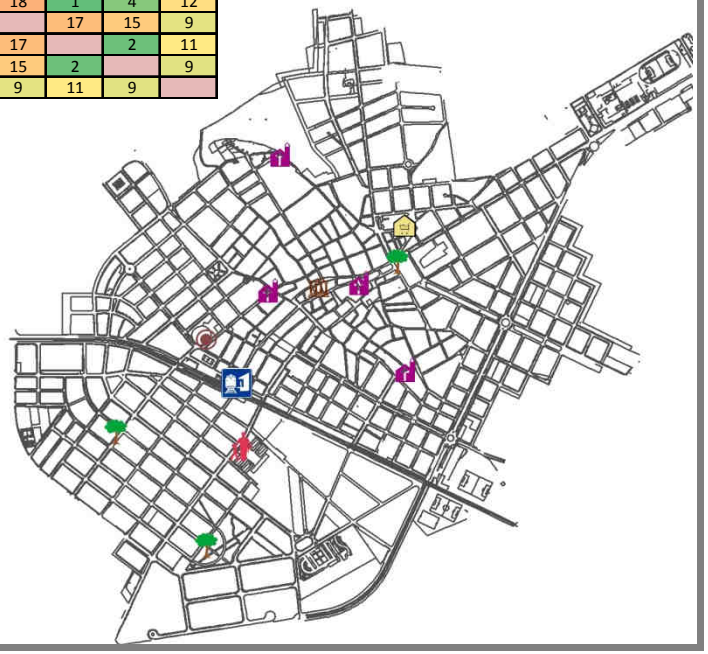
V.3 Conèixer Inca a peu

Desenvolupament:

Matriu de temps a peu entre punts de la ciutat

	Ajuntament	Convent de Sant Francesc	Claustre Sant Domingo	Estació de Tren	Quarter General Luque	Monestir Sant Bartomeu	Parc d'Europa	Plaça del Bestiar	Plaça Lledonet	Plaça Mallorca	Plaça Santa Maria la Major	Plaça de Toros
Ajuntament		8	3	6	10	11	15	5	13	4	2	7
Convent de Sant Francesc	8		9	11	15	17	22	14	17	12	10	12
Claustre Sant Domingo	3	9		6	10	14	18	7	10	7	5	4
Estació de Tren	6	11	6		4	17	11	11	6	10	8	3
Quarter General Luque	10	15	10	4		21	7	15	7	14	12	8
Monestir Sant Bartomeu	11	17	14	17	21		28	8	23	10	9	16
Parc d'Europa	15	22	18	11	7	28		20	14	19	17	15
Plaça del Bestiar	5	14	7	11	15	8	20		18	1	4	12
Plaça Lledonet	13	17	10	6	7	23	14	18		17	15	9
Plaça Mallorca	4	12	7	10	14	10	19	1	17		2	11
Plaça Santa Maria la Major	2	10	5	8	12	9	17	4	15	2		9
Plaça de Toros	7	12	4	3	8	16	15	12	9	11	9	

La matriu superior s'ha elaborat en base a l'anàlisi de la distància i temps de **recorregut a peu** entre diferents punts de la ciutat (mostra de 12 punts i considerant una velocitat a peu de 4,5 km/h) que representen punts simbòlics de la xarxa d'itineraris proposada. Els resultats indiquen que Inca presenta unes dimensions idònies per fomentar els desplaçaments a peu, sempre inferiors a la mitja hora, dominant les distàncies inferiors als 15 minuts.



V.3 Conèixer Inca a peu

Desenvolupament:	Per poder garantir un ús real i adequat de la xarxa d'itineraris a peu, els eixos proposats han d'adoptar mesures de pacificació i reducció del trànsit, fent del vianant l'element clau de l'espai, el qual s'ha de protegir degut a la seva vulnerabilitat davant la resta d'actors mòbils del carrer. Així, s'ha de garantir la seguretat i continuïtat dels itineraris, incrementant i adaptant aquella part de la via destinada al trànsit de vianants (voreres, passos per a vianants, supressió barreres arquitectòniques, dotació de mobiliari urbà,...), considerant aquests itineraris com eixos de coexistència amb el trànsit rodat. A més, des de l'administració pública s'ha de fomentar la difusió i el coneixement d'aquests itineraris, mitjançant mapes i fulletons, indicant i senyalitzant adequadament la localització de cada un dels llocs d'interès de la ciutat i les diferents rutes que configuren la xarxa. El públic objectiu ha de ser el resident i el turista, així com implicar des del principi a associacions de veïnats i de comerciants de les zones afectades.

V.4 Accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques

Descripció:	La ciutat s'ha d'entendre com un conjunt harmònic entre els diferents espais públics i privats que la integren, garantint en tot moment una mobilitat natural i còmoda per a totes les persones. Les persones amb mobilitat reduïda són un col·lectiu que forma part de la societat de la ciutat, essent necessària la incorporació de les seves necessitats en els planejaments urbanístics i projectes d'ordenació i regulació del trànsit. Les barreres arquitectòniques s'entenen com el conjunt d'obstacles que no permeten el lliure moviment de les persones amb mobilitat reduïda (PMR), provocant efectes negatius sobre la seva capacitat d'autonomia i d'independència. Degut a aquesta necessitat d'incorporar la problemàtica derivada de les limitacions de les PMR, els itineraris i els accessos a diferents espais de la ciutat s'han de dissenyar d'acord a una sèrie de criteris i mesures adoptades a les possibilitats de moviment d'aquesta part de la societat, amb la finalitat d'incrementar la seva qualitat de vida i autoestima personal.
Objectius:	▪ Garantir que qualsevol PMR pugui circular i desplaçar-se per la ciutat com a vianant, com a usuari del transport públic i privat amb la màxima llibertat i autonomia. ▪ Adequar l'espai urbà a les necessitats de les PMR, incorporant al planejament i projectes urbanístics criteris d'accessibilitat universal. ▪ Desenvolupar programes de supressió de barreres arquitectòniques i itineraris que permetin a les PMR un accés adaptat a diferents equipaments i edificis públics.

V.4 Accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques

	▪ Sensibilitzar a la societat en general sobre els problemes que han de superar de manera quotidiana les PMR, amb l'objectiu d'estendre el sentiment de solidaritat i respecte.
Desenvolupament:	La diagnosi del pla de mobilitat analitza les condicions d'accessibilitat externa i interna als principals equipaments i edificis públics de la ciutat. En concret, l'estudi indica una accessibilitat externa amb certes mancances, on més del 60% dels casos estudiats presentaven unes condicions regulars o dolentes. Per altra banda, en termes d'accessibilitat interna, les condicions milloren considerablement, on més del 55% dels edificis públics i equipaments analitzats contemplen mesures per garantir un bon accés per part de PMR. Considerant els resultats de l'estudi d'accessibilitat, es proposen les següents mesures correctores per millorar la situació actual: ▪ Incorporació de "guals per a vianants" a aquells punts d'interès que presentin condicions d'accessibilitat inadequades. Aquests guals permeten adaptar les voreres amb les persones amb mobilitat reduïda, donant donant continuïtat als itineraris d'accés a edificis públics i altres llocs d'interès general. Aquests tipus de guals poden ser de diferent tipus en funció dels criteris urbanístics (gual 120, gual amb vorera deprimida, gual de plataforma única...).

V.4 Accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques

Desenvolupament:	▪ Adaptació d'itineraris sense interrupcions ni discontinuïtat mitjançant la supressió de barreres arquitectòniques. Les Illes Balears disposen del Decret 20/2003, de 28 de febrer, pel qual s'aprova el reglament de supressió de barreres arquitectòniques. Aquest decret inclou els diferents elements d'urbanització i àmbits d'actuació. Els itineraris d'accés extern als edificis públics i llocs d'interès han de seguir, d'acord al decret esmentat, una sèrie de paràmetres. Són aquests: a) Tenir una banda lliure d'obstacles per a vianants d'una amplada mínima de 90 centímetres i una alçada de 210 centímetres b) Els guals que formen part de l'itinerari han d'estar adaptats c) No ha d'incloure cap escala ni graó aïllat d) Els elements d'urbanització i de mobiliari han d'estar també adaptats e) El paviment ha de ser dur, no lliscant i sense regruixos diferents als propis del gravat de les peces

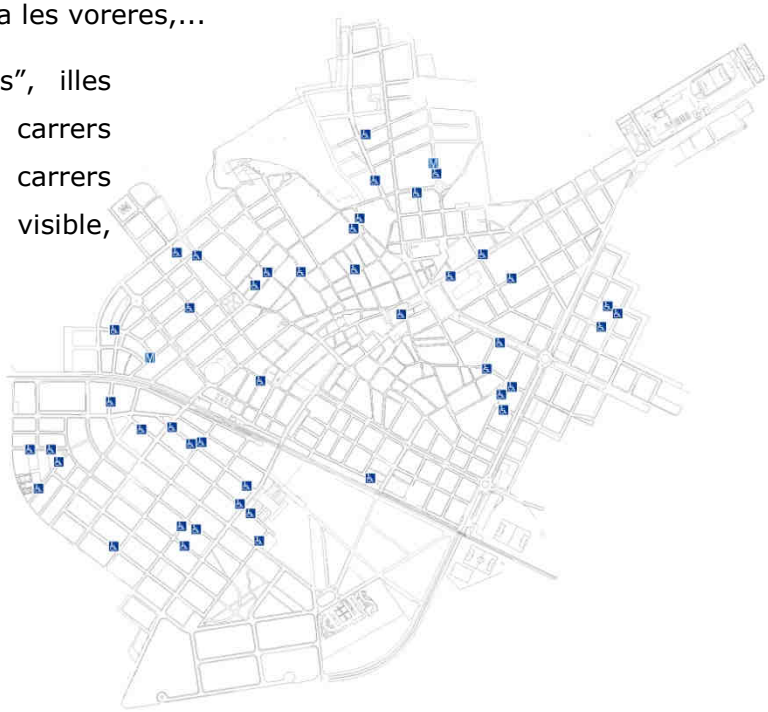
V.4 Accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques

Desenvolupament:	▪ Durant el recorregut dels itineraris, per poder garantir la mobilitat de PMR es recomana evitar graons que superin els 2cm d'alçada, i, a més, el perfil de graó ha de tendir a ser arrodonit. ▪ Rebaixament de les cantonades, facilitant la tria de l'itinerari en la proximitat a diferents cruïlles. ▪ Regulació dels temps semafòrics, allargant als punts crítics de la ciutat el temps de semàfor en verd, garantint d'aquesta manera que les PMR puguin travessar tranquil·lament. ▪ Pel que fa a la millorar de l'accessibilitat interna als edificis, es recomanen una sèrie de mesures: a) Amplada mínima del camí d'accés (mínim de 1,2 metres per a que sigui practicable) b) Rampes del 8% com a màxim i una barana, almenys a un dels dos costats i d'una altura no superior als 85 centímetres c) S'ha de poder accedir a la planta baixa i ascensor de l'edifici sense passar per esglaons d) L'entrada ha de tenir un recobriment especial no lliscant, i sense canvis en el relleu e) La porta principal d'accés s'ha de poder obrir de manera còmoda, sense haver de fer esforços. A més, en el cas de les portes automàtiques, aquestes han de romandre obertes un mínim de temps suficient f) L'accessibilitat externa i interna ha d'anar acompanyada d'un conjunt de senyals i indicacions, el qual ha de ser visible i fàcil d'interpretar g) Cada edifici públic hauria de disposar d'una plaça d'estacionament reservada per a PMR, sempre situada a una distància pròxima a l'entrada principal

V.4 Accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques

Desenvolupament:

- Per tal de garantir l'èxit integral del pla d'accessibilitat, es recomana la col·laboració de la policia local en tot allò referent a la regulació del trànsit, assegurant el correcte respecte a les places d'estacionament reservades a PMR.
- Altres mesures diverses que es proposen fan referència a la disciplina viària per part de la resta de ciutadans: respectar els passos per a vianants, evitar l'ocupació de voreres rebaixades per part de vehicles, retirar possibles obstacles existents a les voreres,...
- Creació dels anomenats "refugis centrals", illes intermèdies que facilitin el creuament de carrers sobretot quan es tracta d'avingudes o carrers amples. Aquest espai ha de ser ample i visible, complementat amb una bona senyalització.
- La xarxa d'estacionaments per a PMR (mapa de la dreta) es tradueix en un total de 52 places. Es proposa incrementar aquesta oferta en funció de les condicions d'accessibilitat externa i interna de cada un dels edificis públics i llocs d'interès. La següent diapositiva reprodueix els resultats de l'estudi previ d'accessibilitat.



V.4 Accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques

Desenvolupament:

▪ Els punts de la ciutat que presentin unes condicions dolentes o regulars d'accessibilitat són les zones on més urgent és la incorporació de mesures per millorar l'accessibilitat: supressió barreres arquitectòniques, disseny d'itineraris, elements d'urbanització adaptats, senyalització i visibilitat, guals de vianants,...Entre aquests indrets, destaquen bona part dels col·legis, els quals presenten unes condicions poc adequades.

	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		

Accessibilitat dolenta

Accessibilitat regular

Accessibilitat bona

A Accessibilitat externa

B Condicions d'accés als edificis

Bicicletes

Per poder fer de la bicicleta un mode de transport realment alternatiu, primer de tot és necessari el desenvolupament d'una infraestructura apropiada que proporcioni seguretat i tranquil·litat als ciclistes. Recentment, s'han iniciat projectes pilot a diferents punts de l'Estat Espanyol encaminats a fomentar la mobilitat en bicicleta mitjançant la posada en marxa de "bicicletes públiques".

El PMUS d'Inca proposa la creació d'una xarxa integral de carrils bici que permeti al ciclista desplaçar-se d'un punt a l'altre de la ciutat disposant sempre d'una plataforma segregada de la resta de la circulació de la via pública. Aquesta xarxa proposada ha d'anar complementada amb tot un conjunt d'aparcaments destinats a l'estacionament de bicicletes. La funció principal d'aquests aparcaments és dotar al ciclista d'un espai físic, visible i segur on poder deixar la bicicleta durant el període de temps que no l'hagi de necessitar.

Com a iniciativa innovadora, es proposa també el desenvolupament d'un sistema de bicicletes públiques. Aquest servei es caracteritza per universalitzar i popularitzar la bicicleta com a mode de transport.

Finalment, s'ha d'esmentar la necessitat de donar prioritat a totes aquelles tasques dirigides a fomentar i promocionar la bicicleta, desenvolupant campanyes, productes i iniciatives originals que permetin difondre al màxim els avantatges socials, econòmics i ambientals d'aquest vehicle.

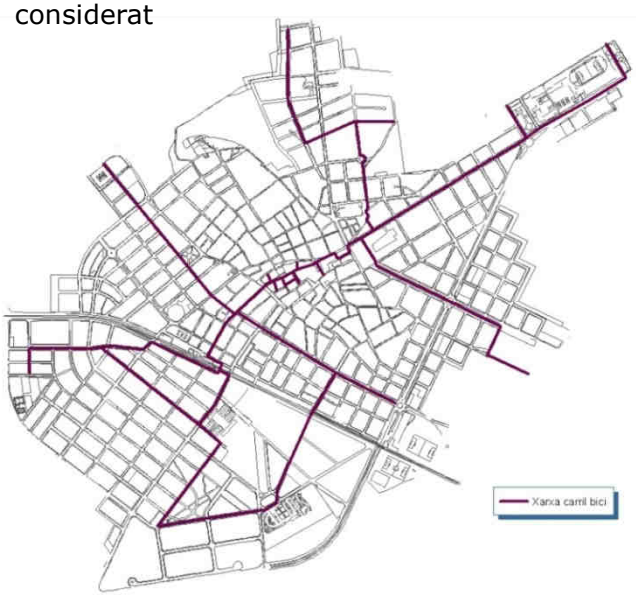
Bicicletes

- **B.1** Xarxa de carrils-bici
- **B.2** Aparcaments per a bicicletes
- **B.3** Sistema de bicicletes públiques
- **B.4** Integració de la bicicleta en la flota de vehicles municipals
- **B.5** Foment de l'ús de la bicicleta

B.1 Xarxa de carrils-bici

Descripció:	La xarxa local de carrils bici d'Inca s'ha dissenyat tenint en consideració diferents factors com ara la topografia, la distribució d'equipaments i de les densitats demogràfiques, las disponibilitat d'espai públic per implantar la infraestructura, els pols generadors i atractors de mobilitat... Un aspecte a destacar és la intenció de dotar d'accessibilitat en bicicleta a tots aquests equipaments, configurant la xarxa de carrils bici d'acord als patrons de distribució dels pols generadors de mobilitat. A més de tenir en compte els factors esmentats anteriorment, no es poden oblidar altres aspectes funcionals propis dels carrils bici en sí mateixos. Aquests han de discórrer, sempre que sigui possible, per artèries internes que no presentin una elevada intensitat mitjana diària de trànsit. A més, s'ha d'evitar entrar en contacte amb una circulació elevada de vehicles pesants i també eliminar al màxim el nombre de cruïlles a travessar. Per dotar de seguretat a la xarxa, s'aconsella incorporar mesures per pacificar el trànsit rodat de vehicles, establint limitacions de velocitat, passos per a vianants elevats o creació de "zones 30" o carrers de prioritat invertida. El carril bici ha d'estar ben delimitat i ha de ser fàcilment percebut per la resta d'usuaris/vehicles que ocupen la via. La visibilitat del carril s'ha de fomentar en la implementació d'un bona senyalització (vertical i horitzontal) que cobreixi el conjunt de la xarxa ciclista.

B.1 Xarxa de carrils-bici

Objectius:	▪ Dotar a la ciutat d'una xarxa connectada de vies destinades a la mobilitat exclusiva en bicicleta. ▪ Afavorir i promoure l'ús d'un mode de mobilitat alternatiu a partir de la creació de noves infraestructures de mobilitat. ▪ Integrar i millorar l'accessibilitat als diferents pols de mobilitat i equipaments distribuïts per tota l'àrea urbana mitjançant una xarxa ràpida i segura ▪ Integrar la xarxa de carrils proposada amb les rutes cicloturístiques actuals (Inca – Lloseta, Inca – Selva, Inca – Campanet i Inca – Sencelles).
Desenvolupament:	El següent mapa representa la proposta de carrils-bici dissenyada per a la ciutat. A l'hora de definir aquest xarxa, s'han considerat tots els factors i elements esmentats anteriorment. La implantació de la xarxa de carrils bici s'ha de fer per fases d'execució. D'aquesta manera es pot construir la xarxa de manera més pausada, en funció de les prioritats de la població resident i no resident. A més, l'execució per fases permet sobretot a la població local a digerir i visualitzar la mobilitat en bicicleta, és a dir, permet veure al ciclista com un element més de la mobilitat urbana de la ciutat. 

B.2 Aparcaments per a bicicletes

Descripció:	La xarxa de carrils bici s'ha de recolzar en una malla complementària de zones d'aparcament destinades a l'ús exclusiu de bicicletes. Aquests aparcaments són bàsics per dotar de funcionalitat a la xarxa. A nivell teòric, aquests aparcaments han de presentar una distància equidistant variable entre 200-400 metres (llindar psicològic-longitudinal màxim que una persona està disposada a recórrer a peu per poder adquirir una bicicleta per posteriorment realitzar un desplaçament). L'aparcament suposa l'únic suport on es pot estacionar la bicicleta de manera segura i còmoda. Per altra banda, el fet que aquests aparcaments siguin completament visibles al públic, implica que els possibles actes vandàlics es redueixin. A més, aquesta xarxa complementària ha d'intentar sempre que sigui possible ser visible des dels mateixos carrils bici.
Objectius:	▪ Complementar la xarxa de carril-bici i dotar de funcionalitat la infraestructura. ▪ Oferir i garantir al ciclista un espai destinat únicament a l'estacionament de bicicletes, proporcionant suports físics visibles i segurs. ▪ Abastir mitjançant una completa xarxa d'aparcaments tot el territori de la ciutat, fent d'aquesta manera accessible la xarxa a qualsevol punt de l'àrea urbana.

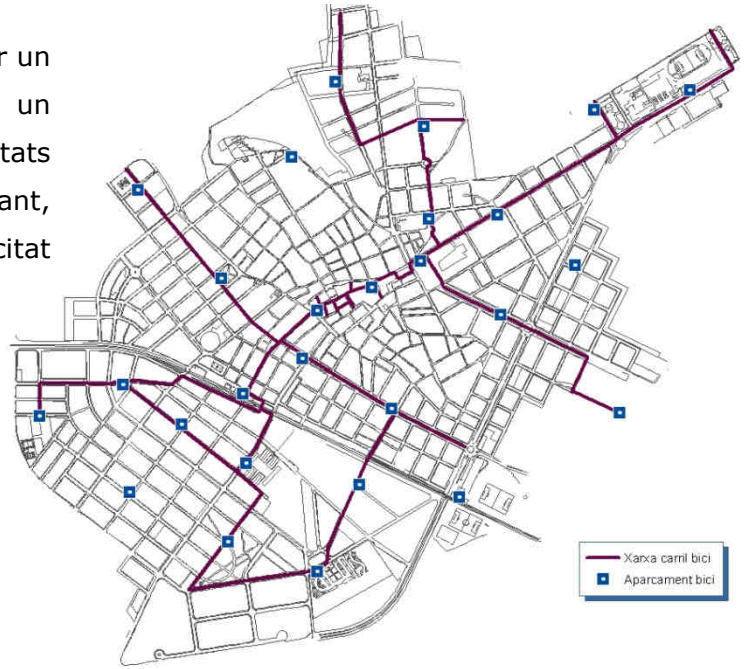
B.2 Aparcaments per a bicicletes

Desenvolupament:

La distribució d'aparcaments cobreix tota la xarxa de carrils-bici, garantint la seva disponibilitat en un radi d'entre 200-400 metres.

Es proposa, com a punt de partida, habilitar un total de 27 punts d'estacionament. Cada un d'aquests punts disposarà de 5 unitats d'aparcament (model U invertida). Per tant, cada àrea habilitat tindrà una capacitat màxima de 10 bicicletes.

Per tant, en conjunt les 27 àrees identificades dispondran d'un total de 135 unitats d'aparcament, amb una capacitat màxima de la xarxa per a 270 bicicletes.



El model d'U-Invertida pot instal·lar-se individualment. Si es deixa una distància entre suports de 0,80 metres es pot emprar un mateix suport per aparcar dues bicicletes (una a cada costat).

B.3 Sistema de bicicletes públiques

Descripció:	▪ Es tracta d'un sistema de lloguer o préstec gratuït de bicicletes, principalment en àrees urbanes, impulsat i finançat generalment per l'administració pública. El principal objectiu d'aquests sistemes és oferir una alternativa real i pràctica a la mobilitat tradicional en vehicle privat, intentant influir en els patrons de mobilitat de la població. La idea subjacent és la de convertir la bicicleta en un mode de transport d'ús diari tant per als desplaçaments urbans obligats (feina i estudis) com per als personals. ▪ A més, aquests serveis es poden implementar de diverses maneres en funció de la demanda potencial, mida de la ciutat, possibilitats econòmiques, etc. Així, existeixen sistemes "manuals", en els quals hi ha personal d'atenció al públic per realitzar el préstec i la devolució, o bé sistemes automàtics amb tecnologia incorporada mitjançant targetes intel·ligents o similars (sistemes informatitzats). En tots els casos es requereix el previ registre i identificació dels usuaris del servei.
Objectius:	▪ Dotar a la ciutat d'Inca d'un servei de préstec de bicicletes públiques, el qual seria pioner al cas de les Illes Balears (a excepció de la Universitat de les Illes Balears). ▪ Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport alternatiu i viable per als desplaçaments urbans obligats i personals en el dia a dia quotidià. ▪ Universalitzar, mitjançant la implantació d'un servei de caràcter públic, l'ús de la bicicleta a tots els estrats de la població independentment del seu nivell d'ingressos. ▪ Harmonitzar la relació entre la ciutat i la bicicleta, promocionant més ciclistes i dotant a Inca d'una imatge de ciutat moderna i sostenible, reforçant a més la identitat i l'atractiu local.

B.3 Sistema de bicicletes públiques

Objectius:	▪ Fomentar la mobilitat en bicicleta implica reduir les necessitats d'inversió en infraestructures terrestres per al transport en vehicle privat (el qual té un cost econòmic d'inversió per quilòmetre molt més elevat que els carrils bici). ▪ Creació de nous llocs de treballs relacionats amb la gestió, explotació i manteniment del servei, possibilitant la creació de contractes laborals amb grups socials menys afavorits, potenciant la inserció social i laboral.
Desenvolupament	▪ Segons dades proporcionades per l'Ajuntament d'Inca, el nombre de bicicletes cedides per la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori del Govern Balear és de 50 unitats. Aquestes unitats s'han de repartir entre els anomenats "punts bici" que es distribuiran a la ciutat. ▪ En considera que un total de 2 "punts bici" són suficients com a punt de partida tenint en compte les dimensions de la ciutat. Aquests "punts bici" s'han de localitzar a aquells punts que es considerin de vital importància des del punt de vista de generació i atracció de mobilitat en bicicleta. A Inca aquests punts d'identifiquen amb l'estació de tren (punt bici 1) i la plaça d'Espanya (punt bici 2). ▪ El servei ha de tenir com a destinataris aquelles persones titulars de la targeta intermodal de transport públic en vigència i/o residents al municipi d'Inca. No obstant, aquelles persones titulars de la targeta però que no estigui en vigència també poden gaudir del servei abonant una tarifa reduïda. Per altra banda, turistes i/o visitants poden fer ús del préstec pagant una tarifa estàndard. El servei estarà subjecte a un reglament de gestió i explotació del sistema, el qual definirà els criteris bàsics de funcionament del sistema de bicicletes públiques.

B.4 Integració de la bicicleta en la flota de vehicles municipals

Descripció:	La bicicleta és el mitjà de transport més ràpid "porta a porta" dins l'àmbit urbà fins a distàncies properes als 5 quilòmetres, amb velocitats aproximades entre 12 i 15 km/h. A més també és el mitjà de transport més eficient en el consum energètic i de materials, més inclús que el caminar. Per tant, en àmbits urbans, la bicicleta es converteix en una bona alternativa per a usuaris que necessitin fer varis desplaçaments de curta i mitja distància, especialment per motius de treball i gestions. La incorporació de la bicicleta en les flotes municipals és un dels instruments que té l'administració local al seu abast per estimular la utilització d'aquest vehicle entre la ciutadania. La difusió del seu ús com a mitjà de transport habitual entre els treballadors exemplifica que la bicicleta no sols és apte com a element lúdic, sino que es pot presentar com una alternativa real i viable a la utilització del cotxe. Es proposa posar a disposició dels treballadors municipals d'Inca un conjunt de bicicletes perquè les puguin utilitzar en els seus desplaçaments per motius de treball. Es recomana disposar d'una flota inicial de 10-12 bicicletes distribuïdes de forma proporcional entre els diferents centres de treballs de l'ajuntament. Els departaments amb major demanda potencial de bicicletes són: ▪ Urbanisme (zeladors) ▪ Serveis Socials ▪ Medi Ambient ▪ Educació Les bicicletes poden provenir del dipòsit municipal, ser rehabilitades i pintades amb imatge corporativa. Les tasques de reparació i pintura es poden dur a terme a través de convenis amb empreses d'economia social (p.ex.: Fundació Deixalles).

B.4 Integració de la bicicleta en la flota de vehicles municipals

Objectius:	▪ Considerar la bicicleta com a un mitjà de transport útil per als desplaçaments per motius de feina. ▪ Reduir l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans de mitja – curta distància.
Desenvolupament:	L'actuació és durà a terme a través de la consignació d'un acord o conveni amb una empresa d'economia social que s'encarregarà de les reparacions i pintat amb els símbols corporatius de l'ajuntament d'Inca, de les bicicletes del depòsit municipal. Es posarà a disposició dels funcionaris la flota de bicicletes fent un repartiment equitatiu entre els departaments que puguin tenir una major demanda potencial de desplaçaments a causa de la seva activitat (visites d'obres, anar a reunions, etc.). És convenient que en els edificis municipals o en les seves proximitats s'hi ubiquin zones d'estacionaments per a bicicletes.

B.5 Foment de l'ús de la bicicleta

Descripció:	La conscienciació ciutadana sobre els beneficis i avantatges d'utilització de la bicicleta en els desplaçaments urbans és un dels factors claus per aconseguir la seva consolidació en la distribució modal dels viatges urbans. L'administració municipal ha de proveir de totes aquelles infraestructures necessàries per poder efectuar viatges en bicicleta de forma ràpida, còmoda i segura. Però també ha de promocionar aquests desplaçaments a través de: ▪ Jornades informatives. ▪ "Bicicletades" públiques. ▪ Xerrades a les escoles i associacions. ▪ etc. Per altra banda també serà important que l'Ajuntament col·labori amb les empreses locals amb l'objectiu de facilitar que els treballadors tinguin incentius per anar al treball en bicicleta: ▪ Donar ajudes per instal·lar aparcaments per a bicicletes en les instal·lacions de les empreses. ▪ Facilitar la creació de dutxes i armariets per poder canviar-se.
Objectius:	▪ Promocionar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport útil i eficaç en entorns urbans. ▪ Involucrar al sector privat en el foment de l'ús de la bicicleta.
Desenvolupament:	A partir de l'execució de la xarxa de carrils bici projectats en la proposta B.1 i l'oferta d'aparcaments per a bicicletes (proposta B.2).

B.5 Foment de l'ús de la bicicleta

Desenvolupament:	La campanya de foment de la bicicleta com a mode de transport alternatiu i real no només passa per difondre al màxim les propostes anteriorment descrites entre el conjunt de la societat, sinó que a més, aquestes propostes han d'anar acompanyades d'un grapat d'accions de promoció. Aquest esforç comunicatiu es pot fonamentar en diferents línies de treball, destacant com les més viables les següents. Producció de **materials de divulgació i didàctics** (fulletons, tríptics, pòsters, mapes divulgatius,...). Posada en marxa d'una **pàgina web** dedicada a difondre els avantatges de la bicicleta, així com també promocionar el coneixement de les propostes B1, B2 i B3. Organització de **jornades formatives, presentacions i exposicions**. Planificar iniciatives originals com **"el dia de la bicicleta a Inca".** Desenvolupament de **tallers i concursos**. **Oferta de beneficis i/o incentius per part de l'administració** a aquelles persones que es desplacin en bicicleta (subvencionar part de la compra de la bicicleta, descomptes al transport públic,...). Concentrar esforços en **fomentar l'ús de la bicicleta en l'entorn de l'empresa privada**, informant sobre els beneficis d'incorporar la bicicleta com a mode de desplaçament quotidià per als treballadors.

P Aparcament

L'estacionament s'ha convertit en un problema típic de qualsevol nucli urbà. La ciutat d'Inca ha experimentat durant els darrers anys i de manera paral·lela un creixement regular del parc de vehicles juntament amb un creixement urbanístic ubicat sobretot a la perifèria meridional. Aquesta situació d'increment de la població i dels vehicles, deriva en una saturació total de la via pública, provocant un dèficit important de places d'aparcament.

Pel que fa a les propostes en matèria d'aparcament, la idea inicial sobre la qual giren totes les línies d'actuació és requalificar places ubicades al centre de la ciutat, incrementant l'oferta en zona blava. L'objectiu és incrementar l'aparcament de rotació i dissuadir sobretot a la població resident de desplaçar-se en cotxe per realitzar viatges intraurbans. Naturalment, aquesta mesura de reducció d'oferta lliure s'ha de compensar d'altra manera. Aquesta compensació es planteja a partir de la proposta d'implantació del règim de zona verda, és a dir, places d'aparcament destinades exclusivament a residents. Aquesta zona verda es reparteix per tots els districtes de la ciutat, garantint d'aquesta manera l'existència de "bosses d'aparcament" només per a la població local. La idea subjacent és la de garantir la disponibilitat de places en origen (barris fóra dels límits del casc històric).

Altres propostes importants que pretenen ordenar i regular l'oferta d'estacionament en superfície són aquelles encaminades a normalitzar la situació de part dels guals, la distribució i radis de cobertura urbana de les zones de càrrega i descàrrega, o la proposta d'elaborar convenis entre l'administració pública i agents privats per proveir a la ciutat d'una malla de petits "aparcaments de barri".

P Aparcament

- **A.1** Zona blava
- **A.2** Zonificació per districtes de l'aparcament
- **A.3** Aparcaments de barri
- **A.4** Revisió i ordenació de guals sense declarar
- **A.5** Gestió de les zones de càrrega/descàrrega

P A.1 Zona blava

Descripció:	L'estacionament és l'element que regula la demanda de transport en vehicle privat. Una excessiva oferta de places gairebé sempre motiva un major nombre de desplaçaments en cotxe. Per tant, l'aparcament esdevé un instrument clau en la gestió de la mobilitat urbana. La diagnosi reflexa que actualment existeixen aproximadament unes 1.350 places de zona blava, valor que representa poc més del 7% de l'oferta total de tipologia d'estacionament (per exemple, el 68% de l'espai està destinat a l'estacionament "lliure"). És important garantir les places en origen (barris perifèrics) i limitar la disponibilitat en destinació (centre de la ciutat), per garantir d'aquesta manera l'accessibilitat al centre i dissuadir als ciutadans de desplaçar-se internament en vehicle privat (l'anàlisi d'isocrones reflexa que Inca és una ciutat perfectament assumible a peu). L'ampliació de l'oferta de zona blava permetrà regular els accessos en cotxe al centre ja que l'aparcament serà de rotació i s'ajustarà a un sistema tarifari. D'aquesta manera s'ofereix una oferta suficient sobretot per a aquelles persones no residents que necessiten realitzar tasques administratives, visitar comerços, etc.
Objectius:	▪ Ampliar l'oferta actual de places d'estacionament en règim de zona blava. ▪ Limitar l'accés en vehicle privat al centre, sobretot per als desplaçaments intraurbans. ▪ Dotar als comerços i serveis actuals del centre d'una oferta de places rotatives suficient per cobrir aquella demanda que realment necessiti accedir en cotxe. ▪ Regular els usos de la via pública, evitant que uns pocs ciutadans ocupin de manera permanent l'espai. ▪ Equilibrar el balanç zonal de trànsit actual, dissuadint l'ús del cotxe com a mode de transport habitual, fomentant el disseny d'un espai més segur, ordenat, tranquil i amb millor qualitat ambiental.

P A.1 Zona blava

Desenvolupament	La distribució de la Zona Blava es proposa en aquelles zones més cèntriques i concorregudes pel vehicle privat. Així, els carrers afectats són principalment eixos principals com avingudes i places. La proposta de àrea d'estacionament regulat a Inca ofereix un total de 1.850 places.

P A.2 Zonificació per districtes de l'aparcament

Descripció:

Juntament amb la proposta d'ampliació de zona blava, altra mesura que es proposa és la implantació de la denominada "zona verda" a la ciutat. Amb aquesta figura d'estacionament es pretén garantir la disponibilitat de places per a aquelles persones residents a la ciutat. Tal i com s'ha dit anteriorment, les actuacions en matèria de gestió de l'aparcament han d'anar dirigides per una banda a oferir una nombre de places limitat al centre però, també, garantir la disponibilitat d'aparcaments en origen (zones més perifèriques de la ciutat).

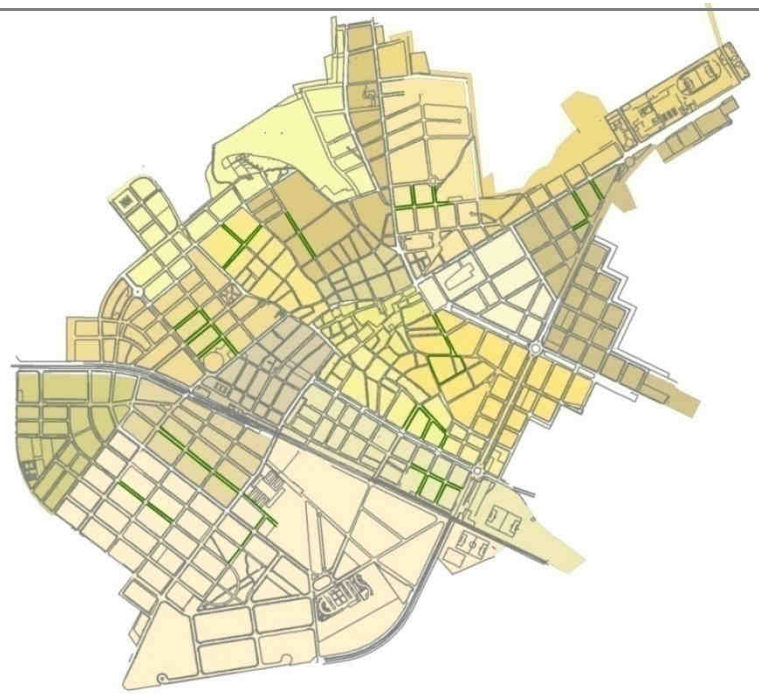
Així doncs, es proposa la implantació de la zona verda a diferents districtes de la ciutat. L'objectiu és que aquestes siguin ocupades pels veïns dels carrers pròxims. Experiències recents a ciutats com Barcelona, han quantificat un descens de més del 12% del trànsit rodat en aquells carrers que disposen de règim de zona verda. Per poder estacionar el vehicle, és necessària una targeta de resident o distintiu que acrediti la condició de veí o persona resident en les places destinades a l'àrea verda.

Senyal vertical i targeta de resident vàlida per estacionar en zona verda

El règim d'explotació de la zona verda s'ha de determinar per l'administració local. Es poden seleccionar diferents models d'explotació del servei, amb tarifes especials per als residents del mateix districte, tarifes reduïdes per als residents d'Inca (però d'altres districtes) o tarifes genèriques per a no residents. Per al segon i tercer cas la tarifa es pot abonar mitjançant parquímetres. L'horari de vigència també es pot acordar en funció de les característiques socials i econòmiques de cada un dels districtes.

P A.2 Zonificació per districtes de l'aparcament

Objectius:	▪ Dotar a la ciutat d'una nova figura reguladora de l'estacionament en superfície destinada principalment a la població resident. Amb aquesta mesura es garanteix la disponibilitat de places d'estacionament a part dels veïns d'Inca. ▪ Nova ordenació de l'espai públic facilitant aparcament als veïns dins la seva zona de residència, disminuint la indisciplina viària. ▪ Reduir el volum de "quilòmetres morts" que molts de conductors realitzen amb la única finalitat de trobar aparcament. Aquest fet deriva en una descongestió dels carrers i, per tant, en una millora de les condicions de seguretat i ambientals.
Desenvolupament	La zonificació proposada per a la zona verda segueix els mateix límits que els districtes censals de la ciutat. Cada zona disposa d'un volum determinat de places en funció de les seves característiques en termes de mobilitat. Així, hi ha districtes que no disposen de places de zona verda degut a que presenten superàvit. Per altra banda, altres districtes més petits però a la vegada més cèntrics presenten un volum més elevat, donat el dèficit existent a l'actualitat. En total, es proposa implantar un total aproximat de 1.050 places de zona verda, distribuïdes arreu dels districtes.



P A.3 Aparcaments de barri

Descripció:	L'estacionament s'ha convertit en un problema típic de qualsevol àrea urbana. Fins ara, moltes ciutats han optat per la construcció d'aparcaments subterranis per donar una solució al dèficit de places. No obstant, existeixen altres sistemes més econòmics i de menor impacte, com són els aparcaments de barri. La creació d'una xarxa de petits aparcaments perifèrics permet crear bosses d'estacionament als diferents punts de la ciutat. Normalment, aquests espais presenten una reduïda rotació degut al seu caràcter "residencial". Existeixen experiències amb altres nuclis de les Illes Balears, com és el cas de Sant Antoni de Portmany (Eivissa), on bona part del nucli està cobert per una malla d'aparcaments amb una capacitat de 15-25 vehicles. Naturalment, el problema principal lligat al desenvolupament d'aquesta xarxa és la disponibilitat de sòl públic a l'interior de la ciutat. Aquesta situació es dona al municipi de Sant Antoni, on l'Ajuntament té signat convenis amb els propietaris dels aparcaments.
Objectius:	▪ Incrementar l'oferta actual d'estacionament de la ciutat mitjançant la creació d'una xarxa de petits aparcaments distribuïts als diferents barris de la ciutat. ▪ Descongestionar el centre mitjançant la reducció de l'ús del vehicle privat. La població no resident pot deixar el cotxe a qualsevol d'aquests punts i accedir a peu al centre. ▪ Reduir paulatinament el volum de vehicles que estacionen en superfície, "oxigenant" d'aquesta manera l'ocupació l'espai públic.

P A.3 Aparcaments de barri

Desenvolupament	Es proposa desenvolupar per part de l'Administració Local un programa d'acció d'implantació d'aparcaments de barri. Inicialment, es proposa la ubicació d'aquestes infraestructures a sòl vacant de titularitat pública. En cas de que no hi hagi disponibilitat de sòl públic, es proposa iniciar contactes amb propietaris de sòl vacant amb l'objectiu de crear convenis de col·laboració (reproducció del model de gestió de Sant Antoni).

Exemple d'aparcament de barri a Ses Païsses (perifèria de Sant Antoni)

P A.4 Revisió i ordenació de guals sense declarar

Descripció:	L'apartat de diagnosi recull informació referent a la localització dels guals permanents. Entre aquests, s'han identificat dos tipus: els guals correctament declarats (legals) i, per altra banda, aquells que no presenten cap tipus d'identificació ni placa administrativa (a finals de 2008). Durant l'estudi es van detectar un total de 1.297 guals permanents, dels quals el 33% estan sense regular o declarar a l'administració local. El mapa de la dreta reprodueix la distribució territorial dels guals. S'observa que aquells sense regular es localitzen a punts més perifèrics, com ara els ubicats a la barriada de Sant Crist, zona del polígon industrial o àrea de Mandrava.
Objectius:	▪ Actualitzar el registre de guals permanents existents a la ciutat d'Inca. ▪ Normalitzar l'actual situació, regulant aquells guals que no s'han declarat a l'administració. ▪ Ordenació l'oferta d'estacionament en superfície que es vegi perjudicada per la situació d'alegalitat de part dels guals.

P A.4 Revisió i ordenació dels guals sense declarar

Desenvolupament	Es proposa a l'administració local iniciar tasques encaminades a l'ordenació de la situació actual, amb la finalitat d'ordenació l'ocupació actual de l'espai públic una vegada es validin o rebutgin els guals que es troben sense declarar. El mapa anterior pot suposar un punt de partida útil per a les autoritats competents, ja que mostren la distribució d'ambdues tipologies de gual de manera actualitzada.

P A.5 Gestió de les zones de càrrega/descàrrega

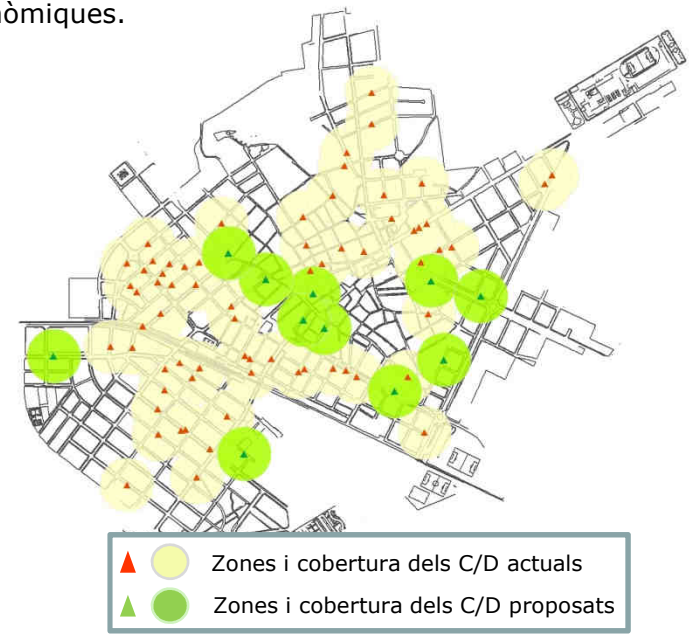
Descripció:

La mobilitat relacionada amb la distribució de mercaderies ha anat adquirint durant els darrers temps més pes específic en el conjunt de la mobilitat urbana, sobretot en aquelles àrees més cèntriques de la ciutat, on normalment hi ha una major concentració espacial de serveis de tot tipus.

Actualment existeixen més de 60 zones específiques destinades a activitats de càrrega i descàrrega. Analitzant amb detall el mapa de la dreta, s'observa que el casc històric de la ciutat no presenta una gran quantitat de zones habilitades per a l'efecte, tot i que és la zona urbana amb major presència de comerços i altres activitats terciàries.

És important fomentar una malla de zones C/D que respongui a les necessitats reals de l'àrea més pròxima, incentivant una distribució de mercaderies compartida entre els diferents comerços i promovent una xarxa logística organitzada que tingui en compte les particularitats de cada punt de la ciutat en termes de mobilitat.

P A.5 Gestió de les zones de càrrega/descàrrega

Objectius:	▪ Ordenar les condicions operatives de la distribució urbana de mercaderies per tal de reduir la durada de les operacions i la distància dels itineraris dintre de l'àmbit urbà. ▪ Establir una reserva suficient de zones destinades a activitats de C/D. ▪ Regular els límits temporals de les operacions i controlar les franges horàries. ▪ Alliberar sempre que sigui possible el transport de mercaderies en vehicles pesant, fomentant els desviaments del trànsit amb un sistema de senyalització apropiat.
Desenvolupament	A partir de l'anàlisi de la situació actual, es conclou que Inca presenta una bona cobertura de zones de C/D, tot i que és necessari establir alguns punts addicionals per acabar de consolidar alguns espais "vacants" que sí disposen d'activitats econòmiques. Es presenta un mapa amb els radis de cobertura de cada punt C/D. El radi és de 100 metres, distància considerada límit que es pot recórrer entre la zona C/D i el comerç. Les àrees de cobertura grogues representen l'àrea coberta actualment. Es proposa la ubicació d'11 noves zones C/D a aquelles àrees amb dèficit de cobertura: principalment avinguda dels Reis Catòlics, casc històric i zona de la plaça des Blanquer. 

P A.5 Gestió de les zones de càrrega/descàrrega

Desenvolupament	El règim de funcionament del sistema logístic de càrrega/descàrrega és competència de l'administració local. Aquest règim ha de tenir en compte diferents conceptes com ara l'horari de les operacions, el temps límit d'estacionament, l'emissió de targetes C/D als vehicles de fins a 3,5 tones,... Es proposa la segregació dels horaris d'operacions en funció de la franja urbana. Així, seguint com a model l'exemple de Palma i altres ciutats mitjanes, es proposa el següent quadre d'horaris:

Proposta d'horaris a les zones C/D		
Franja urbana	**Dia feiner**	**Dissabte**
Centre històric	7:30 - 13:30	-
Resta de la ciutat	8:30 - 13:30 16:00 - 18:30	8:30 - 13:30
Zona per a vianants	8:00 - 10:00 14:00 - 16:30	-

El temps límit d'estacionament normalment se situa entorn als 30 minuts, el qual pot variar en funció de la localització específica de la zona i les característiques físiques del carrer. A més, com a mesura complementària, es recomana que la policia local vetlli el compliment de la normativa, amb la finalitat de controlar la disciplina per part dels transportistes.

Transport Públic

El transport públic és essencial per augmentar la llibertat de les persones amb mobilitat reduïda (PMR) i a més pot exercir de fort estímul per reduir l'ús del vehicle privat entre les persones que actualment l'empren diàriament en els seus desplaçaments urbans i interurbans. A més, resulta una eina complementària a les polítiques de penalització de l'aparcament i de promoció de la mobilitat sostenible.

Actualment el foment del transport públic per part de l'Ajuntament d'Inca és una tasca molt complicada degut a l'elevat cost que suposaria la creació d'un nou servei de bus urbà.

Per aquest motiu, les propostes que es descriuen a continuació estan plantejades des del punt de vista de millorar l'eficiència i l'accessibilitat dels serveis de transport públic ja existents. Això implica sens dubte una acció coordinada entre administracions, en aquest cas amb el Consorci de Transports de Mallorca, doncs és el titular dels serveis d'autobús que circulen pel municipi.

Cal remarcar que les bones connexions interurbanes d'Inca amb la resta de municipis per mitjà de les línies de tren i d'autobús són una oportunitat excel·lent per potenciar el transport públic urbà.

Transport Públic

- **TP.1** Adaptació de la línia 334
- **TP.2** Creació de noves parades a les línies interurbanes

TP.1 Adaptació de la línia 334

Descripció:	Els resultats de l'enquesta realitzada pel Consorci de Transports de Mallorca a la línia 334 posen de relleu que aquesta línia actualment s'empra majoritàriament per persones captives del transport públic per realitzar desplaçaments entre l'estació d'Inca i l'Hospital Comarcal d'Inca. A més, gran part dels usuaris (al voltant del 70%) provenen de fora del municipi, majoritàriament en tren però també en autobús interurbà. Aquestes circumstàncies generen tres reflexions importants: ▪ La línia no dóna un servei gaire útil per als residents d'Inca, és a dir, no exerceix les funcions pròpies d'una línia urbana (la qual cosa és normal perquè la seva vocació no és aquesta). ▪ L'itinerari actual podria finalitzar a l'Hospital Comarcal atès que el ramal final entre aquest equipament sanitari i la Plaça Mallorca no és emprat per gairebé ningú, reduïnt-se substancialment el cost del servei. ▪ L'itinerari es podria modificar per connectar zones com el centre i el polígon industrial amb l'estació i l'Hospital Comarcal, incrementant així la utilitat per als residents del municipi i la demanda de la línia. Per tant, l'Ajuntament d'Inca pot intentar negociar amb el Consorci de Transports de Mallorca la modificació del traçat d'aquesta línia, obtenint ambdues entitats i, sobretot, la ciutadania, un guany substancial de cara a l'impuls de la mobilitat sostenible. D'aquesta manera es podrien repartir els costos entre les dues entitats, resultant una opció molt econòmica per a l'Ajuntament d'Inca a l'hora de crear una línia urbana d'autobús i una molt probable reducció del dèficit econòmic per al Consorci de Transports de Mallorca respecte a l'estat actual del servei.

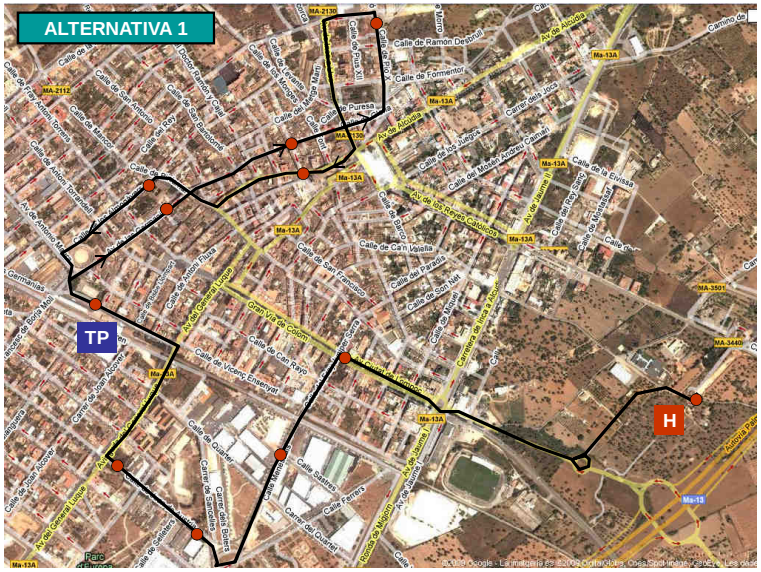
TP.1 Adaptació de la línia 334

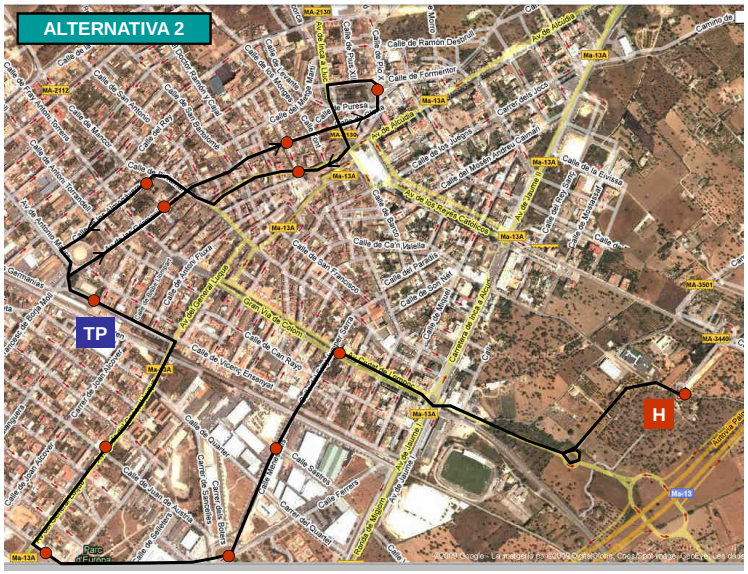
Descripció:

Es proposen dues alternatives d'itinerari per tal de millorar el servei actual de la línia 334, les quals haurien de ser estudiades amb més detall per tal d'escollir-ne la més viable (que també podria ser una combinació d'ambdues):

1- IES Pau Casanovas – Pl. Mallorca – C/ Hostals – Plaça de Toros – Estació – C/ Joan d'Àustria – Polígon industrial – Gran Via de Colom – Hospital Comarcal

2- Pl. del Bestiar– Pl. Mallorca – C/ Hostals – Plaça de Toros – Estació – Palau d'Esports– Polígon industrial – Gran Via de Colom – Hospital Comarcal





Es pot observar com ambdues propostes fan que la línia pivoti a l'estació (el major pol generador de mobilitat), augmentant el potencial de captació de demanda i maximitzant la seva utilitat per als ciutadans.

TP.1 Adaptació de la línia 334

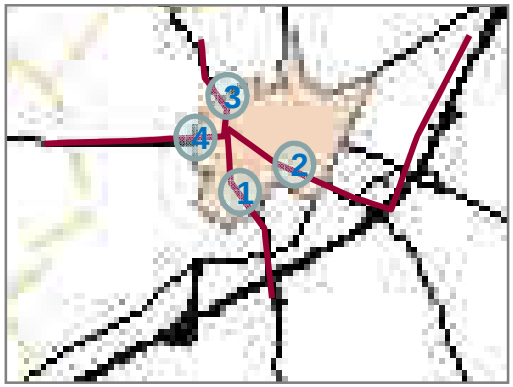
Objectius:	▪ Promocionar l'ús del transport públic entre els residents del municipi. ▪ Promocionar l'ús del transport públic entre els visitants habituals i esporàdics, especialment entre els treballadors del polígon industrial i del centre de la ciutat. ▪ Donar una opció de mobilitat urbana a aquelles persones amb problemes de mobilitat personal (PMR). ▪ Reduir la presència de vehicles privats al nucli urbà. ▪ Millorar el balanç econòmic de la línia 334.
Desenvolupament:	A l'hora de modificar la línia, s'han d'avaluar les propostes i prendre les mesures necessàries per a fer-les viables, sempre amb el lideratge del Consorci de Transports de Mallorca. En aquest sentit caldria estudiar profundament el temps de recorregut (per definir la freqüència de la línia), determinar la ubicació exacta de les parades i calcular el cost final del servei degut a la variació del quilometratge i, si s'escau, dels temps de conducció. És molt possible que un dels punts clau a negociar sigui l'aspecte tarifari. Cal recordar que aquesta línia està integrada en el Sistema Tarifari Integrat la qual cosa hauria de mantenir-se sens dubte, tot i la possibilitat de crear una tarifa diferenciada per a les persones que utilitzin aquesta línia de forma exclusiva. Abans de la posada en funcionament de la línia, cal preveure una campanya d'informació i sensibilització sobre els seus potencials usuaris, així com establir les mesures necessàries per garantir un servei de qualitat en termes de fiabilitat horària, capacitat i instal·lacions fixes (parades).

TP.2 Creació de noves parades a les línies interurbanes

Descripció:

De forma alternativa o complementària a l'anterior proposta, es poden millorar les condicions d'accessibilitat en transport públic en alguns punts de la ciutat per mitjà de la creació de noves parades a les línies interurbanes existents.

Partint dels itineraris actuals d'aquestes línies en el seu pas pel municipi, les opcions més viables en aquest sentit són bàsicament les que s'indiquen en el següent mapa:



1- Entrada per General Luque
2- Entrada per Gran Via de Colom
3- Entrada per carretera de Mancor
4- Entrada per carretera de Lloseta

Amb aquesta mesura es pot potenciar l'ús de les línies existents per fer serveis d'aportació/distribució a/cap a l'estació sense cap altre cost que la instal·lació dels pals de parada.

L'increment dels temps de recorregut és del tot menyspreable doncs no es proposa alterar els itineraris.

El fet que diverses línies passin pels mateixos punts (especialment els punts 1 i 2) proporcionen un interval de pas suficientment atractiu com per captar certa demanda.

En qualsevol cas aquesta proposta també passaria per un procés d'estudi més detallat i de negociació amb el Consorci de Transports de Mallorca.

TP.2 Creació de noves parades a les línies interurbanes

Objectius:	▪ Promocionar l'ús del transport públic entre els residents del municipi, els visitants habituals i els esporàdics. ▪ Donar una opció de mobilitat urbana a aquelles persones amb problemes de mobilitat personal (PMR). ▪ Reduir la presència de vehicles privats al nucli urbà.
Desenvolupament:	A l'hora de crear les noves parades cal estudiar-ne la ubicació òptima per tal de no pertorbar el trànsit ni d'allargar els temps de recorregut actuals, amb la cooperació i el suport del Consorci de Transports de Mallorca. Abans de la posada en funcionament de les noves parades, cal preveure una campanya d'informació i sensibilització sobre els usuaris de les línies afectades i sobre els potencials usuaris (residents o treballadors a les zones del voltant de les parades.

Intermodalitat

La intermodalitat és avui en dia un dels elements clau de la mobilitat en les grans ciutats. No obstant això, les ciutats de mitjana i petita escala també estan donant passes per potenciar-la, especialment com a via per fer viable la disminució del trànsit en els seus centres històrics i eixos comercials.

En el cas d'Inca, existeixen diversos elements favorables per a desenvolupar la intermodalitat, com per exemple la ubicació dels aparcaments subterranis o de l'estació de ferrocarril i autobusos en relació als carrers per a vianants ja existents.

La resta de propostes desenvolupades en el PMUS fan encara més viable la maduració del concepte d'intermodalitat a Inca, especialment pel que es refereix a l'ús de la bicicleta i a la progressiva disminució de l'ús del vehicle privat.

A continuació es detallen els elements essencials que han de permetre un enfortiment de la intermodalitat a Inca com a mitjà per assolir escenaris de mobilitat més sostenibles.

Intermodalitat

- **I.1** Vehicle privat – Transport públic
- **I.2** Vehicle privat – Bicicleta – A peu
- **I.3** Transport públic – Bicicleta – A peu

I.1 Vehicle privat – Transport públic

Descripció:

Com a preàmbul, es destaca que totes les accions que s'emprenguin per potenciar la intermodalitat entre vehicle privat i transport públic seran més efectives si s'acompanyen d'una bona campanya d'informació i publicitat. L'experiència en d'altres indrets ens mostra que aquestes actuacions han estat clau per a l'èxit dels sistemes planificats.

La disponibilitat d'aparcament a prop de l'estació de ferrocarril i autobusos d'Inca és vital per facilitar l'ús del transport públic interurbà (principalment per viatjar a Palma) per part d'aquelles persones que viuen a la perifèria del municipi o als extrems del seu nucli urbà. L'oferta d'aparcament en calçada a la zona de l'estació presenta un grau de saturació important, amb un grau d'ocupació mitjà entorn el 80%.

La ubicació de l'aparcament de l'estació de ferrocarril i autobusos (de 189 places) és idònia per a la pràctica del Park&Ride però manca d'una oferta de preus i abonaments directament relacionats amb l'ús del transport públic. Aquesta actuació pot ser una bona línia de treball per afavorir la intermodalitat però requerirà de la participació de diverses institucions i empreses.

Una altra alternativa és regular l'aparcament en calçada amb una estructura de preus que contempli descomptes per ús de transport públic. Una forma relativament fàcil i poc costosa de gestionar aquest servei podria basar-se en el reintegrament de part del import de l'estacionament una vegada comprovat el viatge d'anada i tornada amb transport públic. Els descomptes poden variar en funció de la destinació.

D'altra banda, afavorir el Park&Ride per accedir al nucli d'Inca podria ser una via efectiva per disminuir la presència de vehicles al municipi. Els requisits mínims necessaris per implantar un aparcament dissuasori viable són:

- Bona accessibilitat per carretera des d'un corredor de població
- Capacitat per a més de 10 vehicles
- Connexió amb el centre d'Inca cada 20 minuts en els dos sentits

I.1 Vehicle privat – Transport públic

Descripció:	Actualment cap emplaçament és idoni per implantar un aparcament dissuasori atractiu a la perifèria d'Inca. L'estació d'SFM a Lloseta no té una bona accessibilitat per carretera des del corredor del Raiguer – Palma, tot i que al tenir serveis de tren cada 20 minuts en ambdós sentits, en la pràctica pot ser efectiu per dissuadir als residents de Lloseta d'emprar el vehicle privat en els seus desplaçaments a Inca. No obstant, la seva capacitat és bastant limitada i seria necessari estudiar en detall la viabilitat d'una possible ampliació (la qual cosa no dependria de l'Ajuntament d'Inca). L'estació d'SFM a Enllaç és un emplaçament molt adequat, amb bona accessibilitat des del corredor de la Ma-3240. També presenta bones condicions en termes de capacitat i possibilitats d'ampliació. Per desgràcia, els només 2 serveis per hora en els dos sentits (cada 20 i cada 40 minuts), fan poc atractiva la intermodalitat. Aquest aparcament pot donar bon servei al municipi de Costitx, i també a la resta de municipis connectats amb Inca per la Ma-3240 sense servei directe de ferrocarril. Pel que fa a l'autobús, la freqüència actual de la línia 334 és insuficient per impulsar aparcaments dissuasoris. Tenint en compte la possible reestructuració de l'itinerari de bus (veure propostes de transport públic), l'aparcament de l'Hospital Comarcal i la zona del polígon industrial entre el cementiri i el Palau d'Esports són els dos emplaçaments a priori més ben preparats per funcionar com Park&Ride's. En tot cas, prèviament cal intentar reduir el interval de pas de l'autobús fins a 20 minuts.
Objectius:	▪ Promocionar l'ús del transport públic. ▪ Reduir la presència de vehicles privats al nucli urbà.
Desenvolupament:	Cada línia de treball pot desenvolupar-se de forma independent, tot i que els millors resultats es poden aconseguir aplicant-les de forma coordinada. Les actuacions haurien de coordinar-se amb mesures de circulació i regulació de l'aparcament de vehicles privats, exposades en els apartats corresponents d'aquest capítol de propostes. Abans de la posada en funcionament de les actuacions, cal preveure una campanya d'informació i sensibilització sobre els potencials usuaris dels serveis.

I.2 Vehicle privat – Bicicleta – A peu

Descripció:	Les propostes d'implantació d'un sistema de bicicleta pública i de carrers de prioritat invertida han integrat la dotació d'aparcament fora de calçada per tal de possibilitar la intermodalitat entre el vehicle privat i els modes més sostenibles en els viatges pel centre de la ciutat realitzats pels no residents al nucli. Així doncs, l'emplaçament dels 3 aparcaments subterranis del nucli quedarien correctament coberts pels 2 "punts bici", possibilitant el intercanvi entre modes. Els usuaris dels aparcaments subterranis (propietaris, llogaters i visitants horaris) podrien ser autoritzats per emprar el servei (acreditant l'estacionament a l'aparcament subterrani) i obtenir un valor afegit de la despesa per aparcar. A més, d'aquesta manera el servei s'estendria més enllà dels residents a Inca, incrementant-se la seva demanda potencial i afavorint la seva popularització. D'altra banda, els 3 aparcaments soterrats estan perfectament situats de cara a possibilitar l'anar a peu pels carrers de vianants i de prioritat invertida.
Objectius:	▪ Promocionar l'ús del sistema de bicicletes públiques. ▪ Fomentar l'anar a peu pel centre de la ciutat. ▪ Reduir la presència de vehicles privats al nucli urbà. ▪ Promocionar l'ús dels aparcaments subterranis.
Desenvolupament:	A l'hora d'implantar el sistema de bicicletes públiques, es poden avaluar les possibilitats d'aquesta proposta i prendre les mesures necessàries per a fer-la viable. Abans de la posada en funcionament de les actuacions, cal preveure una campanya d'informació i sensibilització sobre els potencials usuaris dels serveis.

I.3 Transport públic – Bicicleta – A peu

Descripció:	Les propostes d'implantació de xarxa ciclista (aparcaments inclosos), d'un sistema de bicicleta pública, de carrers de prioritat invertida i de circulació restringida, s'han estructurat al voltant del pol generador de viatges que representa l'estació de ferrocarril i autobusos. Per tant, si s'apliquen es possibilitarà la intermodalitat entre el transport públic i els modes més sostenibles en els viatges pel nucli de la ciutat. La dotació d'aparcament per a bicicletes (20 places) permetrà als residents del nucli que viatgin a d'altres indrets de Mallorca fer un canvi de mode, minimitzant el seu temps de trajecte. Aquesta intermodalitat requereix garanties de seguretat enfront el robatori i el vandalisme en els aparca-bicicletes de l'estació. Es recomana una ubicació perfectament visible de dia i de nit. La presència d'una xarxa ciclista (aparcaments inclosos) a Inca i la possibilitat de transportar bicicletes en algunes expedicions ferroviàries, permetrà viatges en bicicleta porta a porta amb origen/destinació a d'altres municipis amb xarxes ciclistes connectades a les estacions. L'existència d'un "punt bici" a l'estació per al préstec i dipòsit de bicicletes públiques és molt adequat per afavorir l'intermodalitat tant de residents com de visitants al municipi. En particular, si els clients del transport públic són autoritzats a emprar el servei de bicicletes públiques (com a la UIB) podran obtenir un valor afegit del seu abonament, fidelitzant-los en l'ús de la xarxa. A més, d'aquesta manera el servei s'estendria més enllà dels residents a Inca, incrementant-se la seva demanda potencial i afavorint la seva popularització. Una altra vegada, la informació i la publicitat són importants de cara a difondre les possibilitats d'intermodalitat. En particular, pot ser interessant promoure que les visites d'oci i turisme a Inca es realitzin a través del transport públic, atès que els itineraris de vianants amb una bona oferta comercial i cultural estan perfectament connectats amb l'estació.

I.3 Transport públic – Bicicleta – A peu

Objectius:	▪ Promocionar l'ús del transport públic. ▪ Promocionar l'ús del sistema de bicicletes públiques. ▪ Fomentar l'anar a peu pel centre de la ciutat.
Desenvolupament:	A l'hora d'implantar el sistema de bicicletes públiques, es poden avaluar les possibilitats d'aquesta proposta i prendre les mesures necessàries per a fer-la viable (transport públic + bicicleta pública). La dotació d'aparcaments i vies ciclistes al voltant de l'estació ha d'estar ben resolta en termes d'infraestructura, de seguretat viària i de protecció enfront els robatoris i el vandalisme. Abans de la posada en funcionament de les actuacions, cal preveure una campanya d'informació i sensibilització sobre els potencials usuaris dels serveis.

Promoció de la mobilitat sostenible

El component de la participació ciutadana és vital per a la consecució dels objectius que es persegueixen en el Pla de mobilitat urbana sostenible d'Inca. Els ciutadans són els vertaders actors i els receptors de les actuacions que pugui posar en marxa l'administració, l'èxit o el fracàs d'aquestes dependran de les pautes de mobilitat que s'aconsegueixin imposar.

L'educació per a la mobilitat sostenible pretén oferir una nova mentalitat i noves eines de decisió que ajudin als ciutadans a modificar les seves formes de desplaçament i de relació per fer-les més sostenibles i eficients. Les propostes del PMUS en matèria d'educació es plantegen a partir de tres criteris bàsics:

- Transparència i difusió de la informació sobre mobilitat
- Conscienciació sobre els beneficis d'adoptar pautes de mobilitat sostenible
- Participació i consens en la gestió de la mobilitat urbana i les infraestructures

A partir d'aquests punts principals es plantegen un conjunt de propostes encaminades a potenciar la responsabilitat i la participació ciutadana en la mobilitat sostenible d'Inca. A continuació es presenta el paquet de propostes:

Promoció de la mobilitat sostenible

- **PMS.1** Estratègia de promoció i divulgació del PMUS
- **PMS.2** Plànol de mobilitat d'Inca
- **PMS.3** Projectes educatius escolars
- **PMS.4** Taula de Mobilitat
- **PMS.5** Pacte per a la Mobilitat
- **PMS.6** Foment de les noves tecnologies

PMS.1 Estratègia de promoció i divulgació del PMUS

Descripció:	Les mesures que es proposen al PMUS d'Inca necessiten anar acompanyades d'un esforç divulgatiu per garantir l'acceptació social de les millores i accions plantejades. Tot i que tothom ha sentit parlar de la "mobilitat sostenible", encara existeix un elevat grau de desconeixement sobre els vertaders valors que pretén fomentar aquesta nova cultura de la mobilitat urbana. Per tant, davant aquesta situació, esdevé necessària una campanya destinada a la promoció i comunicació de les accions, així com també un esforç per sensibilitzar a la societat. Entre els vectors principals a tenir en compte, destaca la necessitat de visualitzar la problemàtica del model de mobilitat actual, on el vehicle privat gaudeix d'una prioritat absoluta. Aquest exercici de visualització ha d'anar en sintonia amb mesures dirigides a difondre les actuacions previstes al PMUS. L'estratègia de comunicació es pot canalitzar per diferents mitjans. Naturalment, les tasques han de ser consensuades pels diferents actors de la ciutat (administració, policia local, educadors, associacions i empreses), a través de projectes de participació ciutadana. L'objectiu final és aconseguir definir una política de mobilitat en la qual tot el conjunt de la ciutat es trobi involucrada i representada.
Objectius:	▪ Promoure nous hàbits i comportaments més cívics i solidaris en termes de mobilitat, fomentant desplaçaments en modes alternatius segurs i minimitzant el risc d'accidents. ▪ Millorar la seguretat viària i fomentar l'aprenentatge de les normes de circulació i dels senyals de trànsit. ▪ Formar, en cooperació amb la policia local i educadors, al conjunt de la societat per a la consolidació d'una nova cultura de la mobilitat. ▪ Aprofitar les noves tecnologies de la informació per promoure els avantatges socials, econòmics i ambientals que se'n deriven de la mobilitat sostenible, donant a conèixer les pràctiques desenvolupades a la ciutat d'Inca.

PMS.1 Estratègia de promoció i divulgació del PMUS

Desenvolupament	L'estratègia s'ha de basar en l'elaboració de diferents campanyes, cada una de les quals enfocades a un "target group" principal. Es proposa el desenvolupament de les següents mesures: **Cursos d'educació viària i de seguretat vial.** L'objectiu d'aquesta mesura no es centra només en donar a conèixer les normes de circulació i senyals, sinó que implica també un canvi de mentalitat i d'actitud davant l'actual model de mobilitat. La col·laboració entre la policia local i les escoles és fonamental, podent organitzar-se cursets als estudiants impartits pels propis policies. Existeixen experiències a múltiples municipis de l'Estat. **Elaboració d'una guia didàctica dedicada a la mobilitat sostenible.** L'elaboració de la guia ha de servir per comparar els diferents models de mobilitat: l'actual i el futur. La guia és una bona eina per sensibilitzar a la població analitzant les externalitats negatives associades a l'ús excessiu del vehicle privat. Ha de ser un document de caràcter didàctic i divulgatiu. Un cas amb èxit és el de l'Ajuntament de Barcelona, on l'Agenda Local 21 del municipi va elaborar una guia específica dedicada a la mobilitat sostenible. Guies d'educació ambiental de l'AL21 de Barcelona Logotip de l'AL21 de Barcelona

PMS.1 Estratègia de promoció i divulgació del PMUS

Desenvolupament	**Disseny i realització d'una pàgina web.** La pàgina web ha de ser l'espai virtual que agrupi tota la informació disponible sobre la mobilitat a Inca. Aquesta informació s'ha d'actualitzar regularment, incloure material gràfic i didàctic. Es pot crear una pàgina web pròpia o simplement un link directe des de la pàgina web de l'Ajuntament d'Inca (www.ajinca.net). L'estructura del portal web es pot organitzar de diferents maneres: xarxa d'itineraris a peu, xarxa de carrils bici, plànol de la mobilitat a Inca, localització de llocs d'interès i equipaments, calculadora de distàncies i temps de recorregut, material didàctic i divulgatiu, enquestes online, informació sobre l'oferta de transport públic, notícies relacionades amb la mobilitat a la ciutat,... **Creació d'un punt d'informació sobre la mobilitat.** La figura de la "Oficina de la Mobilitat" està adquirint protagonisme sobretot a altres països europeus. La funció principal que ha de tenir aquesta oficina és proveir informació al ciutadà sobre l'oferta global de transport públic (línies, horaris, expedicions, tarifes...), oferta d'itineraris urbans en bicicleta i a peu, distàncies a peu i temps de recorregut, divulgació de mapes i altres materials específics. Aquest punt d'informació s'ha d'establir a punts crítics com ara l'estació de tren. El règim de funcionament es pot fer mitjançant convenis de col·laboració entre diferents entitats administratives: Ajuntament d'Inca, Serveis Ferroviaris de Mallorca i Consorci de Transports de Mallorca. **Elaboració de materials de divulgació diversos.** L'accés a la informació per part dels ciutadans és bàsic per aconseguir transmetre amb èxit els valors de la mobilitat sostenible i conscienciar a la població de la necessitat d'actuar en favor d'aquests principis. Per tal d'aconseguir aquest propòsit, es proposa l'edició de diferents productes de divulgació com fulletons explicatius, tríptics, mapes, pòsters,...Aquests materials han de promoure l'ús del transport públic, la bicicleta i la mobilitat a peu, així com considerar la necessitat d'un ús racional del vehicle privat.

PMS.1 Estratègia de promoció i divulgació del PMUS

Desenvolupament

Jornades, conferències i exposicions. Altra manera de difondre el concepte de la mobilitat sostenible és mitjançant l'organització d'actes públics monogràfics. Actualment ja hi ha en marxa iniciatives com la "setmana europea de la mobilitat sostenible i segura", la qual s'organitza anualment al mes de setembre. Es proposa realitzar accions similars, com ara fòrums de debat, taules rodones, exposicions, projeccions de vídeo, sobre qualsevol tema que afecti a la mobilitat de la ciutat...amb la intenció de sensibilitzar i permetre participar al conjunt de la societat.

Logotip de la iniciativa europea "Setmana de la Mobilitat"

Tríptic de l'Ajuntament de Palma per promoure la setmana de la mobilitat 2008

Activitats de participació activa de la ciutadania. Existeixen altres mecanismes més "actius" per promoure la participació ciutadana. Estudiant les pràctiques desenvolupades a altres ciutats espanyoles, s'extreuen interessants idees com ara l'organització de concursos i jocs al carrer, celebració del "dia sense cotxe" o "diada de la bicicleta", tallers de fotografia, oferiment de regals i/o incentius per part de l'administració per a aquells que es desplacin en modes sostenibles,...

PMS.2 Plànol de mobilitat d'Inca

Descripció:	La correcta divulgació de tota la informació referent a la mobilitat és bàsica per aportar alternatives sostenibles als ciutadans a l'hora d'elegir el mitjà de transport per realitzar els seus desplaçaments. Es proposa publicar un plànol de la ciutat d'Inca on es mostrin els principals equipaments de la ciutat (educatius, socials, administració, d'oci i compres, etc.) juntament amb informació referent a diferents aspectes de la mobilitat sostenible: ▪ Aturades de bus (urbà i interurbà) i recorregut de la línia ▪ Aparcaments per a bicicletes i punts-bici ▪ Aparcaments dissuasoris i de barri ▪ Xarxa de carrils-bici ▪ Carrers per a vianants i amb prioritat ▪ Distàncies en minuts a peu dels principals itineraris entre els principals punts generadors de mobilitat (centre, escoles, estació, etc.) ▪ Consells útils de seguretat per als vianants i ciclistes ▪ Cost econòmic d'utilitzar el vehicle per dins la ciutat
Objectius:	▪ Posar a disposició del ciutadà i visitant d'Inca tota la informació referent a les alternatives de mobilitat sostenible existents al nucli ▪ Educar i informar en la mobilitat sostenible i segura
Desenvolupament:	L'actuació es realitzarà mitjançant l'edició d'un plànol de distribució gratuïta amb la informació sobre mobilitat sostenible sintetitzada. Es recomana realitzar diferents formats: plànol de ma, pòster, targeta, etc. Es podrà aconseguir en els principals punts d'informació ciutadana i als equipaments socials.

PMS.3 Projectes educatius escolars

Descripció:	Promoure pautes de mobilitat sostenible és un objectiu clau per a la millorar de la capacitat dels ciutadans d'Inca de solucionar els problemes de l'actual model de mobilitat del nucli. Aprendre a conviure amb el trànsit i contribuir a crear hàbits de comportament i conscienciació cívica contribuirà a millorar els desplaçaments per la via pública i evitar els accidents de trànsit. L'escola és el marc ideal per adoptar un conjunt de projectes educatius que persegueixin aquests punts principals (educació viària i seguretat) però també introdueixin en l'alumnat altres conceptes dirigits a conscienciar sobre les bondats de la mobilitat sostenible. Així doncs, es proposa la promoció a través dels diferents Consells Escolars dels centres del nucli, Projectes educatius que treballin conceptes com l'accés a peu a l'escola, ús de la bicicleta com a mitjà habitual de desplaçament, etc.
Objectius:	▪ Promoure actituds d'autoprotecció i educació viària ▪ Fomentar la mobilitat sostenible a les escoles
Desenvolupament:	L'actuació es desenvoluparà a partir de l'anàlisi del context social del centre, fent especial incidència a la distribució geogràfica de l'alumnat i les edats. Una vegada definit el punt de partida, es plantejaran un conjunt d'objectius i les activitats per assolir-los. Aquestes activitats hauran d'actuar de forma transversal en l'organització diària del centre, atès que també haurà d'afectar a la planificació de les activitats generals de l'escolar. També hauran de comptar amb implicació de la Policia Local pel que fa a les activitats d'educació viària.

PMS.4 Taula de mobilitat

Descripció:	La participació ciutadana en les polítiques de gestió de les infraestructures i la mobilitat urbana és un factor clau a l'hora de crear una societat conscienciada en els principis de la mobilitat sostenible. El consens amb els diferents agents socials i econòmics de la ciutat d'Inca ha de servir per definir quin és el model de mobilitat i la seva implicació i corresponsabilitat ha de servir trobar solucions als diferents problemes que es plantegin. Serà necessari definir mecanismes o sistemes de consulta ciutadana que permetin conèixer en detall els problemes i mancances amb que es troben els ciutadans. La constitució d'òrgans permanents de participació, com a Taula de mobilitat, ha de servir per assolir aquests objectius. Es proposa constituir una Taula de mobilitat d'Inca on es promogui la participació i el debat entre l'administració i els agents socials i econòmics de la ciutat.
Objectius:	▪ Aconseguir la implicació i el compromís dels agents socials i econòmics en la gestió de la mobilitat ▪ Diagnosticar els problemes municipals relacionats amb la mobilitat i elaborar el Pacte per a la Mobilitat ▪ Conèixer l'opinió de la ciutadania respecte a la seva mobilitat i accessibilitat
Desenvolupament:	La Taula s'organitza a través de reunions de treball on es defineixen diferents comissions de treball per al seu debat i posterior aprovació. Està formada per: ▪ Ajuntament d'Inca (regidoria de serveis) ▪ Associació de comerciants ▪ Associació d'empreses del Polígon industrial ▪ Consell Escolar ▪ Associació de veïns

PMS.4 Taula de mobilitat

Desenvolupament:	Per tal de centrar el debat i afavorir la concreció en les conclusions i les propostes, cada entitat o grup s'inscriu en la comissió de treball que sigui del seu interès. El denominador comú dels principis rectors de la Taula són la consecució del desenvolupament sostenible, l'accessibilitat, la garantia de la qualitat de vida, la limitació de l'ús del cotxe dins d'Inca, la promoció de la mobilitat a peu, en transport públic i en bicicleta, la seguretat viària i la garantia del dinamisme econòmic i social.

PMS.5 Pacte per a la Mobilitat

Descripció:	El Pacte per a la Mobilitat és l'eina de treball per definir el model de mobilitat, per estipular com ha de ser la ciutat en el futur. El plantejament de la mobilitat futura obliga a obrir aquest procés a tota la societat civil, amb l'objectiu d'afavorir que hi estiguin representats tots els agents socials implicats en els canvis de les pautes de mobilitat de la població d'Inca. I per ampliar encara més el seu àmbit, convé que quedi obert també a la participació de tota la societat en general i grups o associacions que estiguin a favor dels seus principis. El Pacte per a la Mobilitat representa el desig de fixar el model de mobilitat desitjat per als propers anys a Inca, incloent uns criteris bàsics acceptats per tots els seus integrants. Els plantejaments dels col·lectius o associacions poden no ser coincidents en certs punts, i en aquest cas s'ha de fer l'esforç d'assolir un consens entre tots i superar les deficiències detectades en el Pla de mobilitat. Les línies d'actuació han de tenir com a base els següents principis rectors: ▪ Sostenibilitat ▪ Accessibilitat ▪ Seguretat ▪ Eficiència ▪ Garantia de qualitat de vida ▪ Garantia del dinamisme econòmic ▪ Integració del tots els col·lectius i administració
Objectius:	▪ Dissenyar de forma conjunta les futures pautes generals de mobilitat dels ciutadans d'Inca ▪ Implicar als col·lectius i ciutadans en general en la planificació de la mobilitat

PMS.5 Pacte per a la Mobilitat

Desenvolupament:	El Pacte de Mobilitat s'articularà a través d'un seguit de reunions amb les associacions i societat civil en general d'Inca amb l'objectiu de consensuar unes directrius bàsiques referents als desenvolupament dels desplaçaments i l'estacionament a l'interior d'Inca. El d'aquests treballs serà un document on s'expressin quins són els compromisos que prenen els diferents agents socials (pautes de mobilitat, us eficient del vehicle privat, etc.), agents econòmics (organització del sistema càrrega/descàrrega, etc.) i l'ajuntament (millora de les infraestructures, control de la indisciplina viària, etc.) i de quina manera s'avaluaran. S'aconsella fer un seguiment acurat de la consecució dels objectius expressats en el Pacte i, si cal, fer-ne revisions periòdiques (5-10 anys). Exemples: Model de Pacte per a la Mobilitat: http://www.diba.es/mediambient/pdf/modelpactemovilitat.pdf Pacte per a la Mobilitat d'Olot: http://www.diba.es/mediambient/pdf/pactemobilitatolot.pdf Pacte per a la Mobilitat de Granollers: http://www.diba.es/mediambient/pdf/pactemobilitatgranollers.pdf

PMS.6 Foment de les noves tecnologies

Descripció:	Tal i com està passant en molts indrets del món i de l'Estat des de la creació i popularització d'Internet, cada dia hi ha més gent i més empreses que aprofiten els avantatges d'aquesta eina tecnològica per minimitzar el seu nombre de desplaçaments. D'aquesta manera es pot aconseguir reduir la mobilitat unitària a les ciutats, que és el nombre de desplaçaments per persona i per dia, sense renunciar a la resta d'elements de la vida moderna. Ens al contrari, moltes de les persones i empreses que empren les noves tecnologies en aquest sentit, al veure reduïdes les seves necessitats de mobilitat, experimenten guanys molt importants a nivell de qualitat de vida i econòmic degut a l'optimització del temps i a l'estalvi energètic. Les dues activitats principals on es poden aplicar aquests plantejaments són: ▪ La compra a distància o tele-compra, que es basa en realitzar part de les compres rutinàries (principalment de menjar) a través d'Internet i rebre la matèria al domicili ▪ El treball a distància o tele-treball, que es basa en treballar des de casa (no té per què ser cada dia) a través d'Internet i altres telecomunicacions El suport i/o l'exemple de les administracions pot ser eficaç per desenvolupar aquests sistemes, tot i que en molts casos la pròpia ciutadania i el teixit empresarial en són els impulsors atès que són econòmicament viables per si mateixos.
Objectius:	▪ Reduir la mobilitat unitària i la congestió viària ▪ Augmentar l'eficiència dels transports i de l'economia local ▪ Millorar la qualitat de vida de les persones
Desenvolupament:	Estudiar en detall els costos i estalvis generats per cada iniciativa, com per exemple l'establiment de rutes de distribució local dels productes dels supermercats o la posada en funcionament del tele-treball certs dies de la setmana en empreses/adminitracions que no treballin de cara al públic. Informar i educar a les empreses i a la ciutadania per fer palesos els guanys assolibles.