

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida

PLA DE MOBILITAT DE LA CIUTAT DE LLEIDA

PRESENTACIÓ DE LA DIAGNOSI

Lleida, 27 de juliol de 2010

EL PLA DE MOBILITAT URBANA

LLEI 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat

- La Llei 9/2003, de 13 de juny, estableix el requisit d'elaborar plans de mobilitat urbana en aquells municipis que hagin de prestar el servei de transport col.lectiu urbà de viatgers, que és obligatori en els municipis que siguin capital de comarca o tinguin més de 50.000 habitants.

ESQUEMA DE FUNCIONAMENT DEL PLA DE MOBILITAT URBANA

Fases	F1.- Diagnosi			F2.- Programa				
Etapes	E1.- Anàlisi	E2.- Síntesi	E3.- Diagnosi	E4.- Objectius Pacte mobilitat	E5.- Escenari Mobilitat	E6.- Proposició mesures	E7.- Avaluació mesures	E8.- Programa
Documents	D1.- Anàlisi	D2.- Diagnosi		D3.- Objectius		D4.- Mesures		D5.- Programa

■ Etapes realitzades amb el Consell Territorial de la Mobilitat

▬ Informació ciutadana i estimulació de la participació directa



CRONOGRAMA DEL PLA DE MOBILITAT



El document del PMU esta condicionat a l'aprovació definitiva per part de les autoritats competents (Ajuntament i Generalitat de Catalunya)

CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT

- A la ciutat de Lleida, cada dia es realitzen uns 467.467 desplaçaments, dels quals el 54,5% d'aquests es realitzen a peu i/o bicicleta, el 36,8% en transport privat i el 8,7% en transport públic.

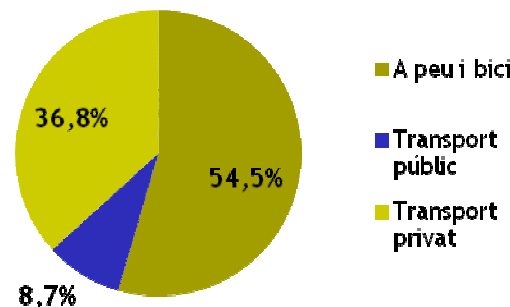
Repartiment modal associat del total de desplaçaments. Dades per al 2009

Mode transport 2009	Laborable		Festiu		Creixement mig anual (Període 2006-2009)
	Desp	%	Desp	%	
A peu + bici	254.841	54,5%	154.608	48,6%	4,79%
Transport públic	40.525	8,7%	11.434	3,6%	5,53%
Transport privat	172.101	36,8%	152.030	47,8%	3,41%
Total	467.467	100,0%	318.071	100,0%	4,33%

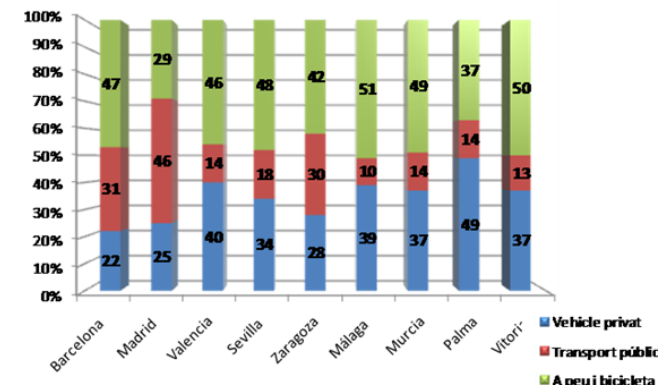
Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006

- El model de mobilitat a Lleida tendeix cap a un escenari de més sostenible, amb un creixement dels modes públics (+5,53%), superior al dels privats (+3,41%).

Repartiment modal Lleida



Repartiment modal a diferents ciutats espanyoles (viatges de residents)



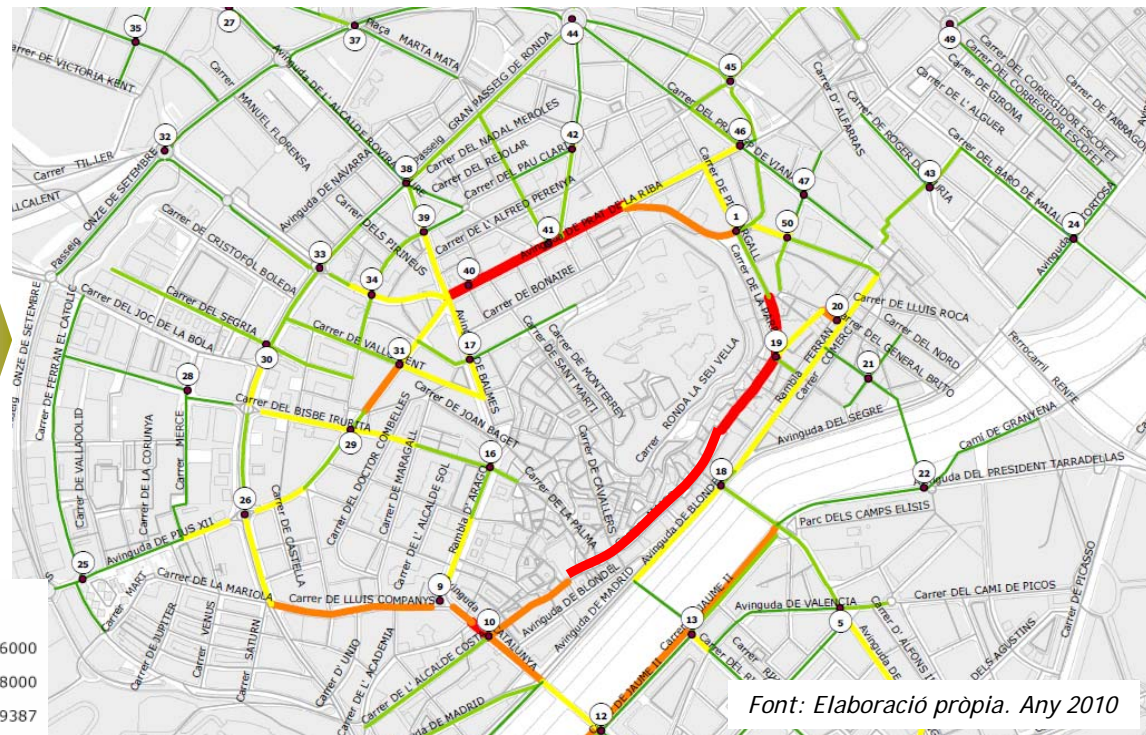


LA MOBILITAT A PEU

- A diari es produeixen 251.000 desplaçaments a peu (53,7% del total de desplaçaments de Lleida).
- Es realitzen sobre una xarxa de vianants d'uns 680 Km, en general contínua, còmode, segura i neta, però que en alguns carrers pot presentar pendents elevats.

Plànol d'intensitats de circulació de vianants

- Els fluxos més elevats de vianants es concentren a les zones més cèntriques i comercials de Lleida (color vermell)



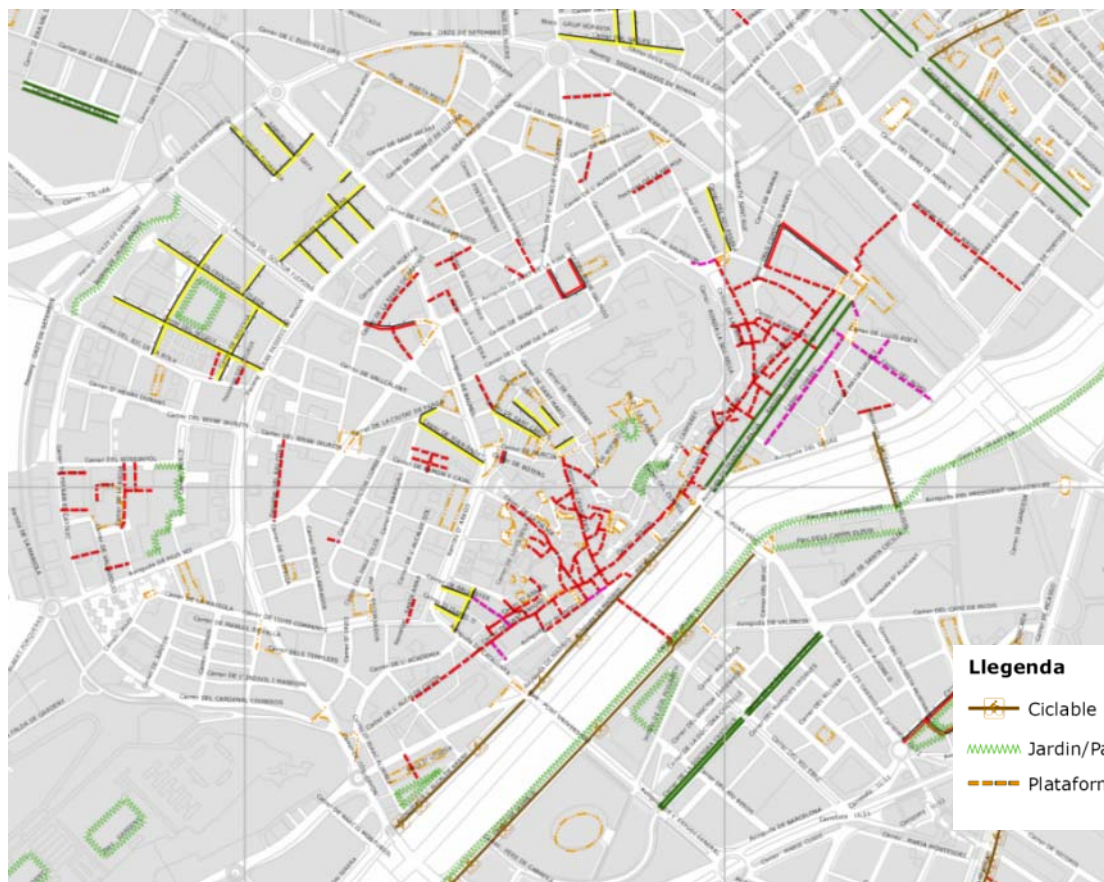
Legenda Aforaments Vianants

0 - 2000	4001 - 6000
2001 - 4000	6001 - 8000
	8001 - 9387

LA MOBILITAT A PEU

- Destaca el centre de la ciutat, amb un predomini de carrers de preferència per als vianants (Zones 30, rambles, etc.).

Xarxa per a vianants al centre urbà de Lleida



Quilometres per a vianants	
Rambles	5,60 Km
Vianants	6,2 Km
Places	18 Km
Passatges	3,8 Km
Parcs/Jardins	11,7 Km
Vorereres	636 Km
Total	680 Km

Llegenda

- Ciclable
- Vianants
- Zona 30
- Jardín/Parc
- Plaça
- Zona 30 en breu
- Plataforma Única
- Preferència Vianants
- Rambla

Font: Elaboració pròpia. Any 2009

LA MOBILITAT A PEU

- L'Ajuntament de Lleida està duent a terme actuacions per millorar l'accessibilitat als itineraris per a vianants, amb l'objectiu d'assolir que un total de 3.176 (89,92%) dels quals estiguin adaptats per a vianants a la ciutat a finals d'aquest any.
- L'objectiu és assolir un espai públic més obert a la diversitat i amb una major qualitat d'ús, d'acord amb la nova normativa aprovada a nivell estatal en matèria d'accessibilitat.

Cruïlla a millorar



Cruïlla millorada

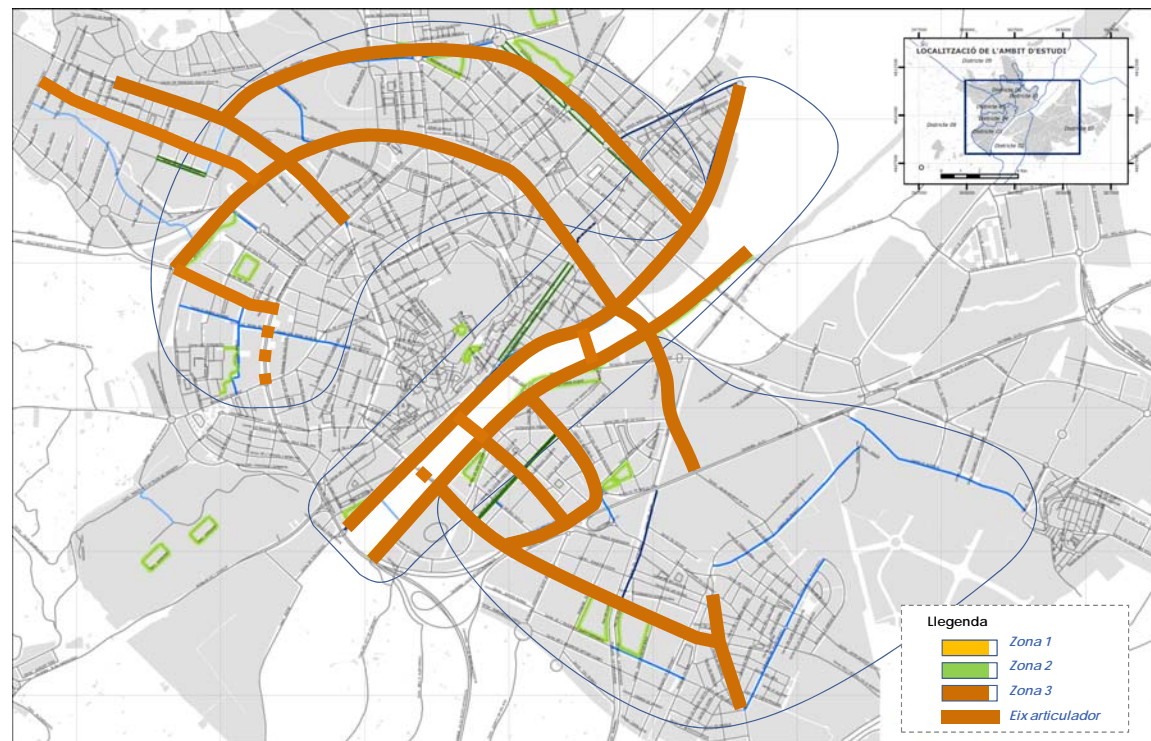




LA MOBILITAT EN BICICLETA

- A diari es produeixen 3.800 desplaçaments en bicicleta (0,8% del total de desplaçaments de Lleida).

Grans eixos de connectivitat actuals



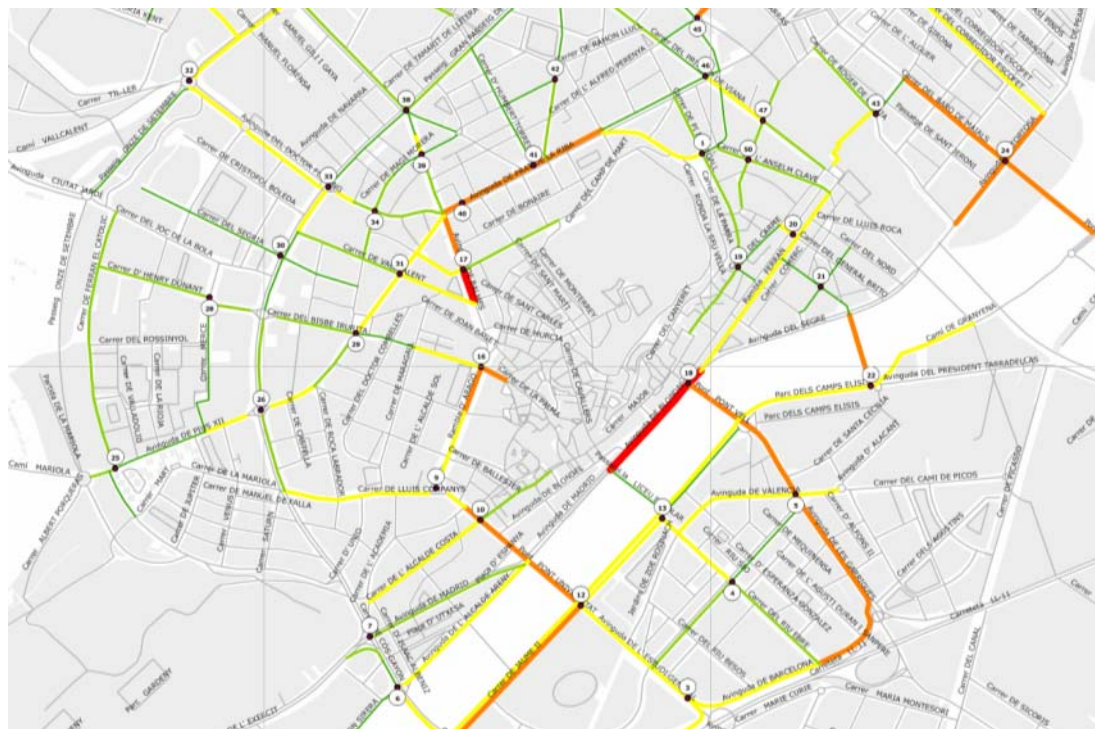
- L'estructura de la xarxa per a bicicletes actual fomenta la continuïtat dels itineraris i la connectivitat entre les diferents parts de la ciutat.

Font: Elaboració pròpia. Any 2010

LA MOBILITAT EN BICICLETA

- Prop del 50% de la xarxa per a bicicletes es desenvolupa sobre carrils d'ús exclusiu unidireccionals o bidireccionals.
- Es realitzen sobre una xarxa de 36,7 Km, formada per carrils bici exclusius, pistes ciclables, jardins lineals i parcs, punts ciclables i rambles.

Plànol d'intensitats de circulació de bicicletes



Tipus	Km	%
Carril Bici	17,1	46,6
Pista ciclable	5	13,6
Jardí / parc	11,4	31,1
Pont ciclable	0,4	1,1
Rambla	2,7	7,5
Total	36,7	100

Llegenda

Nombre de bicicletes

0 - 15	31 - 60
16 - 30	61 - 120
	121 - 142

Font: Elaboració pròpia. Any 2010



LA MOBILITAT EN BICICLETA

- L'Ajuntament de Lleida està treballant per **ampliar i millorar** la xarxa actual per a bicicletes.
- Els principals reptes pendents de l'Ajuntament de Lleida seran millorar la seguretat dels usuaris de la bicicleta, augmentar la senyalització vertical i horitzontal, dotar de continuïtat als itineraris o sensibilitzar a la ciutadania envers l'ús de la bicicleta.
- També està prevista la construcció de 4,6 Km de xarxa per a bicicletes, **ampliant la xarxa actual fins als 41,3 Km** entre el 2010 i el 2011.
 - ✓ Exemple: Construcció d'un carril bici bidireccional al P. De Ronda de 650 metres lineals.



LA XARXA TERRITORIAL D'INFRASTRUCTURES DEL TRANSPORT

- La ciutat de Lleida disposa d'una important xarxa d'infraestructures de transport que li dona un elevat grau de permeabilitat territorial i està formada per:

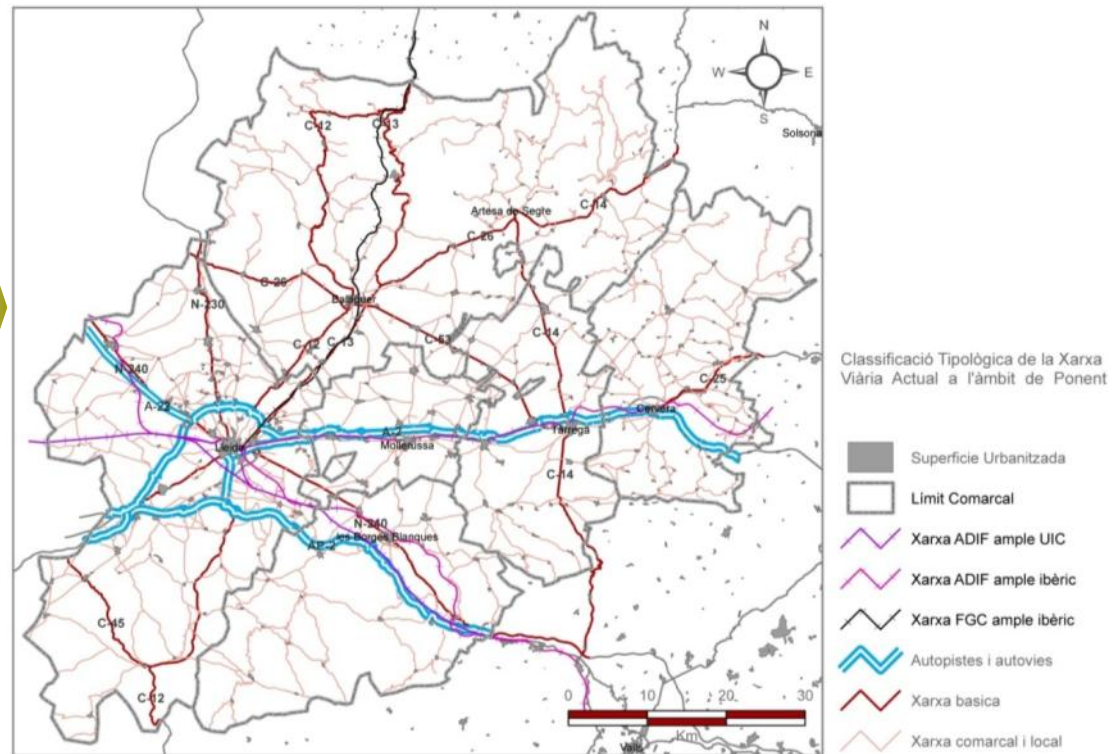
Xarxa ferroviària

- Xarxa ADIF ample UIC
- Xarxa ADIF ample Ibèric
- Xarxa FGC ample ibèric

Xarxa Viària

- Autopistes
- Autovies
- Carreteres:
 - Estats
 - Autonòmiques
 - Locals

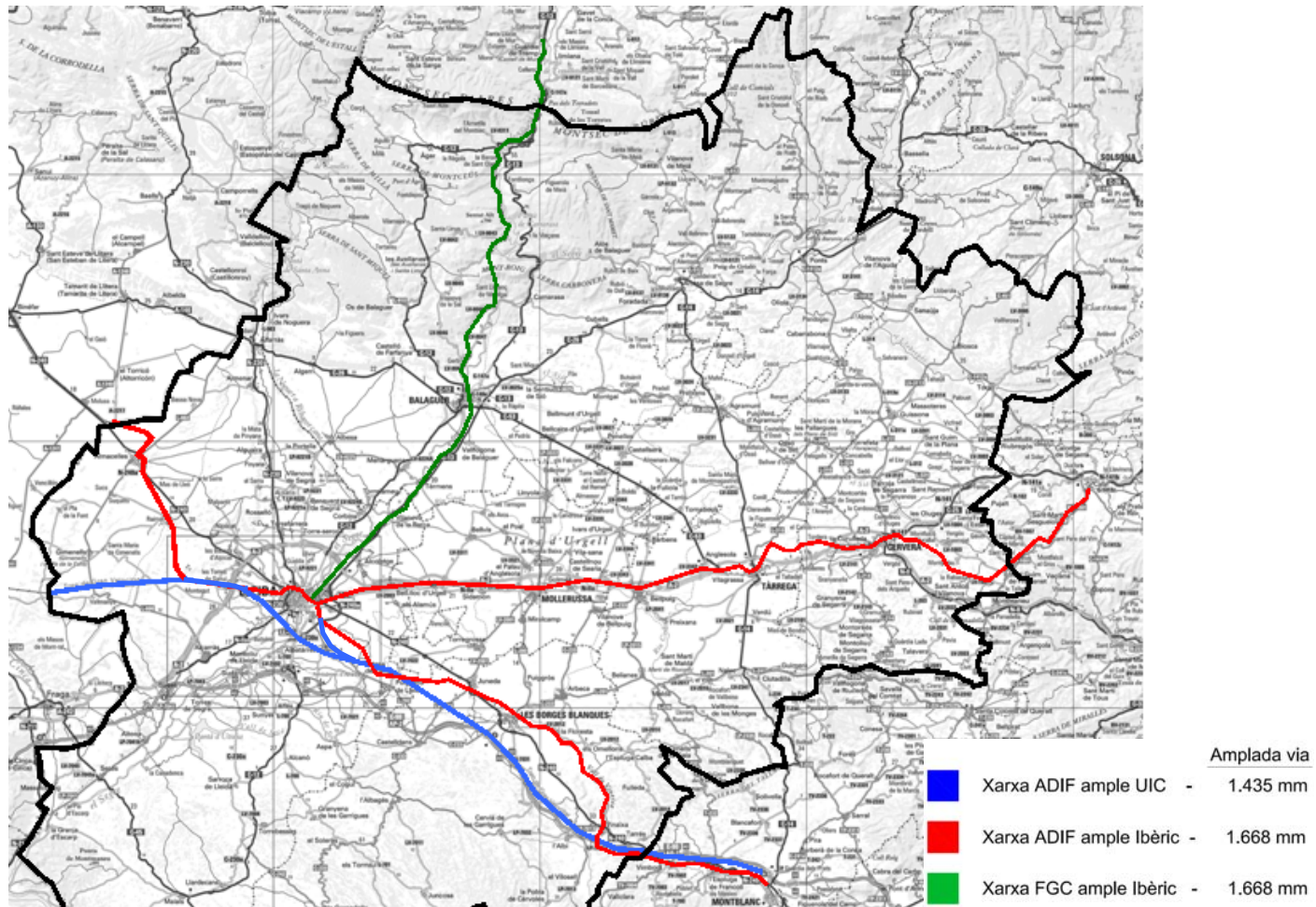
Conjunt d'infraestructures del transport en l'àmbit de Lleida



Font: Elaboració pròpia a partir del Pla director de Mobilitat de les comarques de Ponent

LA XARXA FERROVIÀRIA

Conjunt d'infraestructures ferroviàries de connexió amb Lleida



LA XARXA FERROVIÀRIA

- L'oferta ferroviària de la ciutat de Lleida està formada per 5 línies diferenciades, de les quals l'eix Saragossa-Lleida-Barcelona és el que suporta un major nombre de circulacions.

Gestors i operadors de la xarxa ferroviària actual

Tipus Xarxa	Línia	Gestor	Operador	Tipus explotació
Ample ibèric	Lleida-Tarragona/Valls-Barcelona	ADIF	RENFE	Passatgers/Mercaderies
	Lleida-Manresa-Barcelona			Passatgers/Mercaderies
	Lleida-Saragossa-Madrid			Passatgers
	Lleida-Balaguer- Poble de Segur	FGC	RENFE	Passatgers
Ample UIC	Madrid-Lleida-Barcelona	ADIF	RENFE	Passatgers

- A nivell de rodalies, el Pla de Transports de viatgers de Catalunya (2008-2012), considera un àmbit territorial que es perllonga des d'Almacelles, Balaguer, Cervera i les Borges Blanques, i que segons dades del PTVC, té un volum d'uns 1.300 usuaris/dia*.



* No incorpora la proposta de rodalies entre Lleida i Les Borges Blanques



LA XARXA FERROVIÀRIA

- Pel que fa a la l'alta velocitat, Lleida està connectada amb Barcelona, Madrid o Saragossa entre d'altres ciutats, mitjançant els serveis d'AVE, ALVIA i AVANT.
- Així, actualment, des de Barcelona, el servei disposa de 19 expedicions diàries, amb una freqüència de pas de 45 minuts. Des de Lleida es fan 17 expedicions amb una freqüència mitjana de 50 minuts.

Horaris i freqüències en relació amb Barcelona

	Primera sortida			Última sortida			Freqüència mitjana de pas		
	Feiners	Dissabte	Festius	Feiners	Dissabte	Festius	Feiners	Dissabte	Festius
Des de Lleida	7:52	9:40	9:40	23:00	21:40	23:00	<1h	<1h	<1h
Des de BCN	6:00	6:00	8:00	21:00	21:00	21:00	<1h	<1h	<1h

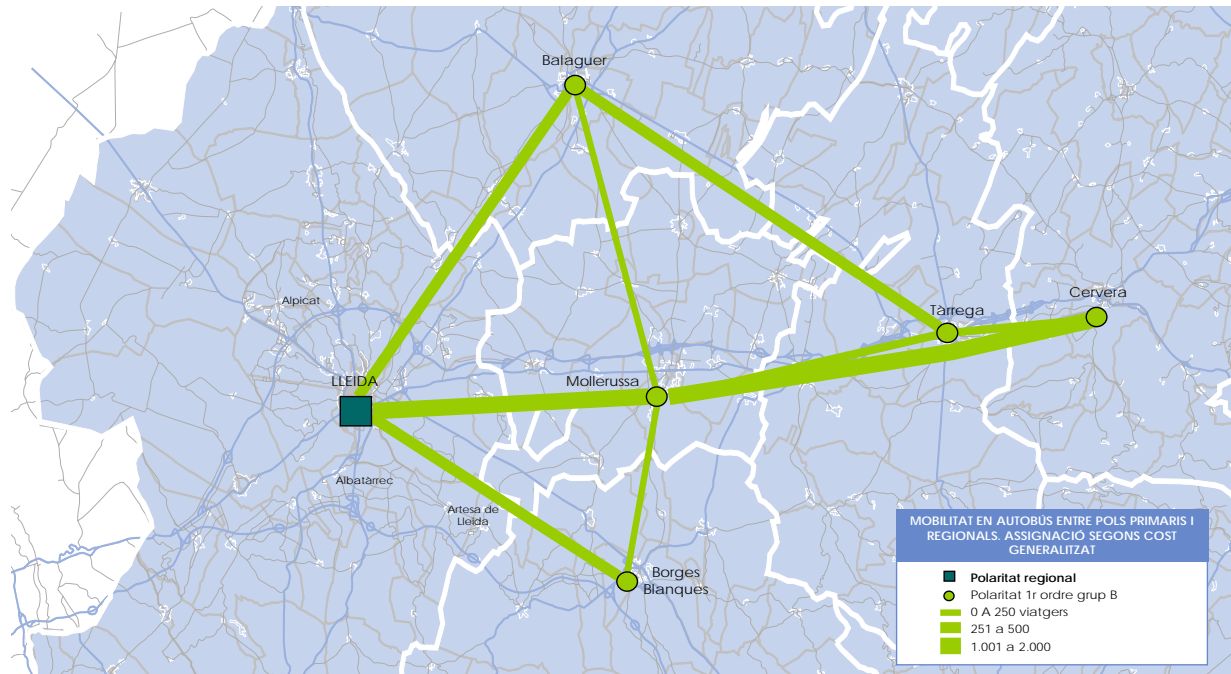
- Pel que fa al transport de mercaderies, cal destacar que es realitza fonamentalment per la línia de Tarragona.

LA XARXA D'AUTOBUSOS INTERURBANS

- Lleida compta amb 39 línies interurbanas que operen dins l'àmbit de les comarques de Ponent.
- L'eix Lleida-Mollerusa-Cervera és el més potent pel que fa al transport de viatgers, amb un volum d'usuaris/dia que se situa entre els 1.000 i els 2.000 desplaçaments.

Principals relacions de mobilitat amb la xarxa d'autobusos interurbans de connexió amb Lleida

- El Pla de Transports de viatgers de Catalunya (2008-2012) preveu la connexió de Lleida amb polaritat de 1er ordre grup B com:
- Tàrrega - Servei cada 2h i reforç hora punta.
- Mollerusa - Reforç hora punta



Font: Pla Director de Mobilitat de les comarques de Ponent



LA XARXA D'AUTOBUSOS INTERURBANS

- Lleida forma part de la zona 1 de l'àmbit de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'àrea de Lleida, que comprèn un total de 108 municipis dividits en dues zones tarifàries.
- Les tarifes estan integrades i són homogènies pel que fa al títol de transport, en funció de si es corresponen a 1 zona o 2 zones.

Àmbit territorial d'integració tarifària de Lleida

Sistema tarifari actual. Tarifes 2010

Títol	1 zona	2 zones
T-10 / 30	6,05 €	9,25 €
T-10	7,85 €	11,75 €
T-50 / 30	26,25 €	38,35 €
T-MES	38,35 €	55,00 €

Font: ATM Lleida 2010



Font: ATM Lleida 2010



LA XARXA D'AUTOBUSOS URBANS

- Es compona de 18 línies i 42 autobusos que operen sobre una xarxa de 192 Km.
- Anualment es realitzen aproximadament 2 milions de Km en bus, i es desplacen **més de 7 milions d'usuaris** (7.426.679 l'any 2009), experimentant un creixement en el darrer any del 1,6%.
- L'ocupació mitjana dels vehicles és de 30 persones (50% de la capacitat), amb puntes que se situen dins el perímetre format pel P. De Ronda-Príncep de Viana-Riu Segre.

Dades del servei actual dels autobusos urbans de Lleida

Longitud	192 Km	km. anuals	2.020.000	Demanda viatgers	7.426.679
Flota	42 autobusos	Freqüència de pas L1 h/p	6-8 minuts	Mitjana	3,83 viatgers/Km

Font: Elaboració pròpia. Any 2010

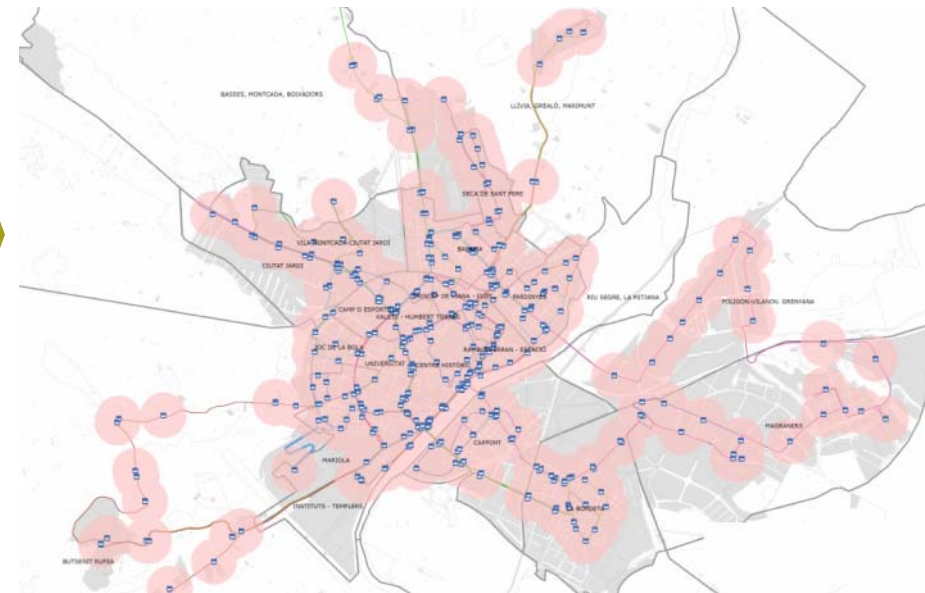
LA XARXA D'AUTOBUSOS URBANS

- L'Ajuntament de Lleida conjuntament amb l'ATM de l'Àrea de Lleida està duent a terme moltes actuacions de millora a la xarxa d'autobusos urbans com ara la millora de l'accessibilitat amb transport públic als polígons industrials, o la instal·lació de plataformes a les parades urbanes de la ciutat.
- Un dels objectius principals és la millora de la cobertura territorial del servei

Xarxa actual d'autobusos urbans de Lleida



Cobertura territorial actual del servei. Radi distància 250 m
nombre de parades 288



Font: Elaboració pròpia. Any 2010



EL VEHICLE PRIVAT

- La xarxa urbana de la ciutat de Lleida disposa de 276,25 km de carrers dividits en:

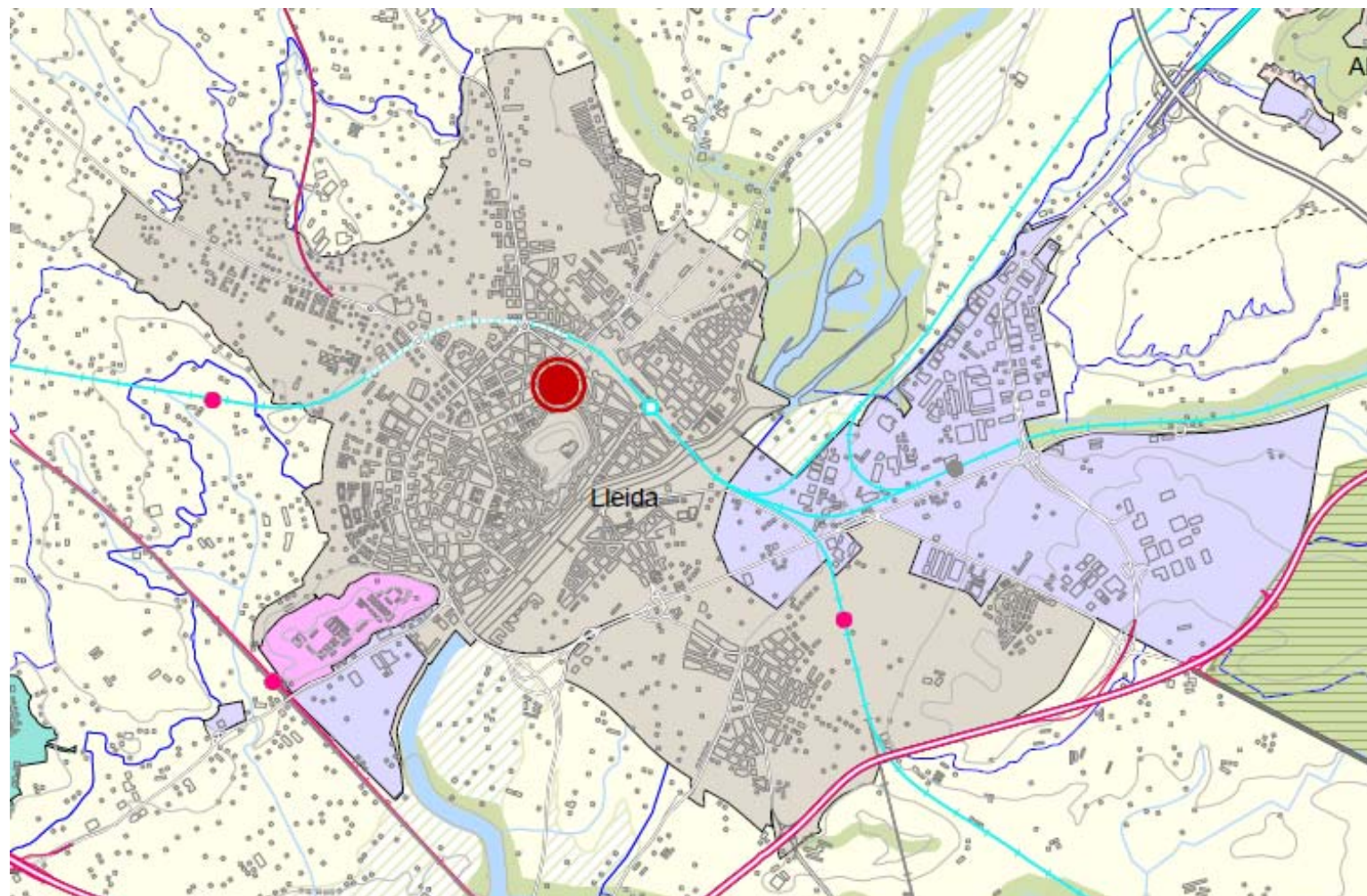
xarxa àmbit urbà	longitud (km)	%long.	Veh x km	% Veh x km
VIES D'ACCÉS	31,94	11,56%	353.655	40,27%
XARXA PRIMARIA	32,86	11,90%	315.007	35,87%
XARXA SECUNDARIA	54,45	19,71%	99.902	11,37%
RESTA XARXA URBANA	157,00	56,83%	109.696	12,49%
TOTAL	276,25	100,00%	878.260	100,00%

Font: Elaboració pròpia a partir de la modelització del trànsit actual.

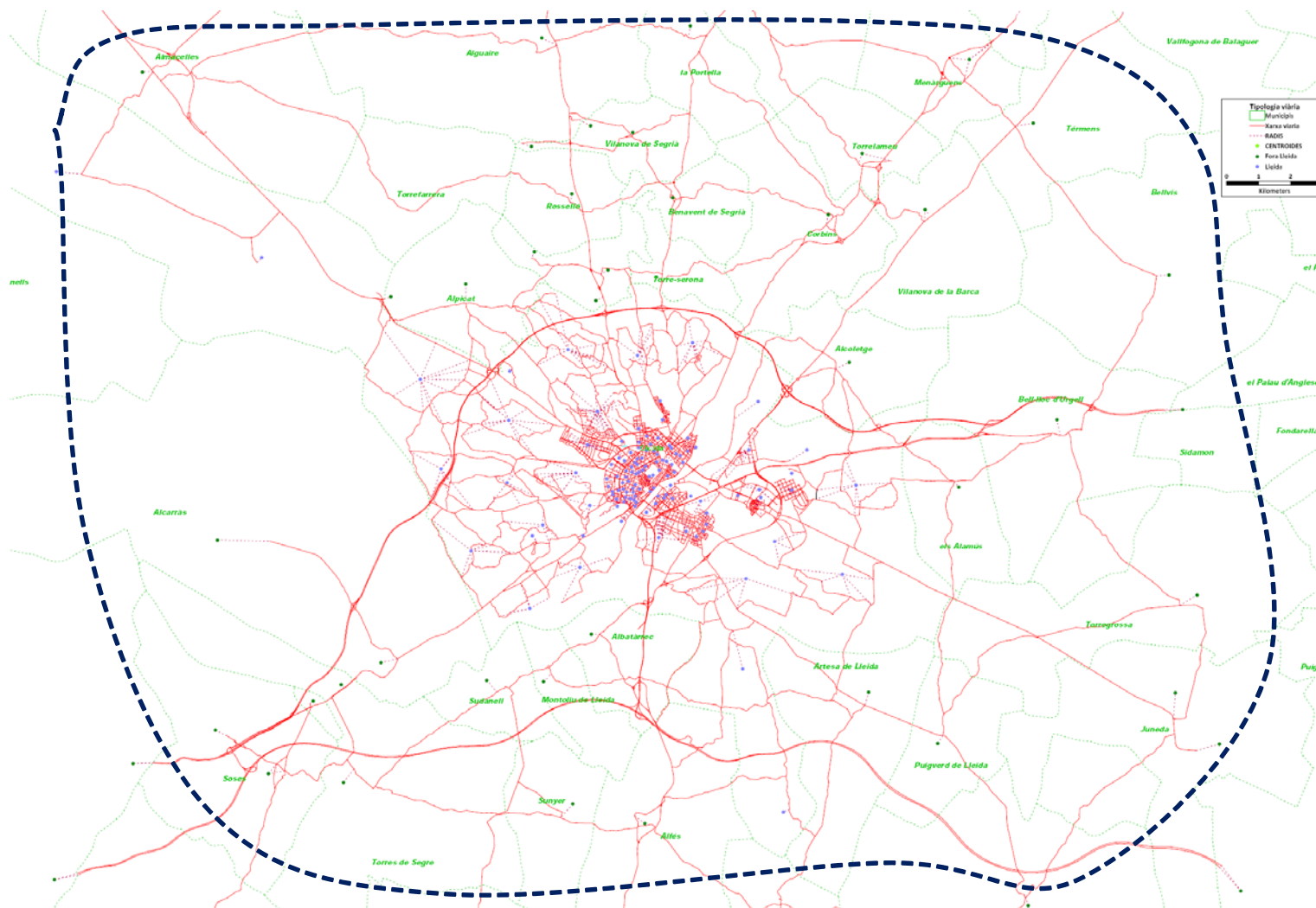
- La xarxa bàsica primària, representa el 23,46% de la longitud de carrers de la ciutat i absorbeix el 76,13% dels vehxkm que es realitzen en dia laborable.
- Durant el 2009, cada dia laborable es van realitzar de l'ordre de 878.260 km en transport privat, en dissabte es redueix de l'ordre del 24.5% i del 32.8% en diumenge.
- L'àmbit d'estudi del PMU de Lleida es compon de dos nivells d'anàlisi: àmbit urbà i àmbit metropolità.

Font: Pla Territorial parcial de Ponent.

Plànol de definició de l'àmbit urbà



Plànol de definició de l'àrea metropolitana de Lleida

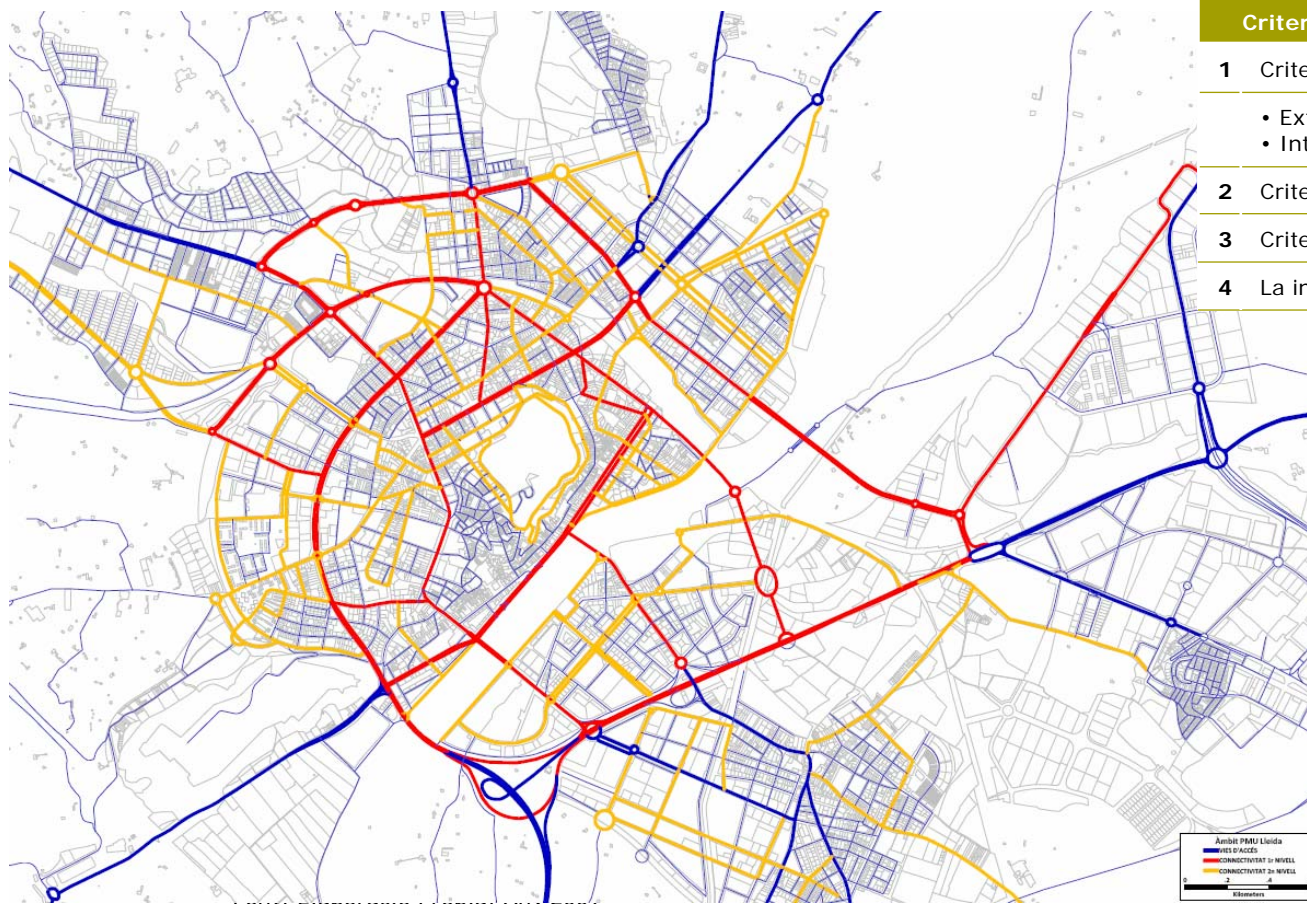




EL VEHICLE PRIVAT

- S'ha jerarquitzat la trama urbana de Lleida en 3 categories: Vies d'accés, xarxa primària bàsica i xarxa secundària.

Jerarquització viària de la ciutat



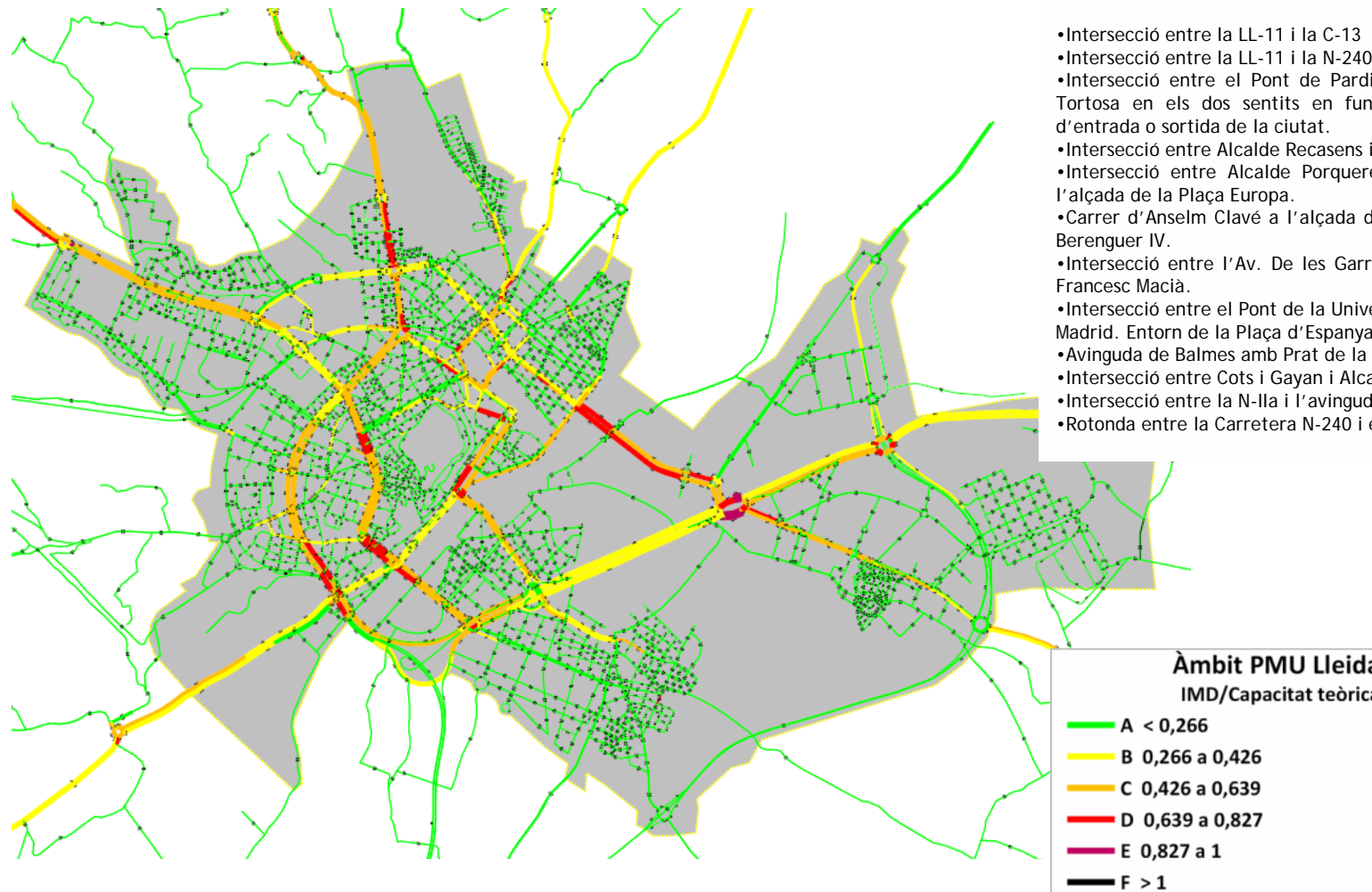
Criteris Jerarquització de la Xarxa Viària

- 1 Criteris de Connectivitat
 - Exterior – Interior
 - Interior
- 2 Criteris de Funcionalitat i usos
- 3 Criteris de Capacitat i dimensions vies
- 4 La intensitat mitjana de vehicles IMD



EL VEHICLE PRIVAT

Assignació del model de simulació 2009. Nivells de servei en Hora Punta



PUNTS FEBLES DE CAPACITAT:

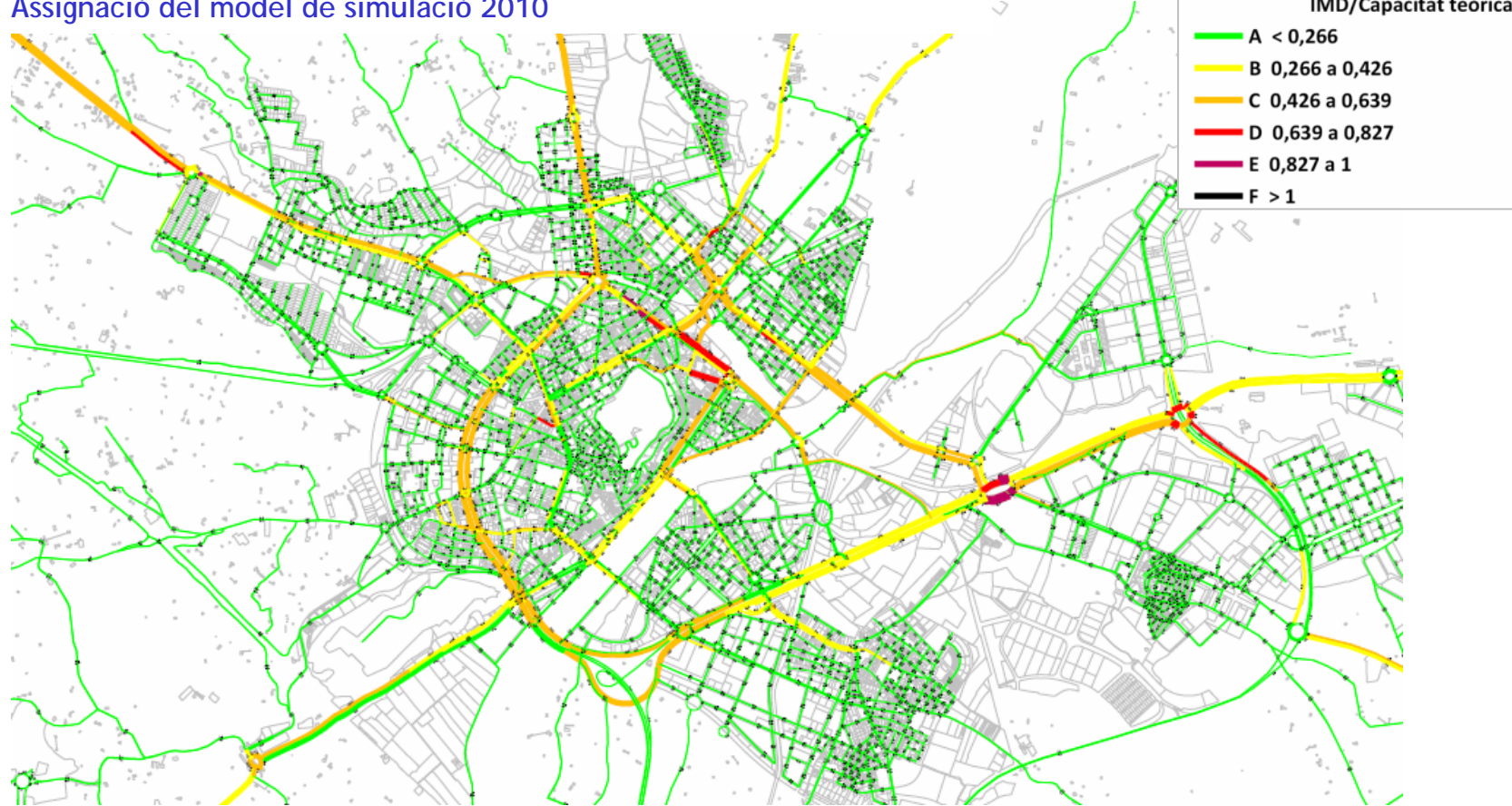
- Intersecció entre la LL-11 i la C-13
- Intersecció entre la LL-11 i la N-240
- Intersecció entre el Pont de Pardinyes i l'avinguda de Tortosa en els dos sentits en funció de l'hora punta d'entrada o sortida de la ciutat.
- Intersecció entre Alcalde Recasens i Pont de Pardinyes
- Intersecció entre Alcalde Porqueres i Av. Pinyana i a l'alçada de la Plaça Europa.
- Carrer d'Anselm Clavé a l'alçada de la Plaça de Ramon Berenguer IV.
- Intersecció entre l'Av. De les Garrigues i l'avinguda de Francesc Macià.
- Intersecció entre el Pont de la Universitat i l'avinguda de Madrid. Entorn de la Plaça d'Espanya.
- Avinguda de Balmes amb Prat de la Riba.
- Intersecció entre Cots i Gayan i Alcalde Areny.
- Intersecció entre la N-IIa i l'avinguda de l'Exèrcit.
- Rotonda entre la Carretera N-240 i el Carrer Olivera.



EL VEHICLE PRIVAT

- Només l'1,48% dels vehxkm de la ciutat tenen uns índexs de saturació per sobre del 90% de la capacitat de la via, el que està per sota de la resta de capitals de província de Catalunya.

Assignació del model de simulació 2010



EL VEHICLE PRIVAT

Resultats del model de simulació de 2010:

- La velocitat mitjana de circulació de la ciutat es de 31,1 km/hora, 27,67 km/h si no es tenen en compte les vies d'accés.
- Destaquen els 38,2 km/hora de les vies d'accés i els 26.8km/hora de les vies de connectivitat de primer nivell.
- La velocitat mitjana de circulació de les rondes es similar a la mitjana dels carrers de l'interior de la ciutat. Caldria millorar els sistemes de gestió de les rondes urbanes.
- La longitud mitjana dels desplaçaments en vehicle privat **dintre de l'àmbit urbà de la ciutat és de 3,3 km**, molt similar a la distancia mitjana de desplaçaments en vehicle privat a l'interior de ciutats mitjanes (≈ 3 km).
- Si tenim en compte **la longitud completa del desplaçament** (àrea metropolitana), la distancia mitjana dels viatges en cotxe en tot el model de simulació es de 6,05 km.
- L'ocupació mitjana per vehicle a la ciutat es de 1,19.

	ZONA URBANA	V MITJANA
1	VIES D'ACCÉS	38,2
2	RONDA URBANA	26,4
3	SEMIRONDA URBANA	28,7
4	CONNECTIVITAT 1r NIVELL	26,8
5	CONNECTIVITAT 2n NIVELL	29,0
6	CONNECTIVITAT 3r NIVELL	25,9
7	RESTA XARXA URBANA	29,2
	VELOC. MITJANA	31,1

VELOCITATS MITJANES (Km/hora)		
Ciutat	Rondes urbanes	Interior rondes
Madrid	23,94	24,43
Palma	35,80	27,89
Barcelona	56,30	21,30
Lleida	27,55	27,73

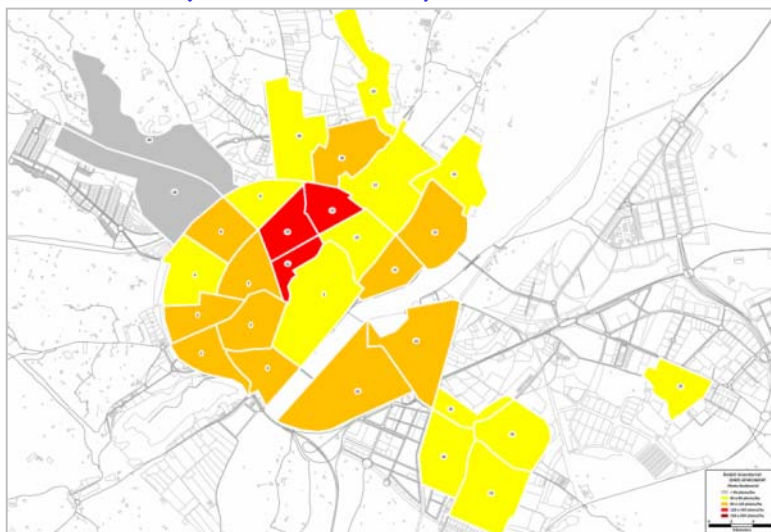
LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (D.U.M)

- Cal destacar que les 163 zones de càrrega i descàrrega detectades (650 places) es troben regulades amb senyalització no uniforme.
- La utilització de les places reservades per a la càrrega i descàrrega es considera correcte, ja que la mobilitat dels vehicles comercials és força elevada, amb una rotació de 5-7 vehicles per plaça, mentre que la presència de turismes dins les places (11%) no és molt elevada en comparació a altres ciutats (>20%).
- Els usuaris que realitzen càrrega i descàrrega de manera il·legal (doble fila, pas de vianants...) ocupen l'equivalent al 3% de les hores per plaça legals i al 7% de vehicles estacionats, es a dir, sembla necessari incrementar la oferta de places entre un 3-7%.
- La mobilitat del transport de mercaderies de caràcter local, es a dir, la que dona servei a l'activitat econòmica i comercial de la ciutat, es concentra a l'interior del perímetre limitat pel Gran Passeig de Ronda, realitzant-se amb vehicles de dimensions mitjanes (3,5 tn) i amb limitacions horàries de 30 minuts a les zones d'estacionament de C/D.
- Les ordenances locals assenyalen que si be els vehicles de tercera categoria no poden estacionar dintre de l'àmbit de Lleida, no tenen prohibida la seva circulació.

L'APARCAMENT DELS RESIDENTS

- S'ha detectat dèficit d'aparcament residencial en algunes zones i desajustaments provocats pel sistema tarifari dirigit a la demanda forana d'estacionament. En cap cas, es tracta de dèficits o mancances diferents als existents en d'altres ciutats catalanes.

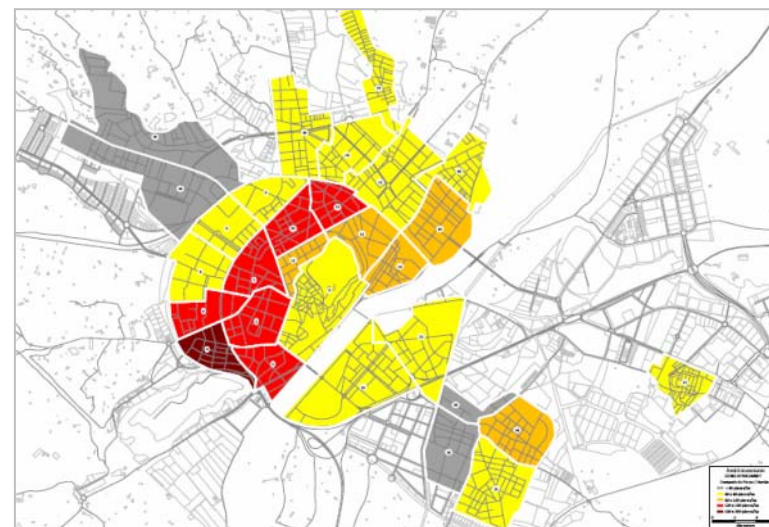
OFERTA (dades inventari)



Oferta Residencial



DEMANDA (dades parc de vehicles censats 2009)



Demanda de Places / Hectàrea



	N. Vehicles	
	Àmbit	Municipi
Demanda d'aparcament	57.348	63.838
Turismes	51.700	57.838
Furgonetes	5.648	6.000
Camions	1.412	2.000
Motos	5.829	6.701
Tractors		3.313
Altres	7.750	10.548
Vehicles	72.339	86.400



ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ

- Lleida té una quantitat de vehicles i turismes per cada 1000 habitants que està per sota de Tarragona i Girona, i per sobre de la ciutat de Barcelona, que té un nombre de turismes per cada 1000 habitants inferior a 400.
- Lleida té un equivalent de 2,295 habitants per turisme, molt similar a altres ciutats com Madrid, Berna, Frankfurt, Munic, etc.

Capitals	Veh/1000 Hab	Turismes/1000 Hab
Barcelona	584,84	376,8
Lleida	625,24	435,65
Tarragona	644,53	459,9
Girona	706,11	478,41

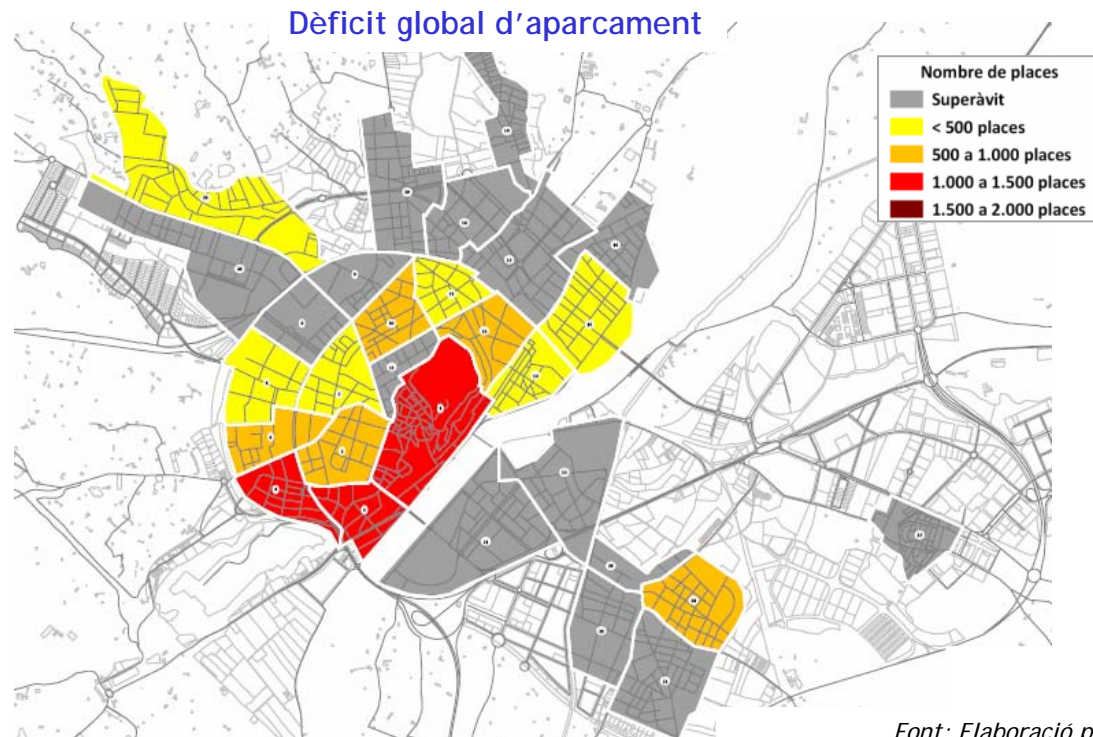
Font: IDESCAT 2009.

Ciutats/àmbits metropolitans	Any	Habitants (milers)	Turismes (milers)	Superfície (km2)	Turismes/ 1000 hab.	Habitants/ turisme	Turismes/ km2 (milers)
Barcelona	2008	1.615,9	608,8	101,0	376,8	2,7	6,0
Consorci Àrea Metropolitana (CAMB)	2008	3.186,5	1.267,2	586,5	397,7	2,5	2,2
Madrid	2008	3.284,8	1.381,7	607,1	420,6	2,4	2,3
València	2008	810,1	379,4	136,8	468,4	2,1	2,8
Amsterdam	2008	747,3	215,6	219,1	288,5	3,5	1,0
Belgrad	2008	1.735,0	438,8	3.222,7	252,9	4,0	0,1
Berlín	2008	3.432,0	1.091,2	890,2	317,9	3,1	1,2
Berna	2008	129,4	54,0	51,6	417,2	2,4	1,0
Bolonya	2008	374,9	197,6	140,9	526,9	1,9	1,4
Budapest	2008	1.702,3	596,5	525,2	350,4	2,9	1,1
Estocolm	2008	795,2	296,2	215,9	372,5	2,7	1,4
Frankfurt	2008	672,7	295,3	248,3	439,0	2,3	1,2
Hèlsinki	2008	568,5	221,3	186,8	389,3	2,6	1,2
Londres	2007	7.557,0	2.592,0	1.578,0	343,0	2,9	1,6
Milà	2008	1.295,7	723,9	182,1	558,7	1,8	4,0
Münic	2008	1.367,3	593,9	310,4	434,4	2,3	1,9
Nàpols	2008	963,7	553,6	117,3	574,4	1,7	4,7
Oslo	2008	560,5	212,1	454,1	378,5	2,6	0,5
Praga	2008	1.233,2	633,7	496,1	513,9	1,9	1,3
Roma	2008	2.724,3	1.923,4	1.285,3	706,0	1,4	1,5
Torino	2008	908,8	571,0	130,2	628,2	1,6	4,4
Viena	2008	1.687,3	657,2	415,0	389,5	2,6	1,6

Font: Cens de vehicles de Barcelona 2009.

L'APARCAMENT DELS RESIDENTS

- Al conjunt de l'àmbit urbà de Lleida no s'han detectat mancances importants d'aparcament per cap de les principals demandes que hi convergeixen (residents, forans de curta durada i treballadors).
- El balanç entre la oferta i la demanda d'aparcament detallat per zona, posa de relleu que encara que existeixen una majoria de zones amb superàvit d'aparcament (>400 places), hi ha varies localitzades principalment a l'interior del Passeig de Ronda, que presenten dèficits d'aparcament significatius.



Font: Elaboració pròpia. Dades 2009.



L'APARCAMENT DELS RESIDENTS

Taula representativa del dèficit d'estacionament global

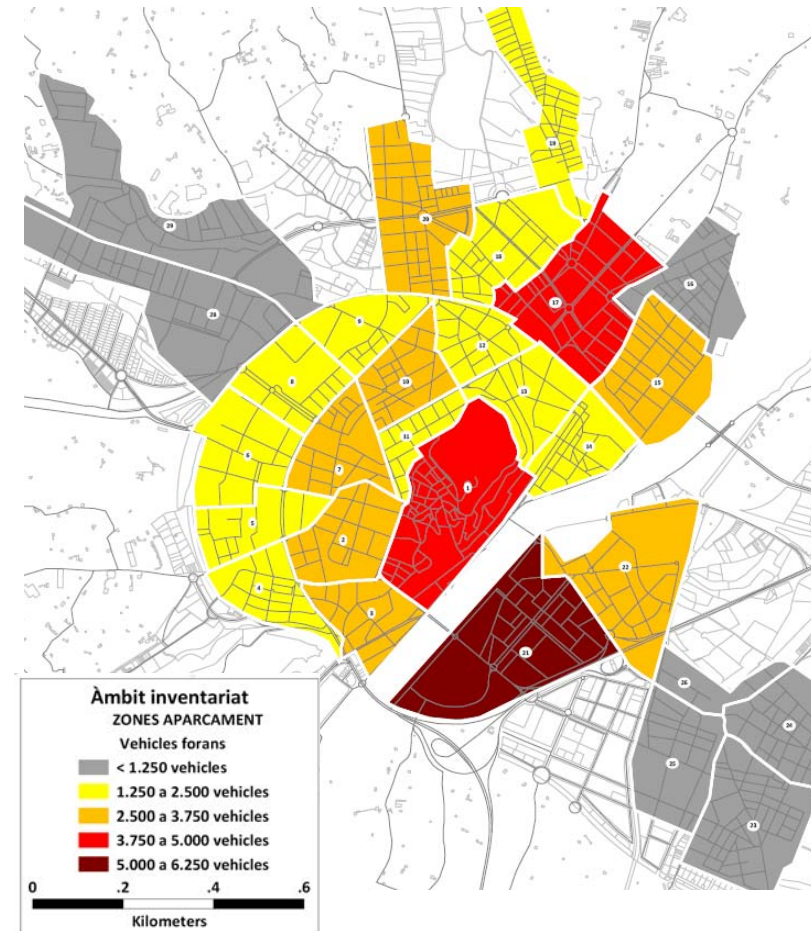
SECCIONS P	Ha	Turismes	Furgó.	Demanda residencial	Demanda / Ha.	Oferta Residencial	Dèficit global	Dèficit Infraestructural
1	49,63	2.203	324	2.527	51	1.390	1.138	1.759
2	22,94	2.785	247	3.032	132	2.201	831	1.564
3	18,70	2.536	213	2.749	147	1.693	1.056	1.619
4	18,27	2.768	368	3.136	172	2.072	1.064	2.035
5	17,95	1.854	329	2.183	122	1.469	714	1.402
6	25,46	1.428	82	1.510	59	1.444	66	695
7	20,66	2.592	200	2.792	135	2.382	409	1.095
8	20,83	1.058	98	1.156	55	1.736	-580	157
9	17,44	971	70	1.041	60	1.284	-243	367
10	18,69	2.733	218	2.951	158	2.328	623	1.381
11	10,59	975	101	1.076	102	1.468	-392	134
12	15,65	2.097	191	2.288	146	2.006	281	952
13	20,89	2.070	204	2.274	109	1.315	959	1.364
14	17,86	1.591	231	1.822	102	1.618	204	719
15	31,65	2.547	377	2.924	92	2.772	152	1.227
16	23,78	1.286	184	1.470	62	1.781	-311	497
17	41,92	2.018	221	2.239	53	2.776	-538	779
18	27,13	1.513	125	1.638	60	2.303	-666	364
19	24,89	1.576	225	1.801	72	1.946	-145	790
20	35,38	2.350	253	2.603	74	2.737	-134	1.146
21	56,94	3.447	329	3.776	66	5.259	-1.483	879
22	41,52	1.732	164	1.896	46	4.822	-2.927	-703
23	36,68	2.003	247	2.250	61	2.447	-197	995
24	28,49	2.132	268	2.400	84	1.595	805	1.563
25	27,34	824	131	955	35	1.818	-863	26
26	10,86	298	35	333	31	501	-168	67
27	18,48	959	144	1.103	60	1.156	-53	519
28	51,46	691	26	717	14	2.017	-1.300	-301
29	61,82	663	47	710	11	418	292	501
ÀMBIT D'ESTUDI	813,90	51.700	5.648	57.348	70	58.753	-1.406	23.591
RESTA ÀMBIT URBÀ	1.153,90	6.138	352	6.490	6	11.248	-4.758	2.367
TOTAL	1.967,80	57.838	6.000	63.838	32	70.001	-6.164	25.958

L'APARCAMENT FORÀ

DEMANDA (dades rotacions):

- Lleida atrau un elevat nombre de vehicles amb motiu treball que, diàriament, entren al municipi.
- Els vehicles amb destinació als polígons industrials o zones perifèriques al centre de la ciutat, **no tenen problemes importants per aparcar**.
- Tanmateix, els treballadors que la seva feina es troba al centre de la ciutat entren en competència amb altres demandes per un espai d'aparcament el més a prop possible de la seva destinació.
- Així, donat que al centre de la ciutat l'aparcament en calçada està destinat principalment a la demanda forana a través de zona blava, **existeixen diversos solars que cobreixen les necessitats dels treballadors** (Camp de Mart, Camp de futbol UE Lleida o Barris Nord).
- La localització d'aquests espais, dins la trama urbana de la ciutat, permet que estiguin connectats amb qualsevol punt de la ciutat a través del servei urbà d'autobusos.

Demanda d'aparcament vehicles forans



L'APARCAMENT FORÀ

- Lleida disposa de pràcticament 5.000 places en aparcaments públics i al voltant de 3.650 en zona blava, en relació amb al centre urbà.

OFERTA (dades inventari)



APARCAMENTS PÚBLICS

Pàrquings	Nom	Direcció	Places
1	Auditori	C. La parra	190
2	Sant Joan	Pl. Sant Joan	180
3	Blondel	Av. Blondel	452
4	Cappont	Pl. Blas Infante	306
5	Antiga Maternitat	C. Governador Montcada	78
6	Euroforum	C. Lluís Companys	187
7	Perpetuo Socorro	C. Bisbe Messeguer	172
8	Rectorat	C. Bisbe Messeguer	150
9	Vilella	C. Torres de Sanui	221
10	Zona Alta	C. Dr. Fleming	150
11	Avantmèdic	C. Enric Granados	192
12	Camps d'esports	C. Dr. Fleming	200
13	Barris Nord	C. Corregidor Escofet	420
14	Escola Professorat	C. Bonaire	110
15	hospital Arnau Vilanova	Hospital Arnau	958
16	La Llotja	Av. Tortosa, 4	471
17	Ricard Vinyes	Pl. ricard vinyes	450

propera inauguració
4.887

Explanades

APARCAMENTS EN SOLARS

Àmbit Inventari d'aparcament (No és tot Lleida)

N.Solars	Places
16	1.980

L'APARCAMENT FORÀ

- Al conjunt de l'oferta d'aparcament on pot estacionar la demanda forana, s'han detectat prop de 60.703 estacionaments, dels quals el 56% estacionen de forma gratuïta (entre places no regulades, solars i aparcaments reservats), el 4% ho fa de manera il·legal i un 40% estaciona en ofertes regulades.

Tipus d'estacionament	Nombre de places	Índex de rotació	Distribució per durades d'estacionament								Total
			<		30'-2h		2h-4h		> 4h		
			Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
Zona blava	3.654	4,52	2.643	16%	9.249	56%	3.799	23%	826	5%	16.516
Zona no regulada	18.547	1,72	3.828	12%	7.656	24%	9.251	29%	11.165	35%	31.901
Solar	1.985	1,09	325	15%	519	24%	584	27%	736	34%	2.164
P. Públic	4.887	1,57	1.151	15%	2.685	35%	2.685	35%	1.151	15%	7.673
Il·legal		0,11	2.105	86%	254	10%	20	1%	71	3%	2.450
Total	29.073		10.051		20.364		16.340		13.949		60.703

- Es considera que la demanda forana de curta durada, es a dir, aquella que estaciona menys de 2 hores (51%) té suficient oferta d'aparcament a l'interior del Passeig de Ronda, mentre que la demanda de llarga durada (>2h) existeixen diversos solars (Camp de Mart, Camp de futbol UE Lleida o Barris Nord) que cobreixen les necessitats de fonamentalment els treballadors de la zona centre.

CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSIS

- Cada dia es realitzen a la ciutat de Lleida gairebé 475.000 desplaçaments pels 275 km de carrers, el 63,2% en modes públics i no motoritzats. Als darrers 4 anys, el creixement d'aquests modes ha crescut a un ritme de pràcticament el 5%, fet que contrasta amb el creixement d'utilització del transport privat, que ho ha fet al 3,4%.

Aquest fenomen, característic de les ciutats amb una mobilitat que es troba en procés de canvi modal, destaca per la transformació d'un hàbit de transport en els que el mode privat predominava sobre la resta de modes de transport i on el dimensionament de la xarxa viària solucionava la mobilitat privada per sobre de la pública i no motoritzada.

A / VIANANTS I BICICLETES:

- Lleida és una ciutat compacte i radial, i està dotada d'unes **característiques urbanístiques òptimes** per moure's en modes no motoritzats sempre que les condicions climatològiques ho permeten.
- Els més de 250.000 viatges (54,5% del total) que es realitzen a peu i bicicleta disposen de més de 680 km d'itineraris per vianants (formats per 44 km de zones de vianants i 636 km de voreres) i 36,7 km de carrils bici, el que suposa en general més de 30% de la longitud de carrers de la ciutat o tenen carril bici o pertany a un carrer o secció viària completament de vianants.
- S'estan duent a terme nombroses **actuacions per millorar** tant l'accessibilitat per a vianants com els itineraris per a bicicletes (adequacions de guals, ampliació de la xarxa per a bicicletes, etc.).

CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSIS

B/ TRANSPORT PÚBLIC:

- El servei està conformat per 18 línies i 42 autobusos que operen sobre una xarxa de 192 Km.
- Es desplacen més de 40.000 usuaris en un dia feiner mig (9% del total de desplaçaments).
- Anualment es realitzen aproximadament 2 milions de km en bus (62.000 per bus) i es mouen més de 7 milions de viatgers, el que suposa una ocupació mitjana de ≈ 30 persones per bus (mitjana de $\approx 50\%$ de la capacitat).
- L'Ajuntament de Lleida conjuntament amb l'ATM de l'Àrea de Lleida estan duent a terme moltes actuacions de millora, relacionades amb la connectivitat amb els polígons o la millora de l'accessibilitat física a les parades.

CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSIS

C/ TRANSPORT PRIVAT:

- En un dia feiner promig es realitzen uns 172.000 desplaçaments (sense incloure la D.U.M i el trànsit molest), que equivalen a pràcticament 880.000 vehxkm per les vies de la ciutat.
- L'1,48% dels vehxkm tenen índexs de saturació per sobre del 90% en hora punta, es denota que la capacitat de les vies bàsiques es suficient per canalitzar el trànsit actual.
- La velocitat mitjana del transport privat es major que la del transport públic. Aquest fet, i la baixa oferta de transport públic interurbà, pot ser un inconvenient alhora de traspasar desplaçaments dels modes privats als públics.
- Es denota la necessitat de pacificar la xarxa no bàsica, donat que aquesta absorbeix part important del trànsit que hauria de canalitzar-se per les vies secundaries.
- El motiu pel que el 55% de la mobilitat de la ciutat és realitza en modes no motoritzats és perquè la longitud mitjana dels desplaçaments en vehicle privat a l'interior de l'àmbit del PMU és de 3,3 Km, una distància òptima per realitzar-la a peu o bicicleta.