

Actualització

PLA DE MOBILITAT URBANA DE LLEIDA

Lleida, novembre 2017

ÍNDEX

1	INTRODUCCIÓ.....	4
2	MARC DE TREBALL.....	5
2.1	Marc normatiu.....	5
2.2	La relació amb altres Plans i Programes	5
3	ANÀLISI DEL GRAU DE DESENVOLUPAMENT DEL PLA DE MOBILITAT URBANA 2011-2017	8
3.1	Estat de les propostes	8
3.2	Seguretat viària	10
3.3	Mobilitat a peu	10
3.4	Mobilitat amb bicicleta	11
3.5	Mobilitat amb transport públic.....	11
3.6	Distribució urbana de mercaderies	14
3.7	Racionalització de l'ús del vehicle privat i gestió de l'aparcament.....	14
3.8	Control i disminució dels nivells contaminació.....	14
3.9	Sensibilització i conscienciació ciutadana	15
4	IDEES FORÇA SORGIDES DELS TREBALLS DE REVISIÓ TÈCNICA I PARTICIPACIÓ	16
5	ACTUALITZACIÓ DE LES PROPOSTES DEL PLA 2018-2024	21
5.1	Seguretat viària	22
5.2	Mobilitat a peu	23
5.3	Mobilitat amb bicicleta	24
5.4	Mobilitat amb transport públic.....	25
5.5	Distribució urbana de mercaderies	26
5.6	Mobilitat en vehicle privat	27
5.7	Gestió de l'aparcament.....	28

5.8	Control i disminució dels nivells contaminació.....	29
5.9	Participació ciutadana i sensibilització.....	30
6	ACTUALITZACIÓ DELS INDICADORS DEL PLA	31
7	ANNEXES	32
7.1	Resultats procés participatiu.....	32
7.2	Entitats participants en els tallers de revisió del Pla	32
7.3	Seguiment dels indicadors.....	34

1 INTRODUCCIÓ

El **Pla de Mobilitat Urbana de Lleida** (PMU), aprovat pel Ple de l'Ajuntament de Lleida l'any 2011, ha estat el document director de les actuacions de mobilitat dels darrers 6 anys en clau de sostenibilitat al municipi. Tal i com prescriu la Llei 9/2003 de Mobilitat, l'Ajuntament de Lleida té previst realitzar en breu els treballs de revisió del Pla, tot incorporant els canvis socials, econòmics, estructurals i ambientals d'afectació directa sobre la mobilitat que han anat succeint els darrers anys a la ciutat.

Així la reestructuració de la xarxa de transport públic urbà, la implantació de la integració tarifària del transport interurbà, la millora de la línia de ferrocarril de FGC Lleida La Pobla, la construcció del nou pont de Princep de Viana d'accés a la ciutat, la reducció de l'activitat econòmica degut a la crisi econòmica global, l'increment notori de l'ús de la bicicleta a la ciutat, són alguns dels canvis que ens situen a un nou punt de partida a l'hora de planificar la mobilitat a Lleida.

El present és un primer document per a l'actualització del PMU vigent basat en el procés participatiu realitzat el període 2016-2017 i en una primera revisió tècnica de seguiment de resultats. S'analitza, en primer lloc, el grau de compliment de les **68 actuacions** recollides en el PMU, aquelles assolides, les que estan en fases de desplegament, i aquelles pendents o obsoletes, conjuntament amb els **58 indicadors de mobilitat** del PMU.

En base a l'anàlisi dels resultats del procés participatiu i del treball tècnic, es fa una primera proposta l'actualització de les línies estratègiques i les mesures corresponents, així com una l'actualització dels indicadors de seguiment.

2 MARC DE TREBALL

2.1 Marc normatiu

Llei 9/2003 de juny del 2003 de Mobilitat per a la planificació i la gestió de la mobilitat

La Llei estableix els principis, els objectius i altres requisits específics que han de desenvolupar els plans de mobilitat urbana per tal de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport, tot tenint en compte:

- Competitivitat
- Integració social
- Qualitat de vida
- Salut
- Seguretat
- Sostenibilitat

Els Objectius globals marcats per la Llei de mobilitat són:

- Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, per minimitzar els desplaçaments habituals.
- Establir mecanismes de coordinació per aprofitar al màxim els transports col·lectius.
- Disminuir la congestió de les zones urbanes a través de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat.
- Prioritzar i fer més atractiu el transport públic i la mobilitat sostenible.

2.2 La relació amb altres Plans i Programes

El Pla s'estructura al voltant dels **objectius** pel **Pacte de la Mobilitat Sostenible i Segura de Lleida** aprovats l'any 2004, un organisme format per la representació dels principals agents implicats en la mobilitat a Lleida, per tal d'impulsar la **mobilitat sostenible a la ciutat**. Aquests són:

- 1- **Millorar la seguretat viària**, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport i a cada activitat, amb un clima de convivència i urbanitat

- 2- **Afavorir** les condicions per a **la mobilitat a peu**, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat, seguretat i connectivitat)
- 3- **Augmentar l'ús de la bicicleta** com a transport habitual, mantenint, millorant i connectant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària
- 4- **Promoure el transport col·lectiu**, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat, potenciant la intermodalitat
- 5- Garantir una **distribució de mercaderies àgil** i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat
- 6- **Fomentar la pèrdua de protagonisme del vehicle privat**, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat
- 7- **Compatibilitzar** l'oferta **d'aparcament amb les necessitats** dels residents, del comerç i de l'intermodalitat.
- 8- Controlar i **disminuir els nivells de contaminació** atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit
- 9- Estendre entre la població **l'educació, la sensibilització i la participació ciutadana** sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.

D'altra banda l'actualització del Pla es realitza en coherència amb els instruments de planificació local i sectorials elaborats els darrers anys, de la següent manera:

- **Pla d'Acció Local per l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC)**, en l'objectiu de reduir el consum energètic de la mobilitat motoritzada i en els objectius de reducció de les emissions de CO₂.
- **Pla d'Acció per a la Millora de la Qualitat Acústica de Lleida**, en l'objectiu de reduir el nombre de població exposada a nivells de soroll superiors al llindar de qualitat acústica.
- **Pla Operatiu 2015-2018 de la Regidoria de l'Hàbitat Urbà Rural i la Sostenibilitat**, en els objectius de millorar la competitivitat del bus urbà, racionalitzar l'ús del vehicle privat, de fer projectes per alliberar el centre urbà del transit rodat, de promocionar la bicicleta amb la construcció de nous carrils, de promocionar el transport ecològic instal·lant punts de recàrrega de vehicles elèctrics i adquirint autobusos híbrids, de millorar la xarxa de vianants i els camins escolars, així com la qualitat ambiental.

Els Treballs de revisió del Pla han estat:

- Realització d'un extens procés participatiu amb la intervenció de 50 entitats implicades amb la mobilitat a Lleida.
- Revisió del grau d'acompliment dels objectius i mesures
- Seguiment dels indicadors de mobilitat (dels que es disposa de dades)
- Recull d'estudis i dades actualitzades (Treballs revisió POUM, bibliografia actualitzada, estudis propis)

En el moment de la realització dels treballs de revisió del Pla no es disposa de cap nova Enquesta de Mobilitat Quotidiana Obligada (EMQ) amb dades actualitzades del repartiment modal dels diferents Mitjans de transport, informació clau per conèixer l'evolució real de la mobilitat al municipi. Tanmateix es preveu disposar d'aquestes dades l'any 2018 en el marc dels treballs que realitza l'ATM de Lleida per a l'elaboració del Pla director de Mobilitat de Lleida.

3 ANÀLISI DEL GRAU DE DESENVOLUPAMENT DEL PLA DE MOBILITAT URBANA 2011-2017

3.1 Estat de les propostes¹

El Pla de Mobilitat Urbana 2011-2017 va definir un total de 68 mesures distribuïdes principalment en 8 àmbits(taula 1).

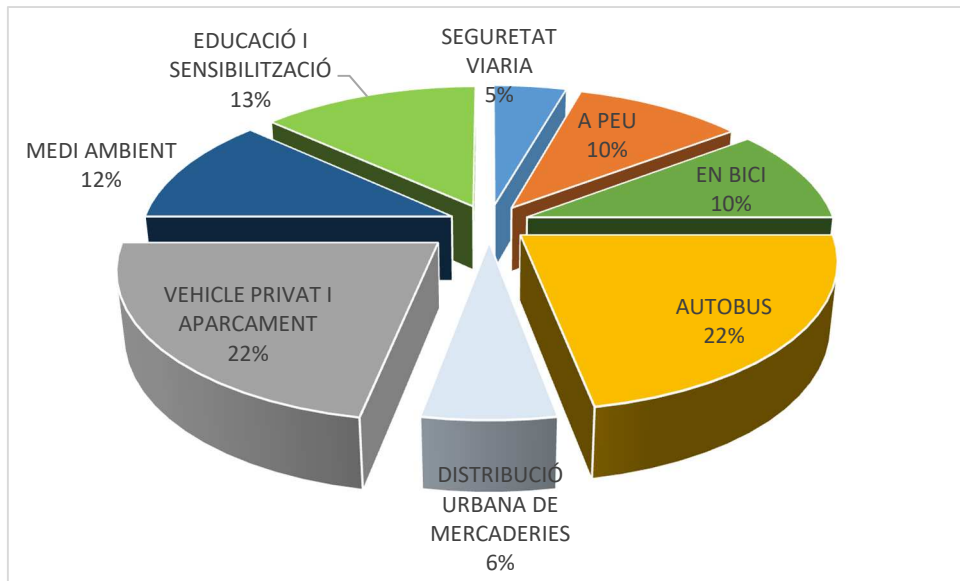
Taula 1 Àmbit de les propostes del PMU de Lleida 2011-2017

ÀMBIT DE LES PROPOSTES	Nº
SEGURETAT VIARIA	3
A PEU	7
EN BICI	7
AUTOBUS	15
DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES)	4
VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT	15
MEDI AMBIENT	8
EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ	9

Font: elaboració pròpia

¹ Font: Secció Mobilitat, Ajuntament de Lleida. Dades any 2015

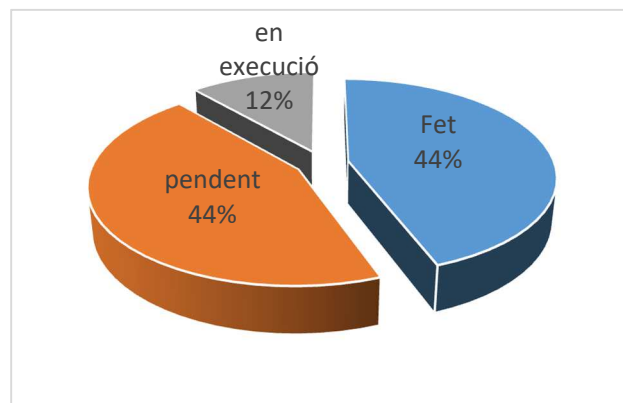
Figura 1 Àmbit de les propostes del Pla de Mobilitat Urbana de Lleida, 2011-2017



Font: elaboració pròpia

D'aquestes propostes, 30 han estat finalitzades, 8 estan en procés d'execució i 30 estan pendents o han quedat obsoletes.

Taula 2 Estat d'execució de les mesures del Pla de Mobilitat Urbana 2011-2017



Font: Elaboració pròpia

A continuació és fa un recull de l'estat de desenvolupament per cadascun dels àmbits definit pel Pla.

3.2 Seguretat viària

Durant el període 2011-2017 s'ha desplegat el Pla de Seguretat Viària que ha comportat la assolir la xifra de 168 passos elevats i 85 bandes reductores de velocitat implantades, a més de nous carrers amb plataforma única, controls de velocitat (instal·lació de 3 radars), la millora de la senyalització i de la visibilitat de més de 150 passos de vianants, la implantació de 6 camins escolars segurs, l'ampliació a 6 noves zones 30. En aquest context la pacificació² del trànsit ha passat de 1,17km lineals de carrer l'any 2011 2,42 km l'any 2015.

Aquest desplegament, tot i que no ha suposat una reducció del nombre d'accidents, ha permès la reducció de la seva lesivitat. Cal destacar que el nombre de víctimes d'accident greus s'ha reduït en un 46% en el període 2011-2017 respecte del període anterior al PMU vigent. Els atropellaments també s'ha reduït de forma notable tant en nombre, un 26%, com en la seva lesivitat. Tanmateix, l'accidentabilitat no ha assolit els nivells òptims, donada la seva íntima relació amb la presència del vehicle privat a l'espai urbà.

D'altra banda la proliferació de nous **vehicles de mobilitat personal** (VMP) (patinets elèctrics, segway, etc) així com l'increment de la mobilitat amb bicicleta els darrers anys³ han creat noves situacions de risc i de percepció d'inseguretat, especialment per a vianants que caldrà tenir en especial consideració en la revisió del pla.

3.3 Mobilitat a peu

Durant el període 2011-2017 s'ha assolit la xifra de 95% dels passos de vianants adaptats de la ciutat. Tanmateix en matèria d'accessibilitat universal, queda pendent l'estudi de guals

² amb límit 30 km/h

³ Font: *Estudi evolució mobilitat en bicicleta a Lleida*, Ajuntament de Lleida. 2014

i voreres, així com la millora de les condicions per a persones amb problemes visuals, que el nou pla ha de contemplar.

Pel que fa a la millora del confort dels desplaçaments a peu, s'han ampliat voreres a la vegada que la xarxa exclusiva per a vianants s'ha vist incrementada a 620 m.

3.4 Mobilitat amb bicicleta

Durant el període 2011-2017 la xarxa de les vies ciclables (carril bici + vies ciclables) s'ha incrementat 9,9 km lineals. D'altra banda s'ha fet un esforç important en el desplegament de nous punts d'aparcament per a bicicletes en els principals centres públics atractors de mobilitat. Així s'ha passat de 309 a 812 unitats, un augment del 262% del total durant el període.

La mobilitat amb bicicleta ha incrementat substancialment els darrers anys en alguns trams de la ciutat⁴. Així en determinats nodes amb cobertura de carril bici (Pont Vell) l'increment del nombre d'usuaris ha estat del 200% durant el període 2007-2014, mentre que el node amb menor creixement ha estat el de Plaça Ricard Vinyes, amb un 45%.

Taula 3 Evolució de la utilització de la bicicleta en distints nodes de trànsit de Lleida

Nodes	CARRIL BICI 2014	2014	2007	Evolució 2007-2014
Prat de la Riba P Viana	NO	733	474	55%
1Plaça Europa	½	874	544	61%
Plaça Ricard Vinyes	NO	973	673	45%
Passeig Ronda	½	581	276	111%
Pont Universitat	½	898	516	74%
Pont Vell	SI	1278	397	222%

Font: Estudi sobre la Mobilitat en bicicleta a Lleida. Ajuntament de Lleida 2014

3.5 Mobilitat amb transport públic

Durant el període 2011-2017 s'ha avançat en la millora del confort i informació del servei de transport públic: amb la implantació de més de 30 noves andanes d'embarcament, de plataformes i de noves marquesines en parades transport públic, instal·lació de 11 pantalles

⁴ Font: Estudi sobre la Mobilitat en bicicleta a Lleida. Ajuntament de Lleida 2014

SAE a les parades nodals, posada en funcionament App d'informació a temps real de les línies de bus urbanes, i assoliment del 100% d'adaptació del parc mòbil a persones amb mobilitat reduïda.

Per a la millora de la velocitat comercial s'ha incrementat el carril bus en 917 metres, passant d'una velocitat comercial de 12,04 km/h a 13,24 km/h, i s'ha incrementat a 6 el nombre de cruïlles amb prioritat per al transport públic urbà.

Pel que fa a la cobertura del transport públic urbà a la trama urbana consolidada en l'actualitat el 95% dels residents tenen servei de bus urbà a menys de 200 metres

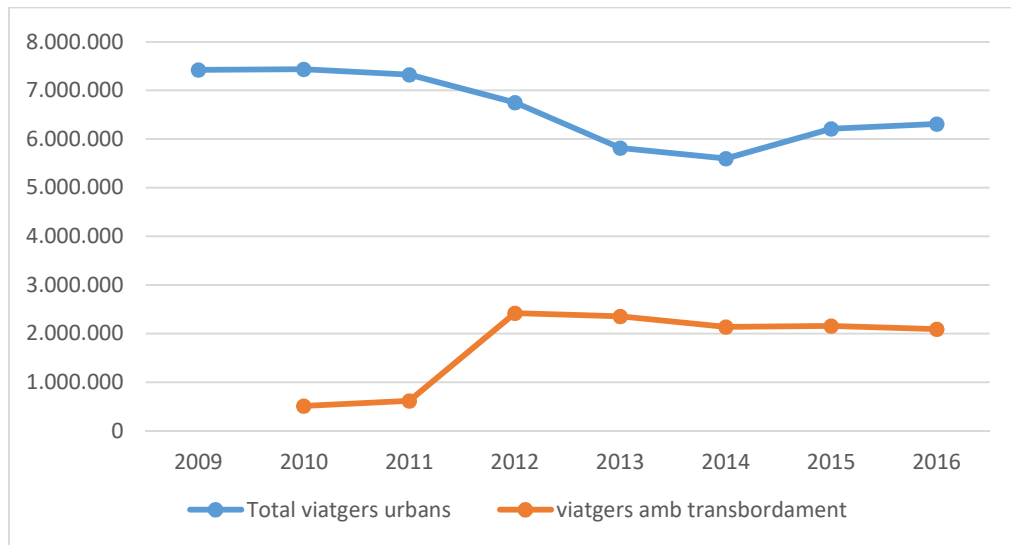
Tanmateix la productivitat del Transport públic urbà segueix sent marcadament baixa, essent l'any 2015 de 3,14 viatgers anuals/Km útils anuals.

L'evolució de la demanda de servei en transport públic durant el període 2011-2016 varia substancialment entre els desplaçaments urbans i els interurbans. Pel que fa al transport urbà, el qual l'any 2016 va comptar amb 6.312.600 viatgers, ha sofert una reducció del 13% durant aquest període, degut a la reestructuració del servei. Tanmateix s'observa una recuperació progressiva durant el període 2013-2016 amb un increment del 8%.

Pel que fa al transport interurbà en bus, el nombre de viatgers ha experimentat un creixement exponencial durant el període 2009-2011 degut la posada en marxa del servei de tarifació integrada de l'ATM, i ha assolit uns nivells de 1.900.000 passatgers l'any 2016. L'increment global ha estat del 240%.

Pel que fa a la demanda de serveis interurbans en modes ferroviaris (FGC i RENFE rodalies), hi ha hagut un creixement exponencial del nombre d'usuaris a partir de l'any 2015, justament quan el nombre de passatgers en aquest mode havia assolit els mínims en els darrers 6 anys.

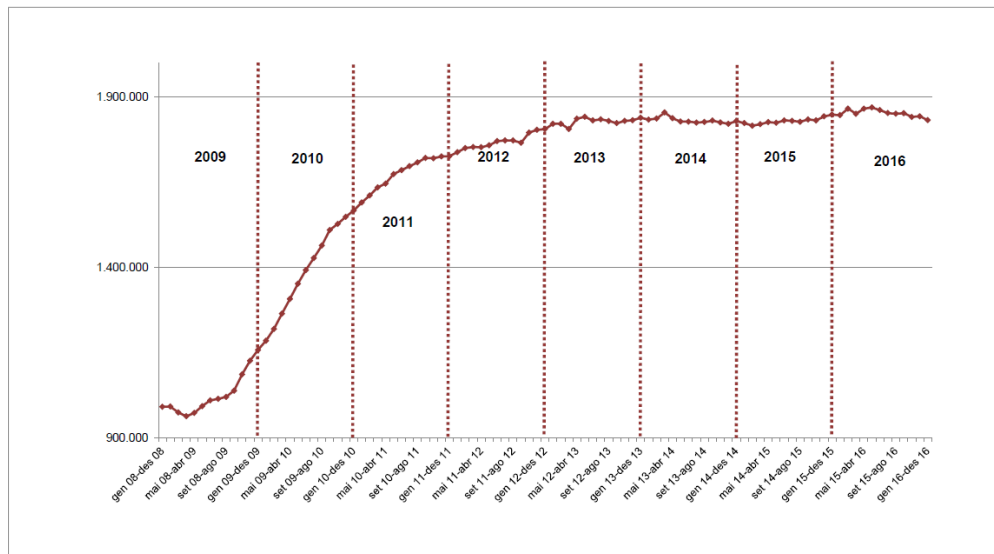
Figura 2 Evolució de la demanda de serveis urbans , i l'evolució dels passatgers amb transbordament



Font:Autobusos Lleida. Sarbus

Figura 3 Evolució de la demanda de serveis en autobús interurbans

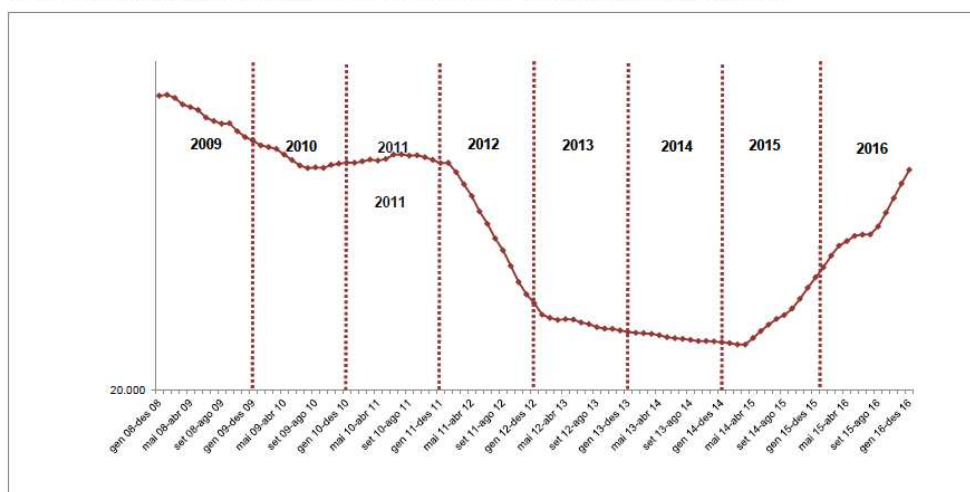
EVOLUCIÓ DEMANDA SERVEIS INTERURBANS EN AUTOBÚS



Font: ATM de Lleida

Figura 4 Evolució de la demanda de serveis interurbans en modes ferroviaris

EVOLUCIÓ DEMANDA SERVEIS INTERURBANS EN MODES FERROVIARIS :FGC Lleida-Ager // RENFE R12 i R13/R14 a partir del març 2015



Font: ATM de Lleida

3.6 Distribució urbana de mercaderies

Durant el període 2011-2017 s'ha incrementat notablement l'espai viari destinat a la distribució urbana passant de ser de 4,74 a 6,43 places cada 1000 habitants. Tanmateix caldrà incidir en el control del respecte d'aquestes zones.

3.7 Racionalització de l'ús del vehicle privat i gestió de l'aparcament

El nombre de turismes al municipi durant el període 2011-2016 ha baixat un 4%, passant de 421,5 a 405,6 vehicles cada 1000 habitants.

Pel que fa a la accessibilitat en turisme per a les persones amb mobilitat reduïda, durant el període d'estudi s'ha incrementat el nombre un 55%, passant de 268 a 416 places.

3.8 Control i disminució dels nivells contaminació

Els nivells de presència dels contaminants de PM₁₀, de NO_x han seguit una tendència a la baixa durant el període estudiat. En el cas de PM₁₀, l'any 2011 els valors de mitjana anual

van ser de 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ mentre que l'any 2016 va ser de 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Pel que fa a NO_x , les concentracions han passat a ser de 27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. En cap dels casos s'ha superat els valors límit fixats per la legislació (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ tant per PM_{10} com per NO_x de mitjana anual). Malgrat tot, continuen existint els períodes puntuals de concentracions elevades de PM_{10} , coincidint amb els períodes d'estabilitat atmosfèrica i inversió tèrmica de l'hivern.

Els nivells de concentració de O_3 no mostren una reducció continuada, sinó que en funció de l'any han anat fluctuant assolint uns mínims de 144 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ l'any 2014 i un màxim de 157 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ l'any 2016 màxim de mitjanes horàries. En cap cas s'ha superat el llindar d'avís a la població (180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Pel que fa al consum energètic i les emissions provinent del transport del municipi, s'han reduït un 11% en el cas del gasoil, i quasi un 20% en el cas de la gasolina (valors entre 2011 i 2014), principalment degut a la renovació del parc de vehicles més eficients energèticament.

Pel que fa als nivells de contaminació acústica, els nivells de població que supera el límit legal de soroll són del 21,33% en horari diürn i 25,25% en horari nocturn.

Pel que fa a la introducció de mesures en favor de l'extensió de vehicles ecològics, fins a data d'avui aquestes han estat:

- bonificació del 75% de ICVTM a vehicles elèctrics.
- La exempció del pagament en l'aparcament en zona blava per a vehicles elèctrics.
- La instal·lació de 2 punts de recàrrega gratuïta (ràpida i semiràpida).
- Incorporació de 8 autobusos híbrids a la flota de vehicles de transport públic urbà

3.9 Sensibilització i conscienciació ciutadana

Durant el període 2011-2017 s'han realitzat nombroses actuacions de sensibilització en clau de mobilitat sostenible, a destacar la celebració anual de la Setmana Europea de la Mobilitat Sostenible i Segura, amb la realització d'activitats per a la promoció dels desplaçaments a peu amb bicicleta i amb bus, i per a la promoció de la millora de la seguretat dels entorns escolars.

D'altra banda s'han realitzat processos participatius per al disseny dels carrils bici en execució o projecció i per a la millora de la mobilitat amb bicicleta a Lleida, i a destacar el darrer, motivat per la revisió del propi Pla que s'exposa en el següent apartat.

4 IDEES FORÇA SORGIDES DELS TREBALLS DE REVISIÓ TÈCNICA I PARTICIPACIÓ

Aquest apartat recull les **línies principals de treball sorgides del procés participatiu** i les conclusions derivades de l'anàlisi tècnic a considerar per a l'actualització del pla:

El vehicle privat motoritzat, principalment el cotxe, ha d'anar perdent protagonisme a la ciutat

Cal anar reduint el nombre de desplaçaments en vehicle privat (cotxe, principalment) dins de la ciutat, en favor d'alternatives més sostenibles.

A més, cal reduir la velocitat de cotxes i motos, especialment fora de la xarxa bàsica de circulació, *a través de mesures coercitives, amb incentius i oferint alternatives viables, i amb una aposta ferma i decidida en tots els àmbits (social, tècnic i polític) per tal que la substitució del cotxe sigui una realitat a Lleida.*

S'ha de garantir la seguretat dels modes de transport més vulnerables

Segons el criteri de debilitat, cal garantir la protecció en primer lloc del vianant, seguit de la bicicleta, el transport públic i finalment el vehicle privat. Aquest criteri de convivència ha d'estar present en el disseny dels eixos cívics, dels carrils bici (treure les bicicletes de les voreres) i en general en la creació d'un teixit urbà més segur per a tots els usuaris.

La connectivitat ha de ser un dels criteris fonamentals per al disseny de la mobilitat a peu i en bicicleta, així com a l'hora de crear zones de trànsit pacificat (zones 10 , 20 o 30)

La connexió entre barris de la ciutat i la continuïtat dels eixos de mobilitat a peu i en bicicleta és un aspecte clau en l'estratègia de mobilitat en bicicleta a Lleida

Una intermodalitat eficaç i la qualitat del servei, claus per incentivar l'ús del transport públic

Cal fer una aposta clara per potenciar la connexió dels diferents mitjans de transport públic, fent que aquests es complementin entre sí: Bus urbà i interurbà taxi, xarxa de ferrocarrils i rodalies.

La millora de la qualitat del servei de bus urbà passa per una millora dels horaris, les freqüències i la velocitat del servei, tant urbà com interurbà, sent claus els carrils prioritaris.

La sensibilització i l'educació, eines claus per impulsar el canvi d'actituds de la ciutadania

Cal un reforç comunicatiu per tal de provocar un canvi real i permanent en la mentalitat de les persones. Cal educació viària però també fer patents els avantatges pràctics de reduir la dependència del cotxe a Lleida.

La participació ciutadana ha d'estar en la base del nou pla de mobilitat

La participació ciutadana en el model de mobilitat a Lleida és indispensable per obtenir un millor Pla de Mobilitat, tant en la fase d'actualització com en la fase d'implementació.

Altres idees força⁵⁶ :

És imprescindible que les mesures a aplicar en matèria de mobilitat sostenible es facin de forma coordinada i s'eviti actuar de forma aïllada

Cal una planificació en el desplegament de les mesures que permeti la complementarietat d'unes amb les altres per a reorientar el model de mobilitat urbà. L'aplicació parcial del paquet de propostes suposaria un debilitament de l'acció transformadora de les mateixes. Es requereix per tant una combinació d'aquestes mesures d'estímul de mitjans de transport sostenible amb altres de dissuasió de l'ús indiscriminat de l'automòbil.

Així la millora de l'oferta del transport públic i d'altres mitjans de baix impacte, han d'acompanyar sempre qualsevol acció de desincentivació del vehicle privat, com per exemple la restricció a l'accés al centre urbà amb turisme, la regulació de l'aparcament o la construcció d'aparcaments dissuasoris en la perifèria, etc).

S'ha de promoure un urbanisme de proximitat que faciliti l'ús de mitjans de transport de baix impacte i la compacitat de la nova urbanització.

Cal evitar la zonificació d'activitats i serveis en la ciutat i promoure la densificació urbana mixta amb teixit entrellaçat (residència i comerç i serveis tot barrejat), per reduir la dependència respecte el vehicle privat i les necessitats de desplaçament motoritzats: equipaments, comerços, serveis i llocs de treball localitzats pròxims als habitatges, i de forma descentralitzada.

Així mateix cal promoure una estructura urbana que es configuri a partir dels eixos de vianants i de les estacions de transport públic (busos i trens). Introduir a la planificació urbanística mètodes i normatives que garanteixin la densitat i la barreja d'usos de la nova urbanització.

⁵ Libro Verde de Sostenibilidad Urbana i local. Ministerio d'Agricultura Medio Ambiente y Educación. Madrid, 2012

⁶ Libro Verde del Urbanismo y la Movilidad. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Madrid, 2008

La planificació de les xarxes viàries ha de permetre facilitar el control de l'ús del vehicle privat en comptes del seu estímul indiscriminat.

Cal considerar que la creació de noves infraestructures o implantació de nous serveis de transport té un efecte inductor del trànsit. En el seu lloc, les restriccions de la circulació i/o la limitació de la capacitat del viari, així com la **possibilitat de repercutir els costos socials i ecològics** de la utilització dels vehicles privats **als usuaris**, poden ser instruments efectius per a la reducció de la utilització dels vehicles privats.

Les polítiques d'aparcament -la creació de places d'aparcament tant en viari com en edificis- han de ser coherents amb la política de mobilitat que es vol promoure, (un menor ús del vehicle privat).

L'espai públic no ha d'estar dominat per la presència de vehicles aparcats, tal i com passa actualment en la majoria de vials de les ciutats. Cal buscar mecanismes que penalitzin els usos menys compatibles amb la qualitat de vida urbana. Es tracta d'evitar que l'excés de vehicles aparcats pertorbi altres funcions urbanes o desplaçaments no motoritzat a través de tarifes o restriccions.

En els viaris estrets la incompatibilitat entre vehicles privat aparcats i qualitat mínima de l'espai públic i del vianant, es manifesta. A més, la disponibilitat d'aparcament estimula l'accés amb vehicle privat i pot suposar la superació de la capacitat ambiental d'un carrer o barri.

És altament recomanable promoure debats entre actors amb interessos contraposats per tractar sobre els estàndards urbanístics de les places d'aparcament des de la perspectiva de una pèrdua de protagonisme del vehicle privat a la via pública.

La seguretat viària ha d'esser una exigència de mínims; l'objectiu és una bona qualitat de l'espai públic que fomenti la vida urbana en els espais lliures

La configuració de l'espai lliure ha de fomentar l'increment de la vida urbana en l'espai públic i el caminar com a mitjà de transport gràcies a una major seguretat i continuïtat dels espais, que donin acollida a funcions per a tots els grups d'edat.

La velocitat del transport motoritzat és un indicador fonamental per a explicar la qualitat de vida d'una ciutat: cal procurar un nou equilibri entre la circulació dels diferents mitjans de transport i les altres funcions urbanes.

Reduir l'accidentabilitat a través del control de la velocitat mitjançant dispositius físics de pacificació del trànsit. Es necessària una sistematització i ordenació d'aquest tipus d'actuacions, mitjançant una política coordinada sobre els eixos distribuïdors per la creació de zones 10, 20 i 30 on efectivament es controli la velocitat de pas dels vehicles.

La extensió d'Àrees 10 (10 km/h) a bona part dels teixits urbans, seria una bona solució no només per reduir els accidents de trànsit, sinó també per reduir el risc de la mobilitat i la pertorbació d'altres funcions urbanes.

5 ACTUALITZACIÓ DE LES PROPOSTES DEL PLA 2018-2024

La taula 1 recull les 21 línies estratègiques per als 9 objectius principals del Pla, i la taula 4 desplega per cada línia estratègica les mesures actualitzades, fins un total de 48

Taula 4 Mesures actualitzades per al Pla de Mobilitat Urbana de Lleida 2018-2024

5.1 Seguretat viària

Objectiu	Línia estratègica		Mesures
1-Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport i a cada activitat, amb un clima de convivència i urbanitat	1.1	Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà de Lleida	1 Confeccionar un nou Pla de Seguretat Viària 2018-2024. Estudi de punts crítics i mesures per reduir accidentalitat (millora seguretat, controls alcoholèmia, sistemes de protecció, seguretat motocicletes, disseny d'interseccions per millora la visibilitat...), incidint especialment en la seguretat de vianants i ciclistes.
	1.2	Garantir la seguretat dels modes de transport més vulnerables tenint en compte la jerarquia de la mobilitat	2 Implantar nous entorns i camins escolars segurs
			3 Modificar l'ordenança vigent per tal de regular la circulació de vehicles de mobilitat personal (VMP), com patinets elèctrics, segway
			4 Implantar mesures de pacificació fora de la xarxa primària tant urbanístiques com de regulació de la circulació (implementar zones 30, zones 20 i elements urbanístics reguladors de velocitat)

5.2 Mobilitat a peu

Objectiu	Línia estratègica		Mesures	
2-Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat, seguretat i connectivitat)	2.1	Millorar el confort i la seguretat dels desplaçaments a peu	5	Pla de foment dels eixos bàsics de vianants: Millorar la capacitat, la seguretat i el confort als eixos bàsics. Millora de la seva connexió amb els principals centres atractors de mobilitat del municipi (centres ensenyament, sanitaris, i comercials i centres de treball...)
			6	Millorar la seguretat (visibilitat, il·luminació i senyalització) dels passos de vianants , especialment els que pertanyen als eixos cívics de vianants.
	2.2	Cercar la accessibilitat universal	7	Actualitzar el pla d'accessibilitat universal de Lleida: Estudi de guals i voreres, catàleg de carrers d'ample inferior a 6,6 m. i pla d'implantació de mesures de millora.
			8	Continuar amb la implantació progressiva de semàfors acústics
	2.3	Augmentar els espais lliures que fomentin una major activitat urbana	9	Ampliar les illes de vianants per ús exclusiu per vianants
			10	Ampliar els espais lliures en la xarxa vial no bàsica, en detriment dels espais reservats al vehicle privat (ampliació voreres, reducció secció vials, reducció espais aparcament en superfície...)

5.3 Mobilitat amb bicicleta

Objectiu	Línia estratègica		Mesures	
3 Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint, millorant i connectant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària	3.1	Millorar les infraestructures ciclistes d'accés i de seguretat en l'aparcament	11	Millorar la xarxa actual ciclista: correcció de punts negres detectats i millora de la senyalització horitzontal i vertical.
			12	Continuar la implantació de nous estacionaments de bicicleta a la via pública. Implantació i senyalització d'estacionaments de bicicletes en edificis públic.
			13	Potenciar l'estacionament de bicicletes en pàrquings públics.
			14	Implantar el biciregistre de bicicletes
			15	Elaborar un programa de suport a la mobilitat amb bicicleta als Instituts de secundària amb la implantació de mesures per garantir la connectivitat i continuïtat dels carril bici, la seguretat en l'aparcament, i l'educació vial
	3.2	Millorar la xarxa: Cobertura, Connectivitat i continuïtat	16	Continuar construint la xarxa ciclista bàsica ben connectada i articulada que garanteixi l'accés des de tots els barris al centre de la ciutat, en condicions de seguretat, confort especialment dissenyats per a la població més vulnerable (nens) i que prioritzi els carrils bicicleta en calçada ben protegits del trànsit rodat.
	3.3	Modificar la reglamentació del ciclista	17	Actualitzar l'ordenança de circulació pel que fa a l'ús de la bicicleta

5.4 Mobilitat amb transport públic

Objectiu	Línia estratègica		Mesures
4 Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat, potenciant la intermodalitat			18 Continuar la instal·lació d'andanes d'embarcament, plataformes i noves marquesines per a la millora de l'accessibilitat de les parades
			19 Estudi de la optimització del transport públic en horari nocturn
	4.2	Millorar la xarxa de bus: Cobertura de xarxa, connectivitat velocitat i freqüències	20 Ampliar la xarxa de carrils bus. Implantació de sistemes de prioritat semafòrica en la regulació del trànsit.
			21 Pla de millores de la xarxa de bus urbà: Propostes de reestructuració del servei existents (itineraris, freqüències, horaris, parades, etc.).
			22 Incrementar l'oferta i la cobertura de transport públic a l'Horta (bus a la demanda, línies interurbanes...)
	4.3	Potenciar la intermodalitat amb el transport públic interurbà	23 Promoure la coordinació d'horaris i freqüències per facilitar l'intermodalitat
			24 Millores en l'accessibilitat, informació, seguretat i confort a l'estació d'autobusos
			25 Potenciar la millora de l'accessibilitat amb transport públic en relació amb l'exterior de la ciutat (Xarxa d'autobusos i de ferrocarrils).
	4.4	Fomentar el servei de TAXI	26 Estudi de millora de les parades actuals de TAXI (emplaçament, espais, informació...) i cobertura territorial de les parades
			Modernitzar del servei de taxi promovent-ne l'ús compartit, cobrint les línies deficitàries de transport públic col·lectiu, incentivant els taxis elèctrics

5.5 Distribució urbana de mercaderies

Objectius		Línia estratègica		Mesures
5Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat	5.1	Promoure una distribució de mercaderies adequada a la ciutat	27	Millorar les reserves de càrrega i descàrrega: senyalització (vertical i horitzontal), regulació horària i longitud de les reserves de càrrega i descàrrega.
			28	Vetllar pel respecte de les àrees de càrrega i descàrrega de mercaderies per part de la resta d'usuaris de la via pública
			29	Incorporar propostes de gestió innovadores i avenços tecnològics que donin resposta a les noves formes de distribució de mercaderies (per exemple city packs)

5.6 Mobilitat en vehicle privat

Objectius		Línia estratègica		Mesures
6 Fomentar la pèrdua de protagonisme del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat	6.1	reduir i optimitzar l'espai en la via pública dedicat al vehicle privat	30	Implementar sentits únics a la xarxa no bàsica
			31	Limitar la permeabilitat de la ciutat al vehicle privat fora de la xarxa bàsica, amb mesures dissuasòries
	6.2	Fomentar el traspàs de mobilitat en vehicle privat a modes tous	32	Realitzar un estudi sobre possibles formes de repercutir els costos ecològics (contaminants, canvi climàtic) i socials (ocupació de la via pública) sobre els usuaris del vehicle privat, per a millorar el finançament de la mobilitat amb mitjans tous
	6.3	Promoure la intermodalitat entre vehicle privat, mitjans de transport s públic i mitjans de baix impacte	33	Aproximar la xarxa de bus als parquings dissuasoris per fomentar la intermodalitat
			34	Habilitar aparcaments de bicicletes segurs en punts de connexió intermodal (estació de trens i d'autobús i parquings dissuasoris).
			35	Coordinar les xarxes de transport públic entre elles per tal de facilitar la intermodalitat

5.7 Gestió de l'aparcament

Objectius		Línia estratègica		Mesures
7 Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat	7.1	Millorar la gestió de l'estacionament de turismes i motocicletes en l'àmbit urbà	36	Consolidar i ampliar aparcaments de dissuasió als accessos de la ciutat o a l'entorn del centre.
			37	Continuar amb la modificació de la regulació de l'estacionament: Distribució, Tarificació progressiva, Residents i zonificació. Estacionaments per vehicles ecològics.
			38	Continuar amb l'eliminació d'aparcament a la xarxa bàsica de la ciutat. Permetre l'estacionament de residents en horari nocturn.
			39	Pla de control de l'indisciplina de l'estacionament a la via pública.
	7.2	Implantar nous estacionaments reservats per motocicletes	40	Continuar amb el desplegament d'estacionaments per a motocicletes especialment abans dels passos de vianants i cruïlles per millorar la visibilitat i la seguretat en aquests punts, en tots els barris.
	7.3	Adequar els estacionaments per a PMR als criteris d'accessibilitat universal	41	Continuar amb la creació de punts d'aparcaments per a persones amb mobilitat reduïda

5.8 Control i disminució dels nivells contaminació

Objectius		Línia estratègica		Mesures
8 Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	8.1	Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents del a la mobilitat (NOX i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 1073/2002	42	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU
			43	Introduir mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Elaboració del Pla de Promoció de la mobilitat elèctrica de Lleida Incorporació de punts de recàrrega lents als pàrquings dissuasoris de la ciutat i als pàrquings públics Impulsar la interoperativitat dels punts de recàrrega de la xarxa supramunicipal de la ciutat per a l'accès i gestió de la recàrrega dels VE Estudiar l'adequació de la normativa local (ordenances fiscals) per incentivar el vehicle elèctric en l'àmbit "supramunicipal" incentivant els desplaçaments diaris interurbans en VE
			44	Promocionar l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual
			45	Inclusió de condicions específiques sobre eficiència energètica, emissions de contaminants i qualitat acústica en la contractació de serveis externalitzats
			46	Acabar de desplegar implantació semàfors LED
			47	Desplegament del Pla de Millora de la Qualitat acústica de Lleida 2018
	8.2	Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat	48	Introduir millores en aquelles vies de circulació que estiguin més afectades pel soroll amb major població sensible exposada, detectades en Mapa Estratègic de Soroll de Lleida 2017

5.9 Participació ciutadana i sensibilització

Objectius		Línia estratègica		Mesures
<p>9</p> <p>Estendre entre la població l'educació, la sensibilització i la participació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.</p>	9.1	Fomentar la participació ciutadana en el desplegament del PMU	49	Dinamitzar de processos participatius en el marc del Pacte per la Mobilitat Sostenible, per treballar les mesures a desplegar amb major afectació
	9.2	Realitzar campanyes i projectes de sensibilització per a la millora de la mobilitat	50	Elaborar una memòria bianual d'actualització dels indicadors de mobilitat
			51	Campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària. Realitzar accions formatives i informatives sobre educació vial dirigides als grups objectiu per cada mitjà de transport per tal de fomentar la millora de la convivència entre mitjans, especialment ciclistes-vianants i ciclistes-conductors vehicles motor
			52	Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu coordinades amb la realització d'actuacions de millora de la mobilitat a peu
			53	Campanyes de promoció de la bicicleta coordinades amb la realització d'actuacions de millora de la mobilitat ciclista
			54	Remodelar la pagina WEB municipal pel que fa a la informació de la mobilitat, especialment el transport públic

6 ACTUALITZACIÓ DELS INDICADORS DEL PLA

Es proposa afegir 12 indicadors nous, per al seguiment i avaluació de les noves mesures actualitzades que es recullen en la taula 5.

Taula 5 Relació de nous indicadors proposats en l'actualització del Pla de Mobilitat Urbana

INDICADOR	UNITATS
Ampliació de zones 20, zones 30 , i/o espais amb elements urbanístic reguladors de velocitat	Km de carrers pacificats
Km de xarxa de vianants bàsica condicionada (eixos cívics)	km lineals
Espais lliures traspassats al vianant en xarxa no bàsica	m ²
Km de xarxa ciclista millorada: en correcció punts negres, en senyalització horitzontal vertical	km
Nombre viatgers en transport públic urbà	Nº viatgers
Nombre de viatgers en transport públic interurbà	Nº viatgers
Places en aparcaments dissuasoris fora del centre urbà	Xifra total
Control d'indisciplina de l'estacionament en via pública (dobles files)	Nombre de controls/100 vehicles
Nombre de vehicles elèctrics matriculats	Nº/nº total
Nombre de vehicles elèctrics/híbrids de la flota municipal	Nº /nº total
Nombre de vehicles elèctrics/híbrids xarxa transport públic	Nº/nº total
Semàfors LED	Nº/nº total

7 ANNEXES

7.1 Entitats participants en els tallers de revisió del Pla

ENTITAT/INSTITUCIÓ/Empresa participant
Associació de transportistes de Lleida
Associació d'Autoescoles
Associació Provincial Empreses d'Automoció
Associació Taxistes, Cooperativa de taxistes
ATM Lleida
Autobusos Lleida SA
BACC/Enbiciperlleida
Cambra Oficial del Comerç
Centre Excursionista de Lleida
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Lleida (COAC)
Col·legi d'Aparelladors i d'Arquitectes Tècnics a Lleida
Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Lleida
Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya. Demarcació de Lleida
Confederació Sindical de Comissions Obreres de Lleida
Consell Comarcal del Segrià
Coordinadora de Jubilats
Diputació de Lleida
Federació Catalana de Ciclisme
Federació d'Associacions de Veïns
Federació de Comerç de Lleida
Grup municipal PSC
Grup Municipal CiU
Grup Municipal C's
Grup Municipal D'ERC-AVANCEM
Grup Municipal de LA CRIDA-CUP:
Grup Municipal PP
Grup Municipal del COMÚ
Guàrdia Urbana
Hospital Arnau de Vilanova
IPCENA
ONCE
Prefectura Provincial de Trànsit
PTP de Lleida
Real Club Automòbil
Serveis territorials de Territori i Sostenibilitat Generalitat Catalunya
Serveis Territorials de Carreteres
Serveis Territorials de Transport
UGT Terres de Lleida
Universitat de Lleida
Plataforma joves "la palma"
Consell Local de la Joventut de Lleida

ENTITAT/INSTITUCIÓ/Empresa participant
Consell Local de la Joventut de Lleida
Col·lectiu Bicicleta Joventut
Institut Municipal Educació
COELL
Associació Comerciants Zona Alta
Associació comerciants Eix. Federació d'Associacions de Comerciants de l'Eix Comercial de Lleida (FACEC)
Ajuntament de Lleida

7.2 Resultats procés participatiu

- Acta de resultats taller 1
- Acta de resultats taller 2
- Acta de resultats taller 3
- Acta conclusions finals
- Resum resultats qüestionari

7.3 Seguiment dels indicadors

ID	Indicador	Unitats	Valor de referència (2011)	Valor 2015	Valor objectiu del PMU Escenari 2017	
1	Víctimes mortals en accidents de trànsit (dades de partida de 2010)	morts/any	2	5	0	0 accidents mortals
2	Accidents amb víctimes per veh.*km	accidents amb víctimes / (10 ⁶ *veh*km)	416	381	291	Reducció del 30% dels accidents amb víctimes.
3	Controls alcoholèmia/1.000 habitants	Controls alcoholèmia/1.000 habitants	---	15,96	---	---
4	Controls de velocitat/1.000 habitants (Guàrdia Urbana)	Controls de velocitat/1.000 habitants (Guàrdia Urbana)	---	7,9	---	---
5	Accidents amb víctimes/1.000 habitants	Accidents amb víctimes/1.000 habitants	2,66	2,04	1,86	Reducció del 30% dels accidents amb víctimes.
6	Accidents amb víctimes vianants	Nombre d'accidents amb víctimes vianants	90	72	63	Reducció del 30% dels accidents amb víctimes.
7	Accidents amb víctimes ciclistes	Nombre d'accidents amb víctimes ciclistes	---	23	---	Reducció del 30% dels accidents amb víctimes.
8	Quota transport intramunicipal a peu (*)	% de desplaçaments en modes no motoritzat	59,10%		58,80%	Manteniment de la quota modal.

ID	Indicador	Unitats	Valor de referència (2011)	Valor 2015	Valor objectiu del PMU Escenari 2017	
9	Pacificació del trànsit	Km de carrers amb límit 30km/h	1,17	2,42	1,42	Augment del 3,35% anual
10	Creació de camins escolars en l'entorn de centres educatius	Nombre de camins escolars executats	0	3	6	Realització d'un camí escolar/any
11	Semàfors acústics	Nombre total de semàfors acústics	394	334	453	Augment del 15% absolut al 2017
12	Carrers amb voreres d'amplada inferior a 1,80 m	longitud de voreres d'amplada inferior a 1,80 m respecte longitud total de la xarxa	---		---	Reducció de l'1% global
13	Xarxa viària exclusiva per a vianants o convivència	Km de carrer	6,2	6,5	7,44	Augment del 20% global
14	Passos vianants adaptats	Passos vianants adaptats / passos vianants totals	89%	95%	95%	Grau d'adaptació del 95%
15	Quota transport intramunicipal en bicicleta (*)	% de desplaçaments en modes no motoritzat	0,80%		1,70%	Increment del 0,9% global
16	Xarxa vies ciclables (carril bici+vies ciclables)	Km bici	22,1	36,5	35,36	Increment absolut 10% anual
17	Places Aparcament Bicicletes	places / 1.000 habitants	0,64	5,36	0,7	Increment absolut del 10%
18	Adaptació a pmr del parc mòbil de transport públic de superfície	% Vehicles de TP de superfície adaptats a PMR	95%	100%	100%	100% el 2017

ID	Indicador	Unitats	Valor de referència (2011)	Valor 2015	Valor objectiu del PMU Escenari 2017	
19	Adaptació a PMR de les parades de transport públic	% d'estacions de TP adaptats a PMR	90%	95%	100%	100% el 2017
20	Existència de pantalles SAE a les parades	Nombre de pantalles Sae totals	7	11	13	Increment d'una pantalla/any
21	Velocitat comercial del transport públic urbà de superfície	Km/h	12,04	12,68	13,24	Augment del 10% pel 2017
22	Existència de cruïlles amb prioritat per al transport públic urbanes	Nombre de cruïlles de prioritat per al transport públic	1	6	7	Increment d'una cruïlla/any
23	Cobertura del transport públic urbà a la trama urbana consolidada (cobertura 200 m. respecte parades)	% residents situades a menys de 200 metres del bus urbà	90%	90%	95%	Cobertura del 95%
24	Cobertura del transport públic interurbà a la trama urbana consolidada (cobertura 1.000 m respecte parades)	% residents situades a menys de 10.00 metres del bus urbà	83%	83%	90%	Cobertura del 90%
25	Quota transport públic intramunicipal	% d'utilització del transport públic intramunicipal	8,80%		12,30%	Augment del 3,3% anual
26	Quota transport públic intermunicipal	% d'utilització del transport públic intermunicipal	11,90%		23,60%	Creixement d'un 11,7%

ID	Indicador	Unitats	Valor de referència (2011)	Valor 2015	Valor objectiu del PMU Escenari 2017	
27	Productivitat Transport Públic Urbà	Viatgers anuals / Km útils anuals	3,84	3,14	3,92	Increment del 2% al 2017
28	Km d'itinerari d'autobús per viari en situació de congestió en FHP	Km d'itinerari bus/Km viari amb congestió en FHP	101,01		90,91	decrement del 10% en 2017
29	Parades amb marquesina (Millora de la comoditat)	Parades servei amb marquesina i/o banc / parades servei bus totals	49	47	55	Instal·lació de 2 marquesines/any
30	Parades amb plataforma d'accés	parades servei amb plataforma / parades servei bus totals	154	141	169	2-3 plataformes d'accés/any. 2017: Increment 12-18
31	Xarxa carrils bus	Km carrils bus	0,4	2,1	1,2	Increment del 50% de la longitud de la xarxa/any
32	Cobertura de les parades de TAXI	Superfície del casc urbà coberta	58%	58%	87%	Increment del 50% absolut al 2017
33	Espai al viari per a la distribució urbana de mercaderies	places / 1.000 habitants	4,74	6,43	5,00%	Increment fins al 5% de l'espai viari
34	Turismes per habitant (*)	turismes per cada 1.000 habitants	421,51	405,64	413,25	Disminució d'un 2% per l'any 2017
35	Carrers de la xarxa secundària amb sentit únic	Nombre de carrers amb sentit únic de la xarxa secundària/xarxa secundària total	84,59%	86%	94,59%	Augment del 10% pel 2017
36	Quota vehicle privat intramunicipal	% mobilitat quotidiana	32%		27,20%	Disminució d'un 6%

ID	Indicador	Unitats	Valor de referència (2011)	Valor 2015	Valor objectiu del PMU Escenari 2017	
		intramunicipal realitzada en VP				
37	Quota vehicle privat intermunicipal	% de la mobilitat quotidiana intermunicipal realitzada en VP (% respecte total viatges)	86,30%		79,40%	Disminució d'un 12,7%
38	Ocupació mitjana per vehicle	Nombre mitjà d'ocupants per automòbil	1,19	1,36	1,25	Increment del 0,06% absolut (0,01% anual)
39	Rati de velocitat promig vehicle privat/transport públic de superfície		2,58		2,27	
40	% de motocicletes respecte del parc de vehicles	(Parc de motocicletes/parc de vehicles)*100	8,99%	13,78%	9,89%	Increment del 10% AL 2017
41	Saturació Xarxa Viària	Xarxa primària nivell servei E o F en FHP / Xarxa primària total	1,48%		1,48%	
42	Places d'estacionament a la xarxa bàsica	Places estacionament en xarxa bàsica/km. xarxa bàsica	1249,8	1249,8	624,9	Reducció del 50% absolut al 2017
43	Places d'aparcament públics fora calçada (no s'inclouen solars provisionals)		4887	6610	5187,65	Increment d'un 1% anual
44	Aparcament regulat en via pública	Places aparcament	3654	4783	4750,2	Increment d'un 0,5% anual

ID	Indicador	Unitats	Valor de referència (2011)	Valor 2015	Valor objectiu del PMU Escenari 2017	
		regulades / Places aparcament totals				
45	Places per a persones amb mobilitat reduïda	Nombre de places PMR públiques	268	416	295	Increment d'un 30% absolut al 2017
46	Consum energètic	KWh/any	561.688.803	491.306.764	130.650.264	Reducció del consum (per l'any 2017)
47	Emissió de gasos d'efecte hivernacle	t CO ₂ /any	449.291	398.481	120.628	Per l'horitzó de +6 anys (per l'any 2017): 65.160 t CO ₂
48	Immissions de NO ₂ /NO _x	µg/m ³	28	23	<40	valors d'immissió <40 µg/m ³
49	Immissions de PM ₁₀	µg/m ³	33	25	<40	valors d'immissió <40 µg/m ³
50	Presència d'ozó troposfèric	VOPS*	10		<25	VOPS<25
51	Emissions sonores	% de la població que supera el límit legal de soroll		21,33% diürn	15,17% diürn	Disminuir un 1,5% la població exposada anualment
				25,25% nocturn	13,62% nocturn	
52	S'han dut a terme campanyes de prevenció?	Si/No		Si		Sense objectius associats
53	S'han dut a terme accions d'educació i formació viària?	Si/No		Si		Sense objectius associats

ID	Indicador	Unitats	Valor de referència (2011)	Valor 2015	Valor objectiu del PMU Escenari 2017	
54	Distància mitjana dels desplaçaments interns	Km	4,03		4,13	Manteniment dels paràmetres actuals
55	Distància mitjana dels desplaçaments interurbans	Km	13,23		13,28	Manteniment dels paràmetres actuals
56	Nivell d'autocontenció en els desplaçaments quotidians	% d'autocontenció	-		0,766	Sense objectius associats
57	IPC interanual de la ciutat de Lleida	% increment anual	3,71%		Sense objectius associats.	
			(primers 6 mesos 2011)			
58	Nombre de persones aturades (dades gener 2011)	Persones aturades	10.676		Sense objectius associats	