

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

2a Jornada de debat ACTA DE RESULTATS



LLEIDA, 14 DE DESEMBRE DE 2016



ÍNDIX 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. Resultats subtema 1: Mobilitat a peu	6
Escala de ciutat. Distribució d'eixos cívics de vianants.....	6
Criteris de disseny dels eixos cívics de vianants	9
La mobilitat a peu a la ciutat de Lleida.....	10
3. Resultats subtema 2: Mobilitat en bicicleta	12
Escala de ciutat. Distribució de carrils bici	12
Criteris de qualitat dels carrils bici.....	14
Escala de carrer: implantació de carrils bici	15
Aspectes transversals a una política de promoció de la bicicleta a la ciutat.....	15
4. Resultats subtema 3: Convivència i pacificació del trànsit.....	18
Valoració de la proposta d'implementació de zones 30 del PMU vigent	18
Criteris per crear zones pacificades eficaces	19
Criteris i mesures de convivència entre els diferents modes de transport	20
Mesures per millorar la convivència i per pacificar el trànsit a la Rambla Ferran.....	21
5. Conclusions	24
Annex: Participants a la jornada	25



1. INTRODUCCIÓ A LA JORNADA: CONTEXT I DINÀMICA PARTICIPATIVA

CONTEXT I OBJECTIUS DE LA JORNADA

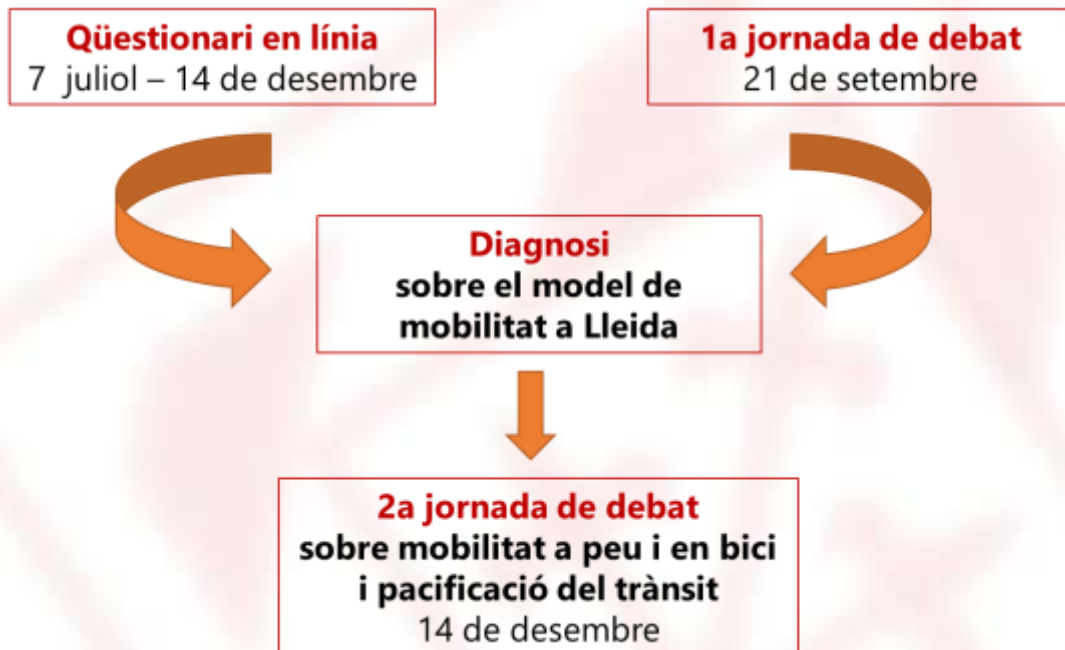
El **Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Lleida (2011-2017)**, elaborat pel consistori municipal, és el document que configura les estratègies de mobilitat sostenible del municipi. El període de vigència del PMU és de 6 anys, tal com s'especifica en la Llei 9/2003 de la mobilitat i en conseqüència, l'horitzó 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 va iniciar un procés participatiu per recollir aportacions sobre la mobilitat a Lleida. Els resultats d'aquest procés serviran de punt de partida per iniciar la revisió del PMU.

Després d'una primera jornada de debat introductòria celebrada el passat 21 de setembre (en clau de diagnòstic i de model de futur de la mobilitat a Lleida), la Paeria ha volgut impulsar una segona jornada de debat centrada en la mobilitat a peu i en bicicleta, i en la convivència i la pacificació del trànsit. Aquests tres temes que van generar molt d'interès i posicions confrontades durant la primera jornada de debat, i també entre les respostes al qüestionari en línia.

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





Per tant, els **objectius específics de la 2a jornada**, que va tenir lloc el 14 de desembre de 2016 a l'Escola d'Art Municipal Leandre Cristòfol, van ser:

- Aprofundir en el debat sobre la mobilitat a peu, en bicicleta i la convivència i pacificació del trànsit.
- Dur a l'escala de projecte i de carrer el debat general sobre la mobilitat a Lleida, a partir de casos aplicats en espais de la ciutat.

Els tres subtemes tractats en profunditat durant la jornada van ser:

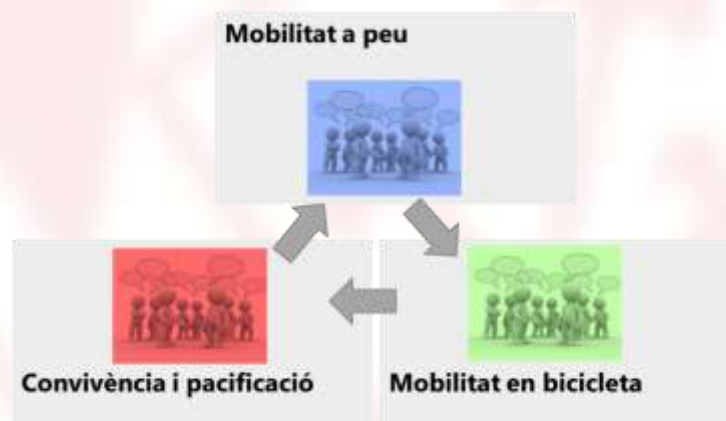
- 1. Mobilitat a peu**
- 2. Mobilitat en bicicleta**
- 3. Convivència i pacificació del trànsit**

PROGRAMA DE LA JORNADA I DINÀMICA PARTICIPATIVA

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

18.00h	Acreditacions i benvinguda als participants. Objectius A càrrec d'Esther Fanlo, Responsable Coordinadora de Medi Ambient i Horta. Regidoria de l'Hàbitat Urbà i Rural i la Sostenibilitat
18.10h	Presentació dels resultats de la sessió anterior
18.20h	Plantejament del model de mobilitat proposat per als trajectes a peu, en bici i la pacificació del trànsit A càrrec de Sergi Gimeno, tècnic de mobilitat de La Paeria
18.35h	Funcionament de la jornada: metodologia de debat
18:40h	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
20.45h	Tancament de la jornada

Pel que fa a la **dinàmica participativa**, en la 2a part de la jornada (a partir de les 18:40h), els assistents es van dividir en tres grups (grup vermell, grup verd i grup blau), cadascun dels quals va iniciar el debat sobre un dels subtemes de la jornada en una aula diferent (una per cada subtema).





Amb un sistema rotatori, les persones van acabar passant per totes tres aules, de manera que van poder intervenir sobre els tres subtemes.

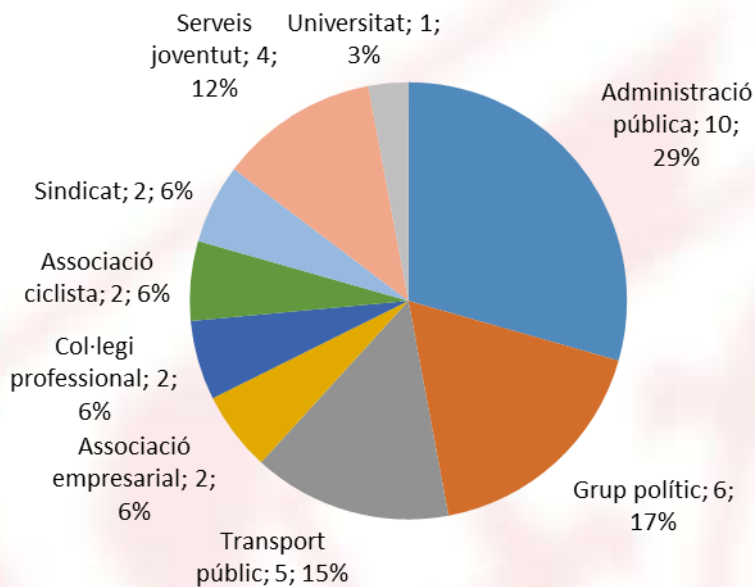


Fotografia 1. Sergi Gimeno, tècnic de mobilitat de la Paeria, presentant les propostes del PMU 2011-17 en matèria de bicicleta i mobilitat a peu.

ASSISTÈNCIA

A la jornada hi van assistir **34 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





2. RESULTATS SUBTEMA 1: MOBILITAT A PEU

Aquest primer subtema pretenia abordar la mobilitat a peu a la ciutat de Lleida, fent èmfasi en el desenvolupament i la distribució dels **eixos cívics de vianants**. En aquest sentit, les preguntes clau del debat van girar entorn dels criteris de disseny d'aquests eixos, és a dir, les característiques que, segons els assistents, han de complir per tal que es converteixin en veritables itineraris preferents per a la mobilitat a peu, així com també quins han de ser els punts d'interès per on han de passar i les connexions que han de permetre per als vianants.

ESCALA DE CIUTAT. DISTRIBUCIÓ D'EIXOS CÍVICS DE VIANANTS

En primer terme es va demanar als assistents que valoressin la proposta d'eixos cívics de vianants presentada per la Paeria, fent les esmenes que creguessin pertinents, i completant la xarxa.

- **Connectar els barris perifèrics amb el centre de Lleida per mitjà dels eixos cívics de vianants**

Tots els grups van coincidir amb la necessitat "d'estirar" i ampliar els eixos cívics de vianants per fer-los arribar als barris, sobretot als perifèrics com la Bordeta, Magraners, la zona de l'ARE projectada i el Secà de Sant Pere, i també Pardinyes per l'eix del riu Segre. L'objectiu és permetre una connexió favorable a peu entre els barris i el centre de Lleida.

- **Teixir els propis barris amb eixos cívics de vianants**

Els participants van trobar a faltar els barris al plànol presentat, i el fet que la proposta d'eixos cívics de vianants no es plasmés en el teixit d'aquests. Desenvolupar aquest tipus d'itineraris o eixos als barris comportaria una millora de la qualitat i una sinèrgia positiva pel que fa a usos, espai públic i comerç, per exemple. Es va comentar que també caldria que aquests eixos connectessin amb les parades de transport públic, afavorint així la connectivitat entre modes de transport i la connexió ràpida amb el centre.

D'altra banda, també es va trobar a faltar una proposta d'eixos cívics de vianants per al centre, concretament al turó de la Seu Vella i la seva relació amb el barri del centre i contigus, així com cap al turó de Gardeny, ambdós espais amb valor natural i cultural per la ciutat.

- **Els eixos cívics de vianants han de relligar i permetre l'accessibilitat a peu als punts d'interès de la ciutat**

Per trobar els punts d'interès per on haurien de passar els eixos cívics, els assistents van proposar definir primerament els objectius o motius dels desplaçaments dels vianants, per exemple: fer gestions, anar a l'escola o al treball (mobilitat obligada), accedir al comerç, o bé motius de lleure, cultura, esbarjo. Altres motivacions proposades pels participants van ser els de gaudir de la natura (l'eix del riu, per exemple, que caldria allargar i transformar en un eix supramunicipal), arribar a la universitat (concretat a la Rambla Aragó), accedir als llocs d'oci nocturn (reduint així l'ús del vehicle privat per aquest motiu), etc. Es va proposar determinar per cada "motivació" els punts d'interès i generar eixos cívics de vianants que els unissin.

En resum, es va proposar que caldria identificar bé aquests nodes i traçar els eixos tenint-los en compte. Es va esmentar també que seria interessant determinar els eixos de més aflluència i pas, per integrar-los de forma natural a la xarxa d'eixos cívics de vianants.



- **Afrontar la solució de diversos “punts negres”, carrers o barreres que no afavoreixen la mobilitat a peu o fins i tot la impedeixen**

Durant el debat, els diferents grups van fer esment a carrers i trams que calia replantejar per millorar el seu ús com a eixos aptes per la mobilitat a peu. Alguns exemples van ser el c. Lluís Companys (amb la proposta de fer-lo unidireccional), la Rambla Ferran, el c. Alfred Perenya o el c. Doctora Castells.

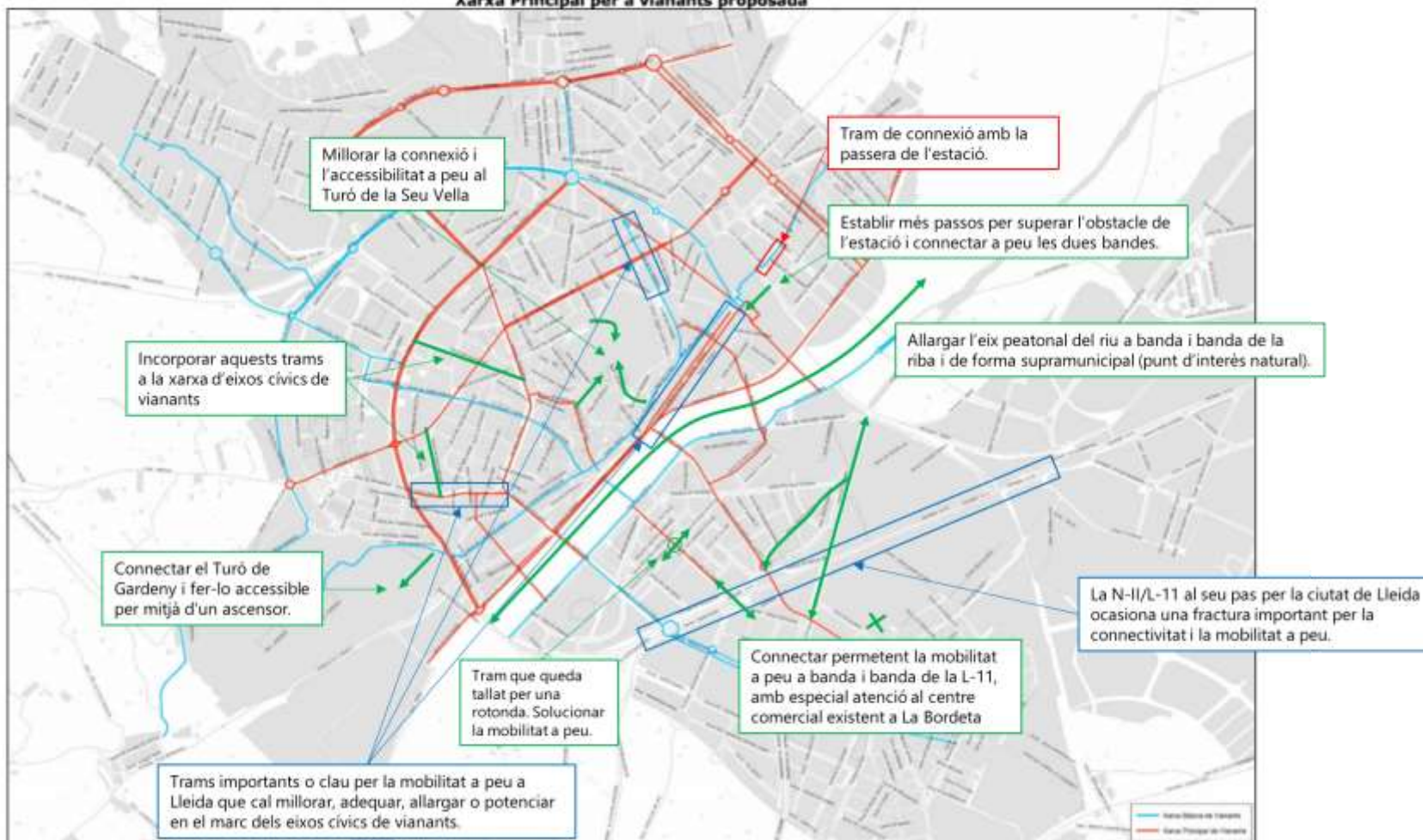
Com a gran barrera per a la connexió i la mobilitat a peu es va citar la carretera Nacional II, en el seus trams urbans, N-230 i, sobretot, L-11, que impedeix la permeabilitat a peu, amb alguna escola i centre comercial de la zona, i en general entre els barris de Cappont i La Bordeta, i per tant, també el centre. Els assistents van proposar habilitar més passos i en darrera instància transformar la L-11 en una via urbana.

També es va esmentar la proposta de permeabilitzar el Canal de Seròs, permetent així la continuïtat de la via verda, per mitjà d'un pas subterrani.

A continuació es mostra el mapa amb la proposta d'eixos cívics de vianants i les esmenes i comentaris afegits durant la jornada de debat:



Xarxa Principal per a vianants proposada





CRITERIS DE DISSENY DELS EIXOS CÍVICS DE VIANANTS

Un segon nivell de debat es va centrar en el disseny dels carrers per tal d'afavorir que esdevinguin itineraris atractors de la mobilitat a peu, i per tant eixos cívics de vianants. En aquest sentit tots els grups participants van coincidir en l'elaboració d'un llistat de criteris de disseny o criteris a aplicar a la proposta d'eixos, així com a d'altres carrers per tal de pacificar-los i transformar-los en eixos favorables per la mobilitat a peu.

- **Cal que sigui continu i tingui una lògica de recorregut**

Els assistents van coincidir en determinar que un bon eix de vianants, per ser considerat com a tal, cal que tingui una lògica de recorregut, és a dir, que passi per punts d'interès (segons diferents motius comentats en el punt anterior), llocs d'utilitat, atractius i llocs d'ús freqüent per la ciutadania. A la vegada també es va apuntar el fet de definir les rutes més curtes i per tant més òptimes per la mobilitat a peu, sobretot pel que fa a la mobilitat obligada.

- **Convertir els eixos en llocs amb identitat i atractius pels vianants**

Una altra proposta va anar en la línia de convertir els eixos cívics de vianants en uns elements identitaris i amb identitat pròpia, és a dir, fàcilment reconeixibles per la ciutadania, per mitjà de diferents elements (colors, mobiliari, marques, etc.). De la mateixa manera es va estar d'acord en què han de ser unes vies de pas atractives per al vianant; per exemple, caldria que disposessin d'arbrat i zones verdes.

Un altre element que va sorgir al debat va ser la necessitat de promoure l'ordenació de les terrasses, en tant que elements atractors, però a la vegada possibles obstacles per als vianants que circulen a peu per aquests eixos o carrers.

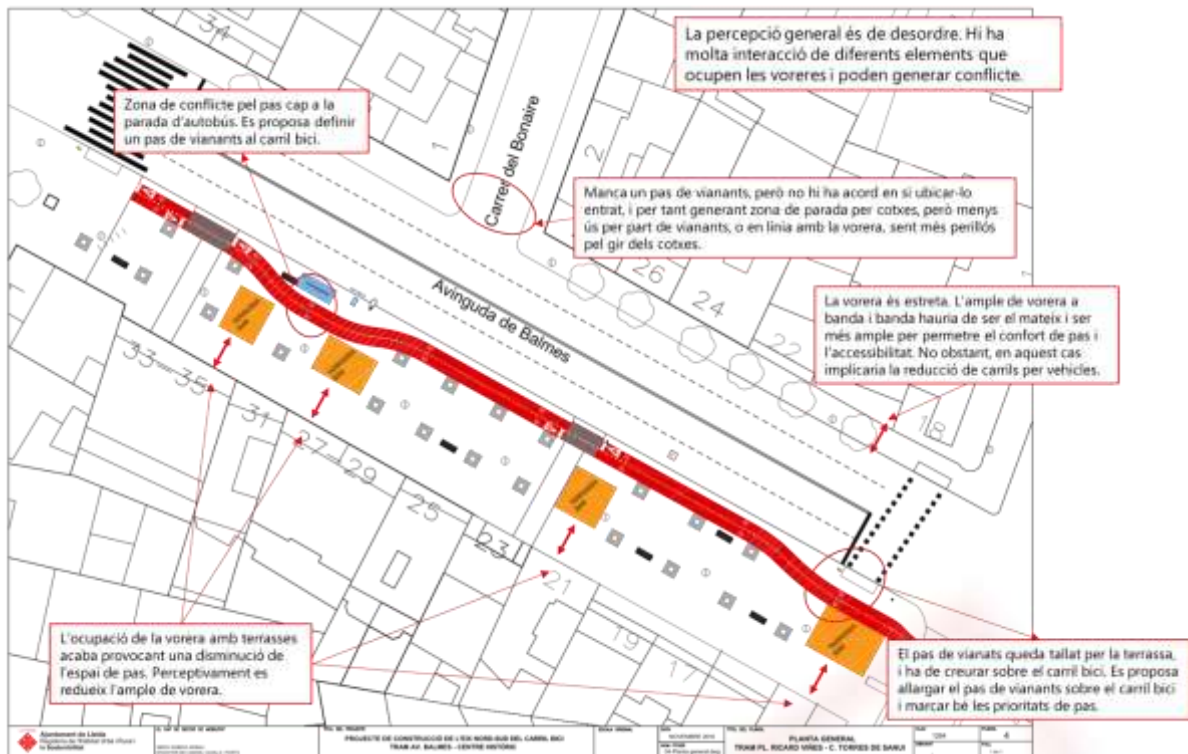
- **Garantir la seguretat, la confortabilitat i l'accessibilitat als eixos cívics**

Altres aspectes en els quals els assistents van coincidir van ser el fet de garantir la seguretat, en bona part determinada per la bona il·luminació dels carrers, però també definint bé les zones de pas de cotxe/bicicleta/vianant. També en disposar d'un paviment adequat (confortable, òptim i que eviti relliscar, ensopegar, etc.) i, sobretot, garantir l'accessibilitat universal, i per tant suprimir totes les barreres arquitectòniques que s'hi oposin.

- **Apostar per la millora dels carrers, garantint l'ample de vorera o establint un traçat de plataforma única quan escaigui**

Una altra qüestió que es va posar a debat van ser els amples de vorera. Segons alguns dels assistents, en diversos carrers de Lleida no arriben al mínim necessari (1,80 m) o al recomanable (2,00 m). En aquest sentit, i pel que fa sobretot als eixos cívics de vianants, però també com a mesura a tenir en compte en d'altres carrers, els assistents van proposar que allí on l'ample no ho permetés es pogués transformar el traçat en plataforma única, i allà on l'ample total de carrer ho fes possible, es poguessin garantir unes voreres de prop de dos metres d'ample a banda i banda. Aquestes propostes van generar debat, atès que caldrien canvis importants en determinats llocs per fer possibles aquests criteris els carrers (supressió o estretament de carrils per a vehicles, ordenació de terrasses i de carrils bici, etc.)

Durant la sessió també es va treballar sobre un carrer, concretament l'Av. de Balmes, a mode d'exemple per l'ordenació d'un carrer susceptible d'esdevenir un eix cívic de vianants. A continuació es mostra la imatge amb el resultat del debat sobre diferents aspectes del carrer, en relació a la mobilitat a peu:



LA MOBILITAT A PEU A LA CIUTAT DE LLEIDA

Els assistents també van fer algunes aportacions i apreciacions pel que fa a la mobilitat a peu a la ciutat a nivell general i com a model de ciutat:

- A Lleida la mobilitat a peu ja és un mode de transport que funciona**

Per alguns dels assistents, la ciutat de Lleida és prou accessible i adequada com perquè la mobilitat a peu ja sigui un mode de transport que funciona. Així mateix s'hi reconeixen eixos peatonals, principalment al centre, com ara l'eix comercial, adequats com a eixos cívics per a vianants. En aquest sentit, els assistents van proposar ampliar aquests carrers i eixos i replicar-los a més punts de la ciutat.
- Replantejar el model de mobilitat de la ciutat, resolent en primer lloc la circulació amb vehicle privat**

Com a consideració general, els assistents van esmentar que seria important replantejar el model de ciutat, prioritant els modes de transport no motoritzats o basats en transport públic, tot i reconeixent la dificultat que suposa. Així, es va comentar que caldria primerament reconfigurar la xarxa viària, de carrils i sentits de la circulació per vehicles motoritzats, buscant un model de reducció de la circulació dins la ciutat, amb una major ordenació i que afavoreixi per tant també al vianant.



Panell amb les aportacions rebudes per al subtema 1: Mobilitat a peu

MOBILITAT A PEU

CIUTAT

- CONNECTAR BARRIS LA BORDETA (H) HAERANÈS (?) ZONA ARE PROTECTADA SECÀ DE SANT PERE
- TEIXIR ELS PROPIIS BARRIS → LLIGAR BUS DE CONEXIÓ

PTS INTERÈS

OBJECTIU/MOTIUS DESPLAÇAMENT

- GESTIONS/TREBALL/ESCOLA
- COPIELS
- LLEURE/CULTURA/ESBARJO

MODEL CIUTAT

GRANS CÍRCOLS RESIDENTS

- VIES RÀPIDES. LLII, XIII → SEPARAR/DIFÍCIL ZONAS
- PERMEABILITZAR PTS NEGRES/FRACURES

CRITERIS

- CAMÍ HÈS CURT
- SEGURTAT +
- LLOMINACIÓ +
- ACCESSIBILITAT
- MATEIX NIVELL - PLATAFORMA ÚNICA
- APLES → MÍNIM 1'80m (delectat) → 2m (normativa)
- ATRACTIU → IDENTITAT CIUTAT/BARRI IDENTIFICACIÓ (elemente propi que defineix el barri)
- VEGETACIÓ
- CONTINUITAT = Lògica de recorregut
- ZONES SEGURTAT (BICI/MONT/COXO) → NETEJA CAMÍ

8 PLANIFICACIÓ OBRES CARILERS (ADAPTAR PER OBRES SERVIS TET ALTRA)

1 TEIXIR BARRIS

- MILLORA BARRI → SINERGIJA/NOUS USOS
- CONNEXIÓ BUS
- CONNEXIÓ CENTRE

2 SEGONS USOS → INTERVENCIÓ I DISSENYAR

- COMERC - EIXOS DEMANDS
- NATURA
- GESTIONS/ADMIN
- CULTURA - SINERGIJA i CONTRA (Cul...Mou) → EIX CENTRAL ATRACTIU
- ESCOLA
- UNIVERSITAT
- OC NOCTURN

3 IDENTIFICAR NODES/PTS CALENTS → TENGAR EIX

MAI RE QUESIÓ

- LLOCS AMB INTENSITAT DE ZONAS → MILLORAR



3. RESULTATS SUBTEMA 2: MOBILITAT EN BICICLETA

Aquest segon subtema pretenia abordar la infraestructura ciclista a la ciutat, i molt especialment la xarxa de carrils bici en dues escales: disseny general de la xarxa ciclable a la ciutat i implantació concreta de nous carrils bici en avingudes de la ciutat. A més, durant el debat els tres grups que van tractar el tema van fer esment d'aspectes clau per promoure la bicicleta a la ciutat, i que van més enllà de les solucions arquitectòniques o urbanístiques.

ESCALA DE CIUTAT. DISTRIBUCIÓ DE CARRILS BICI

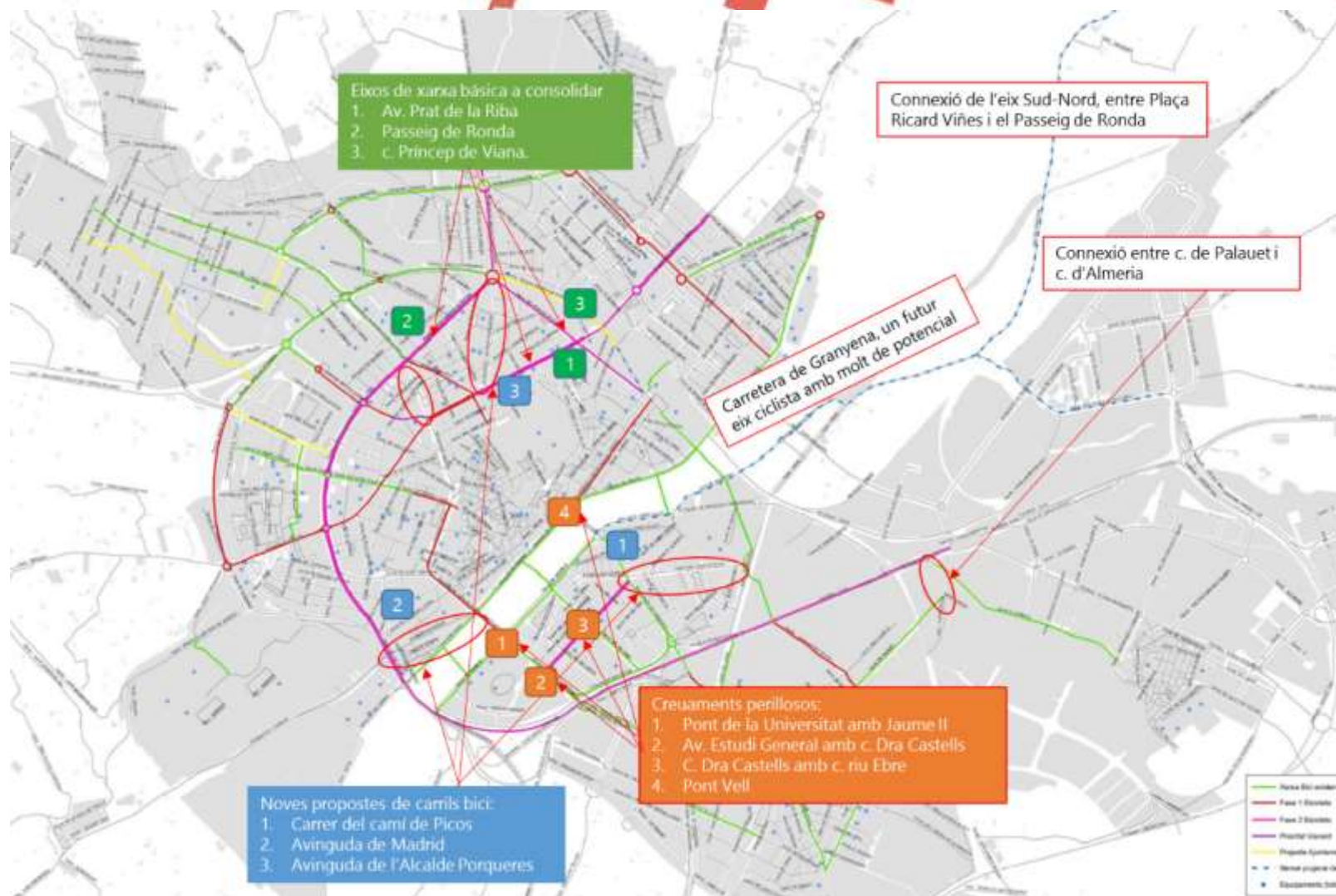
Els participants van debatre sobre la xarxa bàsica proposada per a bicicletes en el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Lleida 2011-2017. L'objectiu d'aquesta xarxa era, segons el Pla, connectar de forma segura i confortable els barris i centres d'atracció de la ciutat (universitats, etc.). Tot i reconèixer que s'havien fet alguns avenços, en general els participants es van mostrar força crítics en com s'havien implementat els carrils bici fins al moment. A continuació es desgranen algunes conclusions d'aquest debat:

- **Els carrils bici beneficien a tothom, no només els ciclistes**
Cal fer una aposta clara per potenciar-los al conjunt de la ciutat, com un component fonamental d'una política de mobilitat sostenible i segura a la ciutat.
- **Cal enllaçar alguns eixos principals de carril bici que continuen desconnectats**
Principalment l'eix Sud – Nord, que connectaria el barri de Cappont amb les Basses. En aquest eix hi ha una desconnexió a l'Av. Alcalde Rovira Roure entre la plaça Ricard Viñes i el Passeig de Ronda, i en altres sectors s'hi podrien fer millores de disseny.
- **Cal crear nous carrils bici per donar consistència a la xarxa actual**
Els participants van identificar alguns eixos clau per potenciar-hi els carrils bici. Els més rellevants són l'av. Prat de la Riba, el passeig de Ronda i el c. Príncep de Viana. Un altre eix important, i que tindria molts usuaris, és la carretera de Granyena, un tram sobre el qual el PMU no tenia un projecte definit.
- **Alguns dels carrils bici creats fins al moment no presenten unes condicions òptimes**
Ja sigui perquè són massa estrets, o perquè no estan protegits. Alguns participants consideraven que alguns només consistien en un tram de calçada pintada de color, mesura insuficient per garantir una circulació segura. [Vegeu el punt més endavant per a un recull dels criteris de qualitat dels carrils bici, proposats pels participants].
- **Existeixen alguns punts negres a la xarxa de carrils bici**
Alguns encreuaments de la ciutat presenten un risc per als ciclistes, per una senyalització o protecció deficient. En altres llocs (com a la sortida del Pont Vell davant l'estàtua d'Indíbil i Mandoni), s'obliga a fer uns girs molt tancats als ciclistes, quasi impossibles de realitzar a una certa velocitat.

El plànol de la pàgina següent recull les aportacions dels participants efectuades sobre un plànol en mida DIN A0 que servia de material de suport a la sessió.



Ajuntament de Lleida





CRITERIS DE QUALITAT DELS CARRILS BICI

Segons els participants de tots els grups, els carrils bici haurien de complir amb uns requisits mínims per tal de garantir la seva funcionalitat i que efectivament siguin atractius per als seus usuaris. A continuació es relacionen aquests criteris bàsics, i la valoració que els participants van fer del seu grau de compliment a Lleida:

- **Que estiguin connectats i siguin continus**
Aquest va ser un dels criteris principals segons molts participants, i el que requereix una acció més decidida i urgent per part de la Paeria.
- **Que siguin segurs i estiguin protegits**
La seguretat dels carrils bici també va ser un dels criteris més valorats per tots els grups. Principalment, seguretat respecte la resta del trànsit rodat, però també entesa com a seguretat per als vianants. Això significa, segons molts participants, que els carrils bici haurien d'estar protegits d'alguna manera, bé amb barreres físiques o trobant-se a una alçada diferent de la del trànsit rodat.
- **Que siguin homogenis i ben senyalitzats**
Els participants observaven que hi ha molta diversitat de tipologies de carrils bici a la ciutat, i que això genera una certa sensació de desordre i de manca de consistència en la xarxa. Amb una senyalització homogènia s'oferiria una imatge més coherent a tota la xarxa, afavorint-ne el seu ús i també el seu reconeixement per la resta d'usuaris de la via pública. La senyalització s'ha de cuidar especialment en les interseccions.
- **Que siguin plans (sempre que sigui possible)**
Lleida és una ciutat plana en molts sectors, però no és exempta de pendents. Molts participants consideraven que s'havia de prioritzar els trajectes plans, encara que donessin més volta que un trajecte més directe (per exemple, al voltant dels turons de Gardeny i la Seu Vella). Algun altre participant considerava que els pendents a Lleida eren assumibles, i que igualment amb l'adveniment de la bicicleta elèctrica aquest no seria un problema.
- **Que siguin ràpids i directes**
En una certa contraposició al criteri anterior, molts participants valoraven que en els carrils bici de la ciutat s'hi pugui assolir una certa velocitat de creuer (20 km/h) i que tinguin un recorregut directe, sense haver de donar molta volta entre origen i destinació. Segons aquests participants, aquesta és la manera per la qual els trajectes en bicicleta poden ser més competitius respecte altres mitjans de transport.
- **Que compleixin la normativa**
Els carrils bici creats fins al moment a Lleida presenten algunes irregularitats, segons alguns participants, en termes d'amplada, senyalització i protecció. En noves implantacions de carril bici, caldria vetllar per a que els carrils bici respectin els mínims que marca la normativa.
- **Que tinguin sentit**
Els carrils bici es faran servir, segons els participants, en la mesura que siguin útils als seus usuaris. Cal que els carrils bici vagin a punts clau del territori, com universitats i altres equipaments amb una elevada afluència de persones.



Per tal de fer efectius tots aquests criteris, els participants reconeixien que cal **disposar de recursos econòmics** per implementar els projectes, però també **donar-li una prioritat política i tenir valentia** davant les possibles crítiques que poden ocasionar alguns nous carrils bici (especialment quan s'opti per eliminar places d'aparcament o carrils de circulació).

ESCALA DE CARRER: IMPLANTACIÓ DE CARRILS BICI

Es van presentar dues propostes d'implementació d'un carril bici en dues avingudes de la ciutat: l'av. Catalunya (amb el carril bici a tocar de la vorera) i l'av. Prat de la Riba (amb el carril bici enmig de la calçada, com una mitjana).

- **L'opció pel mig de la calçada afavoreix els recorreguts llargs i ràpids**

La proposta de l'av. Prat de la Riba (carril bici central) afavoreix els desplaçaments entre punts llunyans, mentre que l'opció annexa a vorera afavoreix recorreguts de més proximitat, pel fet que les bicicletes poden entrar i sortir del carril bici amb més comoditat.

- **Els nous carrils bici haurien d'eliminar zones d'aparcament, prioritàriament**

Menys en carrers de nova urbanització, els carrils bici s'implanten sempre en vies on ja hi ha altres usos. En aquest sentit, els participants semblaven mostrar un cert consens en què, sempre que es pugui, els carrils bici s'instal·lin en zones d'aparcament, per no perjudicar la fluïdesa del trànsit.

- **En tots els carrers on la bicicleta convisqui amb els altres vehicles, reduir-hi la velocitat**

Un element que compromet a la seguretat per als ciclistes és la velocitat dels vehicles. Per això, en el disseny dels carrils bici també cal tenir en compte la velocitat a la que circularien els vehicles amb qui comparteixen carrer.

ASPECTES TRANVERSALS A UNA POLÍTICA DE PROMOCIÓ DE LA BICICLETA A LA CIUTAT

L'impuls de la bicicleta a la ciutat no només depèn de la infraestructura ciclista (carrils bici), sinó que també s'han de potenciar altres aspectes que contribueixen a fer de la bicicleta una alternativa real a la resta de modes de transport. Aquests aspectes tenen a veure amb la seguretat contra robatoris, la sensibilització i la responsabilització dels usuaris i usuàries de la bicicleta.

- **Augmentar la seguretat contra robatoris**

No només als carrers i en equipaments urbans, sinó també en l'urbanisme i el plantejament de nous edificis, per tal que incorporin espais d'aparcament per a bicicletes.

- **Sensibilitzar per augmentar la convivència**

Educar en civisme a tots els usuaris de la via pública (conductors, motoristes, ciclistes, vianants...) per tal de millorar la convivència entre els modes de transport. En aquest sentit, cal impulsar una cultura de la bicicleta com a baula d'una cultura de la mobilitat, que doni prestigi i visibilitat de la bicicleta com una oportunitat, no com un perill.

- **Impulsar la intermodalitat per multiplicar les opcions de transport**

La combinació de la bicicleta amb altres modes de transport (autobús i tren, principalment) permet "apropar" aquests mitjans de transport a més persones, i també permet als ciclistes arribar més lluny en els seus desplaçaments.



- **Obligatorietat d'una assegurança de responsabilitat civil i matrícula per als ciclistes**

Als ciclistes se'ls hauria de garantir uns drets, però també imposar uns deures en conseqüència. Segons alguns participants, els ciclistes haurien de poder respondre en cas d'incórrer en alguna responsabilitat civil per danys ocasionats a tercers. Per tant, tots els ciclistes haurien de disposar obligatòriament d'una assegurança de responsabilitat civil. Alguns participants també consideraven que les bicicletes s'haurien de matricular, per identificar més fàcilment els seus usuaris. Alguns participants van observar que aquestes mesures serien molt impopulars entre el col·lectiu ciclista, i que difícilment afavoririen que altres usuaris es decidissin per aquest mode de transport.



Fotografia 2. Participant indicant punts crítics en la xarxa de carrils bici de Lleida.

Panell amb les aportacions rebudes per al subtema 2: Mobilitat en bici



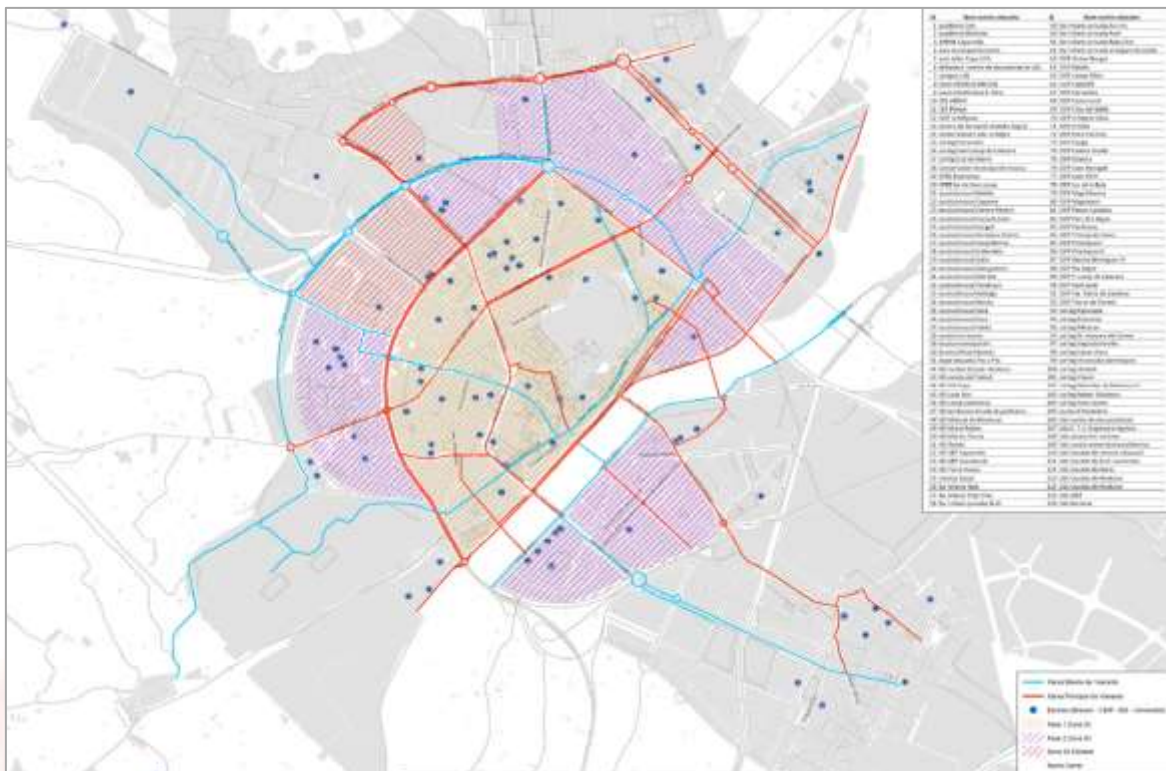
4. RESULTATS SUBTEMA 3: CONVIVÈNCIA I PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT

Aquest tercer subtema pretenia abordar la convivència entre els diversos modes de transport, sobretot entre els vianants i els ciclistes, i entre els vianants i els cotxes. Abans d'entrar a recollir propostes i mesures per facilitar aquesta convivència, es va debatre sobre les zones 30, una de les actuacions més habituals per aconseguir la pacificació del trànsit i per tant la millora de la seguretat dels desplaçaments a peu i en bicicleta. També es va projectar la Rambla Ferran com una zona 30.

VALORACIÓ DE LA PROPOSTA D'IMPLEMENTACIÓ DE ZONES 30 DEL PMU VIGENT

Es va demanar als participants que valoressin la proposta d'implementació de zones 30 que fa el PMU vigent. Aquesta proposta es basa en estendre les zones 30 en dues grans fases, la primera en tot el centre i la segona en una segona corona. El criteri és pacificar tots els carrers d'aquestes dues corones llevat d'aquelles vies que es considera que formen part de la xarxa viària bàsica.

Proposta de pacificació del trànsit del PMU vigent



- **Una proposta ambiciosa i poc realista per a alguns, però no tan complicada per a d'altres**
La valoració del primer grup, amb força consens, va qualificar la proposta del PMU vigent de "massa ambiciosa", "poc realista" i fins i tot "inviàble". Una valoració que es fonamentava en dos arguments principals: 1) el primer i més majoritari, la inviabilitat econòmica, atesa la gran extensió de zones 30 que comportava; 2) el segon, amb menys suport, era la baixa predisposició i preparació de la ciutadania a un model tan extens de zones 30. "No estem preparats per a les zones 30", va dir una participant. Un altre argument afegit era que implementar zones 30 requereix eliminar espais d'estacionament, cosa molt complicada a Lleida, on els "pàrquings no es poden tocar", va dir un altre participant.



En canvi, diversos participants del tercer grup van opinar en un sentit diferent. Consideraven que la proposta del PMU sí que era viable, que no era tan complexa, i que la seva implementació depenia de la voluntat política.

- **Una proposta tan extensa ha d'anar acompanyada de mesures d'estructura viària que facilitin els desplaçaments en cotxe i també fomentin el transport públic**

Si l'aposta del PMU per una extensió tan àmplia de zones 30 es vol mantenir, cal pensar i implementar en paral·lel diverses mesures d'estructuració viària que facilitin els desplaçaments en cotxe fora de les zones 30 i l'accés a les zones 30. Aquesta reflexió, apuntada per un participant, va gaudir d'un consens majoritari en el si del seu grup. Entre les mesures apuntades, les següents: crear vies ràpides eficients fora de les zones 30; establir aparcaments dissuasius als afores de la ciutat; i millorar i enfortir el transport públic, especialment la xarxa d'autobusos amb els objectius d'incrementar l'oferta dins les zones 30 i d'establir línies específiques entre els aparcaments dissuasius i l'interior de les zones 30.

CRITERIS PER CREAR ZONES PACIFICADES EFICACES

En una escala més de detall, es va demanar als participants que proposessin criteris i mesures per crear zones pacificades que fossin el més eficaces possibles.

- **Les zones 30 només funcionaran si els conductors tenen una percepció real (en el sentit més físic de la paraula) que es troben en una zona on cal anar a poca velocitat**

Els senyals de zona 30 que hi ha a l'entrada d'aquests sectors són clarament insuficients, segons els participants. Cal aplicar mesures de tipus físic que generin en els conductors una percepció més real que es troben en una zona pacificada en la que prima la convivència entre els diversos modes de transport.

- **Existeix un ampli ventall de mesures i actuacions per implementar zones 30 de manera efectiva, però cal escollir cas a cas (carrer a carrer) quines són les més adequades, tenint en compte també la viabilitat econòmica**

Els participants van esmentar un repertori força ampli de mesures per implementar zones 30 de manera efectiva, entre les quals destaquen:

- Canviar l'asfalt. Aquesta mesura es va considerar força inviable des d'un punt de vista econòmic, sobretot si es vol estendre les zones 30 per àmplies zones de la ciutat, tal com preveu el PMU vigent.
- Pintar l'asfalt d'un color diferent.
- Reduir l'amplada dels carrils per als cotxes, pintant-los més estrets (augmentant el gruix de la línia que separa els carrils) o eixamplant les voreres
- Eliminar, de manera parcial o total, els estacionaments disponibles per a cotxes.
- Si es mantenen alguns estacionaments en zones 30, eliminar la mesura vigent de regalar hores d'estacionaments per bona conducció en aquests sectors.
- Introduir intermitències físiques als vehicles (existeixen diverses opcions al respecte).

- **Caldria que el PMU exigís a les noves urbanitzacions la implementació de zones 30**

Si bé les mesures anteriors cal estudiar-les cas a cas per implementar-les en els carrers existents, el PMU hauria de ser exigent per a les noves urbanitzacions i els nous carrers, obligant a crear zones 30 i plantejant les diverses solucions tècniques possibles.



- **Avaluar el funcionament de les zones 30 existents**

Si bé algunes zones 30 vigents funcionen prou bé (els participants van citar el c. Comerç, per exemple), d'altres sembla ser que no funcionen i els cotxes corren igual (es va citar la del c. Magí Morera). Per tant, caldria estudiar i valorar el funcionament de les zones 30 existents i prendre mesures en aquells indrets on es detecti que la pacificació real no es produeix.

CRITERIS I MESURES DE CONVIVÈNCIA ENTRE ELS DIFERENTS MODES DE TRANSPORT

Aquest debat es va centrar sobretot en la convivència entre els ciclistes i els vianants, i en menor mesura en la convivència entre els vianants i els cotxes.

- **La norma general ha de ser la de prioritzar la seguretat segons el criteri de debilitat**

L'ordre de prioritització, aplicant aquest criteri, seria: 1r vianant; 2n bicicleta; 3r transport públic i 4t vehicle privat. Aquesta norma general hauria d'impregnar tota la política i acció en l'àmbit de la mobilitat urbana.

- **Les mesures de convivència han de tenir en compte les necessitats de la gent que viu als diversos barris i dels comerços**

Concretament, les necessitats dels habitants des d'aquest punt de vista són els estacionaments, i les dels comerços són les zones de càrrega i descàrrega i el respecte als horaris comercials.

- **Clarificar les seccions dels carrers**

Aquest va ser un altre dels criteris generals que caldria aplicar segons un dels participants. Es tracta d'establir seccions tipus segons diferents amplades de carrers (que apostin clarament per la convivència) i anar-les implementant progressivament.

- **Enfortir l'educació viària a les escoles i instituts**

Va ser una de les mesures més reclamades pels participants. Un d'ells va valorar positivament l'esforç que es fa en aquest sentit a primària, però va apostar per mantenir-lo i fins i tot enfortir-lo a secundària. Una educació que haurà de ser àmplia, i adreçada a diversos modes de transport: a peu, en bicicleta i en cotxe. Per exemple, cal reduir el nombre de vianants i ciclistes que se salten semàfors en vermell.

- **Implementar més mesures de control i regulació de les bicicletes i els ciclistes**

Diversos participants van constatar una percepció social generalitzada: no existeixen regles clares entre els vianants i els ciclistes, cosa que sí que passa entre vianants i cotxes. Una situació que caldria revertir, atès que la bicicleta es considera un vehicle. Una anomalia que va constatar una participant és que els ciclistes utilitzen la via pública, però no requereixen cap tipus de permís per circular ni d'assegurança obligatòria. Es va demanar que s'estudiessin mesures en aquest sentit:

- Una de les que més consens va tenir va ser la d'implementar algun tipus de registre municipal de bicicletes, cosa que també podria reduir el número de robatoris.
- També es va demanar que s'estudiés la possibilitat d'obligar els ciclistes a fer-se més visibles quan circulen per vies urbanes.

- **Mesures de convivència entre els ciclistes i els vianants**

Algun participant va comentar que aquest és un conflicte vigent que l'Administració encara no ha afrontat de manera seriosa. Les principals mesures que es van apuntar per millorar la convivència entre aquests dos col·lectius van ser:



- Apostar sempre que sigui possible per carrils bici segregats.
 - Senyalitzar el pas de bicicletes en aquelles voreres on, per normativa, hi és permès. De fet, hi és permès sempre que les voreres tinguin una amplada determinada i existeixi la senyalització que van reclamar els participants.
 - Promoure campanyes de sensibilització més efectives basades en imatges reals gravades en diversos carrers de Lleida.
 - Sancionar els ciclistes irrespectuosos amb els vianants. De fet, es va constatar que hi ha dos grans tipus o perfils de ciclistes: els respectuosos amb els vianants i que compleixen les normes, i aquells que se les salten constantment.
- **Mesures de convivència entre els vianants i els vehicles**
Les principals mesures que es van apuntar per millorar la convivència entre aquests dos col·lectius, i més concretament, per millorar la seguretat dels vianants, van ser:
 - Millorar la il·luminació dels passos de vianants, amb la implementació de sensors.
 - Millorar la visibilitat dels passos de vianants, sobretot quan abans del pas hi ha aparcaments plens de motos i bicis.
 - Disminuir la durada dels semàfors vermells per a vianants a un màxim de 60 segons. En algunes vies, sobretot quan estan congestionades en determinades franges horàries, el principi de jerarquia que s'aplica és el de primer el vehicle. Revisar aquest sistema i evitar les llargues esperes dels vianants en algunes vies ràpides, cosa que incita a saltar-se els semàfors en vermell.
 - **Regular també els aparells elèctrics que van proliferant dia a dia**
Diversos participants van constatar l'augment progressiu de nous aparells/vehicles elèctrics que també envaeixen les voreres i que caldria començar a regular perquè en alguns casos poden córrer tant o més que les bicicletes. Entre aquests es van citar els patinets elèctrics i els *segways*.

MESURES PER MILLORAR LA CONVIVÈNCIA I PER PACIFICAR EL TRÀNSIT A LA RAMBLA FERRAN

Es va demanar als participants, sobretot als del segon grup, que pensessin en com pacificar un carrer i, concretament, se'ls va mostrar un plànol de la Rambla Ferran, una via que fa temps sobre la que s'hi reflexiona. Més avall es mostra aquest plànol amb les propostes que van plantejar els participants. Abans, però, algunes **consideracions generals** que van fer:

- Al 2012 la Paeria ja va convocar un concurs d'idees per repensar la Rambla Ferran, segons va exposar un participant. En van resultar tres projectes guanyadors, cadascun d'ells amb molt bones idees. Cada projecte estava dimensionat per a un pressupost de 2 milions d'euros. Aquests projectes no es van acabar executant, però es podrien rescatar per recopilar idees de pacificació de la Rambla.
- Els principals problemes de la Rambla Ferran són l'elevat pas de vehicles i el fet que tingui un eix comercial a tocar que li treu protagonisme com a rambla i espai de passeig.
- Els **dos objectius generals** haurien de ser que 1) la Rambla es convertís en una via ràpida només per al transport públic (autobusos) i 2) pacificar el trànsit convertint la Rambla en una zona 30 i aplicant el principi de jerarquia segons el qual cal afavorir primer el vianant i després el ciclista.

Panell amb les aportacions rebudes sobre el plànol de la Rambla Ferran

Si realment tota la Rambla s'acaba convertint en una Zona 30 pacificada, caldria plantejar-se l'eliminació de tots els semàfors que hi ha actualment.

Augmentar l'amplada del carril bus. I permetre als busos que puguin passar els semàfors associats als passos de vianants quan no hi hagi vianants (a criteri del conductor)

Aquí hi ha una zona d'aturada habitual dels cotxes fúnebres. Caldria replantejar aquesta zona ja que molesta els autobusos.

Només es permet a les bicis circular de pujada. Convertir-lo en doble sentit. A l'entrada d'aquest carrer des de la Rambla indicar que és una zona prioritària per a vianants (com ja està ara) però també per bicicletes.

En tota la Rambla, eixamplar les voreres a les dues bandes suprimint estacionaments.

Un únic carril per banda per als vehicles a motor.

Nou pas de vianants

Facilitar un accés directe a la Rambla per als ciclistes que venen de l'av. de les Garrigues

Repensar aquesta zona d'estacionament exclusiu per a la subdelegació del Govern

Passos empedrats que dificulten el pas a les bicicletes. Treure'ls i senyalitzar un carril bici en aquestes interseccions.

Aquí hi ha dues terrasses molt properes que incompleixen la normativa. Caldria situar totes les terrasses a un cantó només.

D'altra banda, reduir l'amplada d'aquestes interseccions (ara hi aparquen vehicles en doble fila)

Millorar l'accés a l'estació de les bicis que venen de la Rambla.

En general, caldria millorar la seguretat dels vianants que van per dins la Rambla. Per exemple, instal·lant nous elements de jardineria que separin millor la Rambla interior dels vehicles. Al cantó de baix, per on no circulen els autobusos, es podria fer passos de vianants elevats.

5. CONCLUSIONS

Aquesta segona jornada de debat sobre el PMU va permetre dur a l'escala de projecte i de carrer el debat general sobre la mobilitat a Lleida, a partir de casos aplicats en espais de la ciutat, i aprofundir en el debat sobre la mobilitat a peu, en bicicleta i la convivència i pacificació del trànsit.

La dinàmica participativa va permetre a tots els participants opinar sobre tots tres aspectes sotmesos a debat. Malgrat que eren temes diferenciats, en tots ells es van repetir algunes posicions majoritàries, compartides en totes les sales i en tots els grups, i que es relacionen a continuació:

- **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 30)**
La connexió entre barris de la ciutat i la continuïtat dels eixos de mobilitat a peu i en bicicleta va ser un dels aspectes més valorats per tots els grups.
- **S'ha de garantir la seguretat dels modes de transport més vulnerables**
Segons el criteri de debilitat, caldria 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 (per treure les bicicletes de les voreres) i en general en la creació d'un teixit viari més segur per a tots els usuaris.
- **El vehicle privat, principalment el cotxe, ha d'anar perdent protagonisme a la ciutat**
Els debats sobre el transport a peu, en bicicleta i la pacificació convergien en la necessitat d'anar reduint el nombre de desplaçaments en vehicle privat (cotxe, principalment) dins de la ciutat, en favor d'alternatives més sostenibles. A més, caldria reduir la velocitat de cotxes i motos, especialment fora de la xarxa bàsica de circulació.
- **Qualsevol intervenció ha d'anar acompanyada de sensibilització i educació**
Intervencions com un nou carril bici, un eix cívic o l'aplicació de zones pacificades han de comptar amb un reforç comunicatiu per tal que tinguin una millor acceptació. A la vegada, cal fer un esforç en l'educació viària per millorar la convivència entre els modes de transport.



Fotografia 3. Moment final de la jornada amb la posada en comú dels resultats de cada grup.

**ANNEX: PARTICIPANTS A LA JORNADA**

Tot seguit es llisten els **34 assistents a la jornada**, dividits segons els tres grups assignats:

Nom i cognoms	Institució/Entitat/Empresa	Grup
Antonio Salvador	Guàrdia Urbana	Verd
Francesc Català	BACC/enbiciperlleida	Verd
Joan Blanch	Ajuntament de Lleida	Verd
Josep Rodríguez	Confederació Sindical de Comissions Obreres de Lleida	Verd
Laura Cervera	Federació de Comerç de Lleida	Verd
Maria José Soler	Prefectura Provincial de Trànsit	Verd
Óscar Guardiola	Grup Municipal PP	Verd
Raquel Castro	Associació d'Autoescoles	Verd
Xavi de Joan	Teleradio taxi Lleida	Verd
Carles Gené	Universitat de Lleida	Verd
Carles Vidal	Grup Municipal C's	Verd
Ferran Florensa	Ajuntament de Lleida	Verd
Joan Carles Miró	Loteutaxi	Verd
Jordi Prats	BACC/enbiciperlleida	Verd
Josep Maria Baiget	Grup Municipal D'ERC-AVANCEM	Verd
Laura Fortuny	Ajuntament de Lleida	Verd
Miguel Guijalba	Plataforma joves "la palma"	Verd
Núria Cabiscol	Consell Local de la Joventut de Lleida	Verd
Sònia Urbina	Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Demarcació de Lleida	Verd
Carlos González	Grup Municipal del COMÚ	Blau
Elena Aranda	Ajuntament de Lleida	Blau
Fèlix Larrosa	Ajuntament de Lleida	Blau
Francisco Morales	Confederació Sindical de Comissions Obreres de Lleida	Blau
Joaquim Llop	Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya. Dem. de Lleida	Blau
Josep Maria Flotats	Real Club Automòbil (RACC)	Blau
Marina Pujol	Consell Local de la Joventut de Lleida	Blau
Marta Gispert	Grup Municipal CiU	Blau
Noemí Morell	Consell Comarcal del Segrià	Blau
Pau Juvillà	Grup Municipal de LA CRIDA-CUP:	Blau
Samuel de la Fuente	ATM Lleida	Blau
Xavier Freixes	Associació Provincial Empreses d'Automoció	Blau

FACILITADORS**Rol**

Irene Navarro	Dinamitzadora subtema 1. Mobilitat a peu
Xavier Sabaté	Dinamitzador subtema 2. Mobilitat en bicicleta
Xavier Basora	Dinamitzador subtema 3. Convivència i pacificació del trànsit

OBSERVADORS**Entitat****Rol**

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