



DOCUMENT ANNEX

Pla de Mobilitat Urbana de Lleida

Resposta a les consideracions a la Direcció General de Politiques Ambientals de la Generalitat de Catalunya.

Resposta a les consideracions a la Direcció General de Transport i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya.

Novembre de 2012

ÍNDEX

1. Resposta a les consideracions a la Direcció General de Politiques Ambientals	
5	
1.1. Ordenació de la mobilitat en bicicleta en l'actual espai urbà.....	5
1.2. Coordinació amb els nous planejaments previstos.	8
2. Resposta a les consideracions a la Direcció General de Transport i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya.	17

1. Resposta a les consideracions a la Direcció General de Politiques Ambientals

D'acord amb les consideracions emeses per l'informe d'aprovació inicial del PMU de Lleida, elaborat per la DG polítiques territorials amb nº expedient OAA20100119, i signat a data 24 de gener de 2012, s'estableix a través de l'apartat 4.1 "consideracions al Pla" que:

- Ordenació de la mobilitat en bicicleta en l'actual espai urbà.

Tanmateix, el PMU no resol amb la mateixa eficàcia l'accés no motoritzat als sectors d'activitat econòmica existents, tot i resultar compactes respecte el sòl residencial (polígons industrials "del Segre" i "dels Frares").

En el cas "del Segre" l'única connexió amb l'espai residencial es proposa (sense projecte definit) a través del camí de Granyena i el carrer de l'Enginyer Pau Agustí. Aquesta connexió, resulta poc apropiada pel que fa al trànsit laboral, atès que és difícil de percebre pel ciutadà al discórrer pel medi rural i no resulta un accés fluït des del barri de Pardinyes que precisament és el que es troba més proper a l'àmbit industrial.

Per tal de fer del transport en bicicleta una opció atractiva d'accés al polígon industrial "del Segre" s'hauria d'estudiar la possibilitat que la xarxa de carrils bici discorri pel tram final del carrer Baró de Maials, el pont de Pardinyes i l'avinguda de la Indústria.

Pel que fa al Polígon "Camí dels Frares", encara que la seva connexió resulta més complicada pel pas de la variant de la carretera C-13, s'hauria d'estudiar l'ampliació de la xarxa de bicicletes des del barri dels Mangraners.

També es considera convenient acabar de connectar la xarxa de carrils bici donant continuïtat al carril existent en l'àmbit del parc tecnològic de Gardeny, que en la proposta continua desvinculat de la resta de la xarxa municipal.

- Coordinació amb els nous desenvolupaments previstos.

El plànol 1.5 es refereix als nous desenvolupaments urbanístics previstos en la ciutat i inclou, entre d'altres, el nou sector urbanitzable "Parc territorial alcalde Pons – les Basses" (número 64). Aquesta proposta proposada s'està sotmetent en l'actualitat al procés d'avaluació ambiental i els respectius documents aprovats inicialment incorporen algunes propostes en matèria de mobilitat sostenible que van més enllà de l'àmbit concret dels sectors i que el PMU ha de considerar necessàriament. En concret, al Parc territorial alcalde Pons – les Basses es proposa la connexió a la xarxa de busos urbans i alguns itineraris per a vianants i/o bici aprofitant l'actual xarxa de camins rurals.

1.1. Ordenació de la mobilitat en bicicleta en l'actual espai urbà

L'informe d'aprovació inicial indica l'eficàcia d'alguna de les propostes relatives a la nova xarxa de carrils bicicleta proposada als teixits residencials de la ciutat, però indica certes mancances en la connectivitat amb els sectors d'activitat econòmica, concretament a:

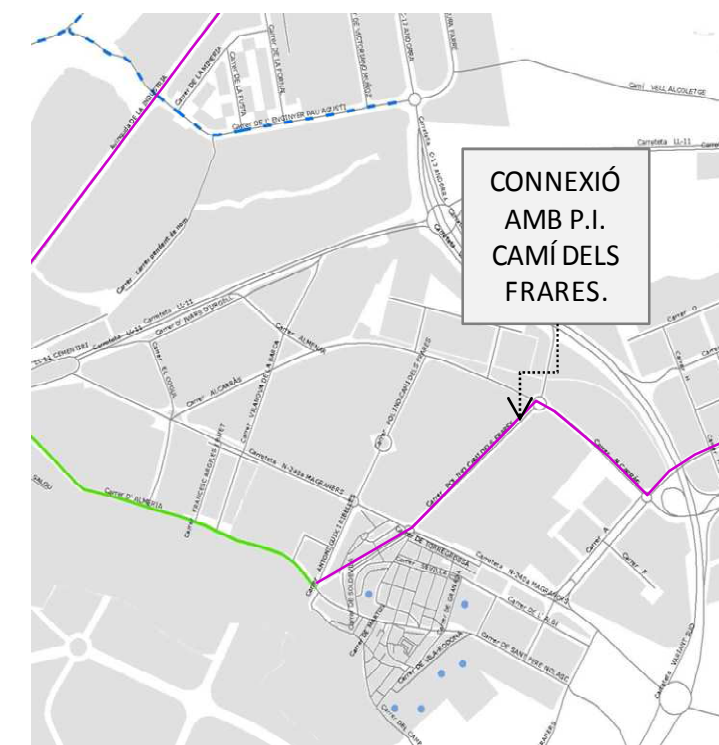
- Polígon industrial del Segre
- Polígon industrial Camí dels Frares
- Parc Tecnològic de Gardeny

Tanmateix per tal de donar resposta a les consideracions emeses per la DG Politiques ambientals, s'incorpora una ampliació de la proposta inicial fixada pel Pla de Mobilitat en matèria de l'ordenació de la mobilitat en bicicleta:

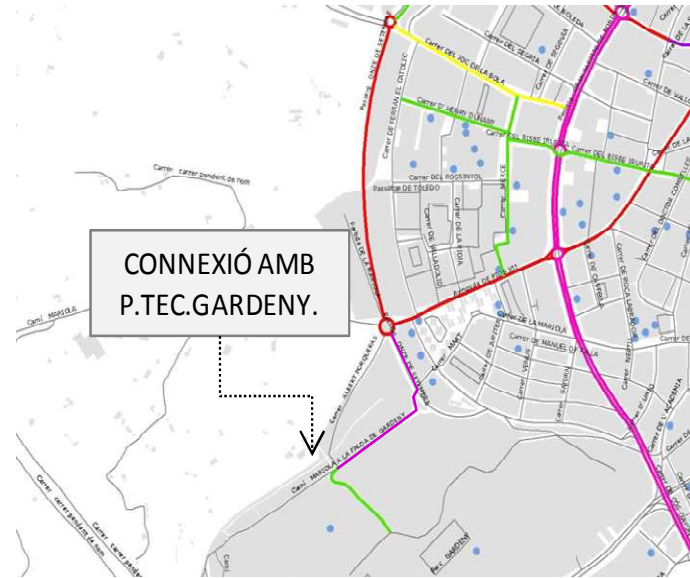
- Proposta de connexió amb el Polígon industrial del Segre, a través de la continuïtat de la xarxa proposada per a la fase 2 i que transcorre per l'itinerari format pel carrer Baró de Maials, Pont de Pardinyes i avinguda de l'Indústria i/o Camí de Granyena.



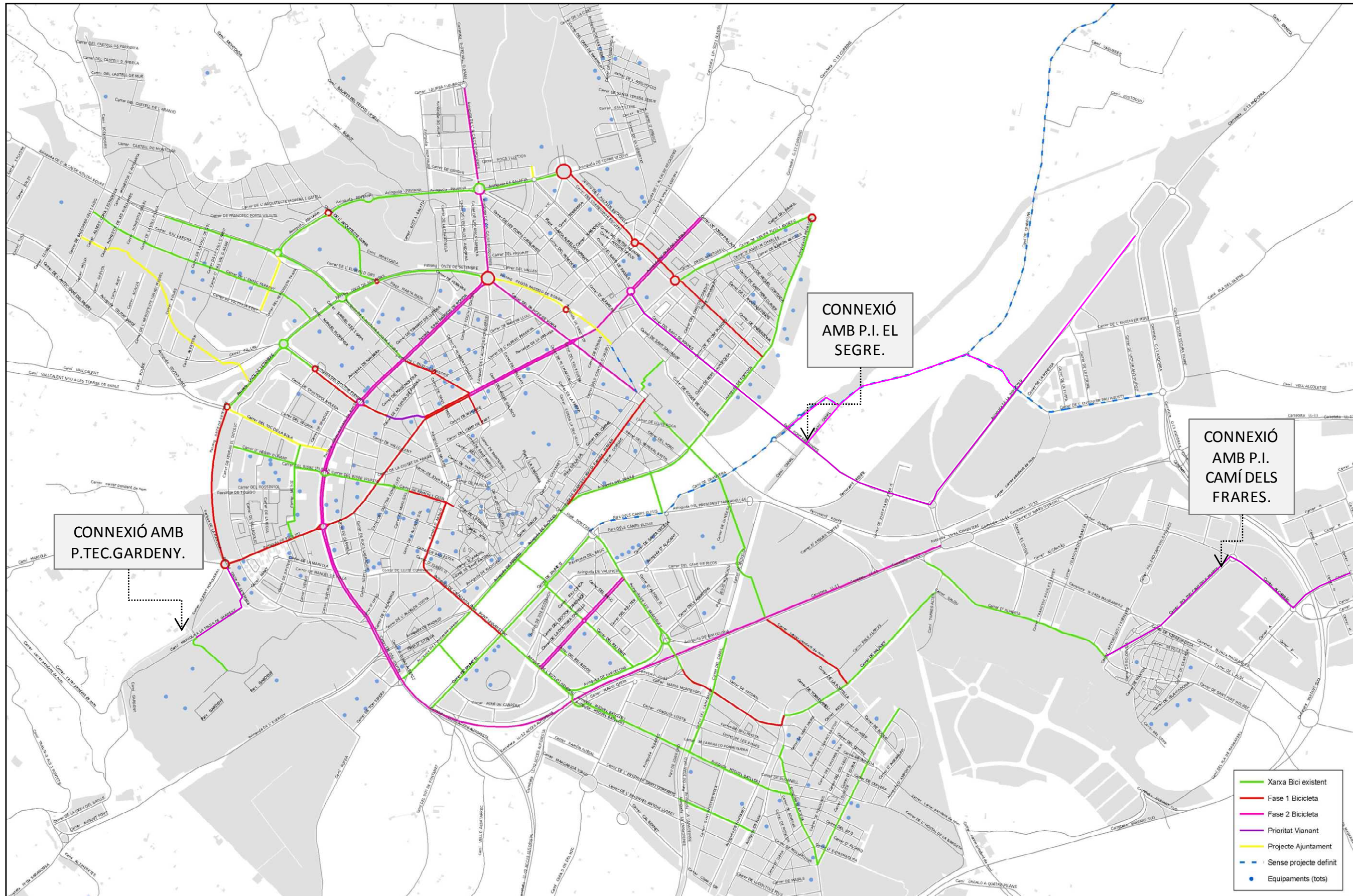
- Proposta de connexió entre el barri de Mangraners i el Polígon industrial Camí dels Frares, a través de la ampliació d la xarxa existent del carrer d'Almeria, a través dels carrers Garcia Lorca i Alcarràs.



- Proposta de connexió de l'itinerari existent per a bicicletes del Parc Tecnològic de Gardeny, amb la xarxa proposada a través d'un nou itinerari que transcorreria pel Camí de Gardeny.



Proposta d'ampliació de la xarxa per a bicicletes. Fases 1 i 2.

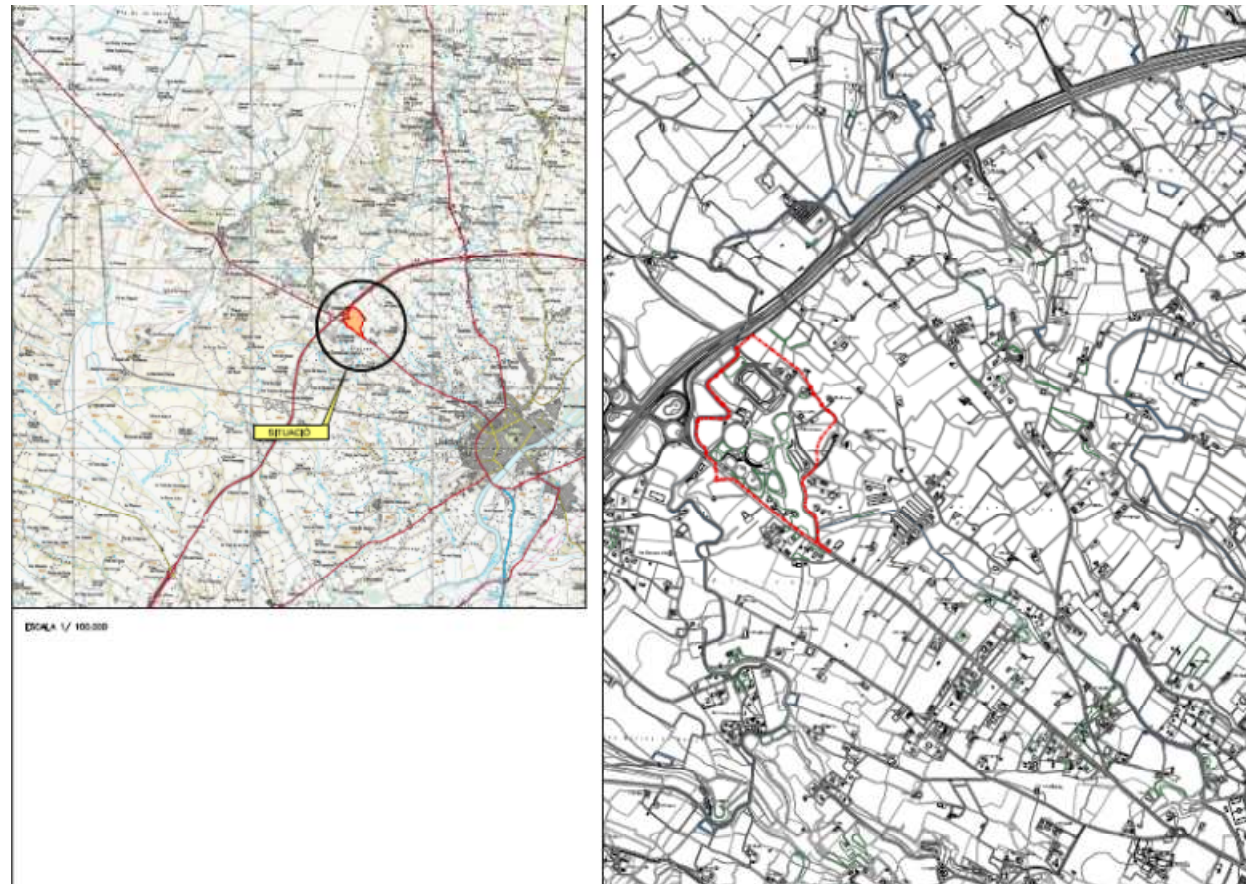


1.2. Coordinació amb els nous planejaments previstos.

Dintre de l'àmbit urbà de la ciutat de Lleida, no hi ha destacats planejaments que afectin a la mobilitat per tenir en consideració dintre del PMU pels propers 6 anys, a més, les possibles noves activitats disposen d'una xarxa viària consolidada i una xarxa de transport públic amb bona cobertura territorial.

A la zona més periurbana, esta previst el desenvolupament de sector urbanitzable "Parc territorial alcalde Pons - Les Basses", que incorpora un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada que inclou algunes propostes en matèria de mobilitat que si son d'aplicació en els propers anys.

El Pla de Mobilitat Urbana de Lleida té en consideració els propostes relacionades amb els planejaments que s'estan tramitant en aquest moment i estan previstos durant els propers 6 anys. Concretament el Parc Territorial Alcalde Pons - Les Basses, esta localitzat a límit del terme municipal de la ciutat, tocant a Alpicat.



EL PLA PARCIAL ALCALDE PONS - LES BASSES

La superfície total de l'àmbit d'estudi, segons base topogràfica i límits de parcel·les, és de 27,11 Ha (271.100,02 m²). D'aquestes, 20,48 Ha (204.779,21 m²) corresponen a la qualificació de Parc Territorial del Pla General de Lleida i la resta, 6,63 Ha (66.320,81 m²), corresponen a l'àmbit d'ampliació un cop estudiades les diverses alternatives. Suposen l'ampliació efectiva d'un espai destinat a l'esport, el lleure i la salut, tot mantenint i ampliant la superfície actual global de sistemes de qualificació de Parc Territorial.



A efectes de generació de viatges l'estudi te en compte la construcció de 149.695,96 m² de sostre aproximat, distribuïts amb els següents usos:

Parc Territorial Alcalde Pons - Les Basses						
CLAUS	PARC LES BASSES	PROPOSTA				
		SUPERFICIE (m ²)	%	SOSTRE (m ² st)	SOSTRE (m ² st)	SOSTRE (m ² st)
	ÀMBIT TOTAL	271.100,02		PROPOSTA	EXISTENT	TOTAL
CESSIONS						
PT-ES	EQUIPAMENT COMUNITARI-(ESPORTIU/EDUCATIU)	69.130,14	25,50%	1.200,00	1.400,00	2.600,00
PT-CA	RESIDENCIAL (MÒBIL/ESPECIAL) / EQUIPAMENT COMUNITARI	14.768,20	5,45%	1.950,00	0,00	1.950,00
PT-EL	ESPAIS LLIURES	126.895,96	46,81%	200,00	1.110,00	1.310,00
VB	XARXA VIÀRIA URBANA	19.235,74	7,10%	0,00	0,00	0,00
TOTAL CESSIONS		230.030,04	84,85%	3.350,00	2.510,00	5.860,00
SÒL APROFITAMENT PRIVAT						
ZPT-SP	EQUIPAMENT COMUNITARI TERCIARI	6.643,65	2,45%	2.250,00	0,00	2.250,00
ZPT-CR	COMERCIAL	30.149,38	11,12%	12.000,00	0,00	12.000,00
ZPT-HR	TERCIARI	4.276,95	1,58%	4.000,00	0,00	4.000,00
TOTAL SÒL PRIVAT		41.069,98	15,15%	18.250,00	0,00	18.250,00
TOTAL		271.100,02	100,00%	21.600,00	2.510,00	24.110,00

Amb fons groc, s'omplen les caselles que han servit per a calcular la generació de viatges.

DIAGNOSIS I GENERACIÓ DE VIATGES DE L'ESTUDI DE LA MOBILITAT AL PARC TERRITORIAL ALCALDE PONTS – LES BASSES.

La diagnosi de l'estudi indica que:

- El trànsit no presenta problemes de capacitat per l'interior de l'àmbit d'estudi.
- Tampoc hi ha problemes en les vies perimetrals a l'àmbit.
- Existeixen dificultats d'accés a l'àmbit des de la N-240 venint des de Osca, donat que el canvi de sentit es troba a gairebé 2 km del sector en estudi.
- Cal destacar l'existència de trams en doble sentit a pràcticament totes les vies bàsiques de d'àmbit d'estudi, tot i que l'amplada de l'espai destinat al cotxe no permet el creuament de dos vehicles d'una amplada normal, el que comporta problemes de visibilitat (per l'orografia) i risc d'accident a algunes zones com en el camí de Peixa - Somers ja que es tracta d'una via amb moltes corbes que dificulten la visió del sentit contrari, això fa que sigui aconsellable una millora del traçat (secció i planta) del mateix si es vol potenciar com a entrada al planejament.
- El nombre de vehicles que actualment entren per els diversos accessos a l'àmbit, podrien accedir per un sol accés sense que s'empitjessin els nivells de servei.
 - Durant les hores punta de matí (8:00 a 9:00) i sobretot de tarda (17:00 a 18:00), no es detecta cap problema ja que, en cap moment es supera el 70% de la seva capacitat.
 - Només hi ha oferta de transport públic els dies laborables (13 passos/dia), es remarcable que en dissabte i festius, els dies de major atracció de viatges relacionats amb el lleure i l'esport, la línia 14 d'autobusos no dona servei.
 - Pràcticament ningú utilitza el transport públic en dies feiners donat que el cotxe es mostra més competitiu que el bus en quant a temps de viatge, a més, no hi ha problemes d'aparcament.
 - L'accessibilitat a peu i bicicleta des de l'exterior és difícil, degut a la localització del Planejament i a la manca d'una xarxa segregada i continua de camins.
 - Les actuacions que es pretenen desenvolupar, aniran encaminades a potenciar els modes de desplaçament tous i públics, però sempre tenint en compte tots els condicionants urbanístics i orogràfics i de seguretat viaria descrits, cercant un equilibri entre el possible i el desitjable.

Les activitats previstes fan preveure la generació de 14.147 viatges externs a la zona, la major part corresponents a l'activitat comercial i les zones verdes. En aquest sentit, cal comentar que s'ha considerat que les activitats actuals del parc no incrementaran notablement la seva capacitat d'atracció tot i el impuls que es preveu donar a la zona.

ATRACCIÓ (viatges persones/dia)

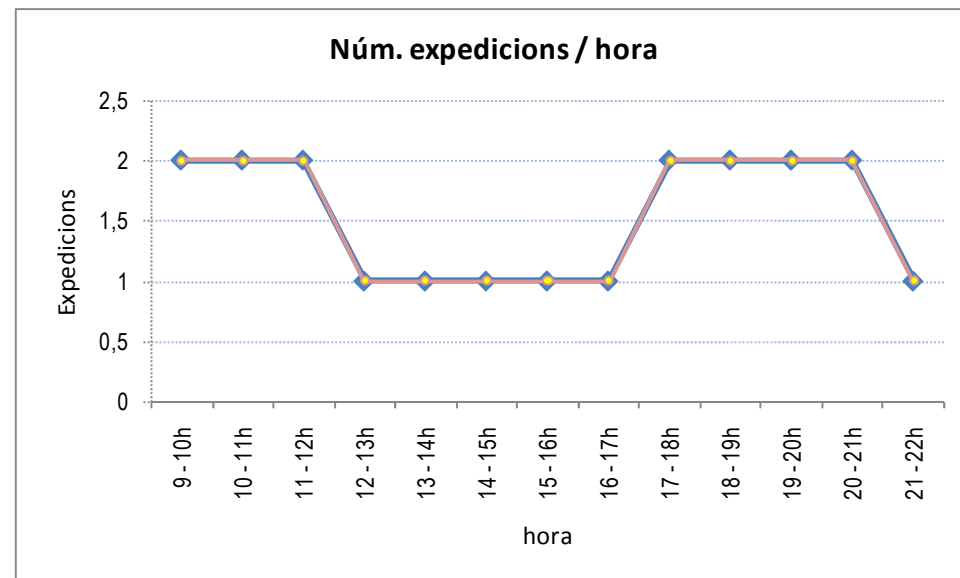
Activitat	Dissabtes i festius	
	visites	treballadors
EQUIPAMENTS TOTAL		
Esportiu-Educatiu	442	78
Residencial-Comunitari	332	59
Comercial-Comunitari	383	68
ZONES VERDES*	6.058	129
TERCIARI		
Centres Comercials	5.760	240
Hotel	480	120
TOTAL	13.454	693

PROPOSTES RELACIONADES AMB LA MILLORA DE LA MOBILITAT AL PARC TERRITORIAL ALCALDE PONTS – LES BASSES.

Propostes orientades a la millora del transport públic

Actualment la línia d'autobusos urbans de Lleida L14 no circula ni caps de setmana ni dies festius, considerant que serà una zona amb grans zones verdes i equipaments esportius, es proposa que la línia doni servei durant tota la setmana, i que incrementi la seva freqüència de pas almenys en hores punta fins a 2 passos per hora.

En aquest cas el recorregut de la línia no es veu incrementat, però si el nombre d'expedicions en dia festiu i dissabtes on es proposa que realitzi 20 expedicions diàries en horari de 9:00 – 22:00 hores, seguint la següent distribució d'expedicions:



S'estableix segons l'annex nº4 del Decret de regulació dels estudis de mobilitat generada, fixat per la **Llei 9/2003 de Mobilitat** la obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'augment del nombre de línies o prolongacions de les existents.

PROPOSTA Nº1: Donat que la línia 14 d'autobusos urbans del municipi de Lleida passa per l'àmbit d'estudi, proposem fer una ampliació de la cobertura del sector ampliant l'horari de servei als dissabtes i caps de setmana.

$$D = 56 \times (20 \times 15,616) \times 4,251 \times 0,7$$

$$D = 52.044 \text{ € /any}$$

El càlcul del dèficit total del transport ens dona la xifra de 52.044 € a l'any, per la qual cosa en 10 anys (2021), el cost associat pot arribar als 520.440€.

El dèficit esta associat a la implantació singular comercial que es pretén desenvolupar al planejament, pel que els costos calculats estaran contemplats dins de la tramitació de la llicència comercial associada a la implantació singular.

PROPOSTA Nº2: Les parades de transport públic interiors al planejament disposaran d'una marquesina amb banc.

Propostes orientades a la millora de la mobilitat per a vianants i bicicletes

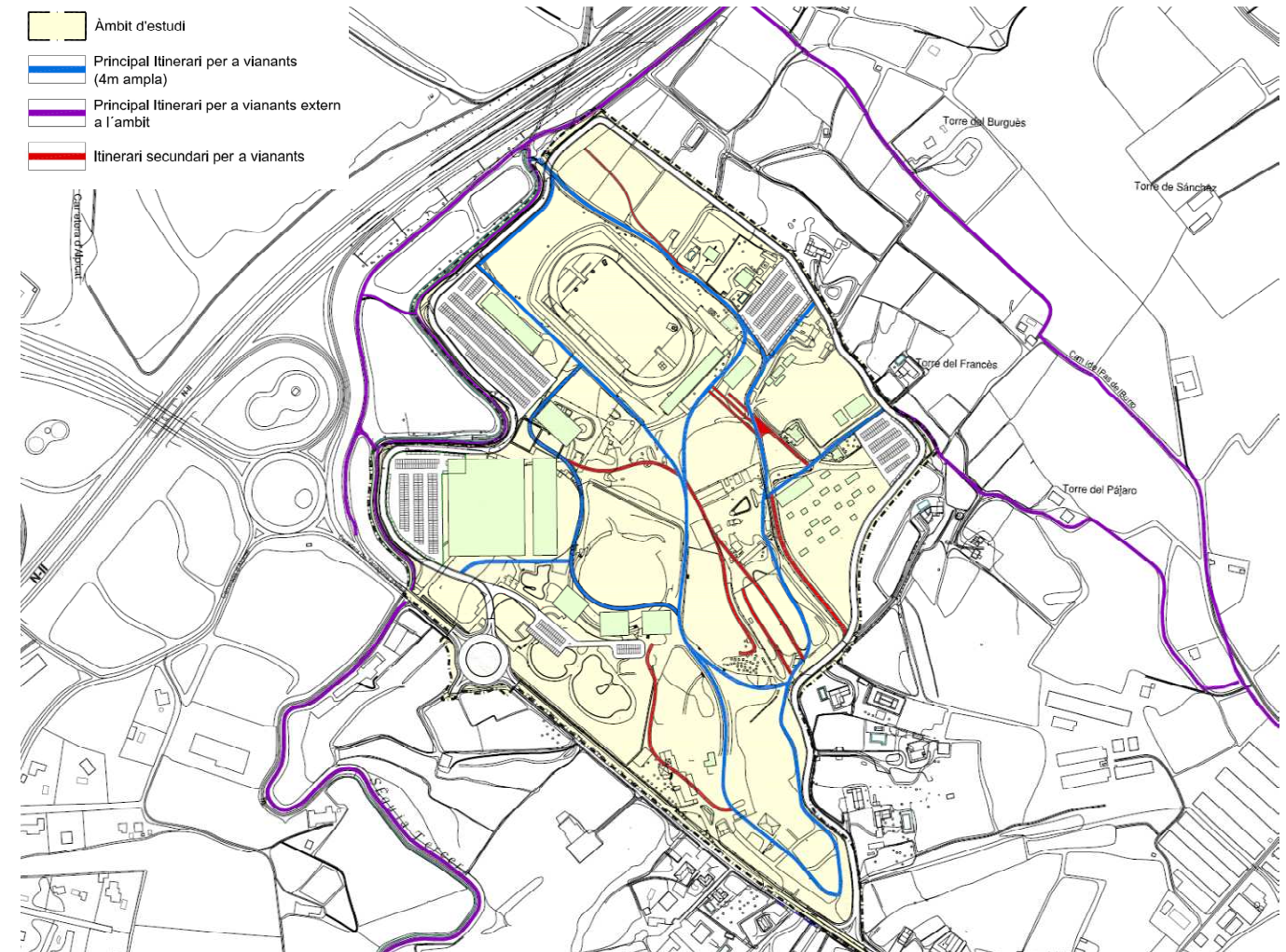
PROPOSTA N°3: Es proposa la creació d'una xarxa d'itineraris principals per a vianants que assegurin la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments a peu amb els nodes de transport col·lectiu, amb equipaments de tots tipus i zones comercials locals.

Actualment, a l'interior de l'àmbit, existeixen itineraris per vianants a l'interior dels parcs i zones verdes, aquests hauran de ser ampliat i millorats i compondran una xarxa en els quals hi conviuran tant el trànsit en bicicleta com el de vianants.

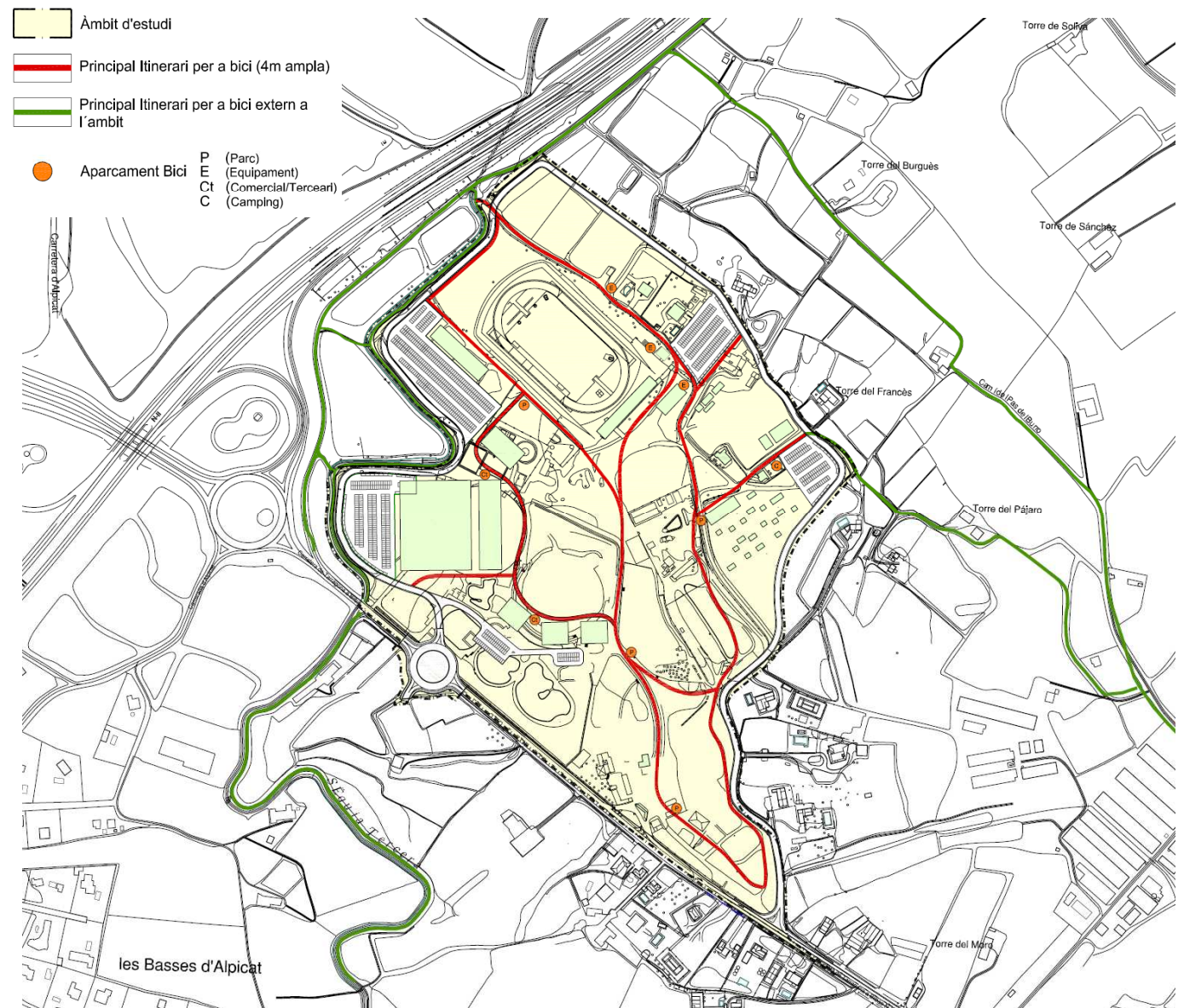
Aquets nous itineraris connectaran els punts de major atracció de viatges amb les parades de transport públic per garantir una major potenciació d'aquest mode de transport.

Les seccions dels camins per a vianants tenen una amplada útil de 4 metres als vials principals (en blau) i de 3 metres pels vials secundaris (en vermell).

PROPOSTA N°4: Es proposa que l'actual carrerada de l'Alpicat es converteixi en un vial exclusiu per al pas de vianants i bicicletes, ja que travessa la zona verda per la meitat. Això fa que es redueixi el impacte visual, ambiental del nou planejament.



Per tal de connectar l'àmbit amb la ciutat de Lleida és recomanable la creació d'un camí verd segregat dels vials motoritzats, és a dir, un carril multi usos reservat per a vianants i ciclistes, que connecti la zona urbana de Lleida amb el planejament.

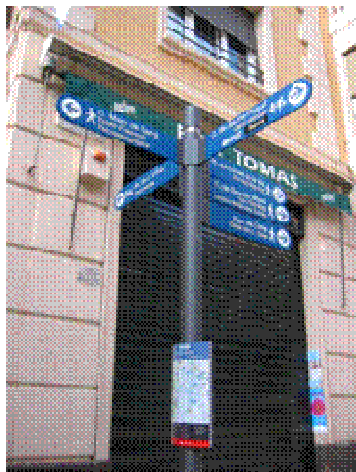


Aquest camí verd recorreria per els camins d'Horta esmentats al punt 7.1.b (camins de Bur i municipal de l'Albí i la travessia dels Boixadors), aquests tindran una secció de 3 metres d'amplada (veure figura adjunta). Amb la creació d'aquet camí es considera que serà suficient per acollir tota la demanda, ja que degut a la distància que hi ha entre el planejament i la ciutat de Lleida, no es preveu una gran afluència de viatges.



Els itineraris per a vianants seran continus, estaran el màxim possible adaptats al codi d'accessibilitat i recorreran tant per carrers com per camins secundaris del planejament.

PROPOSTA N°5: Els itineraris cap als equipaments o estacions de transport públic, etc. es recomana senyalitzar-los, pel que els promotors dels planejaments derivats hauran de fer-se càrrec de les despeses que els hi pertoqui per la localització del seu desenvolupament:



Els pendents de tots els carrers de la planificació no superen el 2% de desnivell, el que no excedeix del 8% que marca el decret de mobilitat generada.



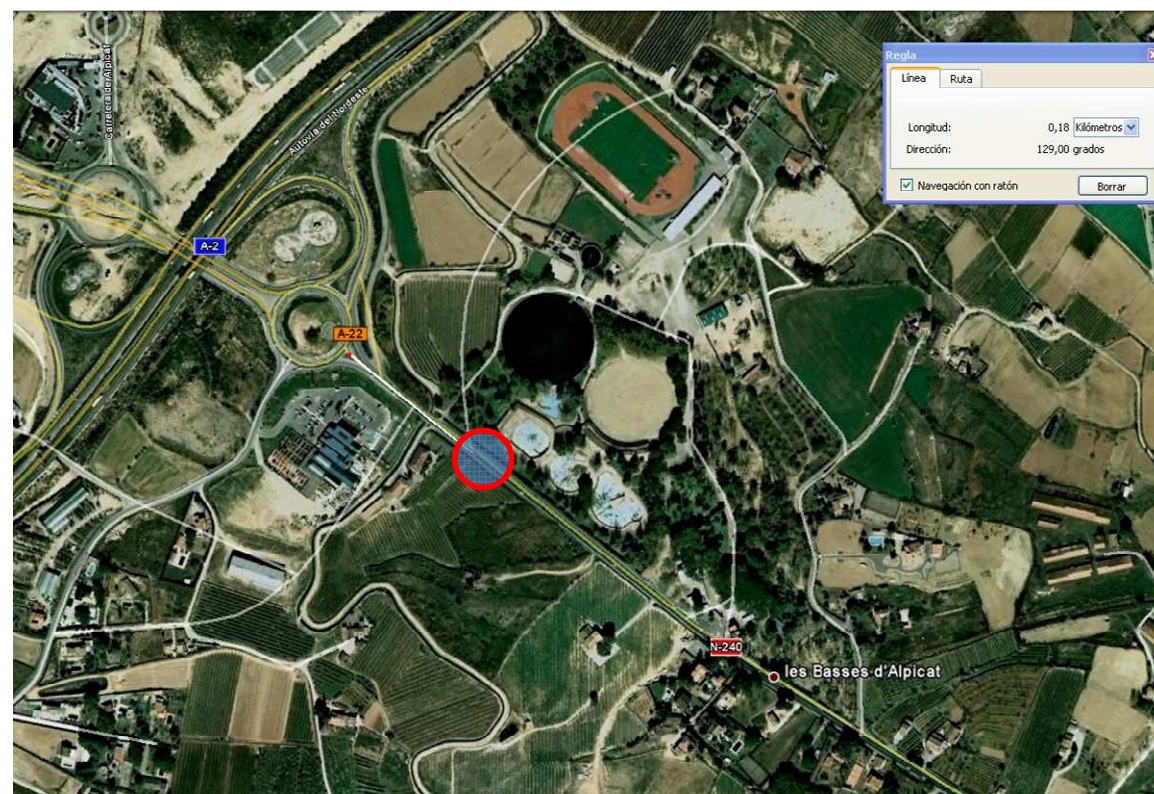
Propostes orientades a la millora de la mobilitat en vehicle privat

El Pla Parcial, ha d'incidir principalment en resoldre dos aspectes fonamentals per millorar l'accessibilitat en vehicle privat:

- Accessos des de l'exterior
- Mobilitat interior: que depèn de l'ordenació derivada de les activitats que es localitzen a l'àmbit.

Per tal de millorar l'accessibilitat a l'àmbit des de la carretera N-240, es proposa la creació d'una nova rotonda per afavorir els girs a l'esquerra venint per la carretera N-240 sentit d'entrada a Lleida.

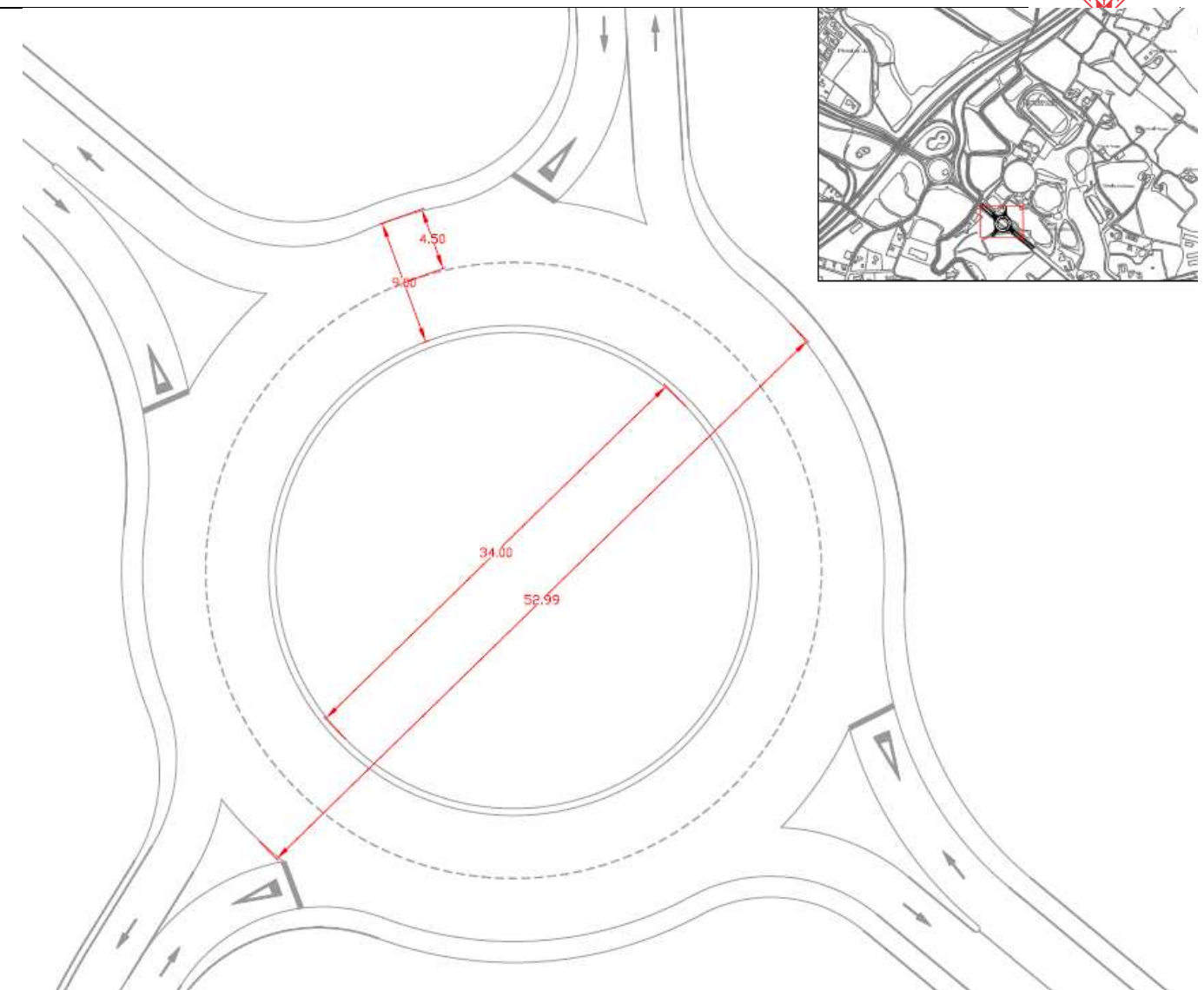
PROPOSTA N°6: Creació de la rotonda a la carretera N-240 a l'entorn proper a la intersecció amb la carrerada de l'Alpicat.



La distancia entre les dos rotondes es d' aproximadament 200 metres, el que s'ha comprovat que es suficient per que no hi hagi problemes de capacitat.

Les característiques funcionals de la rotonda haurien de ser:

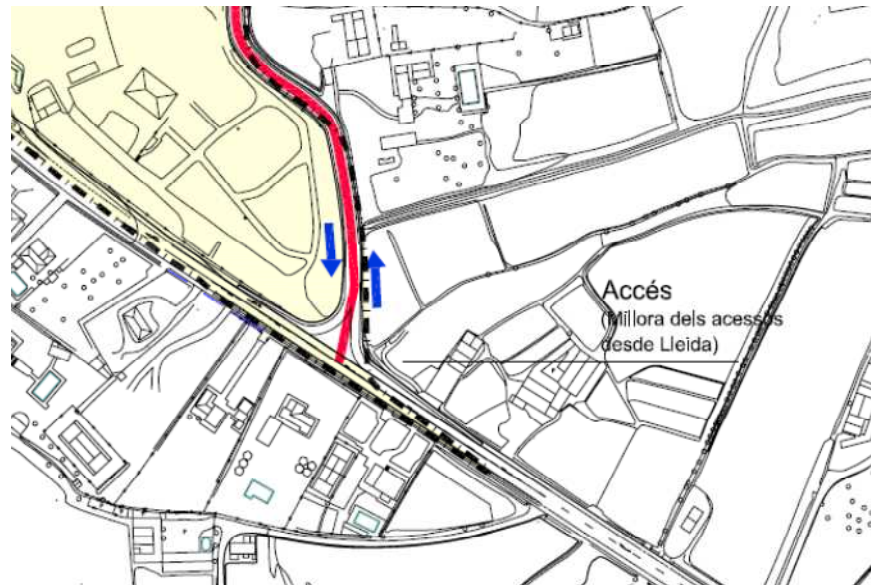
- a.- Dos carrils de circulació de mínim 4 metres d'amplada.
- b.- Diàmetre interior d'un mínim de 34 metres.



PROPOSTA N°7: Millora dels accessos des de Lleida: Creació d'una intersecció en forma de T.

Amb aquesta millora es pretén potenciar l'accés als equipaments esportius i comercials per la variant nord i així descarregar l'accés pel camí de Peixa - Somers. En principi aquest vial tindrà doble sentit, és a dir d'entrada i sortida al planejament.

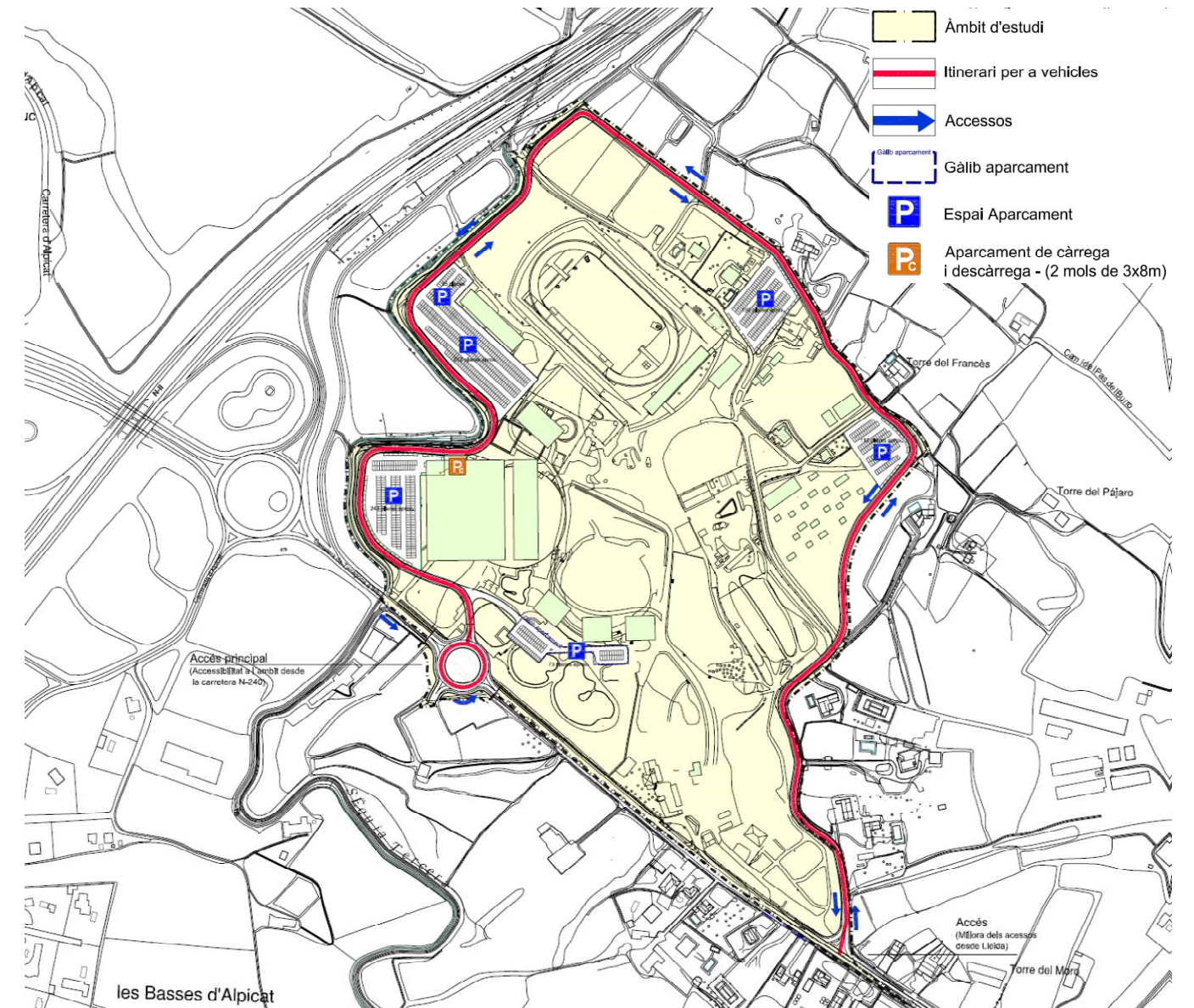
Aquestes mesures provoquen que la carrerada de l'Alpicat es transformi en una via exclusiva per al pas de vianants i bicicletes ja que estarà envoltada de zones verdes i parcs.



(veure plànol 3 annex 1)

PROPOSTA N°8: Respecte a l'accessibilitat interior.

- Es configura un vial de ronda de doble sentit, que permet accedir a les diferents activitats de forma còmoda i perimetral.
- Son necessaris dos accessos independents per descarregar al rotonda i per poder prohibir els girs a l'esquerre des de la N-240.
- La velocitat a l'interior del planejament haurà de ser lenta (zona 30).
- Cal esmentar que el traçat del camí de Peixa -Somers també haurà de ser millorat per adequar-se a les noves exigències de pas dels vehicles, així com ampliar la seva secció per millorar el pas de dos vehicles a la vegada.
- Es planteja la reserva d'un espai per a realitzar les maniobres de C/D al costat del centre comercial, així com diferents punts d'estacionament distribuïts per tot l'àmbit, tal i com es mostra a la següent imatge, per tal de donar cobertura a la demanda d'aparcament dels diferents usos.
- El projecte d'urbanització inclourà tota la senyalització (normativa com orientativa) necessària per a garantir una còmoda accessibilitat al sector, tant a l'interior com des de l'exterior.



Actuacions per a millorar la mobilitat en funció del gènere

La mobilitat generada en qualsevol espai de la EMQ té unes característiques concretes en funció del gènere. El més significatiu és la diferència en el mode de transport emprat pels homes i les dones.

Segons les dades de la Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del 2008 de Catalunya; les dones tendeixen a utilitzar més els modes de transport públics i no motoritzats (66,0% dones i 49,5% homes), és per aquest motiu que cal impulsar mesures que facilitin la elecció d'aquests modes de transport.



Gènere	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total
Homes	26,0%	28,5%	45,5%	100,0%
Dones	18,7%	36,0%	45,4%	100,0%
TOTAL	22,4%	32,2%	45,4%	100,0%

Gènere	Modes no motoritzats	Transport públic	Transport privat	Total
Homes	36,4%	13,1%	50,5%	100,0%
Dones	48,6%	17,4%	34,0%	100,0%
TOTAL	42,5%	15,2%	42,3%	100,0%

Encara que a l'hora de concebre la mobilitat del conjunt de població, sempre es tenen en compte mesures i propostes que siguin adients per tothom, independentment del gènere i l'edat, el present apartat vol incorporar algunes propostes concretes, en les que es representi la voluntat del document de planificació en tenir en compte a tots els col·lectius possibles:

PROPOSTA N°9: Els promotors del present Pla Parcial, instal·laran il·luminació més potent als accessos principals als parcs de vianants, als itineraris que recorren per l'interior de la planificació i a les parades de transport públic, per tal de reforçar la seguretat personal.

PROPOSTA N°10: S'incorporaran al projecte d'urbanització grups de bancs a les zones verdes i als itineraris per vianants. Aquesta millora en la comoditat en els desplaçaments està orientada a donar servei al passejant i sobretot a la gent gran.

PROPOSTA N°10: Cal afegir que totes les parades de bus, estaran completament adaptades per discapacitats i que la flota d'autobusos urbans de Sarbus té el 90% dels autobusos adaptats per persones amb mobilitat reduïda, i té com a objectiu l'adaptació total abans del 2012.

Demanda d'aparcament segons la norma de mobilitat generada

a.-També s'ha de pensar en **estacionaments per bicicletes**, que hauran de complir amb l'annex nº2 del Decret, on s'estableixen les reserves mínimes d'aparcament:

• Zona d'Equipaments:

1 plaça cada 100m² de sostre → 68 places

• Zones Verdes:

1 plaça cada 100m² de sòl → 1.289 places

• Zona Terciària (Hotel+Comercial):

1 plaça cada 100m² de comerços → 160 places

Realitzant una comparativa entre les places per bicicletes necessàries a la Modificació del Pla General i el Pla Parcial, observem com la definició de les noves superfícies comporten canvis respecte les places descrites a la M.P.G.

	Places d'aparcament bicicleta	
	M.P.G.	Pla Parcial
Equipaments	75	68
Zones verdes	2.361	1.289
Terciària	167	160

Observem com el canvi més substancial es presenta a les places destinades a les zones verdes, on es redueixen pràcticament fins a la meitat. Això és degut a les noves superfícies destinades a vials, així com a la nova definició del sector.

PROPOSTA Nº11: Segons el Decret cal cercar espai per estacionar 1.517 bicicletes, entre els interiors de les zones comercials i la resta d'espais fora de calçada situats a parcs, equipaments, etc. És considera que el nombre d'aparcaments de bicicletes referents a les zones verdes és excessiu, ja que actualment aquestes no generen una gran atracció de viatges en aquest sentit, per tant es proposa la creació del 20% d'aquests aparcaments, és a dir 258 places per a bicicletes repartides pel sector.

Pel que fa als aparcaments de bicicleta referents a l'activitat comercial és realitzarà en dues fases, una primera fase on s'instal·laran els aparcaments per donar cobertura a 40 bicicletes, tot i reservant l'espai per a la segona fase on s'instal·larà la resta de places.

PROPOSTA Nº12: Finalment, en quant a l'aparcament de càrrega/descàrrega, el Decret dels estudis d'avaluació de mobilitat generada preveu la implantació de **2 molls de 3x8 metres cadascun degut a que està previst una activitat comercial de 12.000 m².**

PROPOSTA Nº13: El decret també estableix una reserva del 10% de la superfície de sostre comercial per a magatzem (article 6), pel que els plans que es derivin del present Pla Parcial, hauran de contemplar aquestes reserves d'espai, és a dir s'ha de reservar 1.200 m².

PROPOSTA Nº14: A més a més de les places obligades pel decret, tal i com hem explicat en l'apartat 7.2 s'han de reservar com a mínim 840 places per turismes i 100 per motocicletes, aquestes han estat calculades segons les puntes de demanda dels viatges produïts a l'àmbit en aquests transports, les quals deuran estar repartides per l'àmbit segons l'ordenació del planejament, tenint en compte que la superfície comercial tindrà el major nombre d'aquestes places.

Si es realitza el mateix exercici que per les places per a les bicicletes, observem que el nombre de places destinades al vehicle privat augmenta en 140 places, al igual que per el cas de les places per a bicicletes, la major definició dels metres quadrats destinats a cada tipus d'activitat, fa que el nombre de places d'aparcament variï en funció d'aquestes.

	Places d'aparcament sector	
	M.P.G.	Pla Parcial
Cotxes	700	840
Motos	100	100

PROPOSTA Nº15: Es proposa reservar un espai en calçada per a senyalitzar una parada de taxis que doni cobertura a la zona comercial i a l'hotel previst en el planejament.

2. Resposta a les consideracions a la Direcció General de Transport i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya.



D'acord amb les consideracions emeses per l'informe d'aprovació inicial del PMU de Lleida, elaborat per la DG de transport i mobilitat signat a data 14 de març de 2012, s'estableix a través de l'apartat "estratègies d'aplicació" que:

" La Llei de Mobilitat estableix en l'article 9.3 que els PMU han d'incloure un pla d'accés als sectors industrials del seu àmbit territorial. Aquest aspecte, omés en el PMU presentat, podria resoldre's en un primera fase, amb la creació d'una mesa de mobilitat de les zones industrials en la que estiguin degudament representades els empresaris i treballadors de la zona i les administracions amb competència en la mobilitat".

El PMU ja inclou (a la proposta P65) el compromís per part de l'ajuntament de Lleida per a dur a terme les actuacions que es puguin derivar dels Plans i Estudis que s'han realitzat als sectors industrials de la ciutat.

En aquest sentit, **a la ciutat de Lleida funciona el Pacte per la mobilitat sostenible i segura** que realitzarà les funcions del Consell i vetllarà pel funcionament, el seguiment i la millora del pla, una de les seves tasques, serà la creació d'una mesa de mobilitat de les zones industrial en la que estiguin degudament representades el empresaris i treballadors de la zona i les administracions en competència amb la mobilitat.

Aquesta mesa, entre d'altres coses desenvoluparà les propostes del Pla de Mobilitat de les Àrees Industrials de Lleida elaborat per l'ATM de Ponent.

CODI: P65	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.			
Objectius:			
Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Col·laboració en la implantació de mesures incloses en els Plans Específics que afectin a àmbits de la ciutat.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
En els darrers anys s'han desenvolupat diferents normatives vinculades a la mobilitat que fixen tot un seguit de criteris i objectius a assolir en matèria de planejament.			
A mode d'exemple, des de l'any 2006 i d'acord amb el Decret 344/2006, s'han d'elaborar Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada sempre que els planejaments urbanístics proposats reunieixin tot un seguit de requisits (consideracions d'implantació singular, volum d'habitatges previst, etc.).			
L'Ajuntament de Lleida es compromet a col·laborar (en la mesura que la situació econòmica ho permeti) en la implantació de les mesures que puguin derivar-se d'aquest tipus d'estudis i/o d'altres que afectin a la mobilitat, i a dinamitzar el Pacte per a la Mobilitat Sostenible i Segura de Lleida, organisme constituït per les diferents administracions i entitats implicades amb la mobilitat a Lleida, realitzant les funcions de seguiment del desenvolupament de mesures aplicables a les zones industrials, com:			
<ul style="list-style-type: none"> • Pla de Millora de la Mobilitat i l'accessibilitat de la Ciutat Sanitària de Lleida. • Projecte Europeu MITKE amb el suport de l'INCASOL. • Pla de Mobilitat de les Àrees Industrials de Lleida elaborat per l'ATM de Ponent. • Projecte GESMOPOLI. 			
D'altre banda, cal destacar també que en els darrers anys, s'han realitzat nombroses actuacions de millora general de la mobilitat en l'àmbit urbà de Lleida vinculades a:			
<ul style="list-style-type: none"> • Millores en el sistema de senyalització orientativa. • Millores vinculades a l'accessibilitat universal, mobilitat en bicicleta... 			

