



Ajuntament de Lleida

PROCÉS PARTICIPATIU SOBRE EL PLA DE MOBILITAT URBANA DE LLEIDA 2011-2017

1a Jornada de debat ACTA DE RESULTATS



LLEIDA, 21 DE SETEMBRE DE 2016

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida

DINAMITZADORS:

ESPAI
TRES
Territori i Responsabilitat Social



ÍNDEX DE CONTINGUTS

1. Introducció a la jornada: context i dinàmica participativa.....	3
Context i objectius de la jornada	3
Programa de la jornada i dinàmica participativa.....	4
Assistència.....	5
2. Aspectes positius i negatius de la mobilitat actual a Lleida	6
Mobilitat a peu.....	6
Mobilitat en bicicleta	8
Transport col·lectiu (bus i taxi).....	10
Mobilitat en cotxe i moto	12
Oferta d'aparcaments.....	13
Distribució de mercaderies.....	14
Seguretat viària	15
Medi ambient i contaminació	16
Civisme i conscienciació ciutadana.....	17
3. El model de mobilitat de futur per a Lleida	18
Grup vermell.....	18
Grup verd.....	18
Grup blau.....	19
4. Conclusions	20
Annex 1: Participants a la jornada.....	21

1. INTRODUCCIÓ A LA JORNADA: CONTEXT I DINÀMICA PARTICIPATIVA

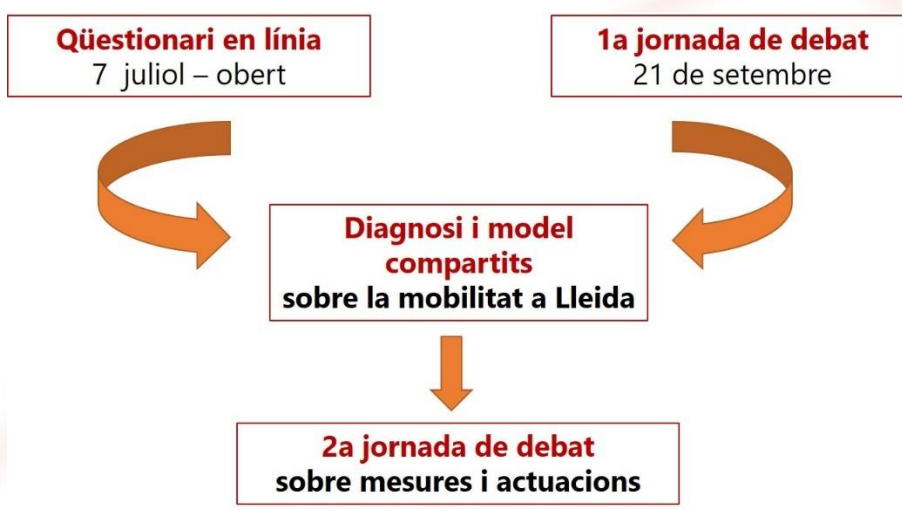
CONTEXT I OBJECTIUS DE LA JORNADA

El **Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Lleida (2011-2017)**, elaborat pel consistori municipal, és el document que configura les estratègies de mobilitat sostenible del municipi. El període de vigència del PMU és de 6 anys, tal com s'especifica en la Llei 9/2003 de la mobilitat i en conseqüència, l'horitzó temporal és l'any 2017

El PMU està a la seva etapa final i cal començar el procés per a la revisió. És voluntat de la Paeria que en aquesta revisió hi participin els principals col·lectius i agents del municipi implicats en la mobilitat.

Per aquests motius, el juliol de 2016 la Paeria inicia un procés participatiu que permeti recollir aportacions sobre com és i com hauria de ser la mobilitat a Lleida, és a dir, en clau de diagnòstic i de model de futur. Els resultats d'aquest procés serviran de punt de partida per iniciar la revisió del PMU

L'**esquema conceptual del procés participatiu**, amb els diversos instruments previstos, és el que es mostra tot seguit:



Els **objectius específics de la 1a jornada**, que va tenir lloc el 21 de setembre de 2016 a l'Escola d'Art Municipal Leandre Cristòfol, van ser:

- Fer balanç del PMU 2011-2017 i donar a conèixer les actuacions executades fins al moment en el marc d'aquest Pla.
- Donar a conèixer els resultats preliminars (encara no definitius) del qüestionari en línia sobre la percepció de la mobilitat a Lleida
- Recollir aportacions presencials que permetin fer una diagnòstic compartida sobre la situació de la mobilitat a Lleida i la vigència de les mesures del PMU



Fotografia 1. Sergi Gimeno, tècnic de mobilitat de la Paeria, fent balanç del PMU 2011-17.

PROGRAMA DE LA JORNADA I DINÀMICA PARTICIPATIVA

La jornada es va estructurar seguint el següent **programa**:

18.00h	Acreditacions i benvinguda als participants A càrrec de Fèlix Larrosa, regidor de Promoció i gestió de l'hàbitat urbà i rural i la sostenibilitat
18.15h	Funcionament de la jornada: objectius i metodologia de debat A càrrec de Xavier Sabaté, Espai TReS · Territori i Responsabilitat Social
18.25h	Contextualització del debat: Balanç del PMU 2011-2017 A càrrec de Sergi Gimeno, tècnic de mobilitat de La Paeria
18.50h	Resultats preliminars del qüestionari sobre la mobilitat de Lleida A càrrec de Xavier Basora, Espai TReS · Territori i Responsabilitat Social
19:00h	Debats simultanis en 3 grups de debat Dinamitzats per Xavier Basora, Xavier Sabaté i Irene Navarro, d'Espai TReS
20.30h	Posada en comú: síntesi de les aportacions i consensos detectats A càrrec dels dinamitzadors de cada grup
20.45h	Tancament de la jornada

Pel que fa a la **dinàmica participativa**, en la 2a part de la jornada (a partir de les 19:00h), els assistents es van dividir en tres grups (grup vermell, grup verd i grup blau), cadascun dels quals va debatre sobre la mateixa temàtica però en aules diferents.

La dinàmica va consistir en tres exercicis. En el primer els participants van reflexionar de manera individual sobre aquells aspectes més positius i negatius de la mobilitat a Lleida. Per fer-ho, van haver d'anotar en targetes de colors dos aspectes o situacions de la mobilitat a Lleida que no funcionen i caldria millorar, i dos aspectes o situacions que funcionen i caldria potenciar o exportar a altres zones de la ciutat.

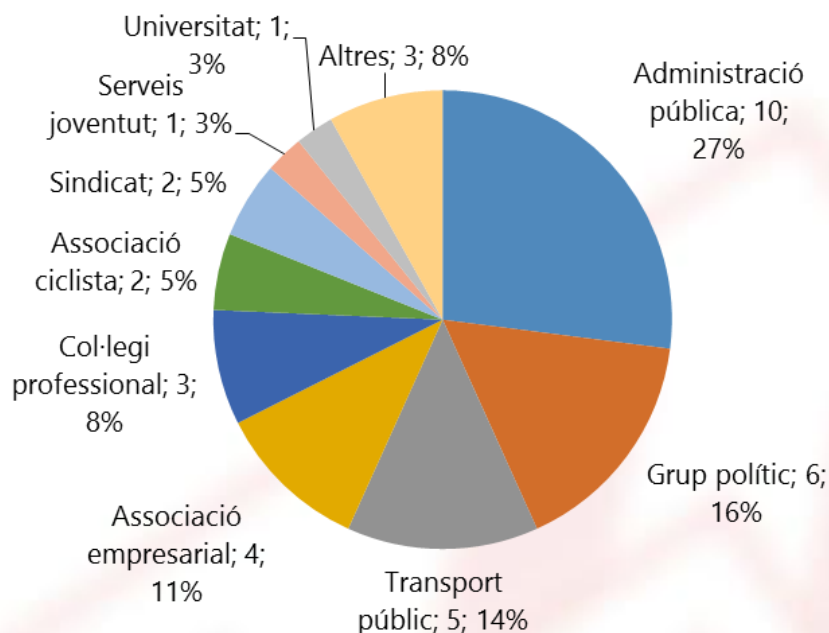
En el segon exercici es va completar aquesta diagnosi amb un torn obert de paraules, i tenint com a guia 9 àmbits temàtics (corresponents als eixos estratègics del PMU vigent).

I en el tercer es va obrir un debat més general sobre quin havia de ser el model de futur de la mobilitat a Lleida.

ASSISTÈNCIA

A la jornada hi van assistir **37 participants** (vegeu també l'Annex 1 amb el llistat complet de les persones), amb la següent distribució de perfils:

Figura 2. Nombre de participants segons perfils



Fotografia 2. Moment final de la jornada amb la posada en comú dels resultats de cada grup.

2. ASPECTES POSITIVS I NEGATIVS DE LA MOBILITAT ACTUAL A LLEIDA

A través del primer i segon exercici que van fer els tres grups en paral·lel es va intentar elaborar una diagnosi compartida sobre la situació actual de la mobilitat a Lleida. I es va fer a partir de la detecció (primer individual i després conjunta) d'aspectes positius i aspectes negatius, que es van agrupar i classificar seguint els 9 eixos temàtics amb els que s'estructura el PMU vigent.

Tot seguit es recullen tots els aspectes positius i negatius citats pels tres grups (vermell, verd i blau). Cada aspecte es descriu amb un titular seguit d'un breu desenvolupament, i porta associat un codi de colors i de números per saber quins grups el van citar i, dins de cada grup, quants participants el van esmentar en el primer exercici (individual). El número de grups que van citar un aspecte determinat (sigui positiu o negatiu), i el número de persones que, dins un mateix grup, van citar un aspecte determinat donen una idea de la importància i l'interès que se li atorga a aquell aspecte.

MOBILITAT A PEU

Lleida és una ciutat idònia per recórrer-la a peu, tant per la seva mida com per la recent creació d'espais adequats pels vianants. Malgrat això, segons els participants la Paeria hauria de continuar apostant pels vianants i afavorir la comoditat i seguretat dels desplaçaments a peu a tota la ciutat.

ASPECTES POSITIVS (+)			
	Grup		
<p>Lleida, una ciutat amable i fàcil de caminar</p> <p>Es va destacar que la mida i les característiques de la ciutat la fan còmode per anar a peu, les distàncies entre punts estratègics són curtes. De fet, es va valorar molt bé un tríptic editat per la Paeria fa uns anys que informava, en temps, sobre les distàncies a peu entre diversos punts de la ciutat.</p>	2	4	
<p>Els camins i zones de pacificació escolars</p> <p>Es valoren com una iniciativa que funciona molt bé. Es destaquen les millores fetes a Frederic Godàs, l'Episcopal, els Camps Elisis, etc., unes experiències que caldria exportar a tots els centres educatius de la ciutat.</p>	2	2	
<p>L'augment de zones exclusives per a vianants</p> <p>Es valora positivament que la Paeria hagi creat zones de vianants. Uns dels exemples que es van citar van ser la connexió entre el c. Alcalde Costa amb l'Eix comercial, i la plaça Ricard Vinyes.</p>		4	2
<p>Els passos elevats per a vianants (bandes reductores de velocitat)</p> <p>Tenen una doble funció molt útil: fan frenar els cotxes i per tant redueixen l'accidentalitat i generen més seguretat als vianants a l'hora de creuar carrers.</p>			
<p>Aposta per una mobilitat amb confort en les noves urbanitzacions</p> <p>Els nous projectes urbanístics ja inclouen i fins i tot prioritzen espais per a vianants.</p>			
<p>L'ampliació de les voreres en algunes zones</p> <p>La millora de la mobilitat a peu també ha derivat de l'ampliació d'algunes de les voreres de la ciutat.</p>			



ASPECTES NEGATIUS (-)		
	Grup	
<p>Fan falta més carrers exclusius per a vianants</p> <p>Segons un participant, Pi i Maragall hauria de ser un carrer de vianants. També es proposa el carrer Lluís Companys.</p>		
<p>Fan falta més facilitats per a persones amb mobilitat reduïda</p> <p>Tot i haver experimentat una millora en els darrers anys, cal fer un esforç per millorar encara més l'accessibilitat universal i l'adaptació d'itineraris.</p>		2
<p>Algunes terrasses ocupen excessivament places i carrers</p> <p>Les terrasses d'establiments de restauració ocupen molt d'espai en carrers que ho fan més difícil al vianant per transitar.</p>		
<p>La inseguretada ciutadana al centre històric no incentiva a caminar-hi de nit</p> <p>Per la seva ubicació central, el centre històric és un espai de pas òptim per creuar la ciutat de cantó a cantó, però en horari nocturn no convida a passejar-hi, per l'elevada inseguretada ciutadana que s'hi concentra. La manca d'una il·luminació adequada contribueix a aquesta sensació d'inseguretada.</p>		
<p>Alguns sectors dels afores de la ciutat són poc accessibles a peu</p> <p>Alguns polígons industrials, partides de l'Horta de Lleida i altres nuclis dispersos dels afores de la ciutat no són accessibles a peu.</p>		
<p>Alguns avançaments de cruïlles no són segurs</p> <p>En alguns llocs els avançaments de cruïlles no garanteixen la visibilitat dels vianants per part dels vehicles, fet que en fa augmentar la perillositat. En aquest sentit es considera que algunes voreres no estan ben planificades</p>		2



Fotografia 3. Moment de debat en un dels grups de treball.



MOBILITAT EN BICICLETA

La mobilitat en bicicleta genera un debat ben viu a Lleida, i també va ser així durant la jornada. Es van produir visions enfrontades tant pel que fa a la idoneïtat de la ciutat per a aquest mode de transport, com pel que fa a les polítiques que es poden impulsar per afavorir-la. Tot i que s'ha experimentat un augment de l'ús d'aquest mitjà, es considera que encara es podria fer més per augmentar el nombre de ciclistes i millorar la seguretat i la convivència amb els altres col·lectius que fan ús de la via pública.

ASPECTES POSITIU (+)			
	Grup		
La implementació de diverses zones 30 per la ciutat Les zones 30, a més de pacificar el trànsit i afavorir la convivència entre modes de transport, són especialment útils per potenciar els desplaçaments amb bicicleta.	3	2	3
Lleida, una ciutat apta per a la bicicleta Igual que per anar a peu, la mida i les característiques de la ciutat la fan apta per a la bici, ja que les distàncies entre punts estratègics són curtes.		2	
La previsió d'aparcaments per a bicicletes en noves urbanitzacions Els nous projectes urbanístics ja inclouen aparcaments per a bicis.			
L'augment de carrils bici a la ciutat Tot i que aquest augment és escàs, poc a poc la ciutat va implementant nous km de carrils bici.			

ASPECTES NEGATIUS (-)			
	Grup		
Les dificultats d'integrar el model tradicional amb els nous models El model de mobilitat tradicional està fonamentat en el vehicle motoritzat. Integrar els nous models basats en la bicicleta i els vehicles no motoritzats sobre aquest model tradicional genera dificultats i fins i tot incompatibilitats.			
La ciutat no disposa d'un projecte/model per a l'impuls de la bicicleta La Paeria no disposa d'un pla ni un model clar a mig i llarg termini per a la implementació de la bicicleta. Les actuacions que s'impulsen són puntuals i sense un encaix estratègic a escala de ciutat.			
Lleida no és un ciutat apta per a l'ús de la bicicleta per anar a la feina Els participants que defensaven aquesta postura consideraven que la climatologia de Lleida (fred i boira a l'hivern, calor intensa a l'estiu) no era la idònia per anar en bicicleta en el dia a dia. En canvi, altres participants deien que aquesta climatologia no era tan limitant, ja que ciutats com Amsterdam, amb pluja sovint, tenen un gran nombre de ciclistes urbans.			



Lleida és una ciutat amb pocs km de carrils bici Això dificulta l'impuls de la bicicleta com a mode de transport. Es considera que s'ha incrementat l'ús de la bicicleta, però per contra no s'ha incrementat la xarxa de carrils bici en la mateixa proporció.			2
Manca connexió entre els carrils bici existents Aquesta falta d'interconnexió genera, a més a més, inseguretats als ciclistes.	3		4
Manca de continuïtat dels carrils bici existents Associat al punt anterior, alguns carrils bici estan inacabats, o no tenen continuïtat més enllà de trams inconnexos, o tenen males transicions. Un exemple n'és l'eix Nord-Sud de la ciutat.		3	2
Carrils bici perillosos i mal senyalitzats Alguns carrils bici estan mal dissenyats, o tenen una amplada insuficient, i això els fa especialment perillosos, tant per als ciclistes com per als vianants. En algun cas, fins i tot, estan mal senyalitzats tant verticalment com horitzontalment, el que contribueix encara més a la seva perillositat. Un exemple és la Ronda Aragó, on el carril és molt estret i perillós.	3	2	3
Zones clau de la ciutat que no estan connectades amb carrils bici Per exemple, els quatre campus de la UdL, els polígons, les partides de l'Horta...			
Inseguretat de les zones d'aparcament de bicicletes Per exemple, als campus universitaris, llocs on els desplaçaments en bicicleta tenen un gran potencial, però que requereixen de projectes (aprofitant nombroses experiències existents) per implementar aparcaments per a bicicletes més segurs.			
No existeix una oferta de bicicletes de lloguer a la ciutat L'absència de bicicletes de lloguer redueix el nombre d'usuaris potencials de la bicicleta, i fa més difícil el primer pas per provar aquest mitjà de transport.			
Problemes de convivència entre vianants i ciclistes. En algunes zones la mala senyalització fa augmentar la perillositat i els conflictes de convivència entre la bici i els vianants. D'altra banda, l'Ordenança limita les zones de vianants, es a dir les voreres, per on poden passar també bicicletes de tal forma, que, per manca de la senyalització adequada, finalment no hi ha cap zona compartida.			
Algunes terrasses ocupen excessivament places i carrers Les terrasses d'establiments de restauració ocupen molt d'espai en carrers que ho fan més difícil a les bicicletes per circular.			

TRANSPORT COL·LECTIU (BUS I TAXI)

Els diversos grups reconeixien que s'han fet esforços importants per millorar el servei d'autobusos, però detectaven moltes mancances i millores a fer, especialment pel que fa al territori que abasta la xarxa d'autobusos, i la qualitat del servei (freqüència, informació, comoditat...).

ASPECTES POSITIVS (+)			
	Grup		
El bon funcionament de la línia d'autobusos d'interior			
Les tecnologies per informar sobre el temps d'espera D'una banda es va citar l'aplicació per a mòbils LleidaBus i, d'altra banda, les informacions amb temps d'espera que s'han incorporat en algunes parades.	2		
Accions diverses per prioritzar la circulació d'autobusos Es van citar com a exemples l'ampliació del carril bus del carrer Prat de la Riba, o la modificació de la combinació semafòrica en alguns carrers. També la implantació d'altres carrils de servei públic bus-taxi	2		2
El model de xarxa de bus no circular i el bon funcionament general del transport públic S'ha demostrat el bon funcionament d'aquest model de transport públic (incloent busos i taxis).	2	2	
La connexió dels 4 campus de la UdL amb una línia d'autobús			
L'intent d'implementar una línia d'autobús als polígons industrials Mostrava una voluntat d'abordar aquesta necessitat, tot i que s'ha demostrat que la línia no funciona i que cal millorar-la i replantejar-la. Caldria més suport de l'empresariat per coordinar horaris entre les diverses empreses dels polígons.			
La millora de la convivència entre busos i taxis Actualment es produeix una bona sintonia entre busos i taxis, quan en altres èpoques la relació havia estat més complicada.			

ASPECTES NEGATIVS (-)			
	Grup		
La mala connexió en transport públic amb els pobles dels voltants Que s'explica per la falta de línies entre Lleida i els pobles (o la baixa freqüència de les existents), o un servei de regionals de baixa freqüència o que no paren en pobles. Això afecta a la gent gran que va a Lleida per qüestions mèdiques, o als estudiants de la UdL que viuen en pobles.	3		
La manca de línies d'autobusos que connectin amb les zones perifèriques Entre aquestes zones es va citar l'Horta en general o sectors més específics com Boixadors, o altres nodes atractors de mobilitat. Es planteja la necessitat d'estudiar noves formes de transport col·lectiu eficients per aquestes situacions, com ara la combinació bus-taxi compartit.			
La baixa freqüència de les línies d'autobús que envolten la ciutat Tot i que es reconeix la dificultat per fer viables aquest tipus de línies.			



<p>Freqüències poc fiables dels autobusos urbans</p> <p>Les freqüències horàries dels autobusos no són cíclics i això les fa poc fiables i a la vegada provoca que hi hagi autobusos plens en certes franges. Cal prioritzar alguns horaris i revisar-los. Es detecten pocs vehicles a les línies L-4, L-7 i L-20.</p>			2
<p>La poca utilitat de la línia de bus als polígons industrials</p> <p>Només existeix una línia, amb una freqüència molt baixa i un recorregut molt llarg. Els seus horaris no s'adapten a les necessitats reals dels treballadors. Tot plegat provoca que aquesta línia s'utilitzi molt poc.</p>			2
<p>La falta d'opcions de transport públic a les nits</p> <p>Hi ha molt poques línies de nit bus, les zones d'oci nocturn dels afores de la ciutat no disposen de busos llançadora a les hores de màxima afluència ni tampoc de suficient oferta de taxi, etc. A vegades, al tancament d'aquests locals, es formen comitives de persones a peu pel voral de les carreteres, provocant una situació d'elevat risc.</p>			
<p>L'elevat preu del bitllet d'autobús, sobretot per als joves</p> <p>I en especial per al bitllet individual.</p>			
<p>La mala accessibilitat dels autobusos a nivell sonor</p> <p>Fins i tot amb conductors que desconeixen aquests sistemes sonors.</p>			
<p>Manca de coordinació i fins i tot bona entesa entre la Guàrdia Urbana i els conductors d'autobusos</p>			
<p>Manca d'una aposta clara pel sector del taxi</p> <p>És un sector important que ha de sobreviure i caldria promoure'l amb més intensitat, per exemple ampliant les parades de taxi.</p>			
<p>Alguns equipaments encara no estan ben connectats amb la xarxa de bus</p> <p>Es detecten alguns equipaments que encara s'han de connectar millor amb les xarxes d'autobús, tant pel que fa a recorreguts, com sobretot horaris i vehicles. En aquest sentit s'esmenten els centres sanitaris i la universitat, tot i que es considera que han anat millorant.</p>			
<p>La modificació de línies de bus s'ha gestionat malament</p> <p>S'han produït episodis de caos coincidint amb la modificació del traçat d'algunes línies de bus, degut a una mala planificació i comunicació d'aquests canvis.</p>			
<p>El Consorci ATM no s'ha optimitzat prou</p> <p>Es considera que el paper del Consorci ATM com a promotor del transport públic així com per fomentar els canvis necessaris en el bus urbà no s'ha optimitzat prou. Es considera que actua més aviat amb vocació electoral, més que no pas amb criteris ambientals o per la millorar de la mobilitat.</p>			
<p>Es troba a faltar una aplicació per fer el pagament del transport públic per mitjà del telèfon mòbil</p>			
<p>Intermodalitat i connexió entre modes de transport i transport col·lectiu</p> <p>A nivell general, manca una gestió eficient i les infraestructures suficients per garantir la intermodalitat de transports, vinculant vehicle privat amb aparcaments dissuasius amb autobús, taxi, bicicletes i/o servei de trens de rodalies cap a fora de la ciutat.</p>			

MOBILITAT EN COTXE I MOTO

La mobilitat en vehicle privat (cotxe o moto) a Lleida és molt fluïda, motiu pel qual molts usuaris opten per aquests modes de transport. El debat en els grups es va centrar en com optimitzar el trànsit i com racionalitzar l'ús del vehicle privat, especialment per recorreguts pel centre de la ciutat.

ASPECTES POSITIUS (+)			
	Grup		
<p>La circulació de vehicles a Lleida és força fluïda en general</p> <p>Sobretot si es compara amb altres ciutats, on els embussos de trànsit són molt més freqüents. També és cert que en determinats horaris i punts de Lleida poden haver-hi petits col·lapses.</p>			
<p>Bona coordinació entre semàfors i passos de vianants</p> <p>En algunes avingudes i carrers la sincronització dels semàfors es valora molt positivament, afirmant que genera una fluïdesa en la mobilitat</p>			
<p>Hi ha una gran diversitat d'entrades a la ciutat</p> <p>L'estructura radial dels grans eixos de mobilitat i la gran quantitat d'accessos a la ciutat (6) fa que sigui fàcil entrar i sortir de la ciutat de manera fluïda.</p>			

ASPECTES NEGATIUS (-)			
	Grup		
<p>Regulació semafòrica que no afavoreix la fluïdesa en alguns carrers</p> <p>El control de la regulació semafòrica hauria d'afavorir la fluïdesa, amb carrers on hi hagués una ona verda. Contra aquest argument es va dir que una ona verda provocaria l'augment de velocitat i el risc d'accidents.</p>			
<p>La rotonda d'Agustí Mestre a la LL-11 és un punt crític de circulació</p> <p>Caldria cercar alguna solució per resoldre el caos d'aquest punt en determinats moments del dia. Caldria millorar-ne la regulació semafòrica, ja que l'accés a Copa d'Or està en vermell moltes vegades innecessàriament.</p> <p>Algunes rotondes de Lleida es consideren força crítiques.</p>			
<p>Manca implementar una rotonda al Passeig de Ronda</p>			
<p>Rondes perimetrals a la ciutat</p> <p>Es considera una mancança el fet de no disposar d'unes rondes o circumval·lacions que permetin connectar la ciutat sense haver de circular i creuar-la pel centre o altres barris. Això milloraria molt la fluïdesa de la circulació per la ciutat.</p>			
<p>Hi ha accessos a la ciutat que no estan prou aprofitats</p> <p>Alguns dels múltiples accessos de la ciutat podrien aprofitar-se més i descarregar-ne d'altres. Un exemple és el pont de Príncep de Viana.</p>			
<p>El vehicle privat encara gaudeix d'una posició privilegiada</p> <p>El model de mobilitat de Lleida encara gira al voltant del vehicle privat, és massa fàcil circular-hi en cotxe.</p>			



La configuració de la plaça Ricard Vinyes dificulta molt la circulació La reordenació de la plaça Ricard Vinyes (2010), en tallar els accessos a l'Av. Dr. Fleming i Bisbe Ruano, ha dificultat molt la fluïdesa del trànsit en aquest sector de la ciutat.			
Els centres comercials a la perifèria incentiven el vehicle privat La ubicació dels centres comercials a la perifèria, desconnectats de l'eix comercial històric, provoca que molta gent opti pel cotxe privat per accedir a l'oferta comercial.			

OFERTA D'APARCAMENTS

El debat sobre l'oferta d'aparcaments es va centrar en l'estacionament en superfície, especialment del tipus zona blava (aparcaments de rotació). No es va parlar tant dels aparcaments dissuasius a les entrades de la ciutat o d'altres tipus d'oferta d'aparcaments. Pel que fa a l'aposta per la zona blava, hi havia qui ho celebrava i qui considerava que incentiva massa l'accés al centre en cotxe.

ASPECTES POSITIUS (+)			
	Grup		
Dotació d'aparcaments al centre de la ciutat Es considera una millora l'augment de la dotació d'aparcaments públics, regulats i dissuasius. També la tipologia d'aparcament de rotació, que afavoreix la mobilitat. Una bossa d'aparcaments que es valora especialment positiva és la zona blava de Jaume II, que ha facilitat l'estacionament per fer diferents gestions del barri i de l'eix.			
Creació i simplificació d'aparcaments de motocicletes. La creació de més aparcaments i la simplificació de l'ús dels mateixos han afavorit l'ús d'aquest tipus de vehicles.			

ASPECTES NEGATIUS (-)			
	Grup		
Baixa utilització de la zona blava com a element modulador de la mobilitat i font de finançament L'ús actual de les zones blaves no aprofita prou els seus potencials per modular la mobilitat (per exemple, garantint un estacionament còmode al centre de la ciutat) i per recaptar més recursos que permetin potenciar la mobilitat més sostenible i segura. Caldria, doncs, estendre la zona blava a més sectors de la ciutat. Una proposta, tanmateix, que altres participants no van aprovar perquè consideraven que l'ús de la zona blava havia de ser restringit i que no es podia estendre a tota la ciutat, ja que oferia una imatge massa restrictiva.			
Excés d'aparcaments de rotació al centre, que hi incentiva la presència de cotxes			



El mateix fet que per un costat és una millora, per alguns assistents facilita massa l'accés en vehicle privat al centre de la ciutat, aspecte negatiu pel que fa a la contaminació, soroll o un model de mobilitat més sostenible. Segons alguns participants, convindria eliminar zones blaves de la xarxa no bàsica.			
L'excés d'aparcaments en vies estretes genera riscos per a la circulació En algunes zones de la ciutat hi ha estacionament en carrers molt estrets, i això provoca un cert risc per a la circulació. Aquesta situació s'agreuja per la presència de terrasses instal·lades en les mateixes zones d'aparcament.			

DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES

La distribució de mercaderies no és un focus de debat prioritari, ja que molts pocs participants hi van fer incís. Entre les poques intervencions que va suscitar, hi havia qui considerava que la gestió de la distribució ha millorat molt, i qui considerava que encara hi havia molt de potencial per la millora.

ASPECTES POSITIVS (+)			
	Grup		
La distribució de mercaderies ha millorat molt a Lleida els darrers anys La distribució de mercaderies no genera problemes a l'actualitat.		2	
Limitació de la entrada de vehicles pesats al centre Es valora positivament la limitació de la entrada de vehicles pesats que s'ha dut a terme al centre de la ciutat.			

ASPECTES NEGATIUS (-)			
	Grup		
Les zones de càrrega i descàrrega són insuficients Encara manquen zones habilitades per la càrrega i descàrrega de mercaderies. En aquest sentit també es detecten casos d'incivisme en persones que aparquen en aquestes zones (per exemple, a l'Av. De Blondel), o conflictes per la compatibilització dels horaris d'aquesta activitat amb l'activitat veïnal			
Necessitat d'avançar-se als nous models de repartiment de mercaderies Es detecta un augment de repartiment de mercaderies i/o compres de petit volum i gairebé porta a porta, resultat de la creixent compra per internet de productes per part de particulars i comerços, i caldrà donar-hi resposta.			
Els vehicles de distribució de mercaderies en zones de càrrega i descàrrega Poc respecte dels horaris i les zones establertes, sobretot en els principals eixos comercials.			

SEGURETAT VIÀRIA

Tots els grups van coincidir en donar màxima importància a la seguretat viària. Malgrat que els indicadors mostren una millora en aquest sentit, gràcies a sistemes de control de la velocitat i la creació de zones 30 (entre altres), alguns participants van destacar alguns punts negres de la circulació que encara perviuen a la ciutat, així com aspectes de senyalització i planificació que podrien millorar encara més la seguretat viària a la ciutat.

ASPECTES POSITIVUS (+)			
	Grup		
<p>La reducció dels accidents gràcies als sistemes de control de velocitat</p> <p>Es va valorar positivament la implementació i ús de dispositius de control de velocitat en general i els radars de control semafòric en particular. Així com els rètols d'advertiment de la velocitat. Han esdevingut eines de prevenció i control, i han reduït l'accidentalitat.</p>	2		3
<p>Patrulla ciclista de la Guàrdia Urbana</p> <p>Es percep favorablement la presència d'aquesta patrulla en bicicleta.</p>			
<p>Les zones 30 de la ciutat han augmentat significativament la seguretat viària</p> <p>Les zones 30 són una bona fórmula per afavorir la convivència entre modes de transport (cotxes, bicicletes, vianants) i garantir la seguretat viària, i segons alguns participants convindria ampliar-les a tota la xarxa bàsica.</p>	3	2	3

ASPECTES NEGATIVS (-)			
	Grup		
<p>No es fan suficients controls d'alcoholèmia</p> <p>Es comenta que convindria fer-ne més i en certs moments específics.</p>			
<p>Encara hi ha punts negres d'accidentalitat a la ciutat</p> <p>En determinats punts de la ciutat encara s'hi produeixen accidents, com per exemple a la parada de taxis de l'estació de tren, l'Av. de les Garrigues, o el c. Palauet.</p>		2	
<p>Inseguretat viària a la Plaça Ricard Vinyes</p> <p>Segons un participant, a la rotonda de Plaça Ricard Vinyes s'hi produeixen problemes de seguretat viària.</p>			
<p>Dèficits en el disseny urbanístic de la ciutat</p> <p>Es considera que a l'hora de planificar la ciutat no s'ha pensat suficientment en la mobilitat que es generaria en cada sector d'urbanització.</p>			
<p>No s'aprofita prou el potencial tecnològic "smart city"</p> <p>Algun participant considera que no s'aprofita tot el que pot oferir la tecnologia <i>smart city</i>: en la regulació semafòrica, d'estacionament, de càrrega i descàrrega...</p>			
<p>Dèficits de senyalització horitzontal i vertical</p> <p>En alguns punts de la ciutat es troba a faltar una adequada senyalització, la qual cosa pot provocar inseguretat o conflictes entre usuaris.</p>			

MEDI AMBIENT I CONTAMINACIÓ

L'eix de la qualitat de l'aire i la contaminació acústica no va ser dels àmbits més debatuts durant la sessió. En conjunt es valorava positivament la política ambiental de l'Ajuntament en matèria de mobilitat, i es detectaven alguns àmbits de millora, com la informació ambiental i la promoció del vehicle elèctric.

ASPECTES POSITIVS (+)			
	Grup		
<p>La regulació i control que va fer la Paeria de les motos sorolloses</p> <p>L'aposta de la Paeria per controlar les motos amb tubs d'escapament que superen els límits sonors ha tingut el seu efecte i la contaminació acústica per aquesta causa ha disminuït.</p>			
<p>Pensament "verd" de la Regidoria</p> <p>Es valoren positivament les mesures adoptades per la regidoria de Medi Ambient (vehicles col·lectius elèctrics, zones 30, pacificació al voltant de zones escolars i parcs, etc.) Es va comentar que caldria extrapolar-ho a més àmbits.</p>			2
<p>Els nivells de contaminació atmosfèrica a Lleida són baixos</p> <p>Els indicadors de contaminació a la ciutat no superen els nivells fixats per la legislació, i són comparativament millors que altres ciutats intermèdies.</p>			
<p>La flota d'autobusos s'està renovant per incorporar vehicles híbrids</p> <p>S'estan incorporant nous vehicles a la flota d'autobusos, amb motors híbrids (elèctric/dièsel), molt eficients. Tot i així, algun participant va proposar que s'apostés per autobusos i taxis plenament elèctrics.</p>			

ASPECTES NEGATIUS (-)			
	Grup		
<p>Poca promoció de vehicles poc contaminants</p> <p>Des de l'Ajuntament es fomenta molt poc l'ús de vehicles poc contaminants, com ara els vehicles elèctrics. A la ciutat, ara, només hi ha un punt de càrrega de vehicles elèctrics per exemple. Això també s'aplica als vehicles de la pròpia administració (vehicles de neteja, del parc de vehicles dels tècnics, etc.). Caldria potenciar un pla de vehicles elèctrics.</p>			2
<p>Poca informació ambiental i de la qualitat de l'aire</p> <p>Es proporciona poca informació a la ciutadania sobre els nivells de contaminació atmosfèrica a la ciutat (per exemple, amb plafons lluminosos indicant les condicions de l'aire).</p>			

CIVISME I CONSCIENCIACIÓ CIUTADANA

Tots els grups, a l'hora de tractar la sensibilització ciutadana respecte la mobilitat sostenible i segura, van fer-ho en negatiu, és a dir, detectant una gran quantitat de mancances i aspectes a millorar, tant pel que fa a l'educació viària, com a la necessitat de prendre consciència sobre la importància d'una manera diferent de moure's per la ciutat.

ASPECTES POSITIVS (+)		
	Grup	
<p>Les accions de sensibilització de la Guàrdia Urbana a les escoles</p> <p>Les actituds cíviqes s'han d'inculcar des de ben petits i en aquest sentit són molt positives les xerrades que la Guàrdia Urbana ofereix als nens.</p>		

ASPECTES NEGATIUS (-)		
	Grup	
<p>Mala convivència entre els usuaris dels diferents modes de transport</p> <p>Vianants amb ciclistes, ciclistes amb cotxes, cotxes amb autobusos i amb motocicletes, etc. No està resolta la convivència entre mitjans de transport, fet que passa també per solucions de separació física i clara de les calçades, carrils, etc., a banda d'educació viària.</p>		2
<p>Les pràctiques poc respectuoses d'alguns conductors de cotxes i motos</p> <p>Es van citar pràctiques habituals que interfereixen en el trànsit, com ara l'estacionament en doble fila en hores punta (sobretot a les proximitats de les escoles) o fins i tot en parades de bus, així com la poca sensibilitat dels conductors vers vianants, ciclistes i els mateixos vehicles, els excessos de velocitat, els passos de vianants, etc.</p>	6	2
<p>El comportament incívic d'alguns ciclistes i d'altres usuaris cap als ciclistes</p> <p>Falta educació viària tant per ciclistes com per la resta de col·lectius cap a respectar els ciclistes. Caldria combatre aquests actes incívics.</p>		
<p>Poca conscienciació respecte la mobilitat sostenible i segura</p> <p>En general, la societat està poc conscienciada sobre la necessitat d'anar disminuint l'ús del vehicle privat i a la vegada anar passant a models de mobilitat col·lectiva o poc contaminant. També es denota un baix coneixement de la normativa i de la importància de tenir conductes cíviqes i que afavoreixin la seguretat viària (val a dir que la sessió va tenir lloc en plena setmana de la mobilitat sostenible i segura).</p> <p>Alguns participants consideraven que feia falta una major acció de sensibilització als barris i als centres educatius.</p>		3



3. EL MODEL DE MOBILITAT DE FUTUR PER A LLEIDA

En el tercer exercici que van fer els tres grups en paral·lel va ser obrir un debat més general sobre quin havia de ser el model de futur de la mobilitat a Lleida. Tot i que es va disposar de poc temps, es buscava consensuar un model comú en el que es visualitzés clarament l'aposta d'uns modes de transport per sobre d'uns altres, si és que els participants així ho consideraven.

GRUP VERMELL

El debat sobre el model va iniciar-se intentant definir per quin mode de transport s'havia d'apostar més en els pròxims anys, sense que això volgués dir que els altres perdrien importància. S'intentava, doncs, fixar un mode de transport prioritari.

Davant d'aquesta pregunta, un primer debat va centrar-se en si **la bicicleta havia de ser o no una de les principals prioritats** per als propers anys. Mentre uns participants consideraven que sí (atès l'elevat nombre d'usuaris reals i potencials), altres deien que no atès que la ciutat no tenia unes condicions climatològiques favorables. No es va arribar a cap posició de consens en aquest sentit.

Partint de l'elevat ús que té el cotxe a Lleida, un participant va apostar per afavorir, en els propers anys, **el vehicle elèctric**. Però d'altres participants, en diversos sentits, van considerar que era un mode de transport de futur, però que calia considerar-ne alguns punts febles. El primer, caldrien més estudis que avaluessin bé els costos ambientals associats, per exemple els residus que generen aquests vehicles (bateries). El segon punt feble era que perpetuava la majoria de problemes i disfuncions associats al vehicle motoritzat privat, com ara les congestions del trànsit.

A partir d'aquí, un dels participants va considerar que no s'havia de debatre qui hauria de ser el mode de transport prioritari. **Calia apostar per diferents modes de transport i assegurar que fossin compatibles entre ells**. En aquest sentit, un altre participant deia que a Lleida, com a d'altres grans ciutats, hi ha col·lectius diversos amb necessitats de mobilitat diferents (estudiants, gent gran, discapacitats, pares i mares de família, gent que viu als afores, etc.), fet pel qual no es pot afavorir un mode de transport de manera prioritària ja que cada necessitat es pot afrontar amb modes de transport diversos. I, com a exemple es va citar un col·lectiu, el de les persones amb mobilitat reduïda, que requereixen de millores en diversos modes de transport (a peu, en bus, etc.)

En consonància amb aquest plantejament, sí que es va generar un cert consens al voltant que Lleida patia un greu dèficit de transport públic per connectar la ciutat amb les poblacions de la 2a i la 3a corona i que per tant la prioritat i el model dels pròxims anys havia de ser el de **garantir un transport públic adequat per resoldre aquesta mancança**. Entre les vies per resoldre aquesta mancança es van citar la millora de la intermodalitat i l'aposta per un nou tramvia de superfície, opció aquesta última que no va gaudir d'un consens majoritari, però tampoc d'un rebuig frontal per part de cap participant.

GRUP VERD

El conjunt del grup va posar-se d'acord de manera espontània en la importància d'avançar cap a **una ciutat més pacificada, potenciant una mobilitat més segura i sostenible**. Això significa potenciar els modes de transport més sostenibles (a peu, en bicicleta, en transport públic), en



detriment del vehicle privat. Un cop establert aquest consens, els participants van suggerir criteris i directrius per tal d'assolir aquest objectiu:

D'una banda, calia **ampliar el consens sobre el model de mobilitat** de la ciutat a nivell polític, tècnic i social. En aquest sentit, alguns participants van demanar als grups polítics que no utilitzessin la mobilitat com a arma política, sinó que miressin d'unir esforços per tal d'establir una **aposta clara i decidida per una mobilitat més sostenible**.

A la vegada, els participants van demanar **més estudis previs i una planificació més acurada** per tal d'adequar millor les solucions per a la mobilitat a la ciutat. Alguns participants consideraven que calia **afavorir la innovació** per tal de resoldre els problemes de la mobilitat amb els mínims recursos necessaris.

Finalment, els participants van apostar per una **participació transversal** de tots els usuaris de la via pública per tal que tothom s'impliqui en la millora de la mobilitat a la ciutat. Es va fer un incís especial per incorporar el segment més jove de la població en aquests debats.

GRUP BLAU

Al llarg de la sessió de debat hi van haver aportacions més aviat referides al model de mobilitat de Lleida, que condiciona els punts favorables o no tant afavorits de cadascun dels modes de transport.

Així per exemple, es va tractar la qüestió de la **intermodalitat del transport públic**, que segons els assistents no està ben resolta a Lleida, i que implica també un plantejament general de la mobilitat, vinculant els diferents modes de transport col·lectiu (autobús, tren i taxi), així com la mobilitat en bicicleta i la gestió d'aparcaments dissuasius pel vehicle privat. Aquest és un debat que comprèn tot el terme municipal, la connexió de la ciutat amb la perifèria, però també més enllà en la seva connexió amb altres poblacions o nodes d'atracció de la mobilitat com poden ser els polígons d'activitat.

Una altra qüestió a la que es va fer referència és el **model de planejament urbanístic** de la ciutat. Per a alguns assistents aquest model condiciona i no afavoreix la transició cap a un model de mobilitat no basat en el vehicle privat. L'existència de centres comercials als afores, mal comunicats amb transport col·lectiu, entre d'altres, impliquen la necessitat de mantenir els vehicles privats pels desplaçaments habituals dels lleidatans.

Més concretament, quan es va plantejar la qüestió sobre per quin mode de transport havia de ser l'aposta de la ciutat, l'opinió va ser bastant unànime i consensuada. Els assistents aposten per un **model que afavoreixi la mobilitat a peu i redueixi l'ús de vehicles privats**. En general es vol que la ciutat de Lleida tingui un **model de mobilitat encarat a la pacificació**, la mobilitat lenta i poc contaminant, però **amb alternatives innovadores** que cal estudiar per resoldre certes particularitats pròpies com ara la connexió i la transició de l'àmbit urbà amb l'Horta i les partides (els punts d'atracció de mobilitat dins aquest entorn), els àmbits de Gardeny o la Caparrella i les àrees d'activitat econòmica també situades a la perifèria urbana.

El debat va concloure amb un consens sobre la necessitat de **fer una aposta per un model de mobilitat a llarg termini**, amb objectius clars i consensuats entre tots els grups polítics, de forma que es permeti treballar-hi de forma continuada i assolir-lo, independentment dels temps polítics.

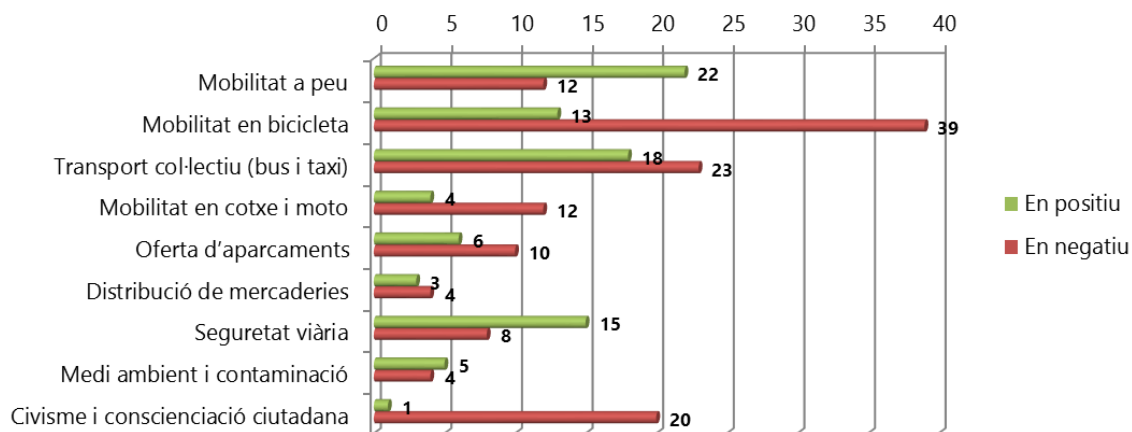
4. CONCLUSIONS

Aquesta primera jornada de debat va permetre repassar les polítiques de mobilitat impulsades per la Paeria fins el moment, i recollir aportacions presencials per bastir una diagnosi compartida sobre la situació de la mobilitat a Lleida i la vigència de les mesures del PMU.

Dels tres debats simultanis se'n desprèn una **valoració positiva respecte l'evolució de la mobilitat a Lleida**, lloant iniciatives encaminades a la pacificació del trànsit i la potenciació dels desplaçaments a peu, però també han emergit **valoracions crítiques amb algunes mesures** (com la distribució de zones blaves) i s'han **identificat mancances significatives**, especialment en els àmbits del transport públic, l'impuls de la bicicleta i el civisme i conscienciació ciutadana.

Dels 9 àmbits debatuts, els que van generar més intervencions van ser els relatius als **desplaçaments a peu, a la bicicleta i el transport col·lectiu**. Els que menys interès van despertar van ser els referents a la **distribució de mercaderies, el medi ambient i la contaminació atmosfèrica**.

Figura 2. Nombre d'aportacions (en positiu i en negatiu) per a cada àmbit de debat.



Amb tot, va planar un consens sobre la **importància d'avançar cap a una ciutat més pacificada pel que fa al trànsit, i que aposti pels modes de transport més sostenibles**. Ara bé, el debat resta obert sobre quines **mesures i actuacions poden facilitar aquesta transició** cap a una mobilitat més sostenible, i sobre **com s'haurien d'articular aquestes mesures** a través d'un nou Pla de Mobilitat Urbana.

**ANNEX 1: PARTICIPANTS A LA JORNADA**

Tot seguit es llisten els **37 assistents al taller**, dividits segons els tres grups assignats:

Nom i cognoms	Institució/Entitat/Empresa	Grup
Jesus Avilla Hernández	Universitat de Lleida	
Josep Maria Baiget	Grup Municipal D'ERC-AVANCEM	
Miquel Castelló	Autobusos Lleida SA	
Francesc Català Alòs	BACC/enbiciperlleida	
Laura Fortuny	Ajuntament de Lleida	
Xavier Freixes Freixes	Associació Provincial d'Empreses d'Automoció	
Domingo García González	ONCE	
Montserrat Gil de Bernabé	Ajuntament de Lleida	
Albert Guàrdia	Consell local de la Joventut de Lleida	
Fèlix Larrosa	Ajuntament de Lleida	
Josep Tarragona	Cambra Oficial del Comerç	
Marta Treguan	Col·legi d'Aparelladors i d'Arquitectes Tècnics a Lleida	
Carles Vidal Garcia	Grup Municipal C's	
Joan Vilella	Grup Municipal PP	
Elena Aranda	Ajuntament de Lleida	
Joaquim Llop Ribalta	Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya. Demarcació de Lleida	
Enric Martí Suau	PTP de Lleida	
Joan Carles Miró	Loteutaxi	
Francisco Morales	Confederació Sindical de Comissions Obreres de Lleida	
Noemí Morell	Consell Comarcal del Segrià	
José Luis Osorio Fernández	Grup Municipal C's	
Josep Ramon París	Cambra Oficial del Comerç	
Anotnio Salvador Magri	Guàrdia Urbana	
Carles Soldevilla Gaya	Autobusos Lleida SA	
Miquel Castellà	Federació d'Associacions de Veïns	
Raquel Castro	Associació d'Autoescoles	
Carme Culleré Llavoré	Grup Municipal CIU	
Xavi de Joan	Teleradio taxi Lleida	
Samuel de la Fuente	ATM Lleida	
Pau Forn	Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Lleida (COAC)	
Carlos González Iglesias	Grup Municipal del COMÚ	
Óscar Guardiola	Grup Municipal PP	
Jordi Prats	BACC / En bici per Lleida	
Josep Rodríguez Díaz	Confederació Sindical de Comissions Obreres de Lleida	
Maria José Soler Noguera	Prefectura Provincial de Trànsit	
Lluís Taverner Palou	Centre Excursionista de Lleida	

FACILITADORS**Rol**

Xavier Basora	Dinamitzador grup vermell
Xavier Sabaté	Dinamitzador grup verd
Irene Navarro	Dinamitzadora grup blau

OBSERVADORS**Entitat****Rol**

Sergi Gimeno	Ajuntament de Lleida. Regidoria de Medi Ambient	Observador grup vermell
Elisenda Pardell	Ajuntament de Lleida. Regidoria de Medi Ambient	Observadora grup verd
Esther Fanlo	Ajuntament de Lleida. Regidoria de Medi Ambient	Observadora grup blau