

ANNEX N°3: PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Al·legacions // 13-10-2010

Propostes per al Pla de Mobilitat Urbana de Lleida

Enric Martí i Suau, en qualitat de delegat de Lleida/Ponent de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, titular del DNI 78067958-R i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresol, 08026 de Barcelona, es dirigeix a la Paeria en relació al procés participatiu del "Pla de Mobilitat Urbana".

PROPOSTES (S'enumeren)

A Consideracions sobre l'estudi de demanda

PROPOSTA 1. Ambició amb els objectius del PMU. Proponem adoptar objectius similars als del "Plan de Movilidad Sostenible" de Vitòria, pels seus èxits, destacables a escala estatal i reconeixement europeu.

Quota actual i objectiu a Vitòria	A Peu	Bicicleta	Transport Públic	Cotxe o Moto	Altres
Actual (2008)	49,9%	3,3%	7,9%	36,6%	2,3%
Objectiu (PMS Fase I)	49,9%	4,7%	10,6%	32,5%	2,3%
Objectiu (PMS Fase II)	49,6%	5,1%	17,3%	26,1%	1,9%

Font: Ajuntament de Vitòria-Gasteiz.

Quota actual a Lleida (tots els desplaçaments)	A Peu	Bicicleta	Transport Públic	Cotxe o Moto	Altres
Actual (2006). Totals	221.558	3.416	45.772	228.319	
Percentatge sobre total	44,39%	0,68%	9,17%	45,75%	

Font: EMQ 2006. Ajuntament de Lleida

PROPOSTA 2. Incidir en la reducció de vehicles privats a Lleida com a necessitat per a la millora de la circulació, del medi ambient i de la igualtat d'oportunitats. És inaudit que es produeixin més desplaçaments en vehicle privat que en a peu, perjudicant altres modes de transport més inclusius i de superior capacitat com les bicicletes i els autobusos.

PROPOSTA 3. Atesa la baixa utilització dels autobusos urbans, és necessària una diagnosi molt més detallada de la seva explotació. Tal com s'apunta a la diagnosi, els temps de

desplaçament comparats amb el vehicle privat són la principal causa del baix ús del transport públic urbà de la ciutat, mentre que l'accessibilitat a les parades es considera prou alta. El baix ús del transport públic urbà resulta evident en comparar-se els viatgers de 2009 en relació a la població de diverses ciutats espanyoles.

CIUTAT	POBL.	VIATGERS 2009	VIATGERS 2008	EVOLUCIÓ 2008-2009 (%)	VIATGES/HABITANT (2009)
Pamplona (comarca)	319.208	36.900.000	38.500.000	-4,16	116
Valladolid	317.864	30.731.024	31.499.851	-2,44	97
Vigo	297.332	22.297.493	22.892.059	-2,60	75
Gijón	277.554	19.459.546	20.205.590	-3,69	70
l'Hospitalet de Llobregat ¹	257.038	8.591.793	8.907.912	-3,55	33
A Coruña	246.056	21.074.578	21.745.721	-3,09	86
Vitòria-Gasteiz ³	235.661	15.233.665	12.753.828	19,44	65
Granada	234.325	35.000.000	-no disponible-		149
Elche/Elx	230.112	11.500.000	11.450.281	0,43	50
Oviedo	224.005	14.177.862	14.872.770	-4,67	63
Santa Cruz de Tenerife ²	222.417	8.976.224	9.421.431	-4,73	40
Badalona ¹	219.547	10.845.227	11.181.122	-3,00	49
Cartagena	211.996	4.474.248	4.174.248	7,19	21
Terrassa	210.941	11.600.000	11.300.000	2,65	55
Jerez de la Frontera	207.532	5.000.000	7.000.000	-28,57	24
Sabadell	206.493	13.600.000	14.300.000	-4,90	66
Móstoles ¹	206.478		-no disponible-		0
Alcalá de Henares	204.574	10.819.000	11.922.000	-9,25	53
Lleida	135.919	7.425.000	7.303.580	1,66	55

Comparativa de l'ús del transport públic urbà a Lleida i a les ciutats espanyoles entre 200.000 i 350.000 habitants. En cursiva dades aproximades. (1) Xifres poc representatives per ser ciutats amb continu urbà que supera l'àmbit municipal. (2) No s'inclou el tramvia interurbà Santa Cruz – La Laguna, que ha fet créixer el balanç global de viatgers entre 2008 i 2009. (3) S'inclou el tramvia urbà de Vitòria. Font: PTP a partir de dades d'operadors i fonts diverses.

Concretament aquest estudi hauria de caracteritzar el següent:

- Nombre i localització dels punts negres de la xarxa d'autobús, amb un plànol de velocitats mitjanes.
- Caracterització i zonificació dels problemes trobats per l'autobús: girs de carrers, canvis de carril, afectacions per l'aparcament en cordó o en bateria, manca de carril bus, escassa prioritat semafòrica, etcètera.
- Alientament del servei causat per l'afluència del passatge en determinades parades d'alta demanda.

PROPOSTA 5. Tarifar l'aparcament per fer més atractiu el transport públic i la mobilitat no motoritzada. L'elecció del mode privat en front del transport públic no és només qüestió d'oferta. Els usuaris decideixen en funció del cost generalitzat, que inclou els costos en temps i també en

diners. Una bona oferta de transport públic mai no és suficient si l'aparcament està garantit a baix preu. Per aquest motiu és necessari avaluar quin ha de ser l'increment de les tarifes dels aparcaments -sobretot públics en calçada- per afavorir un traspàs modal cap al transport públic. Així s'ha fet a totes les ciutats que avui celebren els èxits de la seva política de mobilitat: menys trànsit i més moviment gràcies a la potenciació de la mobilitat sostenible i segura (a peu, en bicicleta i en transport públic).

Tarifa OTA	2008	2009			Incremento 2008/2009
		Zona 1	Zona 2	Zona 3	
0-15 minutos		- €	- €	- €	
30 minutos	0,25 €	0,90 €	0,60 €	0,55 €	173,33%
60 minutos	0,60 €	1,60 €	1,20 €	0,90 €	105,56%
90 minutos	1,00 €	2,40 €	1,80 €	1,30 €	83,33%
Residente	- €	40,00 €	40,00 €	40,00 €	
Comerciante	117,76 €	250,00 €	250,00 €	250,00 €	112,30%
Bono bus	0,45 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €	11,11%

Regulació de l'aparcament que ha acompanyat una oferta de transport públic renovada a Vitoria-Gasteiz. Font: Ajuntament de Vitoria.

B Propostes per a la xarxa de BUS

Des de la PTP creiem que la xarxa de BUS actual és obsoleta. El creixement de la ciutat en els darrers anys amb les noves vies i ponts de comunicació, i la incorporació de la integració tarifària en el transport públic dibuixen un nou escenari de mobilitat, que requereix nous plantejaments imaginatius i alhora atrevits, si es vol donar al transport públic el futur que mereix, que no és un altre que el de donar un servei útil, segur, ràpid i còmode.

És per això que volem exposar les següents propostes de millora que voldrien ser alhora els fonaments o punts clau d'una nova visió del transport públic a la nostra ciutat.

Cal remarcar que amb els nous ponts i vies de comunicació a la ciutat, el centre de mobilitat queda definit per l'entorn de l'estació. Aquesta centralitat queda només estroncada per la obertura de l'estació al barri de Pardinyes, encara per fer i molt necessària.

Subratllar tanmateix que potenciar el transport públic no sempre vol dir més línies i més quilòmetres de corredors per autobús, sovint és més important millorar la seva qualitat eliminant els punts negres que en dificulten un pas òptim i el fan obsolet, prioritzar el seu pas per davant del transport privat, tal com preveu el principi de la jerarquia de la mobilitat, veritable conseller quan els dubtes i arguments interessats s'obren camí trepitjant el sentit comú.

PROPOSTA 6. Proposta d'una nova xarxa d'autobusos basada en l'elevada freqüència i en l'optimització de l'oferta. La superposició de línies sovint genera retards o l'acumulació de vehicles en els trams comuns donant una oferta intermitent amb molta variabilitat. En algunes ciutats s'ha reformat la xarxa per reduir redundàncies, incrementant-se al cap de poc temps la demanda, l'ocupació mitjana dels autobusos i la seva velocitat comercial

	Xarxa anterior	Nova xarxa
Interval de pas	20'	10'
Velocitat comercial	10,77 Km/h	12,73 Km/h
Reducció mitjana dels temps de viatge		10 minuts menys
Consum mitjà per autobús	56,56 l/100 Km	53,03 l/100 Km
Reducció de les emissions de CO2 anuals		421,5 Tm/any
Increment dels viatgers en transport públic		40,00%

Font: Ajuntament de Vitoria

PROPOSTA 7. Es proposa ampliar la franja d'activitat de 6.30 hores a les 22.30 hores i estendre-la a totes les línies (amb alguna excepcionalitat). L'objectiu de la proposta és obrir el servei a la mobilitat obligada i deixar clara la cartera de serveis.

PROPOSTA 8. Es proposa fins a una màxim de tres trams o franges horàries que marquen les diferents freqüències de pas, iguals a totes les línies. Les franges proposades son: A: de 6.30 a 7.30 hores; B: de 7.30 a 21.00 hores; C: de 21.00 a 22.30 hores. Les freqüències de pas han de ser regulars i garantides i estandaritzades a 5, 10, 15, i 20 minuts (excepcionalment a 30 minuts).

PROPOSTA 9. Eliminar els punts negres de la xarxa BUS. Creiem imprescindible per a potenciar el BUS: 1.- Incloure més quilòmetres de carril BUS que garanteixin la seva regularitat i velocitat mitjana; 2.- Semàfors de preferència pel BUS en determinades cruïlles i 3.- Gateres en algunes aproximacions a les cruïlles per posicionar al BUS amb avantatge respecte als vehicles privats.

PROPOSTA 10. Velocitat comercial mitjana del BUS a 15 km/hora. La velocitat mitjana només s'aconsegueix quan es respecta el corredor per on circula, es prioritza el seu pas amb ones verdes semafòriques adaptades al seu pas, es facilita i promou la dispensació de títols (disminuir el cobrament a peu de volant), i es dissenyen línies funcionals.

PROPOSTA 11. Informació del pas dels BUS per les parades. A més de la informació de les diferents corredors de la xarxa cal que el passatger sàpiga si el BUS ha passat o encara ha d'arribar. En aquest sentit cada parada ha de comunicar a quins talls horaris el BUS passarà, i no abans, per la parada. Sobre tot en freqüències de pas iguals o superiors a 15 minuts.

PROPOSTA 12. Accessibilitat als principals centres generadors de mobilitat amb una màxim d'un sol transbordament. L'èxit d'aquest nou plantejament està en que l'esforç que l'usuari ha de fer per accedir als principals centres generadors de mobilitat és un sol transbordament. Aquest esforç queda compensat per un increment en les freqüències i el consegüent menor temps porta a porta.

PROPOSTA 13. Millora de la receptivitat de les parades. Protegides de les inclemències meteorològiques i ben dimensionades. Allà on no es pugui garantir l'espai reservat al BUS, s'estudiarà la possibilitat d'instalar-hi una plataforma BUS. Evitant sempre que el BUS hagi d'abandonar el carril de circulació, per les dificultats òbvies que això comporta per incorporar-se al corredor.

PROPOSTA 14 Informació a temps real del temps d'espera a les parades de BUS. Instal·lació de pantalles SAE (Sistema d'ajuda a l'explotació).

PROPOSTA 15. Optimitzar i fusionar línies, per a millorar les freqüències i optimitzar l'ocupació (viatgers per expedició i viatgers per quilòmetre).

La ciutat està cohesionada amb dos corredors ja existents:

PROPOSTA 16. El corredor circular intern (l'equivalent actual a la L1, amb alguna variació), és l'eix vertebrador de la nova organització en xarxa. Aquest corredor assumeix i substitueix el tram circular de totes les línies perifèriques que venen a centre ciutat. És un corredor d'alta freqüència (cinc minuts) i d'un sol sentit. La seva regularitat és obligada i cal garantir-la. Per això es recomana la disposició d'un carril BUS en aquest corredor. De manera aleatòria es proposa el control estricte del respecte del carril BUS, amb un guàrdia urbà enfilat d'alt del BUS.

PROPOSTA 17. El corredor circular extern (l'equivalent a les línies L10 exterior, i L2 Ronda). El corredor d'aquestes línies ha de ser idèntic i de sentits contraris. Es proposa eliminar el circuit d'entrada als instituts i fer passar la L-10 per l'Avda. de Madrid. Aquest corredor participa d'una part del carril BUS del corredor intern amb qui coincideix, la resta de corredor és aconsellable treure punts negres del mateix.

Eixos orbitals que creuen la ciutat sense passar pel punt central (Estació RENFE)

PROPOSTA 18. Eix orbital ponent. (l'equivalent a la línia 17).

PROPOSTA 19. Eix orbital nord . (l'actual L-18)

Connexions amb els barris perifèrics i polígons industrials :

PROPOSTA 20. Els Barris perifèrics estaran connectats als corredors circulars intern i extern amb freqüències de pas de 20 minuts com a màxim. Nogensmenys, quan la intensitat d'ús ho aconselli les freqüències podran de 15 o 10 minuts.

PROPOSTA 21. Fusionar corredors a les parts proximals a la ciutat . La excentricitat d'alguns barris que comparteixen sectors, permeten de compartir els trams més proximals al centre. Per ex. La L6 Magraners i la L5 La Bordeta, comparteixen corredor al seu pas per Cappont. Aquest model en "Y" pot repetir-se en altres barriades, amb la qual cosa s'incrementen les freqüències de pas i l'accessibilitat als barris de la tercera corona i amb més població.

C Propostes per a la xarxa global

PROPOSTA 22. Intercanviador intermodal BUS-TREN a Lleida-Pirineus. Unificar l'estació ferroviària i la d'autobusos amb la màxima integració informativa i física possible.

PROPOSTA 23. Rodalies amb aparcaments de dissuasió a l'origen. Tan en els modes ferroviari com en autobusos interurbans integrats (ATM)

PROPOSTA 24. Compatibilitzar les línies interurbanes com a serveis urbans. Les línies interurbanes integrades han de poder donar servei als barris perifèrics, quan això sigui possible, compartin parades.

PROPOSTA 25. Compatibilitzar les línies urbanes com a serveis interurbans. Autoritzar les línies dels corredors que porten a Les Basses poder parar al complex de Jardiland; les que porten a Gualda, poder parar al polígon de Torrefarrera. No té cap sentit avançar la parada unes decenes de metres per evitar canviar de municipi, posant en perill treballadors que han de recórrer a peu per la carretera aquesta distància.

PROPOSTA 26. Recuperar estacions i baixadors ferroviaris. Davant l'imminent traspàs de rodalies ferroviàries recuperar l'estació d'Almacelles i el baixador de Raimat.

PROPOSTA 27. Informació de la xarxa clara, manejable i accessible a les plataformes digitals. Pel que fa el format paper es recomana altre cop el model de Vitòria per la seva portabilitat i claredad.

PROPOSTA 28. Recuperació de la Rambla d'Aragó. Estudiar un nou enfocament de la Rambla d'Aragó que permeti fer compatible el transport públic amb prioritat, doble carril bici i disminució de la densitat i velocitat dels vehicles privats.

PROPOSTA 29. Aparcaments dissuasius a les principals vies d'entrada a la ciutat. Comunicats amb el transport públic, promocionant el seu ús.

PROPOSTA 30. Seguiment escrupulós del compliment de les ordenances municipals. Fent palesa en aquelles circumstàncies que perjudiquen al transport públic.



A LA REGIDORIA DE MOBILITAT, VIA PÚBLICA I MOBILITAT AL DEPARTAMENT DE MOBILITAT

PROPOSTES QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DEL PARTIT POPULAR AL PLA DE MOBILITAT DE LA CIUTAT DE LLEIDA

L'article 9 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, defineix als Plans de Mobilitat Urbana (PMU) com el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. Per aquests motius, El Pla de Mobilitat de la ciutat de Lleida ha de ser el marc on es desenvolupi el compromís de la Paeria per la mobilitat i la sostenibilitat de la ciutat de Lleida.

En aquest escenari els reptes per una mobilitat més eficient i sostenible han de permetre millorar la qualitat de vida dels lleidatans/es, convertint la nostra ciutat en un entorn idoni per a viure.

Des del Grup Municipal del Partit Popular creiem que els objectius del present Pla de Mobilitat han de ser més ambiciosos on han de destacar:

- Foment l'ús del transport públic urbà i la bicicleta amb la potenciació de la xarxa d'autobusos urbans així com la millora en la seguretat i la connexió definitiva dels diferents carrils bici de la ciutat.
- Canalitzar el trànsit de vehicles privats.
- Ampliar les zones per a vianants.
- Liberalitzar per l'ús de la ciutadania part de l'espai públic destinat al trànsit (illes per a vianants).
- Construir nous aparcaments.
- Millora de la sostenibilitat ambiental fixant com a objectiu la reducció d'emissions contaminants a la ciutat.
- Reducció de la contaminació ambiental i acústica
- Increment de les zones verdes
- Millora de l'accessibilitat especialment a les persones amb mobilitat reduïda.

Amb l'objectiu de respondre a una gestió de la mobilitat més sostenible amb coherència amb l'esperit de la Llei de la mobilitat, proposem el canvi de denominació del Pla pel següent:

Pla de Mobilitat Sostenible de la ciutat de Lleida

L'objectiu d'aquest canvi és respondre a una gestió de la mobilitat més sostenible amb coherència amb l'esperit de la Llei, el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.

Es planteja un horitzó de 15 a 20 anys per a desenvolupar aquest pla.

Estratègies de la ciutat: Objectiu, fer de Lleida una ciutat saludable i millorar la mobilitat

- Potenciar mitjans de transport alternatius al vehicle privat. (mitjans de transport no motoritzats, vianants, transport públic).
- Aportacions dels ciutadans. Obrir el procés participatiu. Fòrum de la Mobilitat. Observatori de la Sostenibilitat en temes de transport i ciutat.
- Elaboració d'un Pla d'Aparcaments, aparcaments per a residents en origen, disuasoris, lligats a estacions i parades de transport col·lectiu i aparcaments de rotació amb estudi de la seva ubicació.
- Incentivar i promocionar l'ús del transport públic, desenvolupar una bona red de Transport Públic de qualitat, ecològic i per a tots. Millorar la freqüència i connexions del transport públic.
- Assegurar la convivència entre totes les formes de mobilitat a la ciutat i la interoperativitat entre elles. Millora de la intermodalitat de l'estació d'autobusos. Creació d'aparcaments disuasoris en el que s'ubicaria un de lloguer de bicis.
- Aconseguir que els mitjans no motoritzats es converteixin en un mitjà de transport habitual.
- Aconseguir l'accés sense dificultats a la ciutat a les persones amb mobilitat reduïda.
- Aconseguir una accessibilitat global als diversos mitjans de transport.
- Sensibilitzar a la ciutadania dels mitjans eficients de mobilitat sostenible.
- Apostar per una ciutat segura i accessible.
- Reduir la contaminació que produeix l'ús abusiu del cotxe. Valoració de les emissions CO2 i contaminació acústica. Elaborar l'ordenança reguladora de la contaminació per soroll i vibracions de conformitat amb la llei 16/2002 de 28 de juny contra la contaminació acústica.
- Reduir la saturació de l'espai públic.
- Reducció consum energètic.
- Assegurar desplaçaments ràpids i segurs, elaborant un inventari dels punts negre de la ciutat que permetin prioritzar l'adopció de mesures correctores.

- Aconseguir un espai públic més ampli per als ciutadans i restringit per als vehicles a motor.
- Crear un espai públic que aculli la vida social i econòmica i integri comerços i locals d'oci i serveis.

Reptes principals

1. Invertir la tendència de l'ús abusiu de l'automòbil.

Buscar altres formes de transport més eficients: - t. Públic
- bicicleta

2. Reduir la necessitat de desplaçament:

- Equilibrar la dotació de serveis.

- Ordenar la ciutat: Creació de xarxes
Carril per a vianants
Carril bus
Liberalització de vies

Procés d'execució progressiu. (consolidació de les xarxes de mobilitat sostenible)



Ajuntament de Lleida
Grup Municipal del Partit Popular

PROPOSTES AL PLA DE MOBILITAT

CIRCULACIÓ DE VEHICLES

Analitzant les vies veiem que la major part del trànsit travessa una sèrie de carrers concrets i la resta són utilitzades per aparcar.

Així amb l'objectiu de reorganitzar el trànsit i alliberar espai públic organitzant la mobilitat cap a carrers que organitzen la ciutat es proposa:

LA PROGRESSIVA ORGANITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC AL VOLTANT DE "SUPERILLES".

El vehicle de pas juga un paper específic en la funcionalitat urbana i sent el seu objectiu principal cobrir espais en el menor temps possible, esdevé necessari crear una xarxa de vies bàsiques en la ciutat que faci factibles aquests desplaçaments per als vehicles.

Les vies bàsiques són, al seu torn, les vies ràpides urbanes, i són les vies per on circula el vehicle de pas i el transport públic de superfície, ocupant cada transport el seu propi espai amb la creació d'una xarxa específica que abasti tota la ciutat.

La xarxa viària bàsica acull diverses zones del teixit urbà, d'aquí la denominació de superilles, les quals queden definides pel perímetre que dibuixa la xarxa.

Amb la creació de la superilla l'interior es dissenya com una plataforma única on la velocitat dels vehicles s'acomoda a la velocitat dels peatons. Zones on es comparteix el trànsit per a vianants amb el trànsit rodat.

No hi ha trànsit de pas van solament els cotxes de residents.

L'objectiu, alliberar espai públic per a vianants amb una plataforma única on no hi ha vorera i l'automòbil no té prioritat.

S'estableix una nova cèl·lula urbana, destinada a la motorització i que ve conformada per un perímetre de vies principals. La unió de les citades

cèl·lules dona lloc a una xarxa de vies bàsiques on circula el conjunt dels vehicles motoritzats, en especial el vehicle de pas.

Pels carrers interiors de la cèl·lula urbana es restringeix la circulació del vehicle de pas i es permet del vehicle de pas i es permet la circulació de la resta de mòbils: vehicles de residents, càrrega i descàrrega, emergències etc...

S'estableix que en les vies urbanes on sigui possible els carrils per a vehicles siguin de 2,5 m. d'ample amb l'objectiu de reduir la velocitat.

S'estableix un nou sistema de semaforització de cicles curts.

APARCAMENT

Malgrat existir zones amb superàvit de places, a Lleida existeixen moltes zones amb un greu dèficit de places d'aparcament. Esdevé necessari conformar una oferta suficient d'aparcaments residencials, d'àmbit comercial i per a les persones que hi van a treballar a la ciutat.

Objectiu avançar cap a una política d'aparcament integrada.

- Es proposa des del Partit Popular un Pla director d'Aparcament, que determini els aparcaments per a residents en origen, els aparcaments dissuasoris, els lligats a estacions i parades de transport col·lectiu i aparcaments de rotació amb estudi de la seva ubicació.
- Àrees de residents amb diferents perfils, ampliar la zona de residents facilitant la rotació.
- Aparcaments en zona comercial, gratuïtat zona blava en trams horaris curts per garantir la mobilitat en aquestes zones.

TRANSPORT PÚBLIC

Implementar una nova xarxa d'autobusos que augmentin la freqüència de pas a temps inferiors a 10 minuts aconseguint que el temps d'espera mitjana no sigui superior als cinc minuts.

Augmentar el número de parades.

Connectar la xarxa d'autobusos de la ciutat amb els autobusos provincials.

Establir intercanviadors bus-bicicleta amb sistema de préstec de bicicletes.

Convertir les parades d'autobús en punts potenciadors de l'intercanvi de mitjans de transport sostenible.

Potenciar els serveis de transport públic nocturn que connectin les diferents zones d'oci de la ciutat amb l'objectiu de dissuadir el desplaçament de joves amb el seu vehicle particular.

BICICLETA

Actualment es realitzen un total de 3800 desplaçaments diaris amb bicicleta, que representen 0,8% del total

Plantejar la bicicleta com un recurs modal és una aposta social que ha d'anar precedida de l'acceptació política i social d'una sèrie d'elements previs:

- Acceptació cultural de la bicicleta com a transport urbà
- La seva inclusió en els esquemes planificadors de la ciutat i de mobilitat urbana
- La integració de la bicicleta en els nous projectes urbans

Actualment la configuració de la xarxa per a bicicletes posa de manifest que des de l'inici de la seva construcció la bicicleta s'ha tingut com element d'oci més que com a mitjà de transport.

Lleida té unes característiques morfològiques molt favorables per a l'ús de la bicicleta, al tractar-se d'un teixit urbà compacte que no genera llargs desplaçaments amb una orografia plana i pendents molt localitzades al Centre Històric. Un elevat percentatge dels desplaçaments que es realitzen diàriament dins de la ciutat són inferiors als 5 km., cosa que fa que la bicicleta demostrï ser el transport més ràpid per cobrir aquestes distàncies.

Per aquests motius l'objectiu ha de ser integrar la bicicleta en les polítiques de trànsit:

Augmentant l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual.

Millorar la seguretat.

Executar la realització d'itineraris còmodes que uneixin els principals punts d'atracció de la ciutat i configurin una xarxa contínua.

Establir llocs per a estacionaments de bicicletes coberts i al costat dels principals punts d'interès turístic cultural i social de la ciutat, així com a les principals parades de bus afavorint així l'intermodalitat.

Creació de l'oficina de la bicicleta amb la finalitat de gestionar la nova xarxa (manteniment, infraestructures, senyalització etc...) el servei de préstec de bicicletes, servei d'educació, comunicació per a la potenciació d'aquest mitjà de transport.

Posar a l'abast dels ciutadans bicicletes per a realitzar desplaçaments.

El préstec de bicicletes és un servei que pot contribuir significativament a l'increment de l'ús de la bicicleta en les ciutats. Per aquests motius es proposa la creació d'un nou servei de lloguer de bicicletes que estaran disponibles en els principals punts de la ciutat establint inicialment un pla pilot durant els mesos d'abril a octubre amb punts de préstec situats a distàncies no superiors als cinc minuts des de qualsevol punt de la ciutat. A aquesta distància les bicicletes es converteixen en veritables alternatives de transport. Divulgació pública d'aquest nou servei i ampliació definitiva finalment durant tot l'any.

SENDERS URBANS

Creació una xarxa de sengles urbanes per a vianants, en règim de continuïtat extesa pel conjunt de la ciutat.

Mitjançant una prova pilot a les superilles es fa dels carrers interiors una secció única amb l'objecte de que l'accessibilitat sigui universal per a totes les persones, també les de mobilitat reduïda i la velocitat dels vehicles motoritzats s'acomodi a la velocitat dels vianants que circulen a peu. Les superilles són àrees 10 (10 Km/h). En una segona fase, coincidint amb la construcció dels aparcaments subterranis, es transformaran tots els carrers d'interior de les superilles en vies de secció única.

VERD URBÀ

La ciutat de Lleida és deficitària en espais verds. Des del Grup Municipal del Partit Popular creiem en la necessitat d'augmentar la vegetació urbana, ampliant el volum verd en els carrers on sigui viable pel seu tipus de secció.

Establir itineraris per als vianants atractius per al passeig per tota la ciutat.

COHESIÓ SOCIAL

En un pla de mobilitat esdevé necessari analitzar la proximitat entre els equipaments i els habitatges, la integració dels barris a partir de la seva ubicació estratègica, la prioritització de les connexions per a vianants o l'accessibilitat de tot l'espai públic per a persones amb mobilitat reduïda, són elements clau per a no excloure a cap grup social i garantir les necessitats bàsiques d'habitatge, ocupació, educació, cultura, etc...

En aquest anàlisi és d'especial importància l'oferta d'equipaments que utilitza la població, no solament per a diagnosticar l'adequació de l'oferta dotacional sinó també per a planificar la dinamització d'algunes zones o el desplaçament d'activitats allà on siguin més necessàries.

En la delimitació del Pla de Mobilitat s'han de tenir en compte l'estructura social i les necessitats de desplaçament que la citada estructura genera.

Anàlisi accessibilitat a peu dels equipaments: Mapes de proximitat als centres docents, administracions, centres culturals, recreatius i sanitaris.

CONDICIONANTS PER A LA MOBILITAT I ESPAI PÚBLIC

L'anàlisi de la mobilitat i espai públic requereix l'estudi de diferents aspectes que el vinculen amb el funcionament de la ciutat.

Anàlisi dels condicionants de la mobilitat i l'espai públic:

- Estudi característiques de la població
- Estructura dels espais verd
- Morfologia urbana
- Activitat econòmic

M. José Horcajada i Bell·lloch

Protaveu del Grup Municipal del PP a l'Ajuntament de Lleida



A LA REGIDORIA DE MOBILITAT, VIA PÚBLICA I MOBILITAT AL DEPARTAMENT DE MOBILITAT

PROPOSTES QUE PRESENTA EL GRUP MUNICIPAL DEL PARTIT POPULAR AL PLA DE MOBILITAT DE LA CIUTAT DE LLEIDA

L'article 9 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, defineix als Plans de Mobilitat Urbana (PMU) com el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. Per aquests motius, El Pla de Mobilitat de la ciutat de Lleida ha de ser el marc on es desenvolupi el compromís de la Paeria per la mobilitat i la sostenibilitat de la ciutat de Lleida.

En aquest escenari els reptes per una mobilitat més eficient i sostenible han de permetre millorar la qualitat de vida dels lleidatans/es, convertint la nostra ciutat en un entorn idoni per a viure.

Des del Grup Municipal del Partit Popular creiem que els objectius del present Pla de Mobilitat han de ser més ambiciosos on han de destacar:

- Foment l'ús del transport públic urbà i la bicicleta amb la potenciació de la xarxa d'autobusos urbans així com la millora en la seguretat i la connexió definitiva dels diferents carrils bici de la ciutat.
- Canalitzar el trànsit de vehicles privats.
- Ampliar les zones per a vianants.
- Liberalitzar per l'ús de la ciutadania part de l'espai públic destinat al trànsit (illes per a vianants).
- Construir nous aparcaments.
- Millora de la sostenibilitat ambiental fixant com a objectiu la reducció d'emissions contaminants a la ciutat.
- Reducció de la contaminació ambiental i acústica
- Increment de les zones verdes
- Millora de l'accessibilitat especialment a les persones amb mobilitat reduïda.

Amb l'objectiu de respondre a una gestió de la mobilitat més sostenible amb coherència amb l'esperit de la Llei de la mobilitat, proposem el canvi de denominació del Pla pel següent:

Pla de Mobilitat Sostenible de la ciutat de Lleida

L'objectiu d'aquest canvi és respondre a una gestió de la mobilitat més sostenible amb coherència amb l'esperit de la Llei, el dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.

Es planteja un horitzó de 15 a 20 anys per a desenvolupar aquest pla.

Estratègies de la ciutat: Objectiu, fer de Lleida una ciutat saludable i millorar la mobilitat

- Potenciar mitjans de transport alternatius al vehicle privat. (mitjans de transport no motoritzats, vianants, transport públic).
- Aportacions dels ciutadans. Obrir el procés participatiu. Fòrum de la Mobilitat. Observatori de la Sostenibilitat en temes de transport i ciutat.
- Elaboració d'un Pla d'Aparcaments, aparcaments per a residents en origen, disuasoris, lligats a estacions i parades de transport col·lectiu i aparcaments de rotació amb estudi de la seva ubicació.
- Incentivar i promocionar l'ús del transport públic, desenvolupar una bona red de Transport Públic de qualitat, ecològic i per a tots. Millorar la freqüència i connexions del transport públic.
- Assegurar la convivència entre totes les formes de mobilitat a la ciutat i la interoperativitat entre elles. Millora de la intermodalitat de l'estació d'autobusos. Creació d'aparcaments disuasoris en el que s'ubicaria un de lloguer de bicis.
- Aconseguir que els mitjans no motoritzats es converteixin en un mitjà de transport habitual.
- Aconseguir l'accés sense dificultats a la ciutat a les persones amb mobilitat reduïda.
- Aconseguir una accessibilitat global als diversos mitjans de transport.
- Sensibilitzar a la ciutadania dels mitjans eficients de mobilitat sostenible.
- Apostar per una ciutat segura i accessible.
- Reduir la contaminació que produeix l'ús abusiu del cotxe. Valoració de les emissions CO2 i contaminació acústica. Elaborar l'ordenança reguladora de la contaminació per soroll i vibracions de conformitat amb la llei 16/2002 de 28 de juny contra la contaminació acústica.
- Reduir la saturació de l'espai públic.
- Reducció consum energètic.
- Assegurar desplaçaments ràpids i segurs, elaborant un inventari dels punts negre de la ciutat que permetin prioritzar l'adopció de mesures correctores.

- Aconseguir un espai públic més ampli per als ciutadans i restringit per als vehicles a motor.
- Crear un espai públic que aculli la vida social i econòmica i integri comerços i locals d'oci i serveis.

Reptes principals

1. Invertir la tendència de l'ús abusiu de l'automòbil.

Buscar altres formes de transport més eficients: - t. Públic
- bicicleta

2. Reduir la necessitat de desplaçament:

- Equilibrar la dotació de serveis.

- Ordenar la ciutat: Creació de xarxes
Carril per a vianants
Carril bus
Liberalització de vies

Procés d'execució progressiu. (consolidació de les xarxes de mobilitat sostenible)



PROPOSTES AL PLA DE MOBILITAT

CIRCULACIÓ DE VEHICLES

Analitzant les vies veiem que la major part del trànsit travessa una sèrie de carrers concrets i la resta són utilitzades per aparcar.

Així amb l'objectiu de reorganitzar el trànsit i alliberar espai públic organitzant la mobilitat cap a carrers que organitzen la ciutat es proposa:

LA PROGRESSIVA ORGANITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC AL VOLTANT DE "SUPERILLES".

El vehicle de pas juga un paper específic en la funcionalitat urbana i sent el seu objectiu principal cobrir espais en el menor temps possible, esdevé necessari crear una xarxa de vies bàsiques en la ciutat que faci factibles aquests desplaçaments per als vehicles.

Les vies bàsiques són, al seu torn, les vies ràpides urbanes, i són les vies per on circula el vehicle de pas i el transport públic de superfície, ocupant cada transport el seu propi espai amb la creació d'una xarxa específica que abasti tota la ciutat.

La xarxa viària bàsica acull diverses zones del teixit urbà, d'aquí la denominació de superilles, les quals queden definides pel perímetre que dibuixa la xarxa.

Amb la creació de la superilla l'interior es dissenya com una plataforma única on la velocitat dels vehicles s'acomoda a la velocitat dels peatons. Zones on es comparteix el trànsit per a vianants amb el trànsit rodat.

No hi ha trànsit de pas van solament els cotxes de residents.

L'objectiu, alliberar espai públic per a vianants amb una plataforma única on no hi ha vorera i l'automòbil no té prioritat.

S'estableix una nova cèl·lula urbana, destinada a la motorització i que ve conformada per un perímetre de vies principals. La unió de les citades

cèl·lules dona lloc a una xarxa de vies bàsiques on circula el conjunt dels vehicles motoritzats, en especial el vehicle de pas.

Pels carrers interiors de la cèl·lula urbana es restringeix la circulació del vehicle de pas i es permet del vehicle de pas i es permet la circulació de la resta de mòbils: vehicles de residents, càrrega i descàrrega, emergències etc...

S'estableix que en les vies urbanes on sigui possible els carrils per a vehicles siguin de 2,5 m. d'ample amb l'objectiu de reduir la velocitat.

S'estableix un nou sistema de semaforització de cicles curts.

APARCAMENT

Malgrat existir zones amb superàvit de places, a Lleida existeixen moltes zones amb un greu dèficit de places d'aparcament. Esdevé necessari conformar una oferta suficient d'aparcaments residencials, d'àmbit comercial i per a les persones que hi van a treballar a la ciutat.

Objectiu avançar cap a una política d'aparcament integrada.

- Es proposa des del Partit Popular un Pla director d'Aparcament, que determini els aparcaments per a residents en origen, els aparcaments dissuasoris, els lligats a estacions i parades de transport col·lectiu i aparcaments de rotació amb estudi de la seva ubicació.
- Àrees de residents amb diferents perfils, ampliar la zona de residents facilitant la rotació.
- Aparcaments en zona comercial, gratuïtat zona blava en trams horaris curts per garantir la mobilitat en aquestes zones.

TRANSPORT PÚBLIC

Implementar una nova xarxa d'autobusos que augmentin la freqüència de pas a temps inferiors a 10 minuts aconseguint que el temps d'espera mitjana no sigui superior als cinc minuts.

Augmentar el número de parades.

Connectar la xarxa d'autobusos de la ciutat amb els autobusos provincials.

Establir intercanviadors bus-bicicleta amb sistema de préstec de bicicletes.

Convertir les parades d'autobús en punts potenciadors de l'intercanvi de mitjans de transport sostenible.

Potenciar els serveis de transport públic nocturn que connectin les diferents zones d'oci de la ciutat amb l'objectiu de dissuadir el desplaçament de joves amb el seu vehicle particular.

BICICLETA

Actualment es realitzen un total de 3800 desplaçaments diaris amb bicicleta, que representen 0,8% del total

Plantejar la bicicleta com un recurs modal és una aposta social que ha d'anar precedida de l'acceptació política i social d'una sèrie d'elements previs:

- Acceptació cultural de la bicicleta com a transport urbà
- La seva inclusió en els esquemes planificadors de la ciutat i de mobilitat urbana
- La integració de la bicicleta en els nous projectes urbans

Actualment la configuració de la xarxa per a bicicletes posa de manifest que des de l'inici de la seva construcció la bicicleta s'ha tingut com element d'oci més que com a mitjà de transport.

Lleida té unes característiques morfològiques molt favorables per a l'ús de la bicicleta, al tractar-se d'un teixit urbà compacte que no genera llargs desplaçaments amb una orografia plana i pendents molt localitzades al Centre Històric. Un elevat percentatge dels desplaçaments que es realitzen diàriament dins de la ciutat són inferiors als 5 km., cosa que fa que la bicicleta demostrï ser el transport més ràpid per cobrir aquestes distàncies.

Per aquests motius l'objectiu ha de ser integrar la bicicleta en les polítiques de trànsit:

Augmentant l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual.

Millorar la seguretat.

Executar la realització d'itineraris còmodes que uneixin els principals punts d'atracció de la ciutat i configurin una xarxa contínua.

Establir llocs per a estacionaments de bicicletes coberts i al costat dels principals punts d'interès turístic cultural i social de la ciutat, així com a les principals parades de bus afavorint així l'intermodalitat.

Creació de l'oficina de la bicicleta amb la finalitat de gestionar la nova xarxa (manteniment, infraestructures, senyalització etc...) el servei de préstec de bicicletes, servei d'educació, comunicació per a la potenciació d'aquest mitjà de transport.

Posar a l'abast dels ciutadans bicicletes per a realitzar desplaçaments.

El préstec de bicicletes és un servei que pot contribuir significativament a l'increment de l'ús de la bicicleta en les ciutats. Per aquests motius es proposa la creació d'un nou servei de lloguer de bicicletes que estaran disponibles en els principals punts de la ciutat establint inicialment un pla pilot durant els mesos d'abril a octubre amb punts de préstec situats a distàncies no superiors als cinc minuts des de qualsevol punt de la ciutat. A aquesta distància les bicicletes es converteixen en veritables alternatives de transport. Divulgació pública d'aquest nou servei i ampliació definitiva finalment durant tot l'any.

SENDERS URBANS

Creació una xarxa de sengles urbanes per a vianants, en règim de continuïtat extesa pel conjunt de la ciutat.

Mitjançant una prova pilot a les superilles es fa dels carrers interiors una secció única amb l'objecte de que l'accessibilitat sigui universal per a totes les persones, també les de mobilitat reduïda i la velocitat dels vehicles motoritzats s'acomodi a la velocitat dels vianants que circulen a peu. Les superilles són àrees 10 (10 Km/h). En una segona fase, coincidint amb la construcció dels aparcaments subterranis, es transformaran tots els carrers d'interior de les superilles en vies de secció única.

VERD URBÀ

La ciutat de Lleida és deficitària en espais verds. Des del Grup Municipal del Partit Popular creiem en la necessitat d'augmentar la vegetació urbana, ampliant el volum verd en els carrers on sigui viable pel seu tipus de secció.

Establir itineraris per als vianants atractius per al passeig per tota la ciutat.

COHESIÓ SOCIAL

En un pla de mobilitat esdevé necessari analitzar la proximitat entre els equipaments i els habitatges, la integració dels barris a partir de la seva ubicació estratègica, la prioritització de les connexions per a vianants o l'accessibilitat de tot l'espai públic per a persones amb mobilitat reduïda, són elements clau per a no excloure a cap grup social i garantir les necessitats bàsiques d'habitatge, ocupació, educació, cultura, etc...

En aquest anàlisi és d'especial importància l'oferta d'equipaments que utilitza la població, no solament per a diagnosticar l'adequació de l'oferta dotacional sinó també per a planificar la dinamització d'algunes zones o el desplaçament d'activitats allà on siguin més necessàries.

En la delimitació del Pla de Mobilitat s'han de tenir en compte l'estructura social i les necessitats de desplaçament que la citada estructura genera.

Anàlisi accessibilitat a peu dels equipaments: Mapes de proximitat als centres docents, administracions, centres culturals, recreatius i sanitaris.

CONDICIONANTS PER A LA MOBILITAT I ESPAI PÚBLIC

L'anàlisi de la mobilitat i espai públic requereix l'estudi de diferents aspectes que el vinculen amb el funcionament de la ciutat.

Anàlisi dels condicionants de la mobilitat i l'espai públic:

- Estudi característiques de la població
- Estructura dels espais verd
- Morfologia urbana
- Activitat econòmic

M. José Horcajada i Bell-Iloch
Protaveu del Grup Municipal del PP a l'Ajuntament de Lleida

Proposta d'objectius del Pla Mobilitat Urbana de Lleida

El Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de Lleida ens ha de permetre donar respostes als reptes de mobilitat que té la nostra ciutat i definir criteris per compartir l'ús de l'espai públic, per poder incrementar la qualitat de vida de la nostra ciutadania, el medi ambient, l'accessibilitat urbana i la seguretat, i fer real la Lleida que volem: una ciutat moderna, sostenible, cívica, accessible, segura i integradora, dotada d'una bona xarxa de transport públic i d'una nova mobilitat urbana de qualitat.

És per aquest motiu que des de CCOO de les Terres de Lleida fem les següents propostes d'objectius i consideracions perquè puguin ser incorporades al document definitiu.

Proposta d'objectius:

1. Traspasar els desplaçaments del vehicle privat als modes més sostenibles (tant en àmbit urbà com i sobretot en interurbà). Utilitzar els paràmetres de Vitòria-Gasteiz per experiència exitosa i referent reconegut a nivell estatal i europeu.
2. Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que minimitzin la distància dels desplaçaments.
3. Jerarquitzar les vies urbanes sota el criteri de la sostenibilitat de la mobilitat, per a llevar trànsit de vehicles privats de pas i aconseguir més fluïdesa en vies internes.
4. Garantir vials preferents i exclusives en carrers que ho requereixin pel bus urbà (ús compatible amb el taxi). P.ex: línia interior al pas per Rambla d'Aragó i Prat de la Riba.
5. Fer més segurs i confortables les vies de pas de vianants (evitar trams llargs sense pas de vianants per creuar; evitar passos no semaforitzats; augmentar la visibilitat en espai immediat al pas de vianants -evitant estacionament de vehicles, remarcar amb llums horitzontals-; protegir del sol, enllumenat suficient i disminució del trànsit motoritzat per evitar congestions i aconseguir zones més tranquil·les).
6. Aconseguir un equilibri sostenible i segur entre tres elements claus, necessitats d'infraestructures, desplaçaments en vehicle privat (s'ha d'aconseguir un ús més racional del vehicle privat) i qualitat de vida (s'ha d'aconseguir una ciutat amb menys fums, menys soroll i una distribució de l'espai solidària).
7. Repensar l'ús de l'espai públic pel que fa a l'aparcament en calçada en places i carrers amb espai insuficient pel transport públic, vianants i ciclistes o amb dificultats pel transport urbà de mercaderies (com per exemple s'ha fet amb el carrer Joan Baget de Lleida).
8. Garantir la seguretat vial de totes les persones i l'ús més sostenible de l'espai públic.

9. Aconseguir una accessibilitat universal eliminant barreres arquitectòniques, informatives i tecnològiques a la via pública, als edificis i al transport.
10. Redissenyar la xarxa de transport públic, especialment el servei de bus urbà, millorant la connexió en transport públic urbà entre els barris de la ciutat, especialment entre aquells que tenen uns fluxos de mobilitat més importants, assegurar la màxima cobertura territorial, millorant-ne les freqüències de pas i ampliant els trams horaris.
11. Configurar un sistema de transport més vinculat a la relació cost - eficiència per millorar-ne la competitivitat.
12. Millorar la intermodalitat (entre modes urbans i entre modes urbans i interurbans)
13. Impulsar l'ús del transport públic i la bicicleta per a accedir als centres, serveis públics i als centres de treball, com a pràctica del principi de la igualtat d'oportunitats.
14. Potenciar l'estació de tren com a nucli intermodal (obertura al barri de Pardinyes, millora de l'accessibilitat als trens de rodalies que s'han desplaçat de les vies més properes per l'alta velocitat).
15. Impulsar la creació de la xarxa de rodalies ferroviària a les comarques de Lleida (en els termes que s'exposen en el document de Proposta d'una Xarxa de Rodalies de Lleida de CCOO que s'aportarà).
16. Millorar els serveis d'informació, atenció i accessibilitat de les persones usuàries i la seguretat a l'estació d'autobusos actual. Garantir la planificació i execució òptimes de la nova estació pel que fa a la capacitat dels vehicles i als serveis de les persones usuàries (informació, accessibilitat, confort...).
17. Incorporar mitjans de transport més ecològics en el transport de mercaderies urbanes i repartiment a domicili (veure la interessant experiència de Vanapedal a Barcelona).
18. Garantir la connectivitat i seguretat de la xarxa ciclable.
19. Integrar el principis de jerarquia de la mobilitat en els desplaçaments de les Administracions públiques i en les activitats que aquestes organitzen.
20. Garantir la transversalitat de la mobilitat sostenible en qualsevol decisió i actuació municipals (urbanisme, comerç i mercats, promoció econòmica, cultura, promoció turística, esports, medi ambient...).

Atentament,

Teresa Castellà Gardenyes
Secretaria de salut laboral, mobilitat i medi ambient
CCOO de les Terres de Lleida

Lleida, 15 d'octubre de 2010

PLA DE MOBILITAT URBANA DE LLEIDA

ETAPA 6

PROPOSICIÓ DE MESURES



**ASSOCIACIÓ PROVINCIAL D'AUTOESCOLES
LLEIDA**

RAMBLA FERRAN 32 25007 LLEIDA
973 232266
autoescoles@coell.org

Lleida octubre de 2010

Des de la nostra Associació volem formular algunes aportacions al PLA DE MOBILITAT URBANA DE LLEIDA.

Representem un col·lectiu que passa part de la seva jornada laboral circulant pels carrers de Lleida. A part disposem d'elements com **FORMACIÓ, INFORMACIÓ i PREPARACIÓ** per a poder col·laborar en aquest interessant projecte.

En aquesta fase ens limitarem a comentar certs aspectes del Pla de Mobilitat, però voldríem col·laborar activament en una fase menys genèrica i més concreta pel que fa al trànsit de la nostra ciutat, proposant millores de senyalitzacions verticals, horitzontals, millores en determinades cruïlles...

Restem a la seva disposició,

Raül Viladrich i Castellanas
President Associació Provincial Autoescoles de Lleida

Lleida ciutat i la seva àrea metropolitana (25 municipis) formen una població de 350.000 persones. El mitjà de transport més utilitzat en un 46% és el que no està motoritzat (bici-peu), però seguidament ja entra en joc amb un 45% el vehicle privat.

Això vol dir que s'ha de tenir molt en compte el vehicle privat, però sense descuidar el que no està motoritzat (peu-bici), ja que interessa que hi hagi el canvi del vehicle privat cap al transport públic

Tot això s'ha de fer en base a 3 principis bàsics:

1. **ACCESSIBILITAT:** on s'ha de potenciar una xarxa que arribi a tots els barris i zones de la ciutat així com també que faci que tots els ciutadans, gràcies al pla de mobilitat puguin accedir a tots els espais públics.
2. **SOSTENIBILITAT:** Ha de satisfer les necessitats de la Lleida d'avui sense hipotecar la ciutat de demà.
3. **SEGURETAT:** Ens hem de poder moure per una ciutat segura, garantir una mobilitat amb qualsevol que sigui el nostra mitja de transport.

En base a aquests 3 principis aportarem els nostres comentaris al **PLA DE**

MOBILITAT URBANA DE LLEIDA.

1-PLA DE SEGURETAT VIARIA DE LLEIDA

Una molt bona iniciativa ha estat crear un pla de seguretat viaria a la ciutat de Lleida amb la finalitat de reduir o eliminar els ferits i morts. S'ha fet un estudi d'accidentalitat de 2002 a 2004, es proposen mesures especialitzades, mesures generals, ordenació i regulació del transit...però i la FORMACIÓ????

Creiem que no és una mesura alternativa sinó complementaria de les que s'han plantejat, però formar/educar des de la infància, als joves, als adults i la tercera edat creiem que podria ser un altre camí a seguir.

En base al principi de seguretat volem reduir accidents, doncs hem de formar als usuaris de la via ja siguin vianants, ciclistes, conductors... tots interactuem en un espai públic i cada un té el seu rol, per tant caldria que cada un estès ben format per no molestar ni incidir en l'altre.

La nostra tasca és centra en la formació del nou conductor, però creiem que podríem potenciar els tallers de Seguretat Viària a casals de Gent gran, escoles infantils, secundària... Una idea a seguir podria ser la **SETMANA DE LA SEGURETAT VIARIA** on es podrien fer seminaris de seguretat vial, conferències, cursos de reciclatge... ens oferim a col·laborar pel bé de la seguretat viària de Lleida en aquest aspecte, és a dir crear la necessitat a la població, acostar-la a la realitat quotidiana des d'una altra perspectiva.

Un exemple molt clar podria ser veure com una parada en doble fila molesta al conductor d'un autobús. Com? Posant-lo al volant d'un autobús i que faci la maniobra d'avançament del vehicle que està en doble fila amb el Bus així veuria la dificultat que crea al conductor alhora de maniobrar amb un vehicle voluminós, pesat i...

2-ZONES VIANANTS /CARRILS BICI

Lleida té una climatologia extrema, això vol dir que els hiverns son durs degut al fred i la boira. S'ha de potenciar l'ús de la Bici pel Principi de Sostenibilitat i Accessibilitat, que hi hagi quant mes quilòmetres millor per a poder accedir i comunicar els diferents barris de Lleida i clar sempre amb **SEGURETAT**. Però cal racionalitzar la posada en pràctica d'aquests carrils bici ja que suprimir espais d'estacionament indiscriminadament a favor del carril bici pot generar a èpoques estacionals com l'hivern una manca d'estacionament per vehicles privats a canvi d'un carril bici sense utilitzar.

Llavors proposem potenciar i despotenciar aquest carril depenent de l'època estacional a la que ens trobéssim.

3-AREES DISSUASSORIES

Al parlar de problemes de mobilitat a la ciutat de Lleida es parla que no hi ha un problema real de places d'estacionament per residents ni per no residents. Es fa menció d' àrees d'estacionament lliures, unes 1900 aprox. al Camp D'esports, Camp de Mart... però es podrien crear unes àrees dissuasives, mes grans, dotades de mes comunicació, que fessin que els no residents ja no es plantegessin entrar a la ciutat amb cotxe.

Unes àrees situades a 2 o 3 entrades principals de la ciutat amb **microbusos llançadora** cada 10 minuts que et portessin a Renfe, Estació Bussos i Ricard Vinyes. Un servei permanent que faria que la connexió del propietari del vehicle amb aquest fos ràpida i sense esperes, sabent que cada poc temps, el microbús l'acostarà al seu vehicle, podent-se desplaçar per l'interior de Lleida amb la xarxa de bus interurbà.

Per tant potenciar àrees d'estacionament dissuasiu però mes ben connectades amb el centre de la ciutat amb un servei "Express".

4-VEHICLE PRIVAT

Es parla que representa el 46% dels desplaçaments i que la ciutat de Lleida es troba en índex de motorització equivalent a Madrid, Barcelona... però la pregunta es:

Quina és l'antiguitat del parc automobilístic de la ciutat de Lleida?

És a dir, potser tenim un índex equivalent, però en base al principi de **SOSTENIBILITAT** hauríem d'estudiar les emissions de CO2 a l'atmosfera del nostre parc automobilístic, i crear un peatge urbà per aquells vehicles que emeten mes emissions per fomentar la renovació del parc automobilístic (sense descuidar mai els vehicles clàssics que son un patrimoni cultural que s'han de respectar i potenciar).

La flota de vehicles pot ser la mateixa, però l'índex de contaminació pot variar molt amb vehicles nous dotats de catalitzadors, sistemes Start&Stop, vehicles híbrids, elèctrics...

Generar i crear la consciència sostenible, potenciant punts de recarrega de cotxes elèctrics, espais d'aparcament per vehicles urbans (Smart Fortwo, Toyota IQ...) vehicles de baixes emissions i que ocupen poc espai, poden ser premiats amb zones d'aparcament preferent.

5-FORMACIÓ AL CONDUCTOR

Des de l'Associació d' Autoescoles en col·laboració amb el **ICAEN**, portem anys realitzant cursos de conducció eficient per a conductors de turismes i vehicles industrials. Formem conductors que ja tenen el permís de fa anys i se'ls ensenya a conduir de forma **SOSTENIBLE** i **SEGURA**. Son **cursos GRATUÏTS** on la demanda curiosament ha baixat els últims anys no podent-se aprofitar el 100% de la subvenció disponible. Creiem que és una altra via on podem col·laborar i **FORMAR** als conductors ja existents **ACONSEGUINT UNA REDUCCIÓ DEL CONSUM D'UN 20%**.

6-AUTOBUSOS

S'ha de potenciar el seu ús. La tendència d'aquest mitja de transport és el d'anar incrementant el seu ús, però falta un servei "Express" més ràpid i directe a determinades zones de la ciutat amb menys parades i més directe que no faci que la velocitat mitjana del transport públic sigui més lenta que la del vehicle privat.

La flota de 44 autobusos amb la mitjana d'edat de 7'5 anys ens hauríem de fer preguntar el següent:

- Quines son les emissions de CO2 que generen aquets autobusos antics?
- Estan formats els conductors amb cursos de **CONDUCCIÓ EFICIENT?**

Creiem que aquí podem col·laborar en aquest aspecte, però que una flota renovada amb normativa Euro IV, EURO V, contaminaria molt menys i seria **SOSTENIBLE** pel Lleida de demà.

7-FERROCARRIL

El TGV ha suposat una millora molt important en el transport de la Ciutat de Lleida, però la zona de Renfe hauria de millorar l'estacionament o fomentar aquestes àrees dissuasives amb microbusos llançadora cap a la zona AVÉ.

La línia **LLEIDA_MANRESA_TERRASSA**, és una línia lenta, antiga... fomenta que s'hagi d'utilitzar el vehicle privat per desplaçar-nos a la Catalunya Central, una línia important per molts estudiants universitaris de Lleida que estudien a Bellaterra, per molts empresaris de Lleida que fan negocis pel Bages, Anoia... i veuen que aquesta línia no és competitiva i han d'utilitzar el vehicle privat.

Des de, el nostre col·lectiu, creiem que es poden millorar i tenir en compte aspectes de la FORMACIÓ que revertirien en una LLEIDA més SOSTENIBLE, ACCESSIBLE I SEGURA, son accions amb un baix cost, però bàsiques.

Aquest pla, no les contempla amb la importància que nosaltres creiem que necessita.

Creació D'ÀREES DISSUASIVES juntament amb un transport públic eficaç i ràpid als principals punts de la ciutat.

Vigilar el nivell de CO2 emes pel parc automobilístic privat públic fomentant o premiant els vehicles menys contaminants amb àrees de recarrega o aparcaments preferents per vehicles de petites dimensions i baixes emissions que responen al nivell d'ocupació d' 1'2 ocupants per vehicle.

RECORDEM QUE VOLDRIEM COL·LABORAR EN UNA TASCA MES DIRECTA PROPOSANT ACCIONS A DETERMINADES CRUÏLLES DE LLEIDA, MILLORES EN LA SENYALITZACIÓ VERTICAL I HORIZONTAL...



Sergi Gimeno i Aribau**De:** WEB@paeria.es**Enviado el:** viernes, 15 de octubre de 2010 12:02**Para:** Sergi Gimeno i Aribau, Laura Sunyol i Bert**Asunto:** Proposta d'objectius del Pla Mobilitat Urbana**Importancia:** Alta

Formulari: Proposta d'objectius del Pla Mobilitat Urbana,

Núm. Referència: 77110

Entrada:

DADES DE LA PERSONA SOL·LICITANT(Títol)

Nom i cognoms o entitat: Universitat de Lleida

NIE/NIE/CIF: Q7550001G

Adreça electrònica: montse@set.udl.cat

Telèfon de contacte: 973703198

FORMULACIÓ DE LA PROPOSTA(Títol)

Mobilitat a peu ()

Seguretat vial ()

Estacionament en bicicleta (X)

Estacionament ()

Mobilitat en transport públic (X)

Mercaderies ()

Mobilitat en vehicle privat ()

Medi Ambient ()

Mobilitat general i altres ()

Redacti el contingut de la seva proposta: En nom del Vicectorat d'Infraestructures de la Universitat de Lleida, reiterem la necessitat de fomentar la mobilitat sostenible al conjunt de la ciutadania i concretament a la comunitat universitària mitjançant el transport públic i l'ús de la bicicleta. Amb aquests objectius sol·licitem:

- La incorporació d'una línia de bus fins els nous habitatges universitaris ubicats al carrer Roure número 2
- Millorar la seguretat dels ciclistes, establint unes vies òptimes que connectin els principals punts de Lleida i concretament tots els campus universitaris. Resoldre la manca de connexió segura entre el Rectorat i el campus de Capponet.



Ajuntament de Lleida
Grup Municipal ERC



amb data 26.11
Passa VÍCIAT L'IPÀVIST

El Grup Municipal d'ERC a la Paeria, i en el seu nom i representació la seva portaveu Montse Bergés, presenten les següents esmenes al document del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de la ciutat de Lleida:

Introducció

UI - 1992/2010

El PMU, agrupat en 7 documents que configuren les diferents diagnòstics (introducció, anàlisi territorial i socioeconòmica, anàlisi de l'oferta, anàlisi de la demanda, externalitats, Pla de Seguretat Viària, diagnòstic de la mobilitat), no aprofundeix prou en alguns aspectes que s'haurien d'haver analitzat fil per randa, com, per exemple, les diferents línies de bus urbà (freqüències actuals, connectivitat amb altres mitjans de transport, etc.). En canvi, sí que s'analitza amb molt més deteniment el transport urbà territorial o entre la ciutat de Lleida i el seu entorn.

També considerem que falta un apartat més específic sobre les futures zones de la ciutat proclius a ser de vianants, amb l'objectiu d'unir diferents barris de la ciutat, més que no pas a convertir en zones per a vianants petits trams de la ciutat. Tenint en compte que Lleida és una ciutat on els desplaçaments a peu són els més ben valorats, cal un apartat específic en aquest sentit.

Pel que fa a les dades i/o mapa utilitzat per a l'elaboració d'aquest PMU, no s'han tingut en compte alguns dels canvis urbanístics dels darrers tres anys que han comportat i estant comportant canvis substancials en la mobilitat urbana: per exemple, el nou eix viari del Pont de Príncep de Viana amb la LL-11, o la nova plaça Ricard Viñes, amb la rotonda circular i els canvis a l'avinguda Prat de la Riba (de tres a dos carrils i la prohibició dels gir a l'esquerra). Així mateix, en aquestes diagnòstics s'utilitza una enquesta a la població (a més de tres mil persones) feta l'any 2006, que creiem que queda desfasada en el temps si tenim en compte els diferents canvis urbanístics que està registrant la ciutat.

Des del Grup Municipal d'Esquerra apostem per la creació d'una Autoritat de la Mobilitat, ens o organisme que agrupi les diferents regidories encarregades de gestionar la mobilitat a la ciutat d'una manera transversal.



Ajuntament de Lleida
Grup Municipal d'ERC

ESMENES

1. Diagnosi

Incloure una enquesta a la població més actual que reflecteixi els nous canvis urbanístics que ha registrat la ciutat en els darrers tres anys. En les diferents diagnòstics, s'han d'incloure els nous eixos viaris del nou Pont de Príncep de Viana i la plaça de Ricard Viñes i els canvis viaris que ha suposat en l'entorn.

2. Transport urbà

En els diferents documents de diagnòstic, s'ha d'incloure una anàlisi molt més profunda de totes les línies de bus urbà que hi ha a la ciutat, amb les freqüències actuals i les interconnexions amb la resta de línies.

Un cop disposem d'aquesta anàlisi, cal apostar per un replantejament global del bus urbà i pel transbordament entre barris i el centre, i millorar, per tant, les freqüències de pas. Cal també ampliar l'horari nocturn de finalització del servei als barris amb més demanda. S'ha de completar el desplegament dels plafons informatius amb el temps d'espera dels diferents serveis.

3. Transport a peu

S'ha d'apostar per implantar nous trams per a vianants que uneixin barris, més que no pas instaurar petits trams de vianants. Per exemple, un nou tram per a vianants podria ser el comprès entre Passeig de Ronda (Vallcalent) - Ricard Viñes - Centre Històric - Eix Comercial - Mariola - Gardeny.

Aplicar als eixos viaris a peu els criteris d'interconnectivitat que s'utilitzen per al carril bici i evitar trams per a vianants que queden aïllats.

4. Aparcaments dissuasius

Que tots els aparcaments dissuasius que hi ha a la ciutat de Lleida estiguin connectats amb una línia de bus urbà situada a menys de 100 metres.

5. Pont de Príncep de Viana

Actualment la sortida de la ciutat a través del Pont de Príncep de Viana queda mal resolta per l'illa de Ramon Berenguer IV, ja que els vehicles han de fer la mitja rotonda per sortir.

Estudiar la manera d'agilitzar aquesta sortida a través d'un carril recte sense interrupció.

6. Preus AVE/Avant

En la diagnosi del transport a través de ferrocarril entre Lleida i Barcelona, es parla que hi ha connexions cada hora, però es compatibilitzen els trens AVE, el preu dels quals és superior al dels Avant, concretament el doble, per fer la mateixa distància.

Insistir davant les autoritats corresponents (Renfe i Foment) perquè el preu de l'AVE Lleida-BCN o BCN-Lleida costi el mateix que el de l'Avant.

7. Incompliments del Pacte Social per a la Ciutadania

Recollir totes les propostes en matèria de mobilitat del Pacte Social per a la Ciutadania 2007-2011 que l'Ajuntament encara no ha portat a terme per tal d'incloure-les en aquest document de propostes.

En concret, falten per complir (només en l'apartat de mobilitat) 15 propostes del pacte.

Aquestes propostes s'adjunten en un document annex.

P.O.

VI-2018/2010

El Grup Municipal d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, a través del seu portaveu, presenta les següents:

AL·LEGACIONS al «PLA DE MOBILITAT» DE LLEIDA.

- Cal potenciar realment l'ús de la bicicleta amb campanyes directes que proposin aquest mitjà de transport en el seu ús utilitari i diari, i no solament esportiu.
- Cal completar els trams del carril bici que actualment no estan connectats entre sí i que desincentiven l'ús habitual de la bicicleta per part de molts potencials usuaris.
- Cal que el Pla de Mobilitat prevegi expressament l'adequació dels trams de carril bicicleta que no estan suficientment protegits. (Posem per cas, el tram que va des de l'edifici del Carrefour fins la Universitat de Lleida. Carrer Bisbe Irurita)
- Cal que tots els aparcaments dissuasoris de la ciutat estiguin connectats amb la xarxa d'autobusos urbans. Per a això cal preveure la modificació d'almenys una ruta que tingui una parada a l'aparcament de fora el pont nou de Príncep de Viana. Considerem que aquesta és l'única manera d'abordar correctament l'elevat nombre de vehicles que entren diàriament a la ciutat per motius de treball.
- Per tal d'afavorir la intermodalitat i alhora la protecció dels vehicles, és necessari que l'estació d'autobusos i també la de ferrocarril disposin d'aparcaments protegits per a les bicicletes.
- Cal donar compliment a totes les mesures de mobilitat pactades amb els sindicats a través del Pacte per la Ciutadania (inclouen, entre altres, la creació d'una unitat de la Guàrdia Urbana que empri la bicicleta com a mitjà de transport).

Lleida, 21 de octubre de 2010

Ramon Camats i Guàrdia
Regidor-Portaveu del Grup Municipal d'ICV-EUiA

IL·LM SR. PAER EN CAP DE L'EXM. AJUNTAMENT DE LLEIDA

Proposta d'actuacions pel Pla de Mobilitat Urbana de Lleida

El Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de Lleida ha de donar respostes vàlides a les necessitats i objectius de mobilitat que té la ciutat i el seu entorn territorial, definint criteris, prioritats i actuacions públiques per a augmentar els desplaçaments no motoritzats i en transport públic i reduir els del vehicle privat, per a compartir equitativament l'ús de l'espai públic, per a incrementar la qualitat de vida de la ciutadania, la protecció mediambiental, l'accessibilitat urbana i la seguretat vial, i fer real la Lleida que volem: una ciutat sostenible, cívica, accessible, segura i integradora, dotada d'una eficient i eficaç xarxa de transport públic i d'una mobilitat urbana de qualitat.

És per aquest motiu que des de CCOO de les Terres de Lleida fem les següents consideracions i propostes d'actuacions perquè s'incorporin al document definitiu.

A nivell general i a partir del document 6. *Propostes d'actuació del pla de mobilitat*, valorem molt positivament la direcció que marquen o tracen el conjunt de les mesures o actuacions dins de les 9 línies estratègiques i llurs objectius (és a dir, estaríem d'acord en *cap a on anem?*) si bé constatem en el reu redactat un excés de generalitat i d'actuacions d'estudi i de nova planificació. En aquest sentit, de les 68 actuacions, 14 són estudis d'acord amb la seva literalitat. Som conscients que la tasca d'analitzar i planificar sempre hi ha de ser però si tenim en compte el retard del qual ja partim amb l'elaboració del Pla de Mobilitat de la ciutat, és de preveure que les mesures "*Estudi implantació...*" demoraran encara més una resposta concreta a nivell de ciutadania. Caldria doncs fer un esforç a l'hora de desenvolupar la implantació d'aquestes mesures i avançar al màxim la seva concreció pràctica.

És cert que algunes de les mesures (P2, P16, P35 relatives a la reforma de l'Ordenança municipal de circulació de vianants i vehicles) i (P5, P7 relatives a zones 30 i accessibilitat universal) i (P43, P68 portals web per carpooling i informació de transport públic i mobilitat) ja s'estan duent a terme. Demanem expressament a la Paeria que totes i cadascuna de les mesures i de qualsevol altra decisió i actuació municipals (urbanisme, comerç i mercats, promoció econòmica, cultura, promoció turística, esports, medi ambient...) estiguin ben coordinades i donin coherència i eficàcia als objectius de sostenibilitat, seguretat, jerarquia de la mobilitat... Ens referim a la necessària transversalitat de la mobilitat que hauria d'incloure's específicament com a línia estratègica en aquest Pla (Línia estratègica 10).

I per garantir aquesta transversalitat en les diferents actuacions municipals, així com l'impuls i desenvolupament de totes les mesures del Pla, l'Ajuntament hauria de dotar-se d'una estructura de gestió de la mobilitat (sigui Gestor/a de Mobilitat, sigui Oficina de la Mobilitat...) però en tot cas ha de significar una major dotació de l'actual equip i majors competències del Departament de mobilitat, més enllà de la creació de l'Observatori de la Mobilitat. Igualment, quan es proposa posar en funcionament un nou centre de control del trànsit (P39) al nostre entendre hauria de ser un nou centre de control de la mobilitat (mesura que hauria de formar part de la nova línia estratègica 10 que citàvem abans de la transversalitat).

Com detallem més endavant, considerem que el Pla no fa cap menció i desaprofita les actuacions dels Plans de mobilitat sectorials del municipi (actualment existeixen el de Ciutat Sanitària i el de l'Àrea industrial de Lleida -polígons El Segre, El Camí dels Frares, CIM de Lleida, zones i àrees industrials confrontants-). L'única referència la trobem amb l'actuació P65 però inclosa en la línia 9 de sensibilització i conscienciació i per tant, pensem que és poc significativa.

I una darrera qüestió a nivell general, cal deixar més clarament establert al Pla de mobilitat que la pacificació del trànsit és una mesura imprescindible si es vol garantir la seguretat (especialment de vianants i ciclistes però també de motociclistes i cotxes), la qualitat ambiental (aire i confort acústic) i la convivència d'altres mitjans (principalment els no motoritzats però també l'autobús). I aquesta pacificació entenem que passa per dues mesures:

a) La reducció de la velocitat a tota la ciutat i els barris més allunyats del centre, establint un límit de 30km/h a tot el nucli urbà. Amb la finalitat que l'excepció fos el límit de 50km/h i la norma 30 (o 20km/h, en zones d'especial protecció). Aquesta petició és fa basant-nos en els estudis d'accidentalitat (a 50km/h més del 50% dels vianants mor en un atropellament i a 30km/h significa un 1'5%) i per a evitar el canvi de límits de velocitat i de senyalització (només caldria senyalitzar les vies bàsiques a 50km/h).

b) Disseny urbanístic que obligui a la reducció de la velocitat en carrers de la xarxa no bàsica i en cruïlles, sense que suposi un obstacle als autobusos.

Pel que fa a la Línia estratègica 1 (seguretat viària) i 2 (vianants) i amb relació a la mesura P6 considerem imprescindible millorar les condicions de visibilitat dels passos de vianants i això passa per mesures com:

a) Alliberar del usos d'aparcament o de contenidors de brossa els espais immediatament anteriors i posteriors als passos de vianants senyalitzats. Cal senyalitzar expressament i si cal amb barreres físiques la impossibilitat d'estacionar-hi vehicles. Aquesta mesura pot contemplar una variant, com seria acceptar

l'estacionament de motocicletes i bicicletes en aquests espais, sempre que no impedeixin la línia de visió entre conductor/a i vianant (persona adulta o infant).

b) Dotar de tots els passos de vianants de punts lluminosos intermitents al terra. Aquest punts alerten en hores nocturnes l'existència d'una zona per a vianants.

Pel que fa a la Línia estratègica 3 (en bicicleta):

Respecte la mesura P11, incloure el pas de bicicletes en els trams urbans d'escales (construcció o col·locació d'un voral per poder fer lliscar la bicicleta al llarg dels esglaons);

Respecte la mesura P15, el Pla hauria de recollir expressament la garantia d'eixos bàsics (com el nord-sud, que es deriva del plànol d'intensitats de la diagnosi del Pla i de les demandes del col·lectiu ciclista i l'accés als polígons industrials, ja previstes al Pla de mobilitat de l'àrea industrial de Lleida –polígons El Segre, El Camí dels Frares, CIM de Lleida, zones i àrees industrials confrontants-). Demanem que aquesta mesura incorpori expressament el manteniment de la xarxa ciclable.

Incloure la mesura de Zona o Pas Avançat per Bicicleta en les cruïlles semafòriques a les que pugui arribar-s'hi a partir de carril-bici (el Pla ho preveu en el cas de les motocicletes en la mesura P40, qüestió difícil a Lleida perquè no disposa de cap carril específic per motos).

Incloure la mesura d'Integració de la bicicleta en els desplaçaments i activitats municipals que ho facin possible, incloses les tasques de representació política.

Pel que fa la Línia estratègica 4 (transport col·lectiu):

En l'objectiu 4.1 d'Incrementar la mobilitat en transport públic, incloure una nova mesura consistent en garantir la prioritat o preferència de pas del transport públic en la regulació del trànsit (per evitar afectacions en la velocitat mitjana i el servei d'autobús).

Respecte la mesura P22 (convenis amb els comerços per a afavorir l'ús del transport públic) estendre la proposta de promoció de l'accessibilitat en transport públic o mitjans no motoritzats a altres tipus d'establiments per exemple, centres educatius, esportius, culturals, d'oci...

Respecte la mesura P24, el Pla hauria de preveure expressament i si es vol, amb caràcter de mínims, uns carrils bus a la ciutat. Al nostre entendre haurien de ser en ambdós sentits a: Rambla d'Aragó, Prat de la Riba, Passeig de Ronda, Príncep de Viana fins a la plaça Europa.

Respecte la mesura P24, manifestem la conveniència que la reestructuració de les línies contempli una xarxa amb més servei, més malla i alhora menys duplicitats. Cal conèixer a fons les experiències referents com la de Vitòria-Gasteiz, l'avalua el seu funcionament i el reconeixement europeu.

En relació a aquesta mateixa mesura, demanem que s'inclouï específicament l'actuació de millora de la línia de polígons (LP) i per tant que s'implementi allò previst al Pla de mobilitat de l'àrea industrial de Lleida –polígons El Segre, El Camí dels Frares, CIM de Lleida, zones i àrees industrials confrontants- pel que fa a aquesta línia d'autobús urbana.

Respecte les mesures P26, P27, P29 i P30 (dins de l'objectiu de potenciar la intermodalitat amb el transport públic interurbà), caldria definir actuacions més concretes i decidides si es vol invertir la tendència actual perquè l'origen principal de la massiva afluència de vehicles privats a la ciutat és la deficient xarxa de transport públic a les comarques lleidatanes i per tant, la consecució de bona part dels objectius del Pla vindran condicionats pel mitjà majoritari d'arribada a la ciutat.

Demanem que de manera expressa a les mesures P26 i P30 es contemplin les parades de les línies interurbanes i els baixadors ferroviaris als polígons industrials de Lleida, ja contemplats al Pla de mobilitat de l'àrea industrial –polígons El Segre, El Camí dels Frares, CIM de Lleida, zones i àrees industrials confrontants-.

Pel que fa a la mesura P28 i entenent que fa referència a l'estació d'autobusos actual, creiem que hauria de ser una actuació més completa perquè les deficiències de l'estació actual no són únicament d'accessibilitat sinó d'informació, de seguretat, de confort, de salubritat... Demanem doncs nou redactat d'aquesta actuació.

En relació a l'estació d'autobusos futura i l'important nucli intermodal de transport públic que suposarà l'estació de tren, caldria que el Pla inclogués una nova mesura per les potencialitats d'intermodalitat d'aquest equipament i amb la finalitat de garantir que en el temps més breu possible sigui una realitat per la ciutat.

També en relació a l'estació de tren, caldria incloure com a actuació la millora de l'accessibilitat de l'estació de tren en el sentit que sigui també accessible per a vianants pel barri de Pardinyes i facilitar el pas a les persones usuàries de rodalies i regionals, serveis ferroviaris desplaçats per les línies d'alta velocitat.

Respecte a la mesura P32 (servei de taxi, demanda i cobertura territorial) i en relació a la mesura P25 (autobusos especials en zones de poca densitat de població) caldria incloure la possibilitat que el servei de taxi fos considerat un mitjà més de la xarxa de transport públic integrada i pogués complementar trajectes no coberts amb autobús amb el mateix bitllet de transport públic.

Pel que fa la Línia estratègica 5 (DUM):

Incloure expressament la bicicleta com a mitjà de transport en la pràctica de la distribució urbana de mercaderies (com a exemple veure el funcionament de la interessant experiència de Vanapedal a Barcelona).

Pel que fa la Línia estratègica 6 (vehicles a motor: cotxe i motocicleta):

Estem d'acord amb el plantejament general de les mesures (amb el canvi que ja hem comentat anteriorment de la mesura P39 per un centre de control de la mobilitat).

Pel que fa la Línia estratègica 7 (gestió aparcaments):

Incloure una nova actuació consistent en la instal·lació de sistemes indicadors de places lliures i ocupades d'aparcaments en superfície a la via urbana per a evitar que els vehicles generin trànsit buscant plaça (amb l'estalvi de les externalitats de la circulació dels vehicles privats).

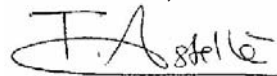
Pel que fa la Línia estratègica 8 (contaminació atmosfèrica i acústica):

Respecte la mesura P56 demanem que s'hi incloguin també el canvi cap a vehicles ecològics de la flota dels serveis de neteja, jardineria i altres (que no necessàriament són flota municipal).

Pel que fa la Línia estratègica 9 (sensibilització i conscienciació ciutadana):

Com ja hem expressat a l'inici d'aquest escrit, considerem que l'acció municipal ha d'exemplificar amb la seva pràctica diària la possibilitat d'una mobilitat més respectuosa amb la salut, el medi... I demanem que s'inclogui una mesura com: Integració dels principis de jerarquia de la mobilitat en els desplaçaments de l'Ajuntament i d'altres Administracions públiques i en les activitats que aquestes organitzen.

Atentament,



Teresa Castellà Gardenyes

Lleida, 21 d'octubre de 2011

PACTE SOCIAL PER A LA CIUTADANIA (PSpC) 2007- 2011

64 mesures de caràcter social per a Lleida, una ciutat del segle XXI

PREÀMBUL

El Pacte Social per a la Ciutadania és un instrument que ha de permetre continuar la col·laboració entre l'Ajuntament de Lleida i els sindicats més representatius de les terres de Lleida: Comissions Obreres (CCOO) i la Unió General de Treballadors (UGT).

El seu objectiu és aconseguir una Lleida més participativa, més solidària i més justa, on totes les persones puguin gaudir d'una bona qualitat de vida i trobin resposta a les seves necessitats.

El Pacte posa de manifest la importància de la col·laboració dels sindicats en la promoció i defensa dels interessos dels treballadors i treballadores, com a ciutadans i ciutadanes de Lleida, i d'aquells col·lectius que tenen unes majors dificultats d'integració social.

Aquest Pacte Social per a la Ciutadania vol contribuir a donar resposta a aquells problemes que la ciutadania té, que només amb el compromís de tots els agents i les institucions implicades i amb una estratègia coordinada poden tenir solució i que són entre d'altres: l'ocupació, l'habitatge, la formació, la conciliació de la vida laboral i personal, la mobilitat, la protecció del medi ambient, etc.

La raó de ser del Pacte Social és l'obtenció del salari diferit i una ciutat socialment més justa.

En relació als temes implementats en l'anterior pacte social, aquest nou pacte els consolida i els continua treballant encara que no ho esmenti explícitament.

Aquest Pacte Social s'articula en els següents capítols:

- I. Qualitat de vida
- II. Salut laboral
- III. Accions per a la igualtat de gènere
- IV. Medi ambient
- V. Mobilitat
- VI. Participació institucional
- VII. Locals sindicals
- VIII. Difusió d'activitats sindicals
- IX. Comissió de seguiment
- X. Període d'aplicació i de vigència

I. Qualitat de vida

Polítiques socials:

a. Participació dels sindicats signants com a membres de ple dret en la Fundació del Paisatge Urbà.
(3r trimestre '08)

b. Creació d'una comissió encarregada de proposar al Govern de la Paeria els noms per nomenar els carrers, places, passeigs, avingudes i altres espais públics. Ambdós sindicats en seran membres de ple dret.
(3r trimestre '08)

c. En el procés administratiu de matriculació, als nous titulars de vehicles motoritzats de 2 rodes, se'ls informarà mitjançant un tríptic, de les ordenances de circulació, sobretot en el camp de la prevenció de la contaminació acústica i la seguretat vial.
(3r trimestre '08)

d. Posada en marxa d'una nova campanya contra la contaminació acústica, adreçada especialment a evitar la circulació dels vehicles motoritzats de dues rodes que incompleixin l'ordenança municipal. Els resultats de la campanya seran detallats periòdicament a la comissió de seguiment de l'esmentat pacte.
(4t trimestre '08)

e. Formació becada de l'IMT per als delegats i delegades sindicals d'ambdós sindicats i per a la seva afiliació. Per tal de millorar, cada any, la formació integral de les persones delegades sindicals i de l'afiliació, s'acorda que els agents socials signants disposaran, cadascun d'ells, d'una reserva en forma de beca del 20% (de cada 10 places, als sindicats signants els en corresponen 2 i per la fracció, 1 plaça de reserva) de les places de cada curs que efectua l'IMT. S'entendrà com a formació de l'IMT tota aquella que estigui inclosa en els materials divulgatius elaborats per l'IMT.

(l'endemà de la signatura del pacte)

f. La Paeria elaborarà un informe per detectar les possibles necessitats d'ampliació de l'alberg municipal, el seu resultat serà vinculant i s'implementaran les recomanacions que emanin d'aquest informe durant la vigència de l'esmentat pacte.

(4t trimestre '08)

g. Pel que fa al "Desenvolupament de l'estratègia sobre els usos i la gestió dels temps i la vida quotidiana a la ciutat de Lleida", la Paeria participarà activament amb els agents socials per posar a la pràctica el document marc de la Secretaria de Polítiques Familiars i Drets de Ciutadania (Departament d'Acció Social i Ciutadania de la Generalitat de Catalunya) que duu el nom de esmentat anteriorment, per crear marcs de diàleg i avenços en aquest camp.

(4t trimestre '08)

h. La Paeria tindrà dins del seu arxiu general, un apartat/fons documental en temes sindicals. A fi i efecte de poder arxivar, entre d'altres documents, tots els programes televisius que es realitzin a les tv locals de Lleida.

(l'endemà de la signatura del pacte)

i. Els delegats sindicals d'ambdós sindicats signants, gaudiran de descomptes en les instal·lacions i activitats que programi l'IMAE (Institut Municipal d'Activitats Esportives) mitjançant la signatura d'un conveni.

(1r trimestre '09)

j. La Paeria crearà la figura del defensor per a les persones jubilades, com a reforç a l'actual síndic de la Paeria.

(4rt trimestre '08)

k. La Paeria endegarà i reforçarà les polítiques socials adreçades a les persones amb malalties mentals, mitjançant la creació d'habitatges tutelats i potenciant accions d'inserció social.

(1r trimestre '09)

I. Per tal de potenciar i prestigiar la Formació Professional, la Paeria impulsarà el Consell de la FP de Lleida. Les seves finalitats són: promoure una feina de qualitat a més persones, formant així professionals més qualificats, oferint a les empreses uns recursos humans preparats, fent servir les diferents possibilitats de la FP: formació inicial, formació contínua i formació ocupacional, escoles taller, etc. La Paeria fomentarà la inserció laboral i professional de les persones de la ciutat i del seu entorn territorial.

(4t trimestre '08)

Promoció habitatge protegit:

Atesa la vocació social dels sindicats signants del Pacte i la seva capacitat demostrada de gestió i promoció d'habitatges, s'acorda subscriure un conveni marc amb el compromís de la Paeria d'oferir sòl per a habitatges a canvi del compromís del sindicats signants de construir-hi habitatges de protecció oficial. (3r trimestre '08)

Escoles bressol:

a) La Comissió de Seguiment de l'actual Pacte Social per a la Ciutadania subscriu el redactat de l'**acord de millora de les condicions de prestació del servei de les Escoles Bressol Municipals** signat el mes de març de 2008 per la Corporació Municipal, els representants de la Junta de Personal i les seccions sindicals de l'Ajuntament de Lleida. L'acord contempla els paràmetres del nou model organitzatiu de les escoles, les ràtios d'infants per grup - classe, el programa d'avaluació de riscos laborals i els corresponents plans d'emergència, i els aspectes sobre contractació com ara la creació d'una borsa de treball específica.

b) Introducció dels paràmetres de qualitat en l'alimentació a les escoles amb els criteris d'alimentació ecològica, de subministrament per empreses amb alta responsabilitat social i de productors locals. Aquests paràmetres estaran inclosos en el plec de condicions per als contractes de subministrament dels càterings escolars.

(A la negociació del nou conveni amb les empreses del càtering)

c) Amb l'objectiu de facilitar la conciliació laboral i familiar, l'horari escolar de l'alumnat, que ja és repetidor a les escoles bressol, serà des del primer dia, és a dir, des del dia que marqui a aquest efecte el decret corresponent del Departament d'Educació, i l'horari sencer amb opció al servei de menjador escolar.

(3r trimestre del '08)

d. Construcció de 4 noves escoles bressol anomenades: Joan Carles, Albarés, Pardinyes i Balafia.

(3r trimestre del '10)

II. Salut laboral i mobilitat

Formació en salut laboral per als agents de la Guàrdia Urbana

Per millorar la formació dels agents de la Guàrdia Urbana en matèria de salut laboral, especialment en aquells aspectes que tinguin projecció en la via pública, i contribuir al compliment de la normativa vigent en matèria de detecció de riscos laborals a la via pública i des de la via pública i mobilitat urbana, s'acorda que es durà a terme un pla formatiu específic, que constarà d'un curs de 50 hores adreçat a un grup de, com a mínim, 40 agents.

(1r trimestre '09)

III. Accions per a la igualtat de gènere

La Paeria continuarà desenvolupant el I Pla Municipal de Polítiques d'Igualtat de Gènere a Lleida, 2006-2010, en tots els seus aspectes i crearà la Comissió de Seguiment i Avaluació amb la participació dels sindicats CCOO i UGT tal i com indica la redacció aprovada en aquest pla.

(1r trimestre '09)

IV. Medi Ambient

Sostenibilitat:

a. Adequació de zones utilitzant paràmetres d'idoneïtat com poden ser la proximitat a la ciutat i la qualitat agrícola de la zona, per a la ubicació dels anomenats horts urbans.

(4t trimestre '08)

b. La Paeria endegarà una nova campanya de sensibilització ambiental per promoure la recollida selectiva difonent, entre d'altres coses, el concepte de les 3R i sota aquest ordre: 1r Reduir, 2n Reutilitzar i 3r Reciclar. Aquesta campanya es repetirà cada 3r trimestre de l'any.

(4art trimestre '08 i de forma periòdica cada 3r trimestre de l'any)

c. Per fomentar la minimització de les emissions de CO2 a l'atmosfera, la Paeria:

1r Aplicarà un descompte del 75%, d'acord amb les ordenances fiscals, a l'impost de circulació sense límit de temps, als cotxes que duguin un sistema d'eficiència de motor híbrid o elèctrics.

(1er trimestre '09)

2n Revisarà l'impost de circulació i l'adequarà de forma similar, pel que respecta als paràmetres de la potència, a l'impost de matriculació, és a dir, a més potència més impost i a l'inrevés.

(1r trimestre '09)

3r Canviarà, progressivament, les bosses negres emprades per a les papereres de la ciutat i per al serveis de neteja en general (urbans i dels edificis i instal·lacions municipals) per bosses biodegradables.

(aquests canvis es realitzaran en el decurs de la vigència del pacte)

4t Regalarà, a les persones usuàries de la deixalleria mòbil i la fixa, bosses plenes de compost orgànic, com a detall en l'ús d'aquest servei.

(4t trimestre '08)

Prevenió de la contaminació lluminosa:

La il·luminació exterior és un dels paràmetres que, tradicionalment, s'ha associat al grau de confort i progrés d'una societat. La relació que hi ha entre aquests dos conceptes és indiscutible; però mai no podem considerar-la proporcional. Un excés d'il·luminació no solament no aporta més benestar, sinó que priva de tot un seguit d'experiències positives. El nostre entorn natural té un aspecte de dia i un altre, ben diferent, quan es fa fosc. La contaminació lluminosa ens impedeix gaudir de la natura i de la visió del cel de nit.

La contaminació lluminosa és l'augment del fons de brillantor del cel nocturn a causa de la dispersió de llum procedent de la il·luminació artificial. Quins efectes pot tenir l'augment de llum artificial?

- Consumir inútilment recursos naturals
- Pertorbar i alterar el medi receptor
- Alterar les persones
- Segrestar la visió natural del cel a la nit
- Augmentar les emissions de CO2 de forma innecessària
- Posar en perill l'equilibri de determinats ecosistemes

Amb l'objectiu de donar compliment a la llei i al seu Decret 82/2005, de 3 de maig de 2005, DOGC núm. 4378, de 5 de maig de 2005, que regula la prevenió de la contaminació lluminosa, la Paeria:

a. Endegarà una campanya informativa adreçada a tots els comerços i empreses de la ciutat a fi i efecte de comunicar-los els seus deures respecte del compliment d'aquesta norma.

(4art trimestre '08)

b. Adequarà tot l'enllumenat públic a la norma abans esmentada.

(2on trimestre '09)

c. Realitzarà un estudi per optimitzar el consum d'energia elèctrica en les vies públiques, sobretot en la zona de la llera del riu Segre en la franja horària que va des de la 1 de la nit en endavant, per reduir al màxim l'enllumenat. Així doncs, de l'esmentat estudi se'n despendrà un pla d'actuació que s'aplicarà dins d'aquest mandat municipal.

(4t trimestre '08)

d. Els 3 apartats anteriors seran d'aplicació abans del que diu el decret, per a la qual cosa la Paeria aprovarà una ordenança a aquest efecte.

(4t trimestre '08)

V. Mobilitat

El model de mobilitat per accedir a la feina condiona de manera insostenible el nostre desenvolupament social i econòmic. La mobilitat obligada és encara molt restrictiva, prioritza el vehicle privat com a única opció i posa en joc la nostra salut (des de la insatisfacció fins al risc d'accident), el nostre medi ambient (vies i carrers saturats, contribució a l'efecte hivernacle), els nostres drets socials (a la conciliació de la vida personal, familiar i professional, a la igualtat en l'accés a la feina) i la nostra capacitat econòmica (l'estalvi amb transport públic, bicicleta o a peu és molt considerable). En definitiva, la qualitat de vida de la ciutadania de Lleida.

Són prou conegudes i molt rarament contestades les conclusions científiques per les quals les emissions de gasos contaminants del vehicle privat són responsables del 40% de l'escalfament global del nostre planeta. I sense anar més lluny, a Lleida, cada dia es fa més llarg el camí cap a la feina o de la feina cap a casa quan ens desplaçem en cotxe.

Per aconseguir un desenvolupament més sostenible i disminuir l'ús del vehicle privat, la nostra corresponsabilitat és fonamental. I aquesta implica que les administracions públiques, especialment la local, tant políticament com tècnicament, afavoreixin i impulsin també, amb mesures concretes i de servei directe a la ciutadania, una mobilitat equitativa, segura i sostenible. A curt termini la Paeria elaborarà i implementarà el Pla de Mobilitat Urbana (altrament dit el PMU) el qual consolidarà, entre d'altres, les accions que es detallen seguidament en aquest pacte.

Principi de jerarquia de la mobilitat

1r. A peu: com tothom sap molt bé, Lleida és una ciutat *caminable*, per tant, cal potenciar i garantir aquest dret de forma segura:

a. La Paeria elaborarà un mapa dels passos de vianants i hi implementarà millores de seguretat, com poden ser (millor il·luminació, bandes rugoses reductores, semàfors –si no n'hi ha-, etc.).

(4t trimestre '08)

b. Augment de zones 30 i de prioritat invertida (calçada compartida per a vianants i vehicles a 20 km/h, sense voreres) en diversos punts de la ciutat, com a mínim una per barri. Aquestes han d'abastar zones que puguin ser pols de comerç i que fomentin la interacció ciutadana dels veïns i comerciants.

(Es començarà el 1r trimestre '09 fins al maig del 2011)

2n. En bicicleta: promoure l'ús de la bicicleta en els desplaçaments diaris quotidians o per motius de treball és socialment equitatiu, ecològicament raonable, econòmicament rendible i comercialment encertat. Promoure la bicicleta com a mitjà de transport ajuda a resoldre problemes relatius a la protecció del medi ambient, a la congestió del trànsit (millora de les vies i dels seus usos, estalvi de temps), a la salut pública (atmosferes més respirables i més silencioses, eliminació de factors que provoquen estrès), a la igualtat d'oportunitats en l'accés al treball:

a. Aplicació a la via pública del Pla Director de la Bicicleta de Lleida elaborat en l'anterior legislatura. Més concretament implementar la connexió del carril bici entre la facultat d'agrònoms i el barri de la Bordeta.

(2on trimestre '09)

b. Es crearà un grup de treball, a l'entorn de l'A21, per tal d'elaborar una proposta de nou redactat envers les normes per a la circulació de les bicis, dins del marc jurídic de l'ordenança municipal vigent.

(4art trimestre '08)

c. Adequació d'un carril bici, prèvia aprovació dels informes tècnics preceptius, al nou pont de Príncep de Viana i a l'actual pont de la Universitat i adequació de la connexió nord-sud del carril bici a la ciutat.

(al nou pont de Príncep de Viana s'implementarà en la seva inauguració i en el pont de la Universitat serà el 2on trimestre '09)

d. Col·locació de nous aparcaments per a les bicicletes arreu de la ciutat. S'aniran col·locant segons criteris de prioritització a l'entorn d'edificis públics, escoles, instituts, universitats i altres punts que ho puguin sol·licitar. L'objectiu se centra en, d'una manera gradual, incrementar el nombre d'aparcabicis a la ciutat.

(a partir del 1er trimestre '09 i cada trimestre es col·locaran 10 llocs nous per aparcar bicis)

e. La Paeria promourà, amb campanyes divulgatives, l'ús de la bici per anar a l'escola i instal·larà aparcaments segurs per a bicicletes, a l'interior dels CEIP que ho sol·licitin, la ràtio d'aparcament per a bicis serà, com a mínim, d'un aparcament per cada 10 alumnes del centre.

(4rt trimestre '08)

f. Incloure en les normes urbanístiques, en el moment que es redacti el nou POUM, la recomanació de les necessitats de les persones propietàries com a usuàries de bicicletes. Cal promoure la disponibilitat d'espai per les bicicletes en els nous edificis per a vivendes.

(2n trimestre '11)

g. Campanya de promoció entre les comunitats de propietaris per a què es pugui estacionar la bici en llocs comuns.

(1r trimestre '09)

h. Progressiva instauració d'unitats de la Guàrdia Urbana que utilitzin la bicicleta, com a mitjà de transport, inicialment en zones accessibles, parcs i jardins. Ja que és ideal per a consolidar el concepte la policia de proximitat, per la seva rapidesa i perquè se n'incentiva l'ús.

(1er trimestre '09)

i. La Paeria promourà campanyes d'ús de la bicicleta, basades en la seva valoració i incloent-hi els paràmetres d'estètica, com pot ser la promoció d'aquest vehicle en els aparadors de l'eix comercial amb la cooperació dels comerciants.

(4t trimestre '08)

j. Les bicicletes podran circular en ambdós sentits (on hi figuri la corresponent senyalització) pels carrers, de direcció única o no, catalogats com a zona 20 o 30 i pels carrers normals de direcció única.

(2on trimestre '09)

k. L'ajuntament negociarà amb les concessionàries dels aparcaments públics de la ciutat, el tema de permetre l'aparcament de les bicis a preus populars, amb garanties de seguretat per evitar el robatori.

(1r trimestre '09)

l. Com a prova pilot, es permetrà l'accés de la bici a la línia de bus que va al polígon (LP), amb l'acord de l'empresa SARBUS.

(3r trimestre '08)

m. La Paeria implementarà, a requeriment dels CEIPs, la campanya estatal anomenada "Con bici al cole". Més informació: www.conbicialcole.com

3r. En transport públic: el transport públic ha de ser l'eix vertebrador de la ciutat entre el seus barris i entre les poblacions que l'envolten; per tant, cal potenciar-lo en la justa mesura:

a.- D'acord amb el que es prevegi en el PMU, es procedirà a la senyalització del carril bus en el trajecte de la línia interior d'autobusos anomenada L-1. El trajecte que serà senyalitzat és el que correspon a la continuïtat de l'actual, en el sentit de direcció del bus, és a dir: Tram avinguda de Madrid, Plaça Espanya, Avinguda de Catalunya, Rambla d'Aragó, el tram de Balmes (fins a la cruïlla amb Camp de Mart). Es tornarà a implementar el carril bus, des de la plaça Ricard Vinyes direcció al carrer Prat de la Riba, aquest tot ell inclòs (aquest tram serà carril **transport públic / bici**, unidireccional) connectant-ho amb Príncep de Viana.

(Es farà per carrers, començant la seva senyalització el 1r trimestre '09)

b. La renovació de la targeta bus d'estudiant serà gratuïta.

(1r trimestre '09)

c. La T-Nostra A (targeta de bus) de transport públic gratuït, serà per a les persones pensionistes i amb ingressos baixos (referenciats per l'IPREM) i la T-Nostra B (targeta de bus) per a la resta sense contemplar el paràmetre dels ingressos. Ambdues targetes, també hi tindran dret, les persones que gaudeixen de pensions no contributives i de qualsevol edat.

(1r trimestre '09)

d. Millora de 20 parades del bus, ja sigui amb plataforma o ampliació de la vorera, amb criteris objectius i d'idoneïtat que pactarà la corresponent comissió de seguiment seguint les indicacions tècniques.
(període d'execució que finalitzarà el 31/12/09)

e. La Paeria, amb la implicació activa de la Federació de Comerç, proposarà i buscarà fórmules de conveni per a què els comerços puguin regalar vals o targetes de bus als clients en les compres realitzades.
(4t trimestre '08)

f. Mentre no es desplaci l'estació d'autobusos a la zona intermodal de l'estació de RENFE, la Paeria exigirà que s'efectuï una millora substancial a l'esmentada estació perquè la seva imatge sigui atractiva i adequada a les necessitats de la ciutadania.
(3r trimestre '08)

g. Amb l'ànim de millorar el servei de l'estació dels autobusos de Lleida, la Paeria proposarà i defensarà la instal·lació d'un punt d'informació eficient, amb criteris d'ampli abast horari, multilingüe i un telèfon d'atenció amb sistema SMS inclòs.
(3r trimestre '08)

h. Es crearà el bo de taxi amb l'objectiu de facilitar el transport a les persones amb discapacitat motora que tenen limitades les possibilitats d'utilització del transport públic. Concessió anual d'un nombre de tiquets per tal de compensar el desavantatge en l'accés a serveis públics d'aquest col·lectiu, avançar en la igualtat de drets i promoure la integració social.
(1r trimestre '09)

i. La Paeria farà publicitat del servei de taxi adaptat que hi ha en funcionament.
(3r trimestre '08)

j. La Paeria es compromet a recolzar les propostes de millora en la línia d'autobusos dels polígons (el Segre, Cimalsa i els Frares), que efectuïn els sindicats signants d'aquest pacte en el si de la comissió de treball de GESMOPOLI on hi són presents.
(3r trimestre '08)

l. La Paeria endegarà un pla pilot de gratuïtat del transport públic en l'etapa d'escolarització fins els 16 anys. Entrarà en funcionament en el nou curs escolar 2008-2009.
(Inici curs escolar '08-'09)

m. Les persones jubilades que tinguin el veïnatge administratiu a Catalunya i que disposin de tarja de transport públic del seu municipi, també tindran accés a la tarja T-Nostra B i A, segons els correspongui, de Lleida.
(1r trimestre del '09)

4t. En cotxe compartit: La Paeria fomentarà la implementació del *carsharing* a la ciutat de Lleida, tant a nivell d'usuari potencial, com d'institució que ho promou.
(1r trimestre '09)

VI. Participació institucional

a. La participació de CCOO i de la UGT en la definició de les polítiques socioeconòmiques de l'Ajuntament de Lleida, en la seva condició de sindicats més representatius en el nostre àmbit territorial, constitueix un valor que cal preservar i estimular en el futur, per la qual cosa l'Ajuntament es compromet a incorporar els sindicats signants a tots aquells organismes i institucions que a l'empara d'aquest Pacte puguin generar-se durant la seva vigència i en els quals els sindicats reclamin la seva participació. També en aquells altres ja vigents en l'actualitat.
(3r trimestre '08)

b. D'acord amb això, l'Ajuntament de Lleida atorgarà a cada sindicat signatari del Pacte, atesa la seva condició de sindicat més representatiu de les terres de Lleida, una subvenció, mitjançant un conveni de col·laboració, d'acord amb el que estableix l'article 2.1 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions. La finalitat d'aquesta subvenció és garantir la participació activa d'ambdues organitzacions, des del respecte a la independència en la configuració de les seves opinions, aportacions i actuacions. A les subvencions esmentades els serà d'aplicació la corresponent clàusula de revisió segons l'IPC català.
(3r trimestre del '08)

c. L'Ajuntament es compromet a informar i a donar audiència, als sindicats signants d'aquest Pacte, dels pressupostos anuals.
(Últim trimestre de cada any)



VII. Locals sindicals

La Paeria manté el compromís d'activar la permuta de l'edifici que actualment ocupen els sindicats, anomenat AISS, per un nou local amb les mateixes característiques d'espai ubicat en el solar situat al SUR 5, parcel·la EC2 del Pla Parcial aprovat. Adreça: avinguda del President Josep Irla, s/n, superfície 6.394.6 m2. Aquest compromís es materialitzarà mitjançant la signatura d'un protocol específic entre les dues organitzacions sindicals i l'Ajuntament de Lleida.

(4t trimestre del '08)

VIII. Difusió de les activitats sindicals

a. L'Ajuntament negociarà amb Lleida TV la inclusió a la graella de programació d'un espai mensual dedicat a l'activitat sindical a la ciutat de Lleida. La producció del programa anirà a càrrec dels sindicats signants i la Paeria es farà càrrec de les despeses d'emissió.

(3r trimestre '08)

b. Els sindicats signants del Pacte disposaran, en el *Butlletí Municipal*, amb una periodicitat bimensual cadascun d'ells, d'un espai (3/4 de pàgina) per fer arribar a la ciutadania informació sobre temàtiques sociopolítiques.

(3r trimestre '08)

IX. Comissió de seguiment i avaluació

Es constitueix una Comissió de Seguiment i Avaluació d'aquest Pacte formada per dos representants de cada sindicat, el segon tinent d'alcalde i un membre del gabinet d'alcaldia, que es reuniran ordinàriament cada dos mesos i extraordinàriament quan una de les parts ho sol·liciti de forma fefaent, en el termini previ d'una setmana.

(3r trimestre '08)



X. Període d'aplicació i de vigència

El període d'aplicació serà acordat i signat, prèviament a l'aprovació d'aquest, en una acta apart. Cada punt tindrà personalitzada la data del seu període d'implementació a la ciutadania.

El període de vigència d'aquest Pacte serà coincident amb el d'aquest mandat de la corporació municipal, a partir de la seva ratificació, i s'hi podrà, si escau, incorporar annexos o clàusules addicionals, d'acord amb els objectius assolits i els nous objectius o acords presos. Els objectius podran ser modificats en la seva aplicació si qualsevol llei i/o normativa, de caràcter estatal o autonòmic, que es pugui promulgar i que afecti directament o indirectament el contingut d'aquest Pacte.

Per l'Ajuntament
L'alcalde

Per la UGT
La secretària general
a les Terres de Lleida

Per CCOO
El secretari general
a les Terres de Lleida

Davant meu
El secretari

Lleida, de setembre de 2008

Totes i cadascuna de les actuacions previstes en el Pacte:

a. Seran consensuades i supervisades amb els sindicats signants del Pacte, abans de la seva aplicació.

b. Quan siguin difoses en qualsevol mitjà de comunicació, intern o extern, s'hi mencionarà que el seu origen és fruit del Pacte i s'hi incorporarà l'anagrama que l'identifiqui, el qual es dissenyarà a aquest efecte.

(elaboració de l'anagrama: 3r trimestre '08)

Annex 1: Resolucions

La Paeria aprovarà una resolució que deixi de forma palesa:

a. La necessitat d'ampliació de freqüències de pas, del tren de rodalies de la línia Lleida-Pobla de Segur. La necessitat de la posada en funcionament d'una xarxa de trens de rodalies per a les línies de Lleida-Cervera, Lleida-Montblanc i Lleida-Montsó de tal manera que quedi constància la necessitat de disposar d'un tren cada hora i, a les hores punta, d'un, cada mitja hora. Com a mesura immediata, s'efectuaran les gestions corresponents, per tal de demanar, a l'operador ferroviari, que efectuïn parada a Almacelles, els regionals i els regionals exprés, que hi passen. A més a més, La Paeria defensarà que el nou trajecte de l'AVE Lleida-BCN, garanteixi una freqüència de pas adequada a les necessitats de la ciutadania i amb preus assequibles.

(3r trimestre '08)

b. La necessitat que s'agilitzi el desenvolupament la llei 39/2006 de 14 de desembre, de promoció de l'autonomia personal i atenció a les persones en situació de dependència.

(3r trimestre '08)

Ambdues resolucions, un cop aprovades, seran adreçades al Govern de la Generalitat

Annex 2: Balanç de l'anterior pacte

Fem balanç del Pacte Social per a la Ciutadania i anem cap a un nou pacte

El bon sabor de boca sempre convida a repetir experiències. Després de molta negociació i de vetllar pel seu compliment, el Pacte Social per a la Ciutadania, signat la primavera del 2005 i posat en marxa durant la resta del mandat municipal, ha donat bons fruits, fruits que són el salari diferit, el que no surt a la nòmina, i que rebem a través de les millores que es fan a la nostra ciutat.

Les millores que s'han dut a terme durant aquests últims anys i gràcies al Pacte són, detalladament, les següents:

a. Formació -durant 29 hores- adreçada a 40 agents la guàrdia urbana, sobre la "Detecció de riscos laborals a la via pública i des de la via pública".

b. Formació becada per als delegats sindicals a l'Institut Municipal de Treball.

c. Lliurament, per part de la Paeria, de sòl urbanitzable per a la construcció, en règim cooperatiu, de dues promocions de pisos.

d. Posada en funcionament de la línia d'autobusos -anomenada LP- que va als polígons del Segre, Cimalsa i dels Frares, amb més de 7.000 passatgers mensuals; i desenvolupament d'un projecte LIFE de la Unió Europea, anomenat GESMOPOLI, que persegueix l'objectiu de potenciar els plans de mobilitat a les empreses d'aquests polígons.

e. Elaboració i posada en funcionament de les pàgines web: www.compartir.org i www.lleida.compartir.org per optimitzar el transport compartit en vehicle particular.

f. Establiment del sistema d'interconnexió horària -es pot pujar dues vegades al bus amb un sol bitllet, en la franja d'una hora- als autobusos de la ciutat; i compromís d'implementar, a principis del 2008, el nou sistema d'integració tarifària a tota la xarxa d'autobusos urbans i interurbans que pertanyen a l'ATM (Autoritat Territorial de la Mobilitat).

g. Col·locació de 8 plataformes a les parades del bus, els criteris per a la seva instal·lació són de màxima necessitat per a la ciutadania amb mobilitat reduïda.

h. Posada en funcionament 4 taxis adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.

i. Construcció i posada en funcionament de dues noves escoles bressol.

j. Implementació de l'horari d'acollida -matí i tarda- a les escoles bressol que ho han demanat amb un mínim de 8 a 10 alumnes.

k. Aprovació de la nova ordenança de civisme que regula, entre d'altres coses, la prevenció de la contaminació acústica.

l. Establiment de la T-Nostra A (targeta de bus) de transport públic gratuït per a les persones pensionistes majors de 62 anys i amb ingressos baixos (referenciats per l'IPREM).

m. Compliment de l'Ajuntament del compromís de destinar el 0'7% del pressupost municipal a projectes de cooperació internacional.

n. Presentació, anual, als sindicats signants, dels pressupostos municipals abans de la seva aprovació.

o. Assignació d'un terreny urbanitzable per a la construcció de la nova seu sindical, mitjançant una permuta amb l'edifici dels sindicats.

p. Cessió, als sindicats signants, d'espais, un a Lleida TV, cada 15 dies, i un altre, cada 3 mesos, a la revista de la Paeria; la utilització d'aquests espais es fa amb el criteri que ambdós sindicats difonguin el missatge de caràcter social que creguin adequat.

id	Completat	1.1 Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà de Lleida	1.2 Fomentar la convivència entre els diferents mitjans, tenint en compte la jerarquia de la mobilitat (la importància dels mitjans més febles respecte als més forts)	2.1 Incrementar la mobilitat a peu	2.2 Cercar l'accessibilitat universal (que els carrers i espais públics siguin accessibles per a tothom)	2.3 Augmentar els espais amb prioritat per als vianants	3.1 Incrementar la mobilitat en bicicleta	3.2 Millora de la xarxa de carril bici: cobertura, connectivitat i continuïtat	3.3 Modificar la reglamentació del ciclista	4.1 Incrementar la mobilitat en transport públic	4.2 Millorar la xarxa d'autobús: cobertura de xarxa, connectivitat i velocitat	4.3 Potenciar la intermodalitat amb el transport públic interurbà	4.4 Fomentar el servei de TAXI	5.1 Promoure una distribució de mercaderies adequada a la ciutat	6.1 Optimitzar el funcionament de la xarxa de carrers per a vehicles, prioritant que el trànsit passi per vies principals i traient trànsit de vies secundàries o veïnals	6.2 Fomentar el vehicle compartit	7.1 Millorar la gestió de l'estacionament de turismes i motocicletes en l'àmbit urbà, potenciant estacionaments dissuasius i soterrats	7.2 Implantar nous estacionaments reservats per a motocicletes	7.3 Adequar els estacionaments per a persones amb mobilitat reduïda als criteris d'accessibilitat universal	8.1 Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle i dels contaminants principals deguts a la mobilitat, d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat i la normativa vigent	8.2 Controlar i disminuir la contaminació acústica ocasionada per la mobilitat	9.1 Creació de l'Observatori de la Mobilitat, el qual recollirà les dades de la ciutat i coordinarà les diferents accions	9.2 Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat
9	Y	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	5	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4
10	Y		5	2	5	2	5	4		5	5	5	2			2	3			5	5	5	5
11	Y	5	5	4	4	4	5	5			4	4	4	5	3	5				5	5	3	5
12	Y	5	3	5	5	4	4	4			5	5	2	3	3	1	2	3	5	5	5	5	4
13	Y	5	3	5	4	5	5	5	3	5	4	4	2	3	3	4	4	4	5	3	4	4	2
14	Y	5	5	3	4	4	5	5	5	5	5	5	3	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5
15	Y	5	5	5	5	4	3	1	2	5	4	3	2	4	5	1	5	1	1	2	2	1	3
16	Y	5	5	4	5	3	5	5		5	5	4	1	5	5		3	2	5	4	4	3	3
17	Y	4	4	1	4	1	5	5	3	4	4	4	1		2	2	2	2	3	4	3	2	4
18	Y	5	5	3	5	3	3	5	5	3	3	3	1	3	4	1	5	5	5	5	5	5	5
19	Y	5	3	2	5	3	3	3	2	4	4	4	2	5	5	2	5	3	4	4	4	2	5
20	Y	5	5	3	5	3	5	5		3	3	3	1			1			4	4	1	3	
21	Y	5	3	3	5	3	3	4	3	5	5	5	2	5	4	4	5	5	5	1	4	2	5
22	Y	5	5	2	5	2	3	3	5	5	5	5	3	4	3	4	5	5	5	5	5	5	5
23	Y	5	4	3	4	4	4	4	4	5	5	4	1	3	4	2	4	4	3	5	3	5	4
24	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
25	Y	5	5	4	5	4	2	2	3	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5
26	Y	5	5	5	5			5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5
27	Y	5	5	4	5	4	5	5	5	5		4	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3
28	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	4	3	3	3	5	5	5	5
29	Y	5	4	4	5	4	4	5	4	4	3	3	2	4	4	3	4	3	5	4	4	5	4
30	Y	5	5	3	5	4	4	5		4	4	4			4	4			5	4		4	4
31	Y	3	5	5	4	5	5	5	2	4	4	3	2	3	4	2	5	3	4	5	5	3	3
32	Y	5	4	5	3	5	4		2				1	4	3	4	2	2	4	5	4	3	3
33	Y	5	5	5	4	5	5	5	4		5		3	5	5	5		3			4		5
34	Y	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4
35	Y	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	5	2	5	2	2	5	5	5	4	5
36	Y	5	2	4	5	2	5	5	4	4	3	4	4	3	3	2	3	3	5	3	4	5	4
37	Y	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	3	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5
38	Y	5	4	5	5	4	5	5	3	5	5	4	4	5	3	3	4	5	5	3	4	3	2
39	Y	5	5	5	5	5	5	5	5		5	5	3	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5
40	Y	5	3	3	5	4	3	3	2	4	4	3	2	3	3	2	2	3	4	3	2	2	4
41	Y	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
42	Y	3	4	5	4	5	5	5	5		4	4	3	4	3	3	4	3	4	5	5	4	4
43	Y	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
44	Y	4	3	3	3	3	4	5	4	5	5	5	3	5	4	4	3	3	3	4	4	3	2
45	Y	5	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	4	2	3	3	2	3	4	4	2	2
46	Y	5	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	2	4	4	5	4	5	5	5	4	4	4
47	Y	5	4	4	5	4	4	4	3		5	5	3	5	3	2	3	5	3	4	2	5	4
48	Y	5	5	4	4	4	5	5	2	4	4	5	2	4	4	4	5	2	3	5	4	3	4
49	Y	5		5	5	4	5	5		4	4	5	3	3	3	4				5	4	4	3
50	Y	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	5	4	3	5	4	5	5	5	4	4
51	Y	4	4	3	3	3	3	2	3	4	4		2	4	1	2	4	3	4	4	3	2	3
52	Y	5	4	4	5	3	4	5	5	5		5	3	4	4	4	5	3	4	5	5	3	3
53	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
54	Y	5	4	2	4	2	1	1	1	5	5	5	3	3	5	4	5	3	3	4	4	4	3
55	Y	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5	1	5	1	5	5	3	3	5	5	3	3
56	Y	5	4	4	4	4	2	2	2	5	5	5	3	3	3	5	5	5	4	4	4	1	2
57	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5
58	Y	5	2	3	5	4	3	3	1	4	5	3	1	2	4	2	2	2	3	3	2	3	4
59	Y	3	4	3	5	4	5	5	5	4	4	4	2	3	3	5	3	3	3	4	4	4	4
60	Y	5	4	4			4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	5	3	3	3	2	4	4
61	Y	5	4	5	5	5	4	4	4	5	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4
62	Y	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	3	5
63	Y	1	5	1	3	1	1	1	1	3	3	3	1	4	3	2	3	5	3	2	5	2	1
64	Y		3	5	5	5	5	5	4	4	5	5	1	4	4	5	1	1	4	5	5	3	4
65	Y	4	4	4	5	4	3	3	4	4	5	5	4	5	5	4	4	4	5	5	5	3	4

224	Y	5	5	3	5	3	3	3	1	3	3	1	1	3	3	1	3	1	3	5	5	3	4
225	Y	4	3	3	5	4	5	5	2	5	5	3	2	4	5	2	1	2		5	2	1	4
226	Y	5	4	4	5	5	4	4	3	5	5	5	3	4	3	5	4	4		5	5	5	5
227	Y	5	5	5	5	4	4	4	3	4	4	4	2	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3
228	Y	5	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	3	5	5	3	5	5	5	3	5	3	5
229	Y	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5		3	5	5	3	5	5	5	5	5	3	3
230	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		3		5	3	3	3	5	4	5	3	5
231	Y	3	3	4	5	4	3	3		4	5		2	3	3	3	2	2	4	3	3	2	2
232	Y	5	3	3	5	5	3	4	4	5	5	5	3	4	3	4	2	3	3	3	4	4	4
233	Y	3	3	5	3	3	2	2	3	3	3	3	1	2	3	1	3	3	3		5	3	3
234	Y	5	5	4	5	4		4	4	4	4	4	2	4	3	2	4	4	4	4	5	1	4
235	Y	5	5	4	5	3	4	4	5	5	5	5	4	4	5	4	5	4	5	5	5	4	4
236	Y	4	3	5	4	4	2	2	3	4	4	4	3	4	5	4	4	4	4	4	4	3	4
237	Y	5	5	5	5	5	3	3	3	5	5	1	1	3	4	1	5	1	5	5	5	3	5
238	Y	5		5	5	4	4	5		5	5	5	4	5	5	5	5		5	5	5	4	4
239	Y		5		5	2	5	5	4	5	5	3	1	3	2		3	4	3	5	2	2	
240	Y	4	4	4	3	4	5	5	5	5	5	5	3	4	3	3	2	2	2	4	4	1	1
241	Y	5	5	4	5		3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	4	4
242	Y	4	4	1	4	2	2	2	2	4	3	3	2	4	2	2	1	1	3	4	3	2	2
243	Y	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	4	2	4	4	5	5	3	5	5	5	4	5
244	Y	5	3	3	5	4	1	1	5	5		5	1	5	5	1	1	1	1	5	5	1	1
245	Y	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	2	3	5	5	3	3
246	Y	4	5	5	4	4	5	5	3	3	3	3	3	4	5	5	3	3	5	4	4	3	4
247	Y	5	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	3	3	5	5	5	3	5	5	5	3	
248	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3		5	5	5	3	5	5	5	3	5
249	Y		1	3					1	1	1	3	2	4	2	2	2	3	1	1	5	5	5
250	Y	5	3	5	3	4	3	3	4	5	5	5	3	5	4	4	5	5	5	5	5	3	4
251	Y	3	4	5	5	4	5		5	4	4	4	3	4	4	3	5	4	4	4	4	3	4
252	Y	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	4	1	3	4	5	3	4	5	5	5	1	4
253	Y	5	4	4	5	4	5	5	4	3	4	3	1		4	3	3	4	4	4	4	4	3
254	Y	5	5	5	5		5	5		5	5	5	3	5	3	5	5	4	5	5	5	4	5
255	Y	5	5	5		5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	5	4	4
256	Y	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	5	5	4	5	4	5	5	5	4	5
257	Y	5	5	3	5	3	5	5	1	4	3	3	1	2	2	4	2	4	4	5	5	5	5
258	Y	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	4	2	4	3	3	4	3	5	5	5	4	4
259	Y	5	5	4	4	4	5	4	3	4	4	4	3	3	5	3	3	2	3	3	4	4	4
260	Y	5	5	4	5	4	4		4	5		5	3	4	3	3	3	4	5	5	3	3	
261	Y	5	4	5	5	4	4	4	5	4	3	3	3	5	3	4	4	3	4	3	3	2	3
262	Y	4	4	5	4	5		3	2	4	5	3	3	4	5	4	4	5	3	4	4	2	2
263	Y	5	5	5	5	5	3	3	4	5	5	5	3	3	3	3	4	3	4		4	3	4
264	Y	5	5	4						5	4	1	4	5	3	5	3	4	4	3	3	3	4
265	Y	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	1	1	5	1	5	3	1	5	5	3	3
266	Y	5	4	5	5	5	4	4		5	5	4	3	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5
267	Y	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	3	3	4	5	5	5	5	5	5	4	5
268	Y	5	4	4		4	3	3	3	4	5	4	2	5	3	4	3	3	4	4	4	3	4
269	Y	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	3	4	4	3	4	4	5	4	5	4	4
270	Y	5	3	1	5	5	1	3	1	2	5	4	1	2	2	4	4	2	2	2	5	3	3
271	Y	5	5	5	5	3	3	3	3	5	5	5	3	4	3	4	5	4	4	5	5	5	5
272	Y	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	5	2	4	3	3	4	4	5	5	5	4	3
273	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	2	4
274	Y	5	4	3	5	4	5	5	4	4	5	5	3	4	3	5	3	5	5	5	5	4	4
275	Y	5	4	4	4	3	4	4	2	5	4	4	3	4	4	3	4	4	3	3	3	2	3
276	Y	4	5	5	5	5	5	5	3	5	5	4	3	4	3	3	4	4	5	5	5	4	4

id	Completat	1. Confeccionar un nou Pla de Seguretat Viària: Estudi de punts crítics i mesures per reduir l'accidentalitat (millora seguretat, controls alcoholèmia, sistemes de protecció, seguretat motocicletes...)	2. Participar en la posada en funcionament i implementació de canvis legislatius necessaris per a la millora de l'eficàcia sancionadora en matèria de seguretat viària	3. Creació i foment de camins escolars segurs	4. Pla de foment dels eixos bàsics de vianants. Implantació de senyalització orientativa per als vianants, millora de la seva capacitat i del seu ús	5. Sectorització de la ciutat en zones 30 i implantació per fases	6. Elaboració d'un plànol dels passos de vianants i millora dels existents (ubicació, seguretat, senyalització, orientació...)	7. Actualització del pla d'accessibilitat universal de Lleida: Estudi de guais i voreres, catàleg de carrers d'amplada inferior a 6,6 m. i pla d'implantació de mesures de millora	8. Estudi per a la implantació de nous semàfors acústics i sistemes adaptats per a persones amb problemes visuals	9. Ampliació de les illes de vianants per a un ús exclusiu dels vianants	10. Realització de propostes de regulació de zones per a vianants amb control d'accés	11. Millora de la xarxa actual: millora de la senyalització horitzontal i vertical per a bicicletes, i de l'accessibilitat dels guais per a bicicletes	12. Implantació de nous estacionaments de bicicleta a la via pública. Implantació i senyalització d'estacionaments de bicicletes als edificis públics	13. Potenciar l'estacionament de bicicletes en aparcaments públics	14. Actualització de l'estudi de factibilitat tecnicoeconòmica per a la posada en servei d'un sistema públic de lloguer de bicicletes	15. Creació de nous itineraris, tant per fomentar la continuïtat com per millorar la connexió de xarxa	16. Revisió de l'ordenança de circulació pel que fa a l'ús de la bicicleta	17. Estudi d'implantació de carrils bici-corredor (circuitos 10km-21km)
2	Y	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3
3	Y	5	5	3	3	5	3	3	5	4	4	5	5	5	5	5	5	3
4	Y	5	4	5	5	5	2	5	5	5	3	5	4	4	5	3	4	4
5	Y	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	Y	5	5	5	5	3	3	3	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5
7	Y	4	3	5	4	4	4	4	4	2	3	4	4	4	1	4	4	3
8	Y	5	5	4	5	4	4	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5
9	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
10	Y	5	2	3	2	4	2	4	5	2	3	5	5	4	4	4	3	5
11	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5
12	Y	5	5	5	4	4	3	4	5	3	3	5	5	5	2	5	5	5
13	Y	5	4	2	2	4	3	4	4	4	3	5	3	4	3	2	2	3
14	Y	3	1	5	4					1	1	5	5	5	1	5	5	5
15	Y	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3
16	Y	3	4	5	3	2	2	4	4	2	1	5	5	5	3	4	5	4
17	Y	5	5	5	5	4	4	4	5	3	1	4	5	5	1	3		4
18	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	3	2		5	3
19	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
20	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	2	2	1	2	5	5
21	Y	5	4	5	5	2	4	5	4	4	3	4	5	4	5	5	3	4
22	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
23	Y	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5
24	Y	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5
25	Y	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5
26	Y	4	3	5	4	5	3	3	4	3	4	4	4	4	3	5	3	4
27	Y	3	4	5	5	5	5	4	3	5	5	4	4	4	2	5		2
28	Y	3	2	4	3	3	2	3	4	3	3	5	5	5	3	5	5	5
29	Y	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5
30	Y	5	4	5	4	4	5	4	4	5	4	5	5	5	3	5	4	5
31	Y	5	4	5	4	2	3	5	5	3	3	4	3	4	3	3	3	3
32	Y	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
33	Y	5	4	4	4	5	5	5	5	4	4	5	4	3	5	5		2
34	Y	5	3	4	4	5	4	3	4	4	4	5	5	5	4	5	3	5
35	Y			3	3	4	3	4	4	4	4	4						
36	Y	5	5	5	3	3	4	2	5	1	2	2	3	3	1	1	1	1
37	Y	2	3	4	3	4	3	3	5	5	4	5	3	4	3	5	4	5
38	Y	3	4	3	3	3	3	3	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5
39	Y	5	4	4	3	2	3	5	5	3	3	2	2	3	3	3	2	2
40	Y	3	1	4	5	4	5	4	4	5	3	3	4	4	2	5	2	5
41	Y	5	4	5	4	4	4	4	5	5	4	3	4	4	4	4	4	5
42	Y	4	4	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	4	4	5	5
43	Y	5	5	4	2	2	4	5	3	2	4	5	4	3	1	5	5	5
44	Y	3	3	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	4	2	5	4	2

45	Y	5	1	5	4	5	5	4	5	3	2	5	5	5	3	5	5	3
46	Y	2	2	4	4	4	2	3	4	4	4	5	5	5	2	4	2	5
47	Y	4	5	4	5	5	5	5	3	4	3	3	5	5	3	4	4	3
48	Y	4	5	5	5	4	3	3	5	5	3	5	5	5	3	5	5	5
49	Y	4	3	4	3	1	2	3	4	2	2	4	4	4	3	4	4	3
50	Y	3	1	2	3	1	4	1	4		1	3	5	5	3		2	3
51	Y	3	4	5	2	3	3	3	3	5	3	4	5	5	3	3	4	5
52	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
53	Y	4	3	4	4	4	5	3	4	5	4	4	4	4	2	3	4	4
54	Y	5	5	5	4	3	4	3	3	3	3		5	5	5	5	5	3
55	Y	3	5	4	3	5	4	3	2	4		4	5	3	5	5	3	2
56	Y	5	5	5	5	1	3	5	5	5	3	3	5	5	5			5
57	Y	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5			5	5	5	4	5
58	Y	5	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5		4	4	5	4	4
59	Y	2	3	2				3	4	2	2	5	5	5	5	5	5	5
60	Y	3	2	5	5	4	4	4	4	3	3	4	4	4	2	4	4	3
61	Y	5	5	5	3	3	3	3	3	3	3	5	5	5	4	5	5	5
62	Y	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	5	5	4	5	5	4
63	Y	5	5	5	5	5		5	5	5	5			5	3	4	4	
64	Y	5	3	5	5	4	5	4	5	4	3	5	4	4	3	5	5	3
65	Y	5	4	5	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5
66	Y	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5			5	5	5	5
67	Y	5	4	5	5	4	4	5	5	5	3	5	4	3	1	5	3	2
68	Y	1	1	4	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	1	5
69	Y	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	1			
70	Y	5	5	5	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	3	4	5	5
71	Y	3	3	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	1	5	3	5
72	Y	4	3	5	4	3	4	5	5	3	3	4		2	1	4	4	3
73	Y	1		5	5		4	4	5	3	3	4	4	4	5			5
74	Y	5	3	5	5	4	5	5	4	4	3	3	3	3	4	4	5	4
75	Y	5	5	5		5	5	5	5	5		5	5	5		5	5	5
76	Y	5	3	4	3	2	5	5	5	3	2	2	2	2	2	3	2	2
77	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
78	Y	5	4	5	5	5	5	5	5	5		5	5	5	5	5	5	5
79	Y	4	2	4	4	2	5	3	5	5	5	2	2	1	1	1	1	3
80	Y	4	3	5	4	4	3	4	4	5	4	4	4	4	2	5	4	5
81	Y	5	5	5	5	5	5	3	3	4	3	5	5	5	5	5	5	5
82	Y	5	3	5	5	4	1	5	4	4	3	3	3	3	4	5	5	1
83	Y	3	1	5	4	5	5	4	5	3	1	2	3	3			3	1
84	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5
85	Y	5	3	5	3	5	3	3	4	4		5	5	5	5	5	5	5
86	Y	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
87	Y	4	4	5	4	3	3	4	5	5	4	4	5	5	3	5	5	5
88	Y	5	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	3	4
89	Y	5	5	5	4	4	5	3	4	4	3	2	2	2	2	4	2	2
90	Y	4	3	3	4	4	5	5	5	3		5	4	4	4	4	5	5
91	Y	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5		3	3	1	3	1	1
92	Y	5	2	3	3	3	4	4	3	3	3	2	2	2	1	3	5	1
93	Y	1	1	5	4	1	3	1	3	3	1	2	2	2	1	3	2	3
94	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5				5
95	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	3	4	4	4
96	Y	5	5	4	4	3	5	4	5	3	3	3	5	5	5	4	5	4
97	Y	5	5	5	3	5	5	2	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5
98	Y	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	4	3	3	3	3	5	4
99	Y	5	2	5	2	1	1	1	2		1	1	3	3	4	5	1	5
100	Y	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3
101	Y	5	3	5	3	4	4	3	5	4	4	2	2	2	2	2	2	2
102	Y	2	1	3	4	2	3	2	5	2	1	1	2	2	3	2	1	1
103	Y	5	4	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	
104	Y	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	3	4	4	5	4
105	Y	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2
106	Y	4	4	5	4	3	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4
107	Y	5	5	3	4	3	4	5	5	5	3	4	4	4	2	5	5	5
108	Y	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	1	3	3	3

id	Completat	1. Proposta d'instal·lació d'andanes d'embarcament, plataformes i noves marquesines. Accessibilitat física a les parades	2. Proposta d'instal·lació de sistemes SAEI a les parades (pantalles d'informació a l'usuari)	3. Transmetre a través del web, en temps real, la informació de la xarxa: incidències, canvis de recorregut, horaris...	4. Analitzar la viabilitat de l'ampliació d'horari de les línies de transport públic en hores nocturnes	5. Estudiar la signatura de convenis per a què els comerços puguin regalar vals o targetes de bus als clients	6. Proposta d'instal·lació de nous carrils bus. Implantació de sistemes de prioritats semafòrica	7. Pla de millores de la xarxa de bus urbà: Propostes de reestructuració del servei existent (itineraris, freqüències, horaris, parades, etc.)	8. Estudi d'implantació de busos especials en zones amb poca densitat de població (bus a demanda, bus de barri...)	9. Treballar conjuntament amb les autoritats competents en el foment, creació i gestió de terminals-intercanviadors entre el transport públic intern i el de connexió	10. Estudi de coordinació d'horaris i freqüències per facilitar la intermodalitat	11. Millores en l'accessibilitat a l'estació d'autobusos	12. Potenciar la millora de l'accessibilitat amb transport públic amb l'exterior de la ciutat (Xarxa d'autobusos i de ferrocarrils)	13. Col·laboració amb les autoritats competents en l'estudi per a la creació de nous baixadors ferroviaris al terme municipal per a la xarxa de rodalies	14. Estudi de millora de les parades actuals de TAXI (ubicació, espais, informació...)	15. Estudi de demanda de servei de TAXI i de cobertura territorial de les parades	16. Millora de les reserves de càrrega i descàrrega: senyalització (vertical i horitzontal), regulació horària i longitud de les reserves de càrrega i descàrrega	17. Potenciar la DUM nocturna i silenciosa, especialment en el ram de l'alimentació que tradicionalment suposa una distribució diària i molt atomitzada	18. Estudi de la reforma de l'ordenança municipal per la circulació i gestió de les zones de càrrega i descàrrega	19. Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores. Promoure la col·laboració amb altres ciutats en la cerca de les millors pràctiques de la DUM
2	Y	3	3	5	4	5	4	5	4	3	5	5	5		3	3	3	4	4	5
3	Y	4	4	4	2	3	5	5	4	4	5	5	5	3		3		5	5	3
4	Y	5	1	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	3	3	3	4	5	3
5	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	Y	4	4	4	3	4	5	3	2	3	3	5	4	3	2	2	5	5	5	4
7	Y	1	4	2	5	5	2	5	1	1	5	4	4	2	2					
8	Y	4	4	4	5	5	3	4	4	5	5	5	5	4	3		3	4		
9	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	4	4	5	4
10	Y	4	5	5	5	2	5	5	4	5	5	5	4	5	2	2	3		4	5
11	Y	5	5	5	5	3		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
12	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5
13	Y	3	3	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	3	3	4	4	3	3
14	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
15	Y	3	3	3	5	5	3	5	5	3	5	3	3	2	2	2	3	5		
16	Y	5	4	3	5	5	4	5	5	4	5	5	5	4	1	1	2		3	3
17	Y	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	3	5		5	4
18	Y	5	3	3	3	5	4	3	4	5	4	5	5	5	3	3	3	3	4	3
19	Y	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	4		3	4
20	Y	4	5	4	5	5	4	4	3	5	5	5	5	5	3	3	3		3	3
21	Y	2	5	2	4	2	2	5	3	4	5	3	5	2	2	2	3	4	3	2
22	Y	5	5	4	5	5	5	5	3	4	5	3	3	4	2	2	5	4	3	4
23	Y	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	3	5
24	Y	3	4	4	5	5	2	5	3	4	5	4	5	4	3	2	4	5	4	4
25	Y	4	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
26	Y	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	3	3	3		5	
27	Y	4	4	4	3	4	5	5	2	5	5	5	5	2	3	3	4	4	3	4
28	Y	5	3	3	5	2	4	5	5	5	5	5	5	3	3	3	4	4		
29	Y	2	2	2	4	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3		3	
30	Y	4	3	1	4	3	4	5	3	5	5	4	4				3	5	3	2
31	Y	3	5	1	2	1		3	3	3	5	4	4	3	3	3	3	1	1	1
32	Y	2	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	3	2	3	3	3	3
33	Y	3	3	4	4	5	4	4	2	5	5	5	5	3	2	3	3	4	3	4
34	Y	3	2	4	4	1	4	4	2	1	4	5	5	2	1	1	5	1	1	
35	Y	5	4	4	3	4	5	4	4	5	5	5	5	5	3	3	5	4	4	4
36	Y	5	5	5	1	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5
37	Y	2	4	3	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	3	4	3	3	3
38	Y	1	5	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4		2	3	3	4	4	3
39	Y	3	5	5	2	3	5	5	5	3	3	1	1	1	1	2	3	4	3	
40	Y	5	5	4	5	3	5	5	3	5	4	5	5	3	3	3	2	5	5	5
41	Y	5	5	5	4	5	4	5	4	5	5	5	5	5	2	3	5	4	4	5
42	Y	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	4
43	Y	4	4	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5		4	4	4	4	4
44	Y	4	3	3	5	5	3	4	4	4	5		5				3		3	5
45	Y	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	4	4	4	4		5	
46	Y	2	1	2	3	1	4	5	5	3	4	4	3	5	4	4	4	5	3	4
47	Y	4	4	4	4	5		5	5	5	5		5	5	4	4	5	4	5	5
48	Y	5	5	5	2	2	5	5	2	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	1
49	Y	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	4	5	5	2	2	2	4	4	4
50	Y	5	1	1	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	3	5
51	Y	5	5	4	3	3	5	5	2	3		3	4	5	4	4	5	4	5	3
52	Y	5	5	2	3			5	5	3		5	4				1	1		
53	Y	1	5	5	4	5	3	5	5	4	4	2	3	3	5	3	5	5	5	5
54	Y	2	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5		3	2	2	5	5	5
55	Y	4	3	3	4	4	3	3	4	2	4	5	5	3	2	2	2	2	2	2

56	Y	4	4	3	4	2	3	4	3	4	4	4	4	4	3		4	4	4	3
57	Y		5	5	5	5	5	5			5	5					4			
58	Y	3	3	5	4	4	2	4	5	3	3	5	3	2	3	3	4	5	4	4
59	Y	5	5	1	5	3	3	5	4	2	4	5	4		3	3	3	3	3	3
60	Y	3	5	3	4	4	4	4	2	5	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3
61	Y	3	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	5	4	4	5	4	3	4	4
62	Y	5	5	5	4	3	4	5	5	5	5	5	5	4	2	2	4		3	
63	Y	5	3	3	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5
64	Y	3	1	3	5	5	4	5	3	3	5	3	5	5	3	5		4	5	4
65	Y	1	1	1	5	3	1	5	4	3	3	4	5	5	2	1	1	3	1	2
66	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5			5		5	5	5	5
67	Y	4	5	5	5	5	5	5	4		5	4	4	4	3	3	5	5	4	4
68	Y	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	4	5	4	4
69	Y	3	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	3	3	5	5	5	5
70	Y	4	4	2	3	4	3	4	4	3	3	4	5	3	3	3	3	4	4	4
71	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4
72	Y	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4
73	Y	4	3	3	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	2	1	3			
74	Y	3	5	4	5	5	3	3	4	3	2	2	2	5	2	1	2	2	1	1
75	Y	5	5	5	5	4	3	5	3	3	5	5	3	4	3	4	5	4	4	3
76	Y	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4	5	5	5	4
77	Y	3	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4
78	Y	3	3	4	3	4	4	5	3	4	5					4	3	3	3	3
79	Y	5	5	5	5	3	5	5	3	1	1	1	1	1	1	1	5	3	4	3
80	Y	4	2	5	1	1	5	5	1	3	5	3	3	2	1	1	3	1	3	2
81	Y	4	4	3	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	2	3	2	3
82	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	4	4	4	4
83	Y	1	1	1	1	1	1	5	1	1	5	5	1	1	1	1	1	1	1	1
84	Y	4	3	3	5	5	5	3	4	3	4	3	4	3	3	3	5	4	3	3
85	Y	5		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	
86	Y	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	5	3	5
87	Y	3	2	1	5	4	2	3	4	3	5	3	5			1	2	4		
88	Y	4	5	5	4	4	4	5	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3
89	Y	5	5	4	5	3	5	5	2	3	5	4	5	5	4	4	5	4	4	3
90	Y	5	5	5	4	4	4	5	3	5	5	5	5	5	4	3	3	4	4	5
91	Y	4	5	5	3	5	4	4	3	4	5	4	5	5	4	3	4	5	4	5
92	Y	5	5	5	2	5	4	4	3	4	5	4			5	5	5	5	5	5
93	Y	5	3	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	5
94	Y	5	4	4	2	2	4	3	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3	5	4
95	Y	4	4	4	3	4	5	4	4	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	5
96	Y	1	5		5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3		
97	Y		1	1	5	5	3	3	5	3	5	5	5	5	1	1	5			
98	Y	4	4	2	3	5	3	5	2	4	5	3	3	4	4	3	4	5	5	5
99	Y	4	5	4	4	3	4	4	3	4	3	5	5	3	4	4	3	3	4	5
100	Y	4	5	4	4	5	4	5		5	5	5	5	5	5		4	4	5	4
101	Y	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	2	2	2	3	4	4
102	Y	5	4	4	5	4	5	5	4	4	3	4	4	4	5	4	4	3	3	3
103	Y		5	5	1	5	1	1	1	1	1	5	1	1	5	5	5	5	5	5

id	Completat	1. Implementació de sentits únics a la xarxa no bàsica	2. Potenciació i optimització de la capacitat dels eixos bàsics i de les vies principals	3. Posada en funcionament del nou centre de control del trànsit	4. Realització d'una prova pilot de Z.A.M a Lleida (zona avançada per a motos en els semàfors)	5. Millora del funcionament de les cruïlles semaforitzades: Revisió de fases semafòriques, implantació de semàfors amb LEDs	6. Estudi per implementar el car-sharing a la ciutat. Punts d'aparcament i publicitat	7. Potenciació del car-pooling a través d'un portal integrat	8. Redacció d'un pla d'aparcament de la ciutat. Estudi d'una gestió integral	9. Consolidació i ampliació d'aparcaments de dissuasió als accessos de la ciutat o a l'entorn del centre	10. Estudi de modificació de la regulació de l'estacionament: Distribució, Tarificació, Residents i zonificació	11. Proposta d'eliminació d'aparcament a la xarxa bàsica de la ciutat. Permetre l'estacionament de residents en horari nocturn	12. Pla de control de l'indisciplina de l'estacionament a la via pública	13. Millora de la senyalització fixa i variable dels estacionaments de la ciutat	14. Estudi i implantació de nous estacionaments per a motocicletes. Estendre l'aparcament per a tots els barris	15. Proposta de creació de nous aparcaments per a discapacitats
3	Y	5	5	4	4	5			3	5	4	4	5	5	4	5
4	Y	5	5	5	2	5	2	2	5		5	5	5	5	2	5
5	Y	3	5	1	3	1	5	3	5	5	5	1	5	3	5	5
6	Y															5
7	Y	2	3	2	4	4	3	2	4	2	4	4	3	4	3	2
8	Y	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5
9	Y	4		4	5	5	4	5	5		3	1	5			
10	Y	5	5	5	5	5	4	3	4	5	3	5	4	5	5	3
11	Y	3	5	4	4	5	5	5	5	5	3	1	3	5	5	5
12	Y	4	4	5	4	5		3	5	4	5	5	4	5	4	5
13	Y	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
14	Y	5	5	5	3	5	3	3	5	5	5	3	5	5	5	5
15	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
16	Y	3	3	2	1	4	3	3	3	4	3	3	5	4	1	4
17	Y	5	5	5	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	3	3
18	Y	5	5		3	5			5	5	5	5	5	3	2	5
19	Y	3	3	3	2	4	4	4	3	3	3	2	3	4	2	4
20	Y	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	4	5
21	Y	3	5	3	3	3	3	3	3	3	3	5	3	3	3	5
22	Y	3	4	4	5	5	5	5	5	5	4	2		4	5	3
23	Y	2	2	2	3	4	3	3	5	5	2		3	3	3	4
24	Y		5	4	3	3	4	4	5	1	5	5	3	4	4	2
25	Y	2	4	4	4	5	1	1	4	5	5	4	5	5	3	3
26	Y	4	5	5	3	5	2	2	5	5	5	5	4	4	4	5
27	Y	4	4	4	3	5	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4
28	Y	1	3	2	5	4	4	4	1	3	4	2	1	4	5	4
29	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	1	1	1	1	1	5	3
30	Y	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4
31	Y	5	4	4	3	5	3	3	5	5	5	5	5	5	4	5
32	Y	4	4	3	1	3	5	4	2	2	4	5	5	3	3	3
33	Y	4	5	3		5	1	1	5	5	5	4	5	5	5	4
34	Y	2	4	2	4	4			4	4	4		4	4	3	4
35	Y	4	4	5	1	5	1	1	5	3	4	4		5	3	5
36	Y	2	3	3	4	5	1	2	3	1	2	1	3	3	4	4
37	Y	4	4	1	3	1	1			3	1	1	3	1	4	5
38	Y	5	5	1	1	5	5	4	1	5	5	4	5	4	3	1
39	Y	3	3	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
40	Y	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	4	5
41	Y	4	4	4	2	4				4	4		4	4	2	4
42	Y	3	3		5	3	3	4	3	5		4		3	5	3
43	Y	5	3	3	2	4	3		2	5	5	4	5	1	1	3
44	Y	1	1	1	1	3	3		5		3	3	5		1	5
45	Y	5	4	4	5	5	3	3	4	5	5	5	5	5	5	4

46	Y		5		2	4				4		2	4	2		
47	Y	3	3	2	2	5			4	2	2	2	3	4	2	4
48	Y	1	5	2	1	4	3	3	4	4	1	1	3	5	1	1
49	Y	3	3	2	2	3	3	3	4	4	2	3	5	3	3	3
50	Y	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4
51	Y	4	4	4	4	5	4	4	5	5	5	4	5	5	4	4
52	Y	5	5	4		5			5	4	5		5	3	3	5
53	Y	4	4	4	4	3	4		4	4	4	4	4	4	4	5
54	Y	4	4	4	3	4	4	4	4	4		4	5		5	5
55	Y	5	5	5	2	5	3	4	5	4	4	5	5	3	5	3
56	Y	4	4	4	1	3	2	2	3	3	4	1	3	4	5	3
57	Y	5	5	5	3	5	1	1	5	4	5	1	3	5	2	3
58	Y	5	4	3	3	4	4	4	3	4	5	5	4	3	4	4
59	Y		5		1	5				5		5	3			5
60	Y	3	3	2	2	5	3	2	3	3	3	2	4	3	4	4
61	Y	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3
62	Y	5	5	3	1	5	1	1	4	5	4	4	4	4	2	1
63	Y		5	5	5	5	3			5	4	5	4	5	5	5
64	Y	5	4	3	1	4	4		5	5	4		5	4	2	5
65	Y	3	3	1	1	4			1	4	3	1	2	3	1	3
66	Y	2	3	4	3	5	5		5	3	3	1	3	5	2	4
67	Y		4		2	4				4	5	1	5	2	4	4
68	Y	5	5	5	4	5	3		5		3	3	4	3	3	3
69	Y		5						3	3	3	5	5	5	2	5
70	Y	4	5	5	5	5	4	4	5		5	4	4	5	5	4
71	Y	4	5	2	2	4	2		4	3	5	3	4	4	3	3
72	Y	3	5	5	3	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5
73	Y	3	4	4		5			4	4	5	5	5	5	3	4
74	Y	5	5	5	3	5	4	4	5	5	5	1	5	5	5	5
75	Y	3	4	1	5	4	2	2	1	1	1	2	5	3	5	5
76	Y	3	4	3	2	5			5	5	5	2	4	4	4	4
77	Y	2	5	3	2	5	4	3	5	5	4	4	3	4	3	4
78	Y	3	3	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4
79	Y	2	2	2	2	5			4	5	4	3	2	3	2	5
80	Y	1	5	2	3	3	5	4	5	5	1	1	1	3	2	3
81	Y		5	3	3	5	4	4	5	5	5	2	4	5	5	5
82	Y	3	4	3	3	5	4	3	3	4	3	4	4	5	4	5
83	Y	4	4	2	4	3	3		4	5	4	3	5	4	3	5
84	Y	5	5	5	1	5	1	1	5	5	5	1	5	5	1	5
85	Y	4	4	4	1	4	1	1	1	2	2	3	2	2	1	2
86	Y	4	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	
87	Y	3	4	2	3	3	3		3	4	3	3	2	2	2	2
88	Y	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4
89	Y	1	1	1	1	5	1	1	5	1	1	1	5	1	1	1
90	Y	3	3	3	3	4	2	2	4	4	3	4	3	3	4	3
91	Y	2	3	3	3	5	4	4	5	4	2	1	5	5	4	5
92	Y	5	5	4	3	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5
93	Y	1		2	2	4	1		4	4	4		5	4	5	5
94	Y	4	5	4	5	5	3	4	4		4	5	4	4	3	3
95	Y	5	5	4	5	5	4	4	5	4	4	5	5	3	5	3
96	Y	3	4	4	4	5	3		4	4	4	2	4	3	3	4
97	Y	1	5	5	2	5	2	2	3	5	5	1	3	3	3	3
98	Y	5	5	3	3	5	3	3	3	5	3	3	3	4	4	4
99	Y	1	5	3	3	5	4	3	5	5	5	1	4	3	3	1
100	Y	4	4	3	4	4	4		4	5		5	5	4	4	4
101	Y	4	5	5	1	5	2	3	5	5	5	4	5	5	4	4

102	Y	4	4	5	3	5	2	3	4	4		5	4	4	5	3
103	Y	3	4	4	2	5	2	2	3	3	2	3	5	3	4	4
104	Y	5	5	5	4	5	4	3	5	4	4	5	4	5	4	4
105	Y	5	3	4	1	3	1		5	5	5		3		5	
106	Y	5	5	3	3	5	5		5	5	5	5	5	2	3	3
107	Y	3	4	4	3	4	4		4	4	4	3	4	3	3	4
108	Y	5	5	5	4	4	1	1	3	4	4	4	5	2	3	3
109	Y	3	5	5	4	5	3	3	5	5	5	5	5	5	3	3
110	Y	4	4	4	3	4	3	2	4	4	3	2	4	3	2	4
111	Y	5	4	4	3	4	4	5	4	4	5	5	5	3	4	3
112	Y		3	3	3	5	3	3	4	4	4	5	5	5	5	4
113	Y	5	5	3	1	3	5	5	5	5	5	3	3	5	4	5
114	Y	5	1	1	5	5	1	1	1	5	5	5	5	1	5	1

PROPOSTES:

Grup Municipal de CIU

Redacti el contingut de la seva proposta: Aparcaments amb tarificació progressiva

Redacti el contingut de la seva proposta: ESTENDRE LA ZONA 30 I INFORMAR CLARAMENT DE LA SEVA UBICACIÓ.

Redacti el contingut de la seva proposta: FOMENTAR LA PROTECCIÓ DE CORREDORS BIOLÒGICS I ESTENDRE ELS CAMINS ESCOLARS.

Redacti el contingut de la seva proposta: Instal·lar un sistema de pagament de la zona blava a través del telèfon mòbil, tal i com es fa en altres ciutats europees.

Redacti el contingut de la seva proposta: Carril BUS per al corredor de l'anella interna (actual L1 interior) que passaria a ser l'eix vertebrador del transport públic de la ciutat.

Redacti el contingut de la seva proposta: COMPLETAR ELS CARRILS BICI EXISTENTS AMB UN EIX VERTICAL I UN ALTRE D'HORIZONTAL I PRIORITZARLA SEGURETAT VIÀRIA DELS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA.

Redacti el contingut de la seva proposta: Establir una nova relació contractual amb l'empresa gestora del bus a Lleida basada en la gestió interessada, que potenciï la qualitat del servei, l'eficiència i l'eficàcia per sobre del quilometratge.

Redacti el contingut de la seva proposta: dissenyar una nova xarxa de BUS urbà senzilla, funcional i fàcil de recordar que comuniqui barris i partides entre elles i el centre. Més freqüència i evitar parades reiterades i repetitives i fer una anella interior i una altra exterior.

RACC

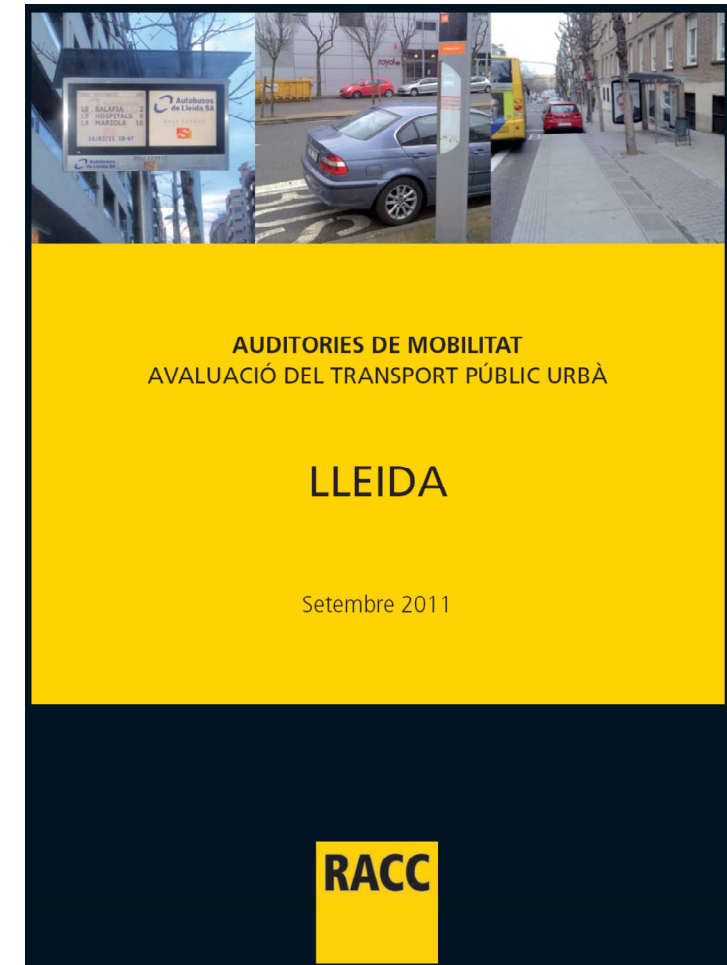
Redacti el contingut de la seva proposta: Benvolguts, des del RACC volem aportar l'estudi d'avaluació del transport públic urbà de Lleida que hem realitzat al llarg del 2011, i que pot ser molt interessant per al PMU que s'està redactant

Adjuntar fitxer: http://www.paeria.es/arxiu/gestions/Arxiu_93626_31524.pdf

3.3. Recomanacions RACC

Tenint present que el plantejament d'un model de transport públic integrat requereix una reflexió i una visualització a llarg termini, que no correspon a l'objectiu d'aquesta auditoria, la Fundació RACC suggereix a les administracions competents les següents actuacions específiques entenen que poden permetre millores a curt termini de gran valor pels usuaris:

- Actuacions de millora i gestió de la velocitat comercial dels autobusos per mitjà de la instauració de prioritització semafòrica i punts d'avançament allà on sigui necessari.
- Coordinar els horaris o els serveis de la xarxa existent (L18, L7 i LP) per a disminuir el temps d'espera en la parada en les relacions transversals. La implantació de pantalles amb el temps d'espera en els punts de transbordament també milloraria el nivell de servei.
- Analitzar la possibilitat d'implantar la bidireccionalitat a la ronda a la Seu Vella, com a mínim en algunes línies.
- Millorar l'accessibilitat de les parades en les quals s'han detectat problemes d'accessibilitat, amb especial atenció a les situades al polígon industrial "El Segre". Estendre les marquesines al 100% de les parades.
- En general, millorar el sistema d'informació. Comprovar, en primer lloc, la infraestructura actual i optimitzar el funcionament dels panells informatius existents i de la informació visual i auditiva dels propis autobusos. Progressivament, caldria anar ampliant la informació dinàmica a més parades. També milloraria el servei el fet de facilitar informació via telefònica sobre el temps d'espera a les parades.
- Seria interessant millorar la funcionalitat de la pàgina web oferint aplicacions que permetin planificar trajectes, calculant possibles transbordaments i la possibilitat de calcular el temps de trajecte real des de casa.
- Caldria evolucionar el concepte del servei de bus a un model de mobilitat de la ciutat, coordinant la intermodalitat amb altres línies i altres modes, per exemple proposant aparcaments de dissuasió en punts estratègics, o coordinant horaris amb altres serveis (bus interurbà, trens regionals o AVE).



UNIVERSITAT DE LLEIDA

Redacti el contingut de la seva proposta: En nom del Vicerectorat d'Infraestructures de la Universitat de Lleida, reiterem la necessitat de fomentar la mobilitat sostenible al conjunt de la ciutadania i concretament a la comunitat universitària mitjançant el transport públic i l'ús de la bicicleta. Amb aquests objectius sol·licitem:

- La incorporació d'una línia de bus fins els nous habitatges universitaris ubicats al carrer Roure número 2
- Millorar la seguretat dels ciclistes, establint unes vies òptimes que connectin els principals punts de Lleida i concretament tots els campus universitaris. Resoldre la manca de connexió segura entre el Rectorat i el campus de Cappont.

TELE RADIO TAXI LLEIDA SCCL

1. Sol·licitud de marquesines en totes les parades de taxi de Lleida. Ex. Estació de RENFE
2. Degut a la crisi general que en aquests moments estem visquem, fer referència al sector del taxi que és dels sectors majoritàriament afectats. Suggestir poder obtenir les parades taxis gratis.
3. Serveis de taxis a la demanda en partides: Estaríem interessats en poder treballar amb el mateix sistema utilitzat fins ara amb Serveis Personals, el usuari que tingués que pagar un import mínim i la resta facturat a L'Ajuntament.
4. Canvi d'ubicació de dos parades:
 - Parada del C/ Terol canvi a C/ Holtal Bordeta, 2 amb capacitat per a quatre cotxes.
 - Parada de C/ Rio Ebre canvi a Dra. Castells, 5 amb capacitat per a quatre cotxes.

AUTOESCOLES

Redacti el contingut de la seva proposta: millora estacionaments vehicles híbrids, o de reduïdes dimensions, SMART, que milloren la circulació urbana, optimitzen l'ús de l'espai.

Fer cursos de Seguretat viària, Una formació continua als conductors de Lleida.

Milora senyalitzacions verticals i horitzontals i fases dels semàfors

CCOO Terres de Lleida

VEURE DOCUMENT ANNEX

Els enviem adjuntes un conjunt de propostes d'actuacions des de la Secció sindical de CCOO a Autobusos de Lleida perquè les puguin incloure en el document definitiu del Pla de Mobilitat Urbana de Lleida. Igualment, les relacionem tot seguit:

1. Fer més publicitat dels avantatges del transbordament (hi ha molt desconeixement d'aquest servei)
2. En un futur proper i progressivament fer canvis en la radialitat de les línies per un model de segmentació semblant al de Vitòria-Gasteiz.
3. Establir un protocol de prioritats de preferència amb tots els agents implicats (Guàrdia Urbana, Autobusos de Lleida, Taxis, etc...)
4. Crear zones blaves on hi ha problemes amb els vehicles mal estacionats (Carrer Segrià, Passeig de Ronda, etc...)
5. Implantar un carril de transport públic a tot el Passeig de Ronda en ambdós costats
6. Recuperar el carril de transport públic de Príncep de Viana i incrementar-lo fins a la Plaça d'Europa

7. Implantar un carril de transport públic a l'avinguda de Prat de la Riba

8. Establir un protocol d'actuació en cas de talls de trànsit a causa de manifestacions, actes festius, etc...

9. Implantar semàfors de transport públic en les cruïlles conflictives.

10. Ampliar els títols de transport social a altres col·lectius (ciutadania amb menys recursos, treballadors i treballadores de polígons industrials...)

11. Augmentar i mantenir els aparcaments dissuasius a les entrades de la ciutat connectats amb servei d'autobús (les parades en aquest cas han de comptar amb marquesina i informació dels horaris en temps real).

AGENCIA DE L'ENERGIA DE LLEIDA

Redacti el contingut de la seva proposta: Referent a la línia 8 i sobre el vehicle elèctric, atès que aquest tipus de vehicle presenta avantatges des del punt de vista mediambiental: emissió zero de gasos contaminants i no contaminació acústica dins la ciutat. Des de l'Agència Energia de Lleida és proposa:

- Adequar estacionaments privilegiats en un principi gratuïts per als vehicles elèctrics.

- Fomentar l'ús de vehicles elèctrics en el transport de mercaderies dins la ciutat com per exemple estacionaments de carrega i descarrega reservats per aquests vehicles.

- Accesibilitat per als vehicles elèctrics en zones de transit limitat o regulat.

- Fomentar l'ús dels vehicles elèctrics en la flota municipal, introduint en les pròximes licitacions més puntuació per aquelles empreses que utilitzin el vehicle elèctric, en especial atenció a la guardia urbana, jardineria, recollida escombraries: vehicles urbans que no contaminen ni emetin seroll.

LLAR DE JUBILATS DE LA BORDETA

A la Llar de jubilats de la Bordeta hi han molts jubilats amb problemes de mobilitat que venen a la llar a fer diverses activitats i per això requeriríem l'estacionament per a discapacitats. Així resoldríem el problema d'encotxament.

RESTA DE PARTICIPANTS

Redacti el contingut de la seva proposta: La meua primera proposta es ficar doble bionda als gaudarrails de les carreteres i protecció a les senyals, ja que en cas de caiguda de un ciclista/motorista les conseqüències son brutals.

La meua segona proposta, es la part per motoristes/ciclistes a la primera fila del semàfor, ho trobo una idea genial.

I per ultima, els pàrkings a les afores de la ciutat, com el del canto dels camps elisis, els trobo molt bé i crec que se n'han d'estudiar mes.

Redacti el contingut de la seva proposta: Anar per Lleida en bicicleta és una missió suicida. Proposo crear una xarxa àmplia i continua de carril bici, amb continuïtat en els creuaments de carrer i que enllaci uns carrils amb uns altres. Ara, per anar de un carril a una zona comuna, com una rambla, s'ha de travessar bocins de vorera. S'hauria de poder circular amb bici també per l'interior de la ciutat.

Una altra proposta: deixar un espai lliure entre el carril bici i l'estacionament de vehicles, ja que és habitual que s'obri una porta al moment de passar amb la bici, amb la conseqüent caiguda

Redacti el contingut de la seva proposta: Transport urbà no barrejat amb interurbà. Pot resultar molt útil tenir línies interurbanes Lleida-Torrefarrera, ara bé que aquest servei s'ofereixi aprofitant la L-8 perjudica clarament el barri de Balàfia (sobretot la zona de Corts Catalanes), com no succeeix amb la resta de barris amb línia pròpia únicament. D'altra banda cal optimitzar distància de parades, per exemple anar del començament de Rambla d'aragó a Corts Catalanes suposa Caminar des de Rbla. Aragó fins parada Ricard Vinyes o Bisbe Ruano per

després baixar a Alcalde Porqueres i caminar fins Corts Catalanes. (vas més trajecte a peu que en bus i a la gent gran o menuda això li costa molt).

Redacti el contingut de la seva proposta: les mesures que la paeria ha d'implementar per llei i que duu un retard de 8 anys, sols seran conjunturals si no s'implementa la xarxa ferroviària de rodalies, ja que els cotxes pressionant molt per accedir al cor de la ciutat i sempre tindrem aquesta pressió la qual cosa comporta l'estigmatització cap als vianants i ciclistes, com a elements que destorben al cotxe. En canvi, si hi ha un accés de fora vila cap a Lleida, via xarxa de trens, aquesta ciutadania ja no seria usuària del cotxe i seria còmplice en l'ús de les voreres, els carrils bici i el bus juntament amb la resta de ciutadans de la ciutat que volem moure'ns sosteniblement. Resumint, cal una mesura estructural d'accés dels pobles a Lleida via xarxa de rodalies, la resta vindrà per afegit.

Redacti el contingut de la seva proposta: - No posar els contenidors d'escombreries ABANS dels passos de vianants.

- Modificar les cantonades de les voreres per tal de que els passos de vianants tinguin millor VISIBILITAT

- Si els "últims" estacionaments a cada carrer són NOMÉS per a motos, es milloraria la visibilitat de les cruïlles (pèro aquests estacionaments han de tenir "barres separadores" per tal de que no siguin ocupats per altres vehicles.

- La senyalització vertical de les zones 30 no hauria d'estar col·locada si la via no està urbanitzada adequadament (per evitar conflictes sobre responsabilitat en accidents).

- Cal millorar la senyalització vertical (per exemple: hi ha senyals de stop que no estan instal·lades amb els semàfors i generen confusió).

- Cal millorar la senyalització horitzontal (per exemple: els carrils a algunes rotondes: Plaça Europa, etc.)

Redacti el contingut de la seva proposta: 1)Conectivitat 100% carril bici i evitar obstacles

2)Bus urba públic (no autocars) nocturns o allargar els horaris, les 22:30 es insuficient.

2)Mes autobusos per linea, un cada 30 minuts o una hora, es completament insuficient. (soc usuari de la linea L17 i es un horror si perds el autobus o el fet d'esperar, moltes vegades em tinc que gastar els diners en taxi, per que la linea L14 passa un cop cada hora.

Redacti el contingut de la seva proposta: Si us plau, com fan ja molts municipis, els serveis públics (urbana, autobusos, camions de brossa...) haurien d'utilitzar vehicles elèctrics que no gastin, que no contaminin i que no facin soroll!!! Crec que és bàsic!

Redacti el contingut de la seva proposta: Caldria més comunicació amb Ciutat Jardí (L14). Penso que un BON SERVEI d'autobusos (horaris i freqüència) fa que disminueixi l'ús del cotxe. Dissabtes i diumenges no en tenim i la freqüència diària és cada hora. Així és molt difícil utilitzar-lo, per tant, agafem el cotxe. Gràcies.

Redacti el contingut de la seva proposta: El pla de seguretat viària podria tenir un P4 exclusiu per la gent gran