



DOCUMENT N°5

Pla de Mobilitat Urbana de Lleida

Prognosis de futur

Propostes d'actuació

Indicadors i eines de seguiment de pla

Novembre de 2011

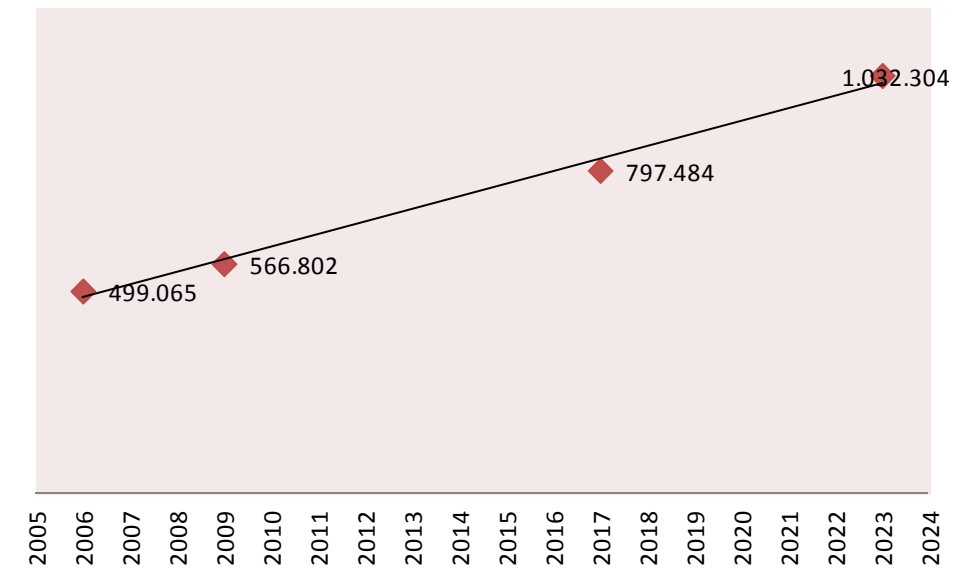
ÍNDEX

8. PROGNOSIS DE CREIXEMENT DE LA MOBILITAT (2011-2017-2023)	4
8.1. Descripció dels escenaris de creixement	4
6.1.1. Escenari A (ESCENARI TENDENCIAL)	5
6.1.2. Escenari B (ESCENARI OPTIMISTA)	5
6.1.3. Escenari C (ESCENARI OBJECTIU)	5
8.2. Comparació dels escenaris (2017/2023)	6
8.3. Prognosis de desplaçaments interns i de connexió	6
8.3.2. Desplaçaments interns 2017/2023	6
9 PROPOSTES D'ACTUACIÓ	7
9.1. Punt de partida. Fonaments	7
9.2. Línies estratègiques i Objectius del Pla de Mobilitat de la ciutat de Lleida	8
9.2.1. Línies estratègiques	8
9.2.2. Objectius del Pla de Mobilitat Urbana	8
9.3. Metodologia de les propostes d'actuació	9
9.3.1. Resultats del procés de participació ciutadana	9
9.3.2. Fitxes d'actuació	10
9.3.3. Programa d'actuacions	10
9.4. Propostes d'actuació vinculades a cada línia estratègica	11
10. INDICADORS I EINES DE SEGUIMENT DE PLA	53
10.1. Indicadors de seguiment	53
10.2. Eines de seguiment	56
11. PLA D'ETAPES I PRESSUPOST	58
11.1. Distribució de les etapes	58
11.2. Propostes per etapes i pressupost	60
11.2.1.A curt termini	60
11.2.2.A mig termini	60
11.2.3.A llarg termini	61
11.3. Resum del pressupost	61

8.1. Descripció dels escenaris de creixement

En funció del creixement de les variables de mobilitat de la ciutat i de les actuacions que es desenvolupin ens trobarem en un o altre escenari de repartiment modal per l'any horitzó.

Evolució del nombre de desplaçaments



S'estima que al 2017 podríem arribar als pràcticament 798.000 desplaçaments a la ciutat, el que correspondria a un creixement del 36% en 8 anys, el que representa un 4,5% anual.

8. PROGNOSIS DE CREIXEMENT DE LA MOBILITAT (2011-2017-2023)

Tots els escenaris estimen un nombre de desplaçaments creixent en la mateixa proporció que l'esdevinguda als darrers 3 anys a la ciutat (2006-2009), el que diferencia un escenari d'un altra es el repartiment modal que es produeix.

- **La primer escenari (Escenari A): TENDENCIAL:** suposa que el repartiment modal evoluciona al mateix ritme que ho esta fent actualment, arribant al 2017 als 85.000 desplaçaments en transport públic o al 10,7% de la quota modal.
- **El segon escenari (Escenari B): OPTIMISTA:** estima que les mesures permetrien arribar al 15% del repartiment modal en transport públic, el que suposaria més de 119.000 desplaçaments al dia i una disminució de la quota modal i per tant del consum i de les emissions del vehicle privat del 17%.
- **El tercer escenari (Escenari C): OBJECTIU:** estima que es doblen els desplaçaments en transport públic (108.000) respecte a la situació actual, el que suposa una quota modal del 13,5% i una reducció del pes del vehicle privat del 8,5%, el que va en consonància amb el requeriments dels Plans i Programes de major rang aprovats.

Tots els escenaris es plantejen com a objectiu **millorar el repartiment modal dels desplaçaments en transport públic i en bicicleta, mantenint els realitzats a peu i reduint apreciablement la quota modal del vehicle privat.**

6.1.1. Escenari A (ESCENARI TENDENCIAL)

El primer escenari de repartiment modal, contempla una evolució similar a la esdevinguda a la ciutat als darrers tres anys:

Mode de transport	REPARTIMENT MODAL 2009			REPARTIMENT MODAL (A) 2017		REPARTIMENT MODAL (A) 2023	
	Laborable		creixement mitja anual				
	Desp	%					
A peu	254.609	45,6%	4,21%	364.331	45,7%	438.704	44,2%
En bici	3.797	0,7%		9.570	1,20%	14.889	1,50%
Transport públic	54.271	9,6%	5,84%	85.468	10,7%	120.153	12,1%
Transport privat	254.125	44,8%	3,63%	338.115	42,4%	418.867	42,2%
Total	566.802	100,0%	4,52%	797.484	100,0%	992.614	100,0%

Del 0.75% de la quota de desplaçaments a peu i bici, es proposa arribar al 1,2%, es a dir, passar dels 3.800 als 9.300 en 8 anys.

La quota del transport públic passa del 9,6% al 10,7%, el que suposa un increment del 12% en 6 anys.

El mode privat redueix la seva aportació al repartiment modal en un 5,4% el que suposa major presencia de vehicles però menor participació global.

6.1.2. Escenari B (ESCENARI OPTIMISTA)

El segon escenari de repartiment modal, contempla un fort creixement de la mobilitat en modes públic i sostenibles, evolució que pretén assolir els 119.000 desplaçaments en transport públic (tenint en consideració gran part de les infraestructures previstes al PTVC i al PITC).

Mode de transport	REPARTIMENT MODAL 2009			REPARTIMENT MODAL (B) 2017		REPARTIMENT MODAL (B) 2023	
	Laborable		creixement mitja anual				
	Desp	%					
A peu	254.609	45,6%	4,21%	358.907	47,0%	410.756	44,4%
En bici	3.797	0,7%		15.950	2,0%	29.778	3,0%
Transport públic	54.271	9,6%	5,84%	119.280	15,0%	208.151	21,0%
Transport privat	254.125	44,8%	3,63%	287.398	36,0%	314.151	31,6%
Total	566.802	100,0%	4,52%	797.484	100,0%	992.614	100,0%

La quota del transport públic passaria del 9,6% al 15%, el que suposa un increment del 56% en 8 anys.

La bicicleta podria arribar als quasi 16.000 desplaçaments al dia, representant el 2% del repartiment modal de la ciutat.

El mode privat redueix la seva aportació al seu repartiment modal en un 20% el que suposa a la pràctica una estabilització dels desplaçaments en vehicle privat en 9 anys.

6.1.3. Escenari C (ESCENARI OBJECTIU)

El darrer escenari de repartiment modal i el que serà l'objectiu del present PMU, contempla un moderat creixement de la mobilitat en modes públic i sostenibles, evolució assumible si es tenen en compte les propostes del pla:

Mode de transport	REPARTIMENT MODAL 2009			REPARTIMENT MODAL (C) 2017		REPARTIMENT MODAL (C) 2023	
	Laborable		creixement mitja anual				
	Desp	%					
A peu	254.609	45,6%	4,21%	356.175	46,2%	416.900	44,2%
En bici	3.797	0,7%		11.962	1,5%	21.837	2,2%
Transport públic	54.271	9,6%	5,84%	108.009	13,5%	176.002	17,7%
Transport privat	254.125	44,8%	3,63%	309.375	38,8%	356.037	35,9%
Total	566.802	100,0%	4,52%	797.484	100,0%	992.614	100,0%

La quota del transport públic passaria del 9,6% al 13,5%, el que suposa un increment del 26,4% en 8 anys (un 3,3% anual).

La bicicleta podria arribar als quasi 12.000 desplaçaments al dia, representant el 1,5% del repartiment modal de la ciutat.

El mode privat redueix la seva quota de repartiment modal en un 13,5% el que suposa a la pràctica un lleuger increment del nombre de vehicles que es desplacen, si tenim en compte una millora dels índexs d'ocupació per vehicle.

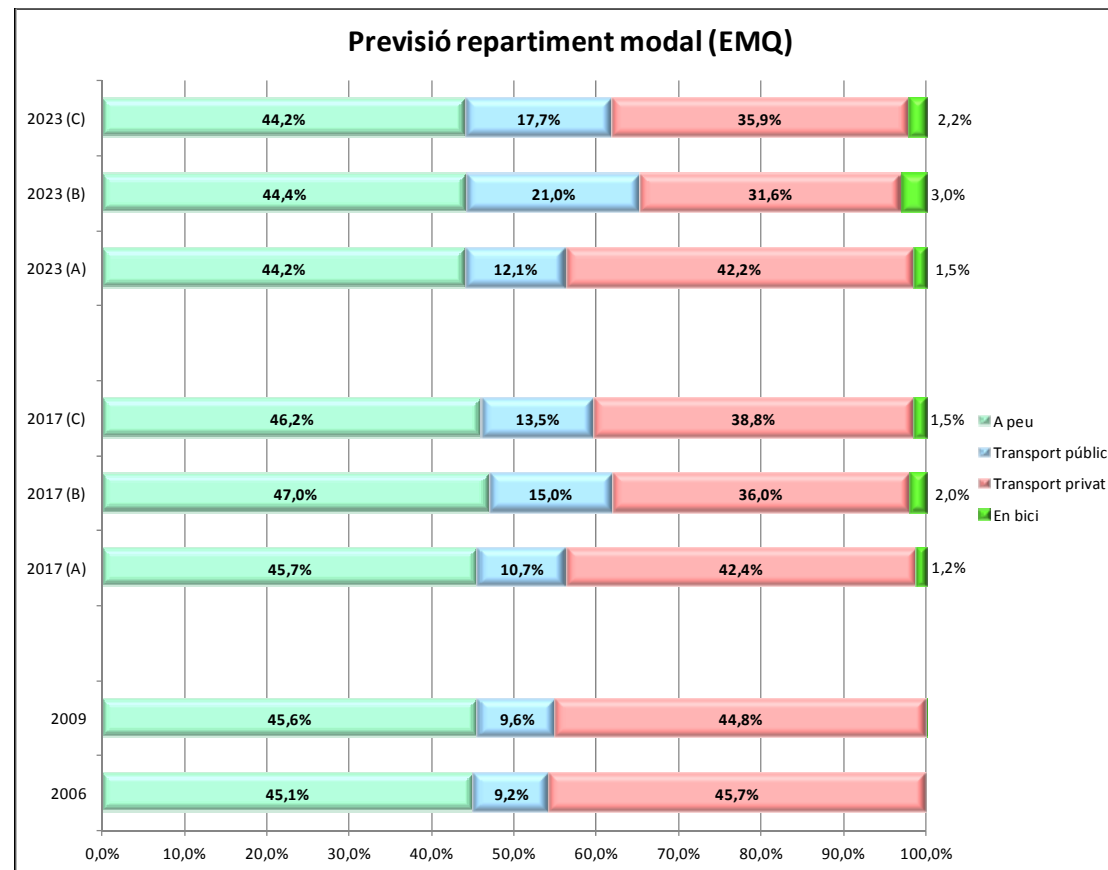
8.2. Comparació dels escenaris (2017/2023)

Agrupar els tres escenaris ens permet visualitzar les seves principals característiques:

2017	ESCENARI A		ESCENARI B		ESCENARI C	
A peu	364.331	45,7%	358.907	47,0%	356.175	46,2%
En bici	9.570	1,20%	15.950	2,0%	11.962	1,5%
Transport públic	85.468	10,7%	119.280	15,0%	108.009	13,5%
Transport privat	338.115	42,4%	287.398	36,0%	309.375	38,8%
Total	797.484	100,0%	797.484	100,0%	797.484	100,0%

2023	ESCENARI A		ESCENARI B		ESCENARI C	
A peu	438.704	44,2%	410.756	44,4%	416.900	44,2%
En bici	14.889	1,50%	29.778	3,0%	21.837	2,2%
Transport públic	120.153	12,1%	208.151	21,0%	176.002	17,7%
Transport privat	418.867	42,2%	314.151	31,6%	356.037	35,9%
Total	992.614	100,0%	992.614	100,0%	992.614	100,0%

L'escenari C es el es planteja com a objectiu.



8.3. Prognosis de desplaçaments interns i de connexió

8.3.2. Desplaçaments interns 2017/2023

L'objectiu respecte als desplaçaments interns es assolir un 58,8% en desplaçaments a peu, un 1,7% en bicicleta, un 12,3% en transport públic i un 27,2% en transport privat.

2017 interns	ESCENARI A		ESCENARI B		ESCENARI C	
A peu	360.970	58,7%	371.399	59,2%	364.742	58,8%
En bici	8.559	1,4%	14.266	2,3%	10.699	1,7%
Transport públic	60.352	9,8%	84.227	13,4%	76.268	12,3%
Transport privat	184.695	30,1%	156.991	25,0%	168.996	27,2%
Total	614.576	100,0%	626.882	100,0%	620.705	100,0%
	77,06%		78,61%		77,83%	

2023 interns	ESCENARI A		ESCENARI B		ESCENARI C	
A peu	434.656	57,1%	436.470	55,8%	434.689	56,2%
En bici	13.317	1,7%	26.633	3,4%	19.531	2,5%
Transport públic	84.844	11,1%	146.981	18,8%	124.280	16,1%
Transport privat	228.806	30,0%	171.605	22,0%	194.485	25,2%
Total	761.623	100,0%	781.689	100,0%	772.985	100,0%
	76,73%		78,75%		77,87%	

Taula resum:

INTERNES	2.009	2.017	2.023
A peu	59,1%	58,8%	56,2%
En bici	0,8%	1,7%	2,5%
Transport públic	8,8%	12,3%	16,1%
Transport privat	32,0%	27,2%	25,2%

La quota de desplaçaments a peu es manté estable al 2017 i es redueix sensiblement al 2023, **pero el nombre desplaçament s'incrementa de forma notable** (més de 100.000 nous desplaçaments pel 2017).

Aquest fenomen esdevé del notable increment del repartiment modal dels desplaçaments en transport públic fins al 12,3% al 2017 i fins al 16,1% al 2023 i dels desplaçaments en bici.

9.1. Punt de partida. Fonaments

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i altres requisits específics que han de desenvolupar els plans de mobilitat urbana per tal de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport. La Llei 9/2003 fomenta una estratègia que respon als principis següents:

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

El Pla de Mobilitat Urbana de Lleida, seguint aquests principis i fruit de l'anàlisi realitzat a la diagnosi, ha fixat uns objectius per millorar la mobilitat de la ciutat. Aquests, s'emmarquen en una sèrie de propostes i d'actuacions que es desenvoluparan en els pròxims 6 anys.

Cal recordar que les propostes, de la mateixa manera que la diagnosi, s'han efectuat en totes les modalitats de mobilitat de Lleida i pretenen ser una millora de totes elles:

9 PROPOSTES D'ACTUACIÓ

- Mobilitat a Peu
- Mobilitat en Bicicleta
- Mobilitat en Transport Públic
- Mobilitat en Vehicle Privat
- Aparcaments
- Distribució Urbana de Mercaderies
- Seguretat Viària
- Medi Ambient
- Accessibilitat a les Zones Industrials i Centres de Treball

9.2. Línies estratègiques i Objectius del Pla de Mobilitat de la ciutat de Lleida

9.2.1. Línies estratègiques

Els Plans de Mobilitat són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. Així, per definir els objectius de millora del Pla s'han seguit les indicacions de:

- Llei de Mobilitat 9/2003
- Directrius Nacionals de Mobilitat 362/2006
- Pla Director de Mobilitat de les Terres de Ponent
- Pla Territorial Parcial de Ponent
- Llei 6/2009 d'avaluació ambiental de plans i programes
- Pacte per la Mobilitat sostenible i segura de la Ciutat de Lleida

En aquest sentit, aquest darrer document, en tant que és un instrument més del desplegament de l'Agenda 21 de la ciutat en l'avenç pel camí de la sostenibilitat, desenvolupa i defineix les 9 línies estratègiques que haurà de desenvolupar el Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat:

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

Cada línia estratègica es concreta mitjançant una sèrie d'objectius, que alhora es desenvolupen mitjançant una sèrie de propostes i actuacions. De forma resumida s'han establert una fitxa per a cada proposta, on s'especifica la línia estratègica a que obeeix, l'objectiu que desenvolupa i les actuacions que cal realitzar per aconseguir la millora.

En tant que moltes propostes tenen un caràcter transversal, les fitxes incorporen no només la línia estratègica i els objectius principals que desenvolupen, sinó que també fan referència a la resta de línies estratègiques i objectius que podran estar afectats pel desenvolupament de les propostes.

9.2.2. Objectius del Pla de Mobilitat Urbana

El Pla de mobilitat Urbana de Lleida estableix un total de 22 objectius estructurats a partir de 9 línies estratègiques, que es desenvolupen en 67 propostes d'actuació.

OBJECTIUS		
Línia estratègica 1	1.1	Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà de Lleida
	1.2	Fomentar la convivència entre els diversos mitjans, tenint en compte la jerarquia de la mobilitat
Línia estratègica 2	2.1	Incrementar la mobilitat a peu
	2.2	Cercar la accessibilitat universal
	2.3	Augmentar els espais amb prioritat per vianants
Línia estratègica 3	3.1	Incrementar la mobilitat en bicicleta
	3.2	Millora de la xarxa: Cobertura, Connectivitat i continuïtat
	3.3	Modificar la reglamentació del ciclista
Línia estratègica 4	4.1	Incrementar la mobilitat en transport públic
	4.2	Millorar la xarxa de bus: Cobertura de xarxa, connectivitat i velocitat
	4.3	Potenciar la intermodalitat amb el transport públic interurbà
	4.4	Fomentar el servei de TAXI
Línia estratègica 5	5.1	Promoure una distribució de mercaderies adequada a la ciutat
Línia estratègica 6	6.1	Optimitzar el funcionament de la xarxa
	6.2	Fomentar el vehicle compartit
Línia estratègica 7	7.1	Millorar la gestió de l'estacionament de turismes i motocicletes en l'àmbit urbà
	7.2	Implantar nous estacionaments reservats per motocicletes
	7.3	Adequar els estacionaments per a PMR als criteris d'accessibilitat universal
Línia estratègica 8	8.1	Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat.
	8.2	Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat
Línia estratègica 9	9.1	Creació de l'Observatori de la Mobilitat
	9.2	Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat

9.3. Metodologia de les propostes d'actuació

El Pla de Mobilitat de Lleida es desenvolupa a partir de **67 propostes d'actuació**, la metodologia de les quals respon a:

- La definició prèvia de les línies estratègiques que configuren el marc general de totes les propostes d'actuació del PMU.
- El desenvolupament dels objectius a assolir per part del Pla, i que alhora amplien els continguts de les línies estratègiques.
- Els resultats derivats de la diagnosi tècnica realitzada pel Pla.
- El procés de consens de cadascuna de les propostes amb la ciutadania a través de processos de participació ciutadana, desenvolupat a l'apartat 7.3.1 del present document.
- El procés de consens de cadascuna de les propostes amb la resta de partits polítics integrants de l'Ajuntament de Lleida.
- Les 66 propostes d'actuació es detallen en **fitxes d'actuació** on, a banda de la descripció de la proposta també es detallen els criteris de prioritització i la partida pressupostària que suposaria l'execució de la proposta.

9.3.1. Resultats del procés de participació ciutadana

El procés de participació ciutadana associat al Pla de Mobilitat urbana s'ha estructurat a partir de 2 grans moments (Veure annex nº3):

- La diagnosi tècnica i objectiva elaborada per l'equip tècnic redactor del Pla de Mobilitat s'ha complimentat amb les propostes i recomanacions establertes per la ciutadania, que ha participat donant resposta a un qüestionari envers la mobilitat de Lleida penjat al web municipal.

A banda de la participació ciutadana, en aquest primer moment també s'han tingut presents totes les propostes i recomanacions efectuades per la resta de grups polítics que componen La Paeria de Lleida.

En aquest sentit doncs, totes les propostes i recomanacions vinculades a la diagnosi del Pla de Mobilitat (tant les realitzades per la ciutadania com per la resta de partits polítics), han quedat reflectides en el present document.

- Els objectius i propostes d'actuació del Pla de Mobilitat, que un cop definits i aprovats per l'equip redactor, s'han sotmès al procés de participació ciutadana i també de la resta de grups polítics, amb l'objecte d'assolir un grau de consens elevat envers les propostes a executar i també per tal de completar-les i/o incorporar-ne de noves.

En aquest sentit, **els principals resultats derivats del procés de participació associat als objectius i propostes han estat:**

- Enquestes respostes: 622, de les quals 268 respostes són generals, 140 estan vinculades a la seguretat viària, la mobilitat a peu i la mobilitat en bici, 102 estan associades a la mobilitat en transport públic i a la càrrega i descàrrega de mercaderies, i 112 estan associades a la mobilitat en vehicle privat i l'estacionament.

La **valoració mitjana** de totes les propostes i objectius ha estat d'un 4 sobre 5.



- Quant als objectius, els més valorats han estat:
 - ✓ Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà (4,75 sobre 5).
 - ✓ Cercar l'accessibilitat universal (que els carrers i espais públics siguin accessibles per a tothom) (4,58 sobre 5).
 - ✓ Millorar la xarxa d'autobusos: cobertura de la xarxa, connectivitat i velocitat comercial (4,52 sobre 5).
 - ✓ Incrementar la mobilitat en transport públic (4,47 sobre 5).
- Quant a les propostes, les més valorades han estat:
 - ✓ Seguretat viària, mobilitat a peu i en bici (de les 17 propostes plantejades, amb una mitja de 4,02 de totes):
 - Creació i foment de camins escolars segurs (4,52)
 - Confeccionar un nou Pla de Seguretat Viària (4,30)
 - Creació de nous itineraris de carril bici, tant per fomentar la continuïtat com per millorar la connexió de xarxa (4,15)
 - Pla de foment dels eixos bàsics de vianants (4,15)
 - ✓ Mobilitat en transport públic i càrregues i descàrregues (de les 19 propostes plantejades, amb una mitja de 3,97 punts de totes):
 - Pla de millores de la xarxa de bus urbà: Propostes de reestructuració del servei existent (4,59)
 - Estudi de coordinació d'horaris i freqüències per facilitar la intermodalitat (4,50)
 - Potenciar la millora de l'accessibilitat amb transport públic amb l'exterior de la ciutat (4,34)
 - Analitzar la viabilitat de l'ampliació d'horari de les línies de transport públic en hores nocturnes (4,15)
 - ✓ Mobilitat en vehicle privat i estacionament (de les 15 plantejades, amb una mitja de 3,75 punts entre totes):
 - Millora del funcionament de les cruïlles semaforitzades (4,38)
 - Potenciació i optimització de la capacitat dels eixos bàsics i de les vies principals (4,16)
 - Consolidació i ampliació d'aparcaments de dissuasió als accessos de la ciutat o a l'entorn del centre (4,13)
 - Pla de control de l'indisciplina de l'estacionament a la via pública (4,13)

9.3.2. Fitxes d'actuació

Les fitxes d'actuació desenvolupen els continguts de cada proposta, detallant el seu abast, termini d'execució i graus de prioritat, àmbits d'actuació, etc., i han de permetre als responsables de la gestió de la mobilitat l'aplicació de les propostes i el seu seguiment.

Els continguts de cada Fitxa d'actuació són:

- Línia estratègica principal: Apartat on es relaciona la proposta d'actuació amb la línia estratègica dins la qual s'emmarca.
- Objectius: Apartat on es relaciona la proposta amb els objectius a assolir fixats pel Pla de Mobilitat.
- Nom de la proposta: Nom concret de l'actuació plantejada.
- Àmbit: Caràcter municipal/supramunicipal de la proposta
- Zona: Àmbit de l'actuació on es planteja l'actuació.
- Descripció de la proposta: Es detalla l'abast i els continguts de cada proposta, concretant les actuacions a desenvolupar.
- Prioritat: Es detalla el grau de prioritat de cada proposta, diferenciant entre "alta", "mitjana" i "baixa".
- Agents implicats: Es detallen els agents que estaran implicats en la execució, el control i el seguiment de les actuacions proposades.
- Calendari d'implantació estimat: En relació amb el grau de prioritat, es proposa un calendari on es detalla el moment d'implantació estimat de cada proposta.
- /: Es fa una primera estimació del cost d'implantació de la proposta, tant pel que fa als 6 anys de vigència del Pla, com en relació als costos anuals.
- Altres línies estratègiques directament relacionades amb la proposta: Apartat on es relaciona l'actuació amb altres línies estratègiques, en tant que moltes de les propostes del Pla tindran un caràcter transversal.
- Indicadors de seguiment: S'inclouen tot un seguit d'indicadors de seguiment amb l'objecte d'avaluar de forma qualitativa i quantitativa l'impacte de les mesures.

CODI: P34			FEBRER DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat.			
Objectius:			
Promoure una distribució de mercaderies adequada a la ciutat.			
Nom de la proposta:			
Estudi de la reforma de l'ordenança municipal per la circulació i gestió de les zones de càrrega i descàrrega.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Realització d'un estudi per impulsar la reforma de l'ordenança municipal per la circulació i gestió de les zones de càrrega i descàrrega fent especial èmfasi en les següents actuacions:			
<ul style="list-style-type: none"> • Regulació de la C/D nocturna, nivells sonors admesos en funció de la zona (de 45 a 55 db durant la nit, de 22:00 a 8:00h). • Regulació de les vies per on poden passar els vehicles de més de 3,5 tn. • Limitació del tonatge en funció de la tipologia de via. • Horaris de C/D. • Regulació de carrils multius i zones reservades per a la C/D. • Etc. 			
El desenvolupament de la modificació de l'ordenança es realitzarà en el marc del Pacte per la Mobilitat de la ciutat.			

Prioritat:									
<input type="checkbox"/> Alta			<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana				<input type="checkbox"/> Baixa		
Agents implicats									
Ajuntament de Lleida									
Calendari d'implantació estimat									
2011	2012	2013	2014	2015	2016				
Cost per any					Cost total				
0 €					0 €				
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:									
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	
Indicador de seguiment:									
Nom	Valor Actual (2011)	Valor objectiu							
		2016	2022						

9.3.3. Programa d'actuacions

Totes les actuacions previstes s'hauran de classificar seguint els següents apartats i programar temporalment en funció de les previsions municipals en, com a mínim, tres escenaris temporals:

- Curt termini (2-3 anys)
- Mig termini (4-6 anys)
- Llarg termini (6-12 anys)

A més, s'hauran de classificar per prioritats i establir fases d'execució. Cada actuació es detallarà mitjançant una fitxa detallada. Si fos necessari, s'adjuntarà un croquis o plànol descriptiu de cada actuació.

9.4. Propostes d'actuació vinculades a cada línia estratègica.

A la columna d'objectius està colorejada en tres colors en funció dels resultats del procés de participació ciutadana, en vermell es colorejen les cel·les considerades de major importància, en taronja les d'importància mitjana i en verd les de menor importància. Aquesta classificació s'ha tingut en compte per a la prioritització de les propostes.

Resum de les línies estratègiques, objectius i propostes del Pla de Mobilitat de Lleida (taula 1 de 3)



Línia estratègica		Objectius	CODI FITXA	Propostes directament vinculades	Indicadors Associats	
			P0	Definició i Jerarquització de les Xarxes Bàsiques de Mobilitat (peu, bicicleta, transport públic, vehicle privat). Condicions d'urbanització de la xarxa viària (annex nº4)		
Línia estratègica 1	Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport, amb un clima de convivència i urbanitat	1.1	Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà de Lleida	P1	Confeccionar un nou Pla de Seguretat Viària: Estudi de punts crítics i mesures per reduir accidentabilitat (millora seguretat, controls alcoholemia, sistemes de protecció, seguretat motocicletes, disseny d'interseccions per millora la visibilitat...). Instal·lació de càmeres de control de velocitat i de control semafòric.	1,2,6,7,8,9
				P2	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	3,4,5
		1.2	Fomentar la convivència entre els diversos mitjans, tenint en compte la jerarquia de la mobilitat	P3	Creació i foment de camins escolars segurs	-
Línia estratègica 2	Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)	2.1	Incrementar la mobilitat a peu	P4	Pla de foment dels eixos bàsics de vianants. Implantació de senyalització orientativa per vianants, millora de capacitat d'aquests eixos i del seu us.	9,11
				P5	Sectorització de la ciutat en zones 30 i implantació segons fases.	10,12
				P6	Elaboració d'un planol dels passos de vianants i millora d'aquests (visibilitat, il·luminació ubicació, seguretat, senyalització, orientació, eliminació d'obstacles, contenidors...)	13,14
		2.2	Cercar la accessibilitat universal	P7	Actualització del pla d'accessibilitat universal de Lleida: Estudi de guals i voreres, catàleg de carrers d'ample inferior a 6,6 m. i pla d'implantació de mesures de millora.	11,13,14
				P8	Estudi de implantació de nous semàfors acústics i sistemes adaptats per a persones amb problemes visuals.	-
		2.3	Augmentar els espais amb prioritat per vianants	P9	Ampliació de les illes de vianants per ús exclusiu per vianants	12
				P10	Realització de propostes de regulació de zones per a vianants amb control d'accés	12
Línia estratègica 3	Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària	3.1	Incrementar la mobilitat en bicicleta	P11	Millora de la xarxa actual: Millora de la senyalització horitzontal i vertical per a bicicletes, i de l'accessibilitat dels guals per bicicletes.	15,16,17
				P12	Implantació de nous estacionaments de bicicleta a la via pública. Implantació i senyalització d'estacionaments de bicicletes en edificis públics.	18
				P13	Potenciar l'estacionament de bicicletes en pàrquings públics.	18
				P14	Actualització del estudi de factibilitat tècnica econòmica per a la posada en servei d'un sistema públic de lloguer de bicicletes	-
		3.2	Millora de la xarxa: Cobertura, Connectivitat i continuïtat	P15	Creació de nous itineraris, tant per fomentar la continuïtat i com per millorar la connexió de xarxa. Garantir eixos bàsics nord-sud i est-oest.	15,17
		3.3	Modificar la reglamentació del ciclista	P16	Revisió de l'ordenança de circulació pel que fa a l'ús de la bicicleta	-
				P17	Estudi implantació carrils bici-corredor (circuitos 10km-21km)	-

Resum de les línies estratègiques, objectius i propostes del Pla de Mobilitat de Lleida (taula 2 de 3)

Línia estratègica		Objectius	CODI FITXA	Propostes directament vinculades	Indicadors Associats
Línia estratègica 4	Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat	4.1 Incrementar la mobilitat en transport públic	P18	Proposta d'instal·lació d'andanes d'embarcament, plataformes i noves marquesines. Accessibilitat física a les parades.	20,28,29
			P19	Proposta d'instal·lació de sistemes SAEI a les parades	-
			P20	Transmetre a través de la web, en temps real, la informació de la xarxa: Incidències, canvis de recorreguts, horaris...	-
			P21	Analitzar la viabilitat d'ampliació de l'horari de les línies de transport públic cap a hores nocturnes.	22,27
			P22	Estudiar la firma de convenis per a que els comerços o altres centres d'atracció de desplaçaments en transport públic de la ciutat puguin entregar vals o targetes de bus a clients	25,27
		4.2 Millorar la xarxa de bus: Cobertura de xarxa, connectivitat i velocitat	P23	Proposta d'instal·lació de nous carrils bus segons plànol. Implantació de sistemes de prioritat semafòrica en la regulació del trànsit.	21,3
			P24	Pla de millores de la xarxa de bus urbà: Propostes de reestructuració del servei existents (itineraris, freqüències, horaris, parades, etc.).	19,20,21,22,23,24,25,26
			P25	Estudi d'implantació de busos especials en zones amb poca densitat de població (bus a la demanda, bus de barri...)	22
		4.3 Potenciar la intermodalitat amb el transport públic interurbà	P26	Treballar conjuntament amb les autoritats competents en el foment, creació i gestió de terminals-intercanviadors entre el transport públic intern i el de connexió. Impulsió de les propostes del PTVC a la ciutat.	23,24
			P27	Estudi de coordinació d'horaris i freqüències per facilitar l'intermodalitat. Pla d'optimització de la intermodalitat de la nova estació d'autobusos.	-
			P28	Millores en l'accessibilitat, informació, seguretat i confort a l'estació d'autobusos	20
			P29	Potenciar la millora de l'accessibilitat amb transport públic en relació amb l'exterior de la ciutat (Xarxa d'autobusos i de ferrocarrils).	19,20,21,22,23,24,25,26
P30	Col·laboració amb les autoritats competents en l'estudi de creació de nous baixadors ferroviaris al terme municipal per la xarxa de rodalies.		-		
4.4 Fomentar el servei de TAXI	P31	Estudi de millora de les parades actuals de TAXI (emplaçament, espais, informació, marquesines...)	-		
	P32	Estudi de demanda de servei de TAXI i de cobertura territorial de les parades. Serveis a la demanda en coordinació amb el transport públic.	-		
Línia estratègica 5	Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat	5.1 Promoure una distribució de mercaderies adequada a la ciutat	P33	Millora de les reserves de carrega i descàrrega: senyalització (vertical i horitzontal), regulació horària i longitud de les reserves de càrrega i descàrrega.	31
			P34	Potenciar la DUM nocturna i silenciosa, especialment en el ram de l'alimentació que tradicionalment suposa una distribució diària i molt atomitzada.	-
			P35	Estudi de la reforma de l'ordenança municipal per la circulació i gestió de les zones de càrrega i descàrrega	-
			P36	Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores, prova pilot de DUM en bicicleta. Promoure la col·laboració amb altres ciutats en la recerca de les millors pràctiques de la DUM.	-
Línia estratègica 6	Fomentar l'ús racional del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat	6.1 Optimitzar el funcionament de la xarxa	P37	Implementació de sentits únics a la xarxa no bàsica.	-
			P38	Potenciació i optimització de la capacitat dels eixos bàsics i de les vies principals	32,33,34,35,36,37,38,39
			P39	Posada en funcionament del nou centre de control de la mobilitat.	32,33,34,35,36,37,38,40
			P40	Realització d'una prova pilot de Z.A.M a Lleida	39
			P41	Millora del funcionament de les cruïlles semaforitzades: Revisió de fases semafòriques, implantació de semàfors amb LEDs.	40
	6.2 Fomentar el vehicle compartit	P42	Estudi per implementar el car-sharing a la ciutat. Punts d'aparcament i publicitat.	37	
		P43	Potenciació del car-pooling a través d'un portal integrat	-	

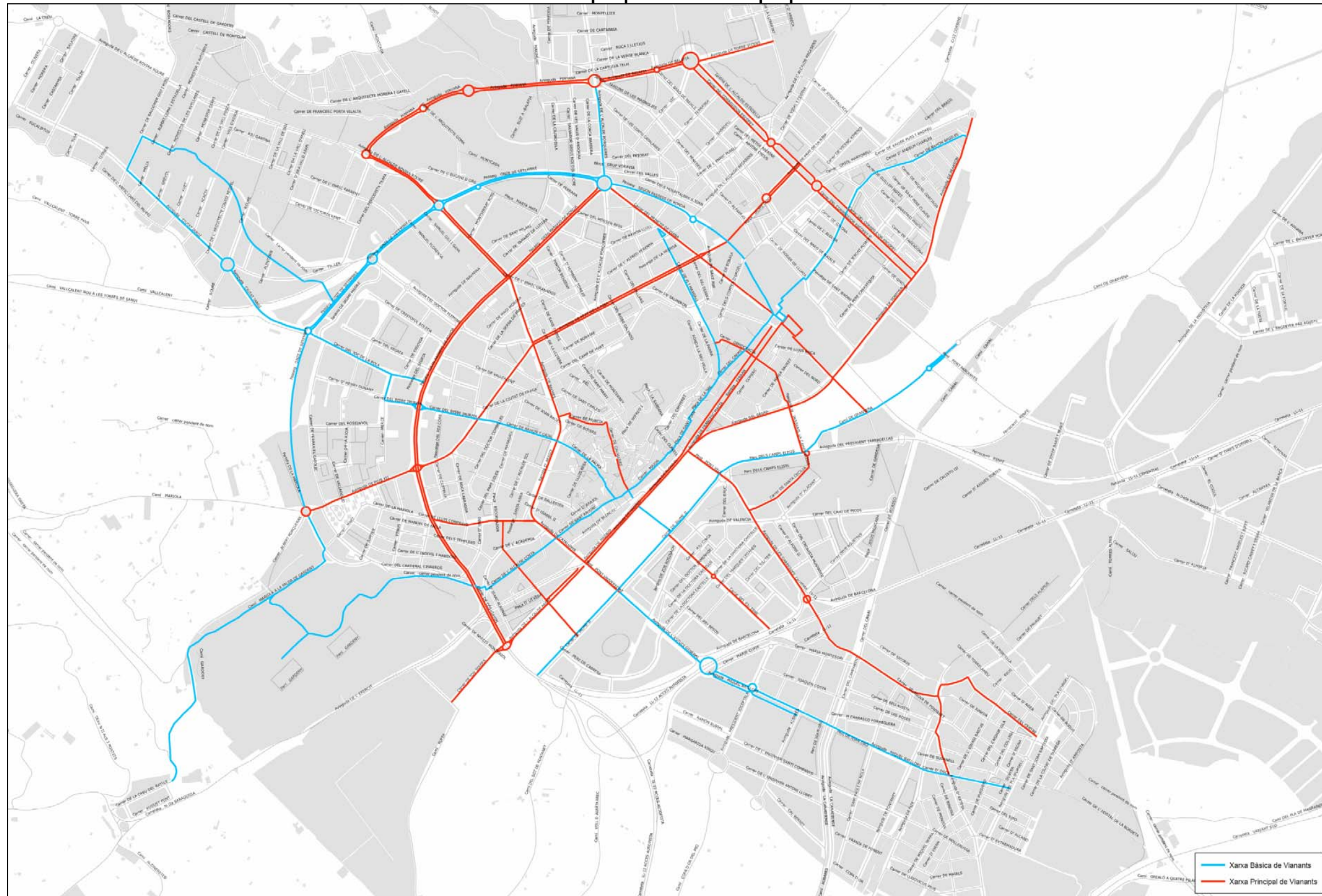
Resum de les línies estratègiques, objectius i propostes del Pla de Mobilitat de Lleida (taula 3 de 3)

Línia estratègica	Objectius	CODI FITXA	Propostes directament vinculades	Indicadors Associats	
Línia estratègica 7	Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat	7.1	P44	Redacció d'un pla d'aparcament de la ciutat. Estudi d'una gestió integral.	41,42
			P45	Consolidació i ampliació d'aparcaments de dissuasió als accessos de la ciutat o a l'entorn del centre i connexió amb altres modes de transport (autobús, bicicleta...).	-
			P46	Estudi de modificació de la regulació de l'estacionament: Distribució, Tarificació (progressiva, per zones...) i residents.	42
			P47	Proposta d'eliminació d'aparcament a la xarxa bàsica de la ciutat. Estacionament de residents en horari nocturn.	-
			P48	Pla de control de l'indisciplina de l'estacionament a la via pública.	-
			P49	Millora de la senyalització fixa i variable dels estacionaments de la ciutat.	-
	7.2	P50	Estudi de implantació i millora d'estacionaments per a motocicletes per tota la ciutat. Estudi d'ubicacions com a element de millora de la visibilitat.	-	
	7.3	P51	Proposta de creació de nous aparcaments per a discapacitats.	-	
Línia estratègica 8	Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit	8.1	P52	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, Nox i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU	44,46,47
			P53	Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió ambiental	-
			P54	Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics.	-
			P55	Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual	19
			P56	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals i altres vehicles de serveis urbans (neteja, jardineria...).	19
		8.2	P57	Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.	43
			P58	Elaboració del mapa acústic de la ciutat.	45
		P59	Realització d'un Pla de disminució de la contaminació acústica, d'acord amb la nova normativa.	45	
Línia estratègica 9	Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.	9.1	P60	Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat i definició de la seva estructura humana.	-
			P61	Elaboració d'una memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat. "L'observatori de la Mobilitat".	-
	9.2	P62	Campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària	48,49	
		P63	Campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta.	48,49	
		P64	Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure Lleida com a referent internacional de la promoció dels desplaçaments a peu	48,49	
		P65	Col·laboració en l'implantació de mesures incloses en els Plans Específics que afectin a àmbits de la ciutat.	-	
		P66	Promoció de la realització de Plans de desplaçaments d'empresa i plans de mobilitat sectorial. Realització del PDE de l'Ajuntament.	-	
		P67	Participar en projectes sobre mobilitat amb altres entitats extramunicipals.	-	
		P68	Remodelar la pagina WEB municipal pel que fa a la informació de la mobilitat, especialment el transport públic.	-	

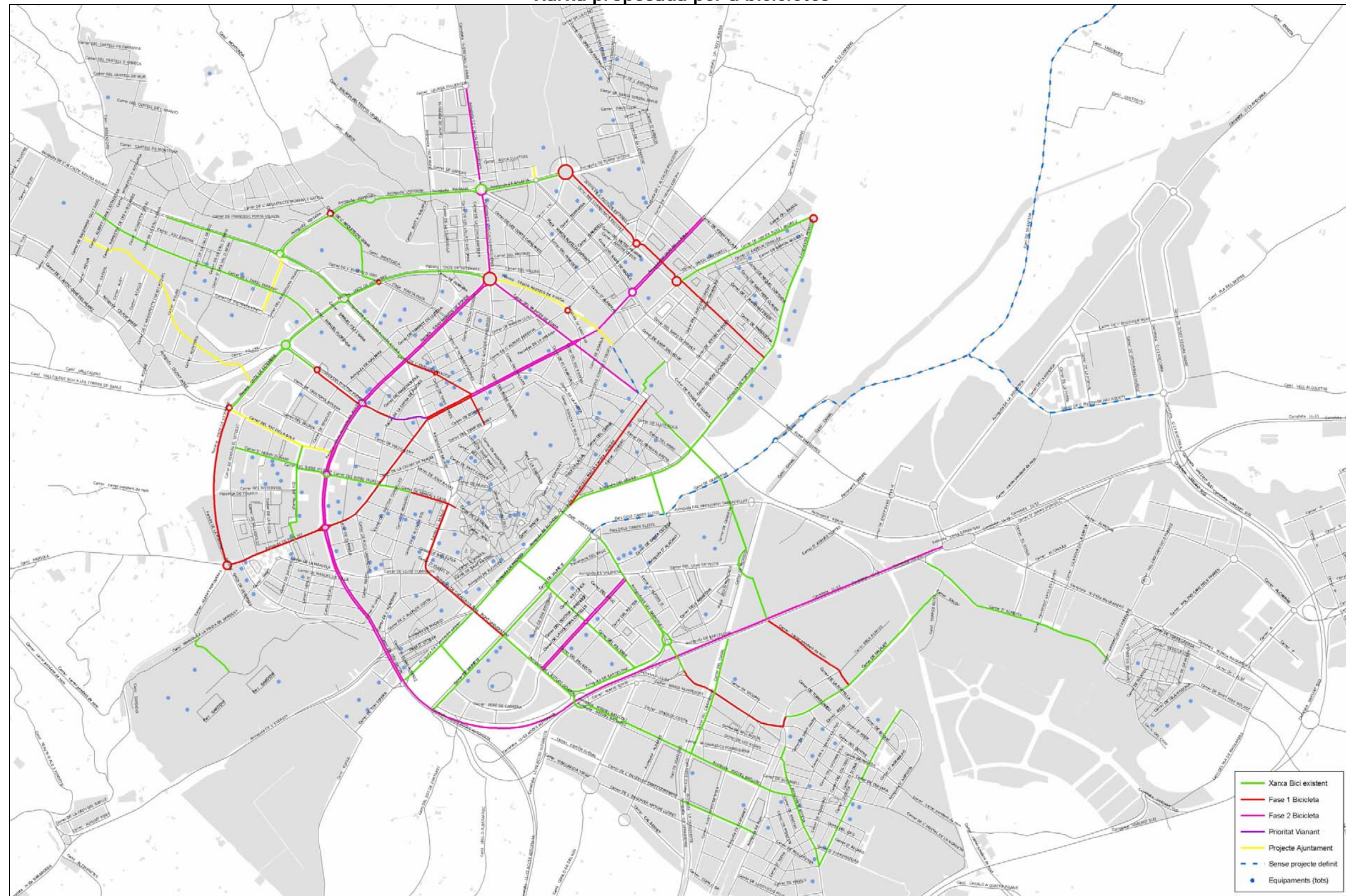
CODI: PO	 Ajuntament de Lleida		OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
TOTES			
Objectius:			
TOTS			
Nom de la proposta:			
Definició i Jerarquització de les Xarxes Bàsiques de Mobilitat (peu, bicicleta, transport públic, vehicle privat). Condicions d'urbanització de la xarxa viaria.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Es fonamental disposar de documents gràfics que permetin visualitzar perfectament les diferents xarxes actuals i futures que componen la mobilitat de la ciutat de Lleida.			
Aquests plànols deuran contenir informació sobre:			
<ul style="list-style-type: none"> a. Xarxa d'itineraris i de zones per vianants actuals i objectius. b. Xarxa de carrils bicicleta actual i objectiu c. Xarxa de carrils bus objectiu per fases: <ul style="list-style-type: none"> <i>PMU 2012-2017 → 50% de la xarxa</i> <i>PMU 2017-2023 → 50% de la xarxa</i> d. Xarxa Bàsica de Circulació de vehicles privats. 			
Sobre aquestes xarxes es necessari implementar la major part dels esforços, donat que es calcula que aproximadament sobre cada una de les xarxes es mou el 75% de la seva mobilitat.			
La proposta de jerarquització inclou un annex de condicions d'urbanització, per tal de regularitzar els espais per a la mobilitat de nous planejaments i d'establir unes condicions de jerarquia uniformes.			
A l'annex nº4, s'estableixen els criteris que s'han de complir en els projectes d'urbanitzacions noves o reformes d'existents, els quals es defineixen segons la legislació vigent i de les propostes d'actuació establertes. L'objectiu és plantejar una urbanització més sostenible per assolir els escenaris de futur plantejats anteriorment, seguint l'establert en la jerarquia de la mobilitat.			
S'han tingut en compte les normatives aplicables en accessibilitat i via pública, entre les quals detasquem l'OrdreVIV/561/2010 sobre condicions bàsiques d'accessibilitat, el Codi d'Accessibilitat de la Generalitat de Catalunya, el manual per a disseny de vies ciclistes de Catalunya, entre altres normatives de referència.			

Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

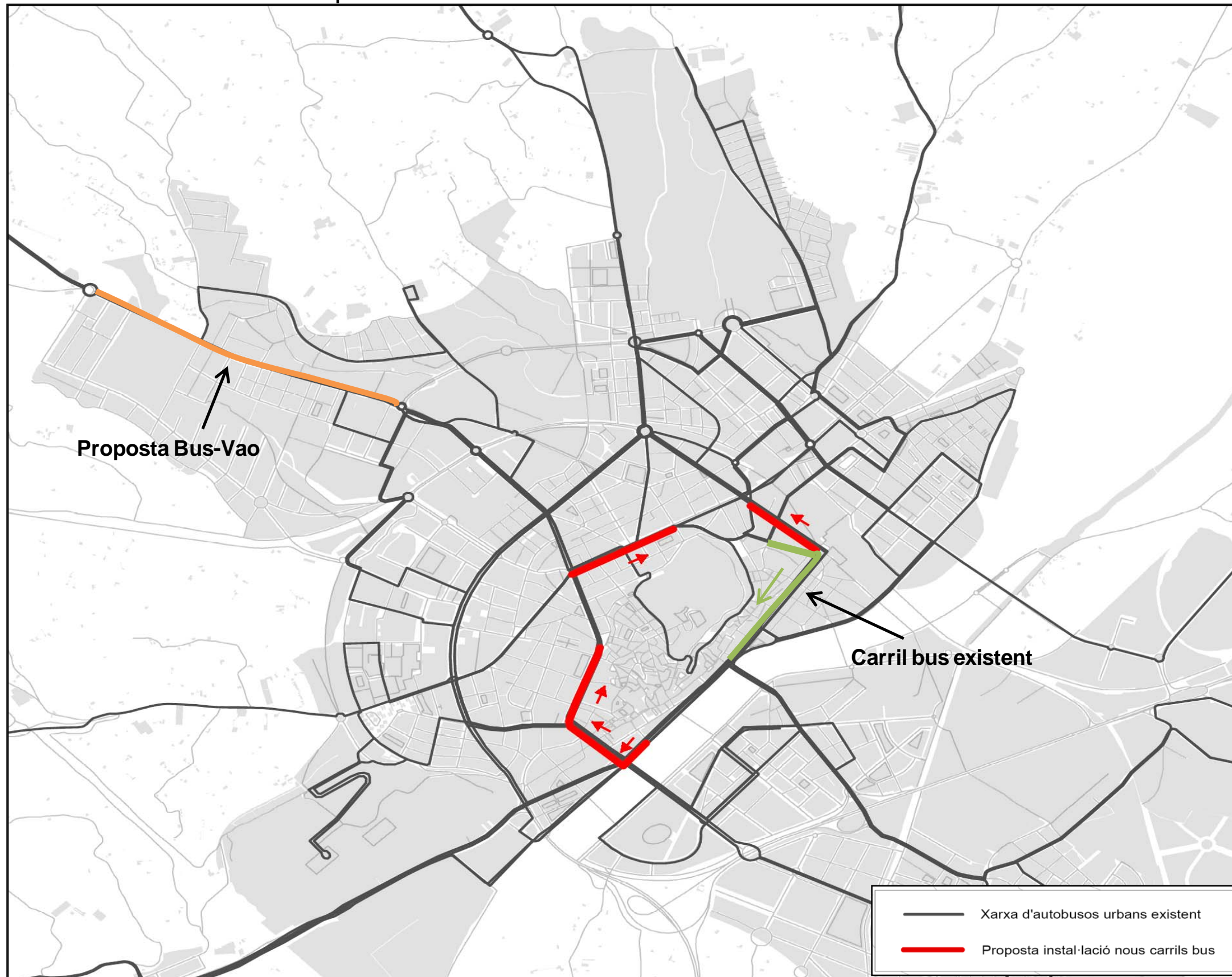
Xarxa Principal per a vianants proposada



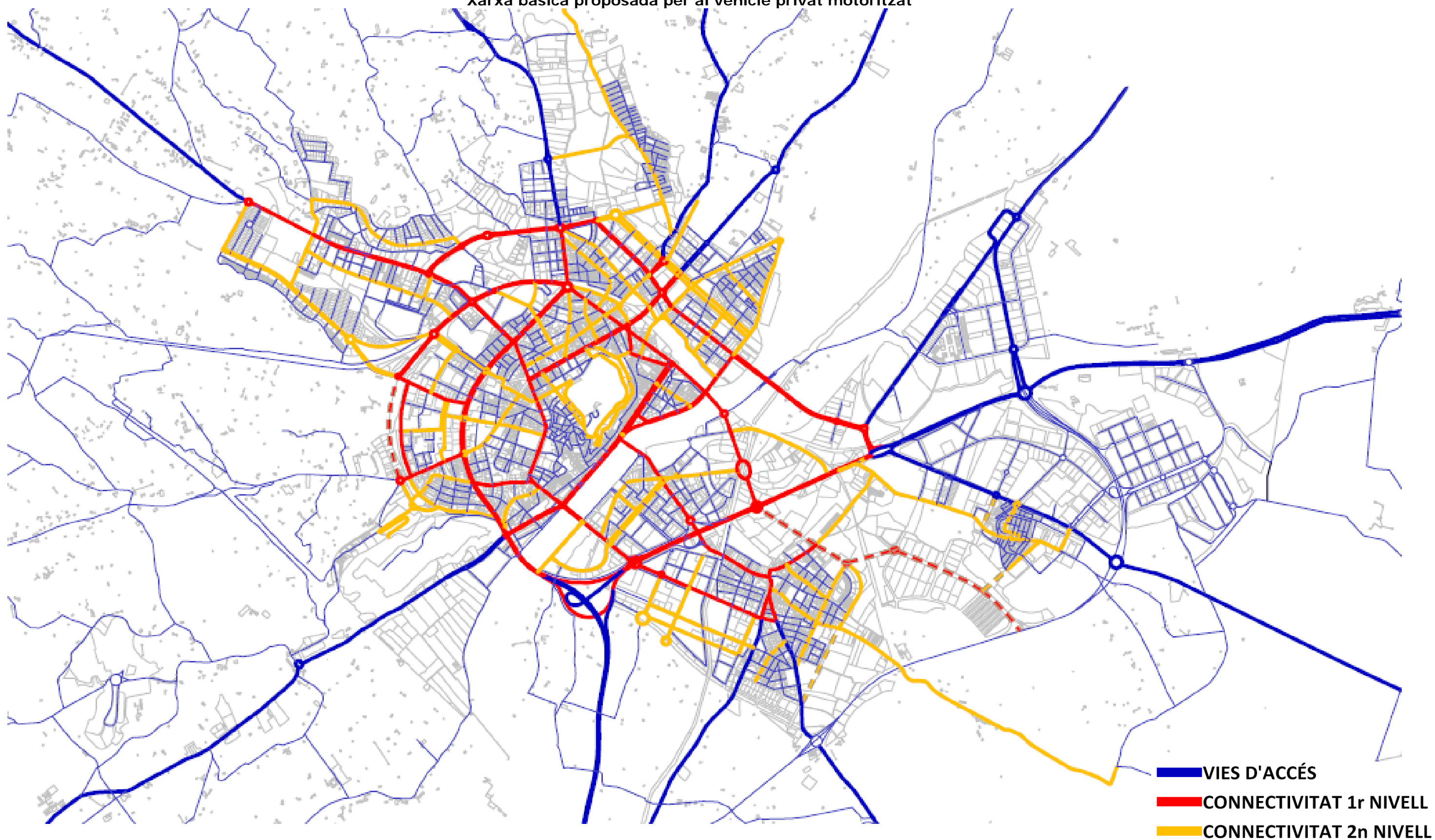
Xarxa proposada per a bicicletes



Proposta de creació de carrils bus i xarxa d'autobusos urbans actual




Xarxa bàsica proposada per al vehicle privat motoritzat



CODI: P1	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport, amb un clima de convivència i urbanitat			
Objectius:			
Reduir l'accidentabilitat a l'àmbit urbà de Lleida			
Nom de la proposta:			
Confeccionar un nou Pla de Seguretat Viària: Estudi de punts crítics i mesures per reduir accidentabilitat (millora seguretat, controls alcoholemia, sistemes de protecció, seguretat motocicletes, disseny d'nterseccions per millora la visibilitat...).			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
El Pla de Seguretat Viària de Lleida ha de ser l'eina clau de la gestió de la Seguretat Viària a la ciutat, establint des de les línies mestres de treball fins a les actuacions concretes.			
L'elaboració del Pla, ja sigui pels mitjans i recursos propis de l'Ajuntament o mitjançant la contractació d'una empresa externa, haurà de seguir els criteris establerts pel model del pla local del Servei Català de Trànsit (SCT).			
El pla haurà d'incloure entre d'altres aspectes:			
<ul style="list-style-type: none"> a. Estudi de punts crítics b. Mesures correctores c. Mesures preventives. d. Etc 			
Durant els 6 anys de vigència del Pla, l'ajuntament instal·larà 5 càmeres de control de velocitat a la xarxa bàsica de la ciutat i unes altres 5 càmeres de control de la indisciplina als semàfors, de forma que es minimitzin els principals factors que intervenen en la gravetat dels accidents: la velocitat i la col·lisió fronto lateral.			



Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Generalitat de Catalunya - Servei Català de Trànsit								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
80.000 €			330.000 €					
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valors de referencia						
		2009	2017					
Victimes mortals en accidents de trànsit	morts/any	---	0					
Accidents amb víctimes per veh.*km	accidents amb víctimes / (10 ⁶ *veh*km)	84	10					
Controls alcoholemia/1.000 habitants	Controls alcoholemia/1.000 habitants	---	---					
Controls de velocitat/1.000 habitants (Guàrdia Urbana)	Controls de velocitat/1.000 habitants (Guàrdia Urbana)	---	---					

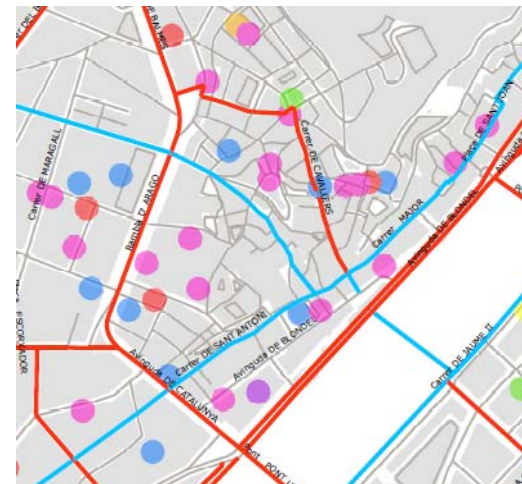
CODI: P2	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport, amb un clima de convivència i urbanitat			
Objectius:			
Reduir l'accidentabilitat a l'àmbit urbà de Lleida			
Nom de la proposta:			
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			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
L'objectiu principal de les sancions en matèria de seguretat viària és que l'individu estigui incentivat vers el compliment de la norma. Si la sanció no es fa efectiva o l'individu no l'acaba pagant, la seva existència perd tot el sentit.			
Per a millorar la taxa de cobrament de les sancions imposades, es proposen dos tipus de mesures diferents:			
<ul style="list-style-type: none"> • La posada en funcionament d'incentius per pagament immediat o avançat de la sanció • La imposició d'altres sancions, no necessàriament econòmiques (augment de l'impost de circulació...), als individus que no facin efectiu el pagament de les sancions 			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input checked="" type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valors de referencia						
		2011	2017					
Agents de policia/10.000 habitants	Agents de policia/10.000 habitants	---	---					
Controls alcoholèmia/1.000 habitants	Controls alcoholèmia/1.000 habitants	---	---					
Controls de velocitat/1.000 habitants (Guàrdia Urbana)	Controls de velocitat/1.000 habitants (Guàrdia Urbana)	---	---					



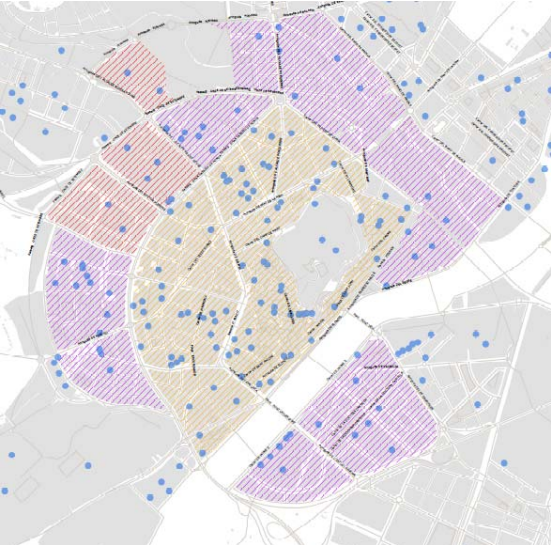
CODI: P3	 Ajuntament de Lleida		OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport, amb un clima de convivència i urbanitat			
Objectius:			
Fomentar la convivència entre els diversos mitjans, tenint en compte la jerarquia de la mobilitat			
Nom de la proposta:			
Creació i foment de camins escolars segurs			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Entorn centres educatius			
Descripció de la proposta:			
<p>La creació de camins escolars segurs entre els centres d'ensenyament i la xarxa principal de vianants de Lleida millorarà les condicions d'accessibilitat al centre per part dels alumnes.</p> <p>Aquesta proposta pot ser executada per fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificació dels CEIP's i IES de més difícil accés i/o amb accidentalitat. Execució d'una prova pilot de camí escolar en aquests centres • Evaluació de l'efectivitat de les mesures • Extensió a la resta de centres de Lleida 			
<p>A més, la posada en funcionament d'un camí escolar en un centre pot ser un bon moment per debatre amb els alumnes sobre temes de Seguretat Vial, pel que es poden dissenyar i imprimir uns manuals amb les indicacions bàsiques en aquesta matèria per repartir entre l'alumnat.</p>			

Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Associacions de pares i mares de centres educatius								
Departament d'ensenyament de la Generalitat de Catalunya								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valors de referencia						
		2011	2017					
Creació de camins escolars en l'entorn de centres educatius	Nombre de camins escolars executats	0	6					
Carrers amb voreres d'amplada inferior a 1,80 m	longitud de voreres d'amplada inferior a 1,80 m respecte longitud total de la xarxa	---	---					
Xarxa viària exclusiva per a vianants o convivència	Km de carrer	6,2	7,44					



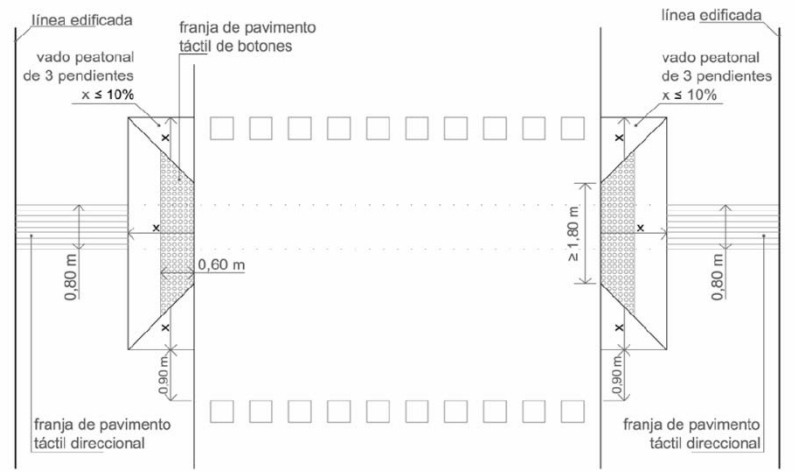
CODI: P4	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat a peu			
Nom de la proposta:			
Pla de foment dels eixos bàsics de vianants. Implantació de senyalització orientativa per vianants, millora de capacitat d'aquests eixos i del seu ús.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa Principal per als Vianants			
Descripció de la proposta:			
<p>El foment dels eixos bàsics de vianants té com a objectiu augmentar l'atractivitat del mode peu de desplaçaments. D'aquesta forma el seu nombre de desplaçaments tendirà a augmentar.</p> <p>Un dels instruments per fomentar aquests eixos és la implantació de senyalització orientativa per accedir als principals equipaments, llocs de treball i centres educatius. L'objectiu és transmetre al ciutadà la idea de que, vagi a on vagi, la senyalització orientativa el guiarà correctament.</p> <p>D'altres mesures importants per fomentar els eixos bàsics de vianants són la millora física d'aquests eixos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inventari d'obstacles als eixos i posterior retirada • Identificació de punts mal il·luminats de la xarxa de vianants i reforç • Inventari de punts que requereixen elements especials com ara baranes, escales o rampes • Ampliació dels passos de vianants i prioritzar aquests respecte d'altres medis. • Ampliació de voreres i dels espais pels vianants en aquests eixos. • Etc. 			





Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valors de referencia						
		2011	2017					
Quota transport intramunicipal a peu (*)	% de desplaçaments en modes no motoritzat	45,6%	46,2%					
Carrers amb voreres d'amplada inferior a 1,80 m	longitud de voreres d'amplada inferior a 1,80 m respecte longitud total de la xarxa	---	---					
Xarxa viària exclusiva per a vianants o convivència	Km de carrer	6,2	7,44					

CODI: P5	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat a peu			
Nom de la proposta:			
Sectorització de la ciutat en zones 30 i implantació segons fases.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi			
Descripció de la proposta:			
<p>La implementació de les zones 30 a Lleida es considera un bon mètode de millora de la mobilitat a peu, augmentant també el benestar dels veïns (reducció de les emissions i dels sorolls, menys accidents...).</p> <p>La posada en funcionament d'aquestes zones s'ha d'efectuar de forma gradual, per tal de reduir les incidències de posada en funcionament i donar un cert temps d'adaptació als automobilistes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fase 1: Centre de la ciutat, exclusivament al marge dret del Segre • Fase 2: Zones que envolten la fase anterior, creuant el riu • Fase 3: Petites zones no cobertes a la fase anterior <p>A més de la senyalització vertical, es reforçarà la senyalització amb marques vials i altres elements urbanístics que assegurin el compliment de la zona 30.</p>			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	Valor Actual (2011)	Valor objectiu						
		2017	2023					
Pacificació del trànsit	Km de carrers amb límit 30km/h	11,17 km	14,52 km					

CODI: P6	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat a peu			
Nom de la proposta:			
Elaboració d'un planol dels passos de vianants i millora d'aquests (visibilitat, il·luminació ubicació, seguretat, senyalització, orientació, eliminació d'obstacles, contenidors...)			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa Principal per als Vianants			
Descripció de la proposta:			
Com a complement de les millores vinculades a l'accessibilitat realitzades el darrer any en algunes cruïlles de la ciutat, el Pla de Mobilitat proposa elaborar un planol dels passos de vianants que permeti millorar-los (ubicació, seguretat, senyalització, orientació...) i establir una prioritització de les actuacions.			
Cruïlla adaptada segons la normativa d'accessibilitat Estatal			
<p>En aquest sentit, totes les millores es realitzaran en torn als preceptes de la normativa d'accessibilitat estatal (<i>Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.</i>).</p> <p>Aquestes actuacions s'emmarcaran a la xarxa principal definida pel Pla de Mobilitat Urbana.</p>			
			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valors de referencia						
		2011	2017					
Semàfors acústics	Nombre total de semàfors acústics	394	453					
Carrers amb voreres d'amplada inferior a 1,80 m	longitud de voreres d'amplada inferior a 1,80 m respecte longitud total de la xarxa	---	---					

CODI: P7	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)			
Objectius:			
Cercar l'Accessibilitat Universal			
Nom de la proposta:			
Actualització del pla d'accessibilitat universal de Lleida: Estudi de guals i voreres, catàleg de carrers d'ample inferior a 6,6 m. i pla d'implantació de mesures de millora.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa Principal per als Vianants			
Descripció de la proposta:			
<p>La consecució de l'Accessibilitat Universal té com a finalitat la millora de les condicions quotidianes de vida de tots els ciutadans, si bé suposaria una millora molt important per als col·lectius amb mobilitat reduïda.</p> <p>El Pla d'Accessibilitat Universal és el document on es recullen les deficiències i punts d'alerta referents a l'accessibilitat de la ciutat, principalment:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudi de guals i voreres • Catàleg de carrers estrets • Identificació dels principals obstacles per vianants <p>En aquesta millora es proposa actualitzar i completar el Pla d'Accessibilitat Universal ja existent per ampliar la seva validesa a tota la ciutat de Lleida, adequant-lo a la normativa d'accessibilitat estatal (<i>Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesabilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.</i>).</p>			



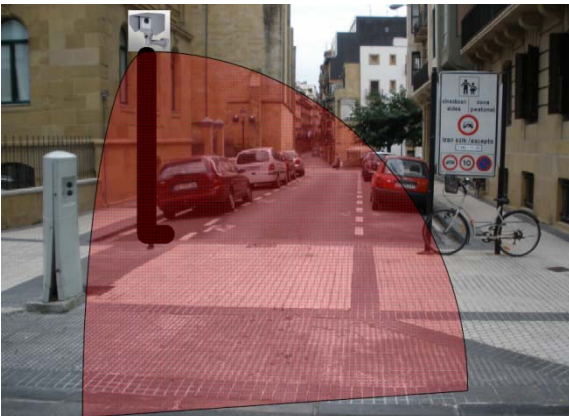
Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valors de referencia						
		2011	2017					
Carrers amb voreres d'amplada inferior a 1,80 m	longitud de voreres d'amplada inferior a 1,80 m respecte longitud total de la xarxa	---	---					
Xarxa viària exclusiva per a vianants o convivència	Km de carrer	6,2	7,44					

CODI: P8	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)			
Objectius:			
Cercar l'Accessibilitat Universal			
Nom de la proposta:			
Estudi de implantació de nous semàfors acústics i sistemes adaptats per a persones amb problemes visuals.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa Principal per als Vianants			
Descripció de la proposta:			
<p>Les persones que pateixen discapacitat o problemes visuals poden memoritzar els entorns físics estàtics del seu entorn per a moure-s'hi normalment. En canvi, els entorns dinàmics (semàfors de regulació de fluxos, obertura de portes de garatges, moviment de pilones retràctils...) presenten, per la seva natura, més dificultat.</p>			
<p>Es proposa la realització a Lleida d'un estudi d'implantació de semàfors acústics i altres mecanismes per a millorar la qualitat de vida i la seguretat dels ciutadans amb problemes visuals.</p>			




Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valors de referencia						
		2011	2017					
Semàfors acústics	Nombre total de semàfors acústics	394	453					

CODI: P9	 Ajuntament de Lleida		OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)			
Objectius:			
Augmentar els espais amb prioritat per vianants			
Nom de la proposta:			
Ampliació de les illes de vianants per ús exclusiu per vianants			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi			
Descripció de la proposta:			
<p>Es proposa ampliar el nombre d'illes i carrers d'ús exclusiu per a vianants de Lleida com a mesura efectiva per afavorir la mobilitat a peu.</p> <p>A diferència de les zones 30, a les illes de vianants no es permet el pas del trànsit rodat, el que repercuteix en més espai per als vianants i en una major seguretat per a aquests.</p> <p>Es proposa la conversió en carrers per a vianants d'aquells que compleixin alguns o tots els requisits:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poc trànsit rodat actual • Adjunt a les illes de vianants actuals • Eix comercial o amb atractiu visual / paisatgístic • Punt de pas de molts vianants en l'actualitat i/o carrer estret 			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input checked="" type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valors de referencia						
		2011	2017					
Xarxa viària exclusiva per a vianants o convivència	Km de carrer	6,2	7,44					

CODI: P10	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)			
Objectius:			
Augmentar els espais amb prioritat per vianants			
Nom de la proposta:			
Realització de propostes de regulació de zones per a vianants amb control d'accés			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi			
Descripció de la proposta:			
<p>A les propostes P5 i P9 del present document es proposava la creació de més zones 30 i l'ampliació de les illes de vianants, respectivament. En el cas de les illes de vianants, es recomana que en aquestes s'impedeixi el pas als vehicles de motor per evitar infraccions. Aquesta recomanació s'ha de compatibilitzar amb passar alguns vehicles determinats (veïns, serveis d'emergència, serveis de neteja, d'altres serveis municipals...). Per fer-ho, es disposa de diversos sistemes en funcionament, calent determinar per al cas de Lleida quin seria el més idoni:</p>			
<ul style="list-style-type: none"> • Sistema físic de barrera utilitzant pilona i identificació d'accés (clau/targeta). Es tracta del sistema de control més habitual (Sant Cugat del Vallès, Castelló de la Plana, Barcelona...). • Sistema físic de barrera utilitzant pilona i identificació de matrícula. Funcionament similar al d'alguns aparcaments, només s'abaixa la pilona en cas que la matrícula del vehicle estigui autoritzada. • Sistema obert mitjançant identificació de matrícula. Aquest sistema, implantat al casc antic de Girona, no restringeix físicament l'accés a la zona de vianants, però reconeix les matrícules dels vehicles infractors per fer-los arribar la pertinent sanció. 			
Exemple de sistema de control d'accés			
			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input checked="" type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P11		Ajuntament de Lleida		OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:				
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària				
Objectius:				
Incrementar la mobilitat en bicicleta				
Nom de la proposta:				
Millora de la xarxa actual: Millora de la senyalització horitzontal i vertical per a bicicletes i de l'accessibilitat dels guals per bicicletes.				
Àmbit:				
Municipal				
Zona:				
Xarxa existent per a bicicletes				
Descripció de la proposta:				
<p>Per a que la bicicleta sigui un mode de transport cada cop més utilitzat pel conjunt de la ciutadania, cal que la xarxa per a bicicletes sigui visible i de fàcil identificació.</p> <p>Es proposa millorar la senyalització horitzontal i vertical per a bicicletes per tal que:</p> <ul style="list-style-type: none"> Els ciclistes identifiquin els carrils bicicleta amb facilitat i puguin dirigir-s'hi preferentment Els vianants evitin utilitzar involuntàriament aquestes vies per desconeixement de la seva existència <p>A més, es considera important millorar l'accessibilitat dels guals específics per a bicicletes evitant en moltes cruïlles, la coexistència entre vianants i bicicletes.</p> <p>Com a eina de millora de la mobilitat de les bicicletes es proposa realitzar una prova pilot d'implantació d'una SAS (Sortida Avançada Segura) per a bicicletes.</p>				



A diferència del ZAM moto, el SAS bici sí és necessari per garantir la seguretat dels usuaris de la bicicleta que circula per un carril bici segregat i ha de fer maniobres de gir no protegides. La sortida avançada permet fer una maniobra de canvi de sentit de la marxa de la bicicleta a una cruïlla amb total seguretat. El SAS a més, permetrà la ordenació del trànsit de bicicletes, evitarà l'encreuament amb els vianants i evitarà l'afectació dels xamfrans.

Prioritat:

Alta

Mitjana

Baixa

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat

2012	2013	2014	2015	2016	2017
-------------	-------------	------	------	------	------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:

L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
-----------	----	-----------	----	----	----	----	----	----

Indicador de seguiment:



Nom	unitats	Valors de referencia	
		2011	2017
Quota intramunicipal en transport en bicicleta (*)	% de desplaçaments en modes no motoritzat	0,80%	1,50%
Xarxa vies ciclables (carril bici+vies ciclables)	Km bici	22,1	35,36

CODI: P12	 Ajuntament de Lleida		OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat en bicicleta			
Nom de la proposta:			
Implantació de nous estacionaments de bicicleta a la via pública. Implantació i senyalització d'estacionaments de bicicletes en edificis públic.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa existent per a bicicletes – Principals edificis públics de la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>Un dels frens a la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià és la dificultat per al seu estacionament en condicions de seguretat.</p> <p>Es proposa ampliar els estacionaments per a bicicletes existents a Lleida (al plànol, triangles) prenent com a base els equipaments (al plànol, cercles), ja que aquests són punts d'especial atracció de viatges. També són necessaris estacionaments en zones d'emissió de viatges, com per exemple zones residencials.</p> <p>La creació de noves places d'estacionament per a bicicletes ha d'estar convenientment senyalitzada per tal que els ciclistes puguin identificar-los amb facilitat.</p>			



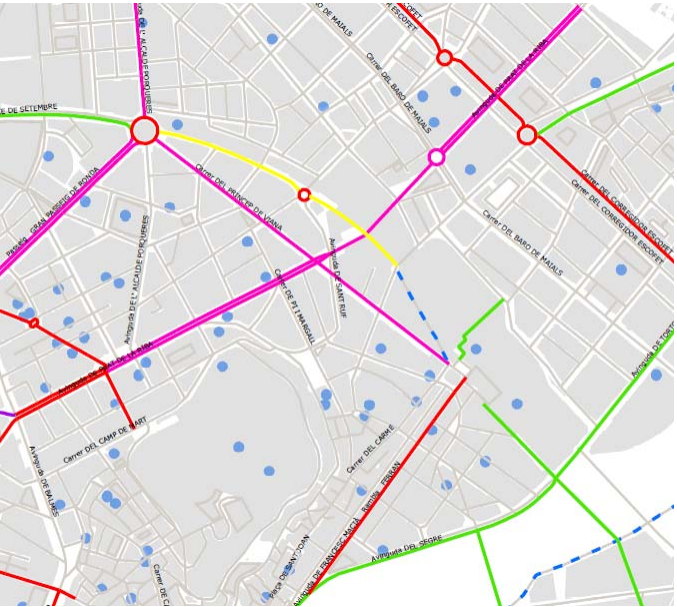
Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2017	2023					
Places Aparcament Bicicletes	places / 1.000 habitants	0,64%	0,70%					

CODI: P13	 Ajuntament de Lleida		OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat en bicicleta			
Nom de la proposta:			
Potenciar l'estacionament de bicicletes en pàrquings públics.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa existent per a bicicletes – Principals aparcaments públics de la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>Un dels frens a la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià és la dificultat per al seu estacionament en condicions de seguretat.</p> <p>Es proposa utilitzar la xarxa d'aparcaments públics de Lleida com a indrets on instal·lar de forma segura estacionaments de bicicletes.</p> <p>Aquesta mesura pot suposar la construcció d'un elevat nombre de places d'estacionament per a bicicletes a preus reduïts i sense ocupació de la via pública.</p>			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana			<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P14	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat en bicicleta			
Nom de la proposta:			
Actualització del estudi de factibilitat tècnic - econòmic per a la posada en servei d'un sistema públic de lloguer de bicicletes			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi			
Descripció de la proposta:			
<p>Els sistemes públics de lloguer de bicicletes estan en desenvolupament a tot Europa. Aquests serveis possibiliten la realització de trajectes urbans en bicicleta sense suportar el cost d'adquisició del vehicle, i en molts casos, solucionen el problema de l'estacionament segur.</p> <p>Existeixen diverses tipologies molt diferents d'aquest tipus de servei, en funció de condicionants locals, socials i pressupostaris:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistemes amb punts de recollida i estacionament de bicicletes diferents (l'usuari efectua un trajecte), o bé sistemes amb el mateix punt de recollida i estacionament (usuari obligat a retornar la bicicleta a la mateixa estació on l'ha pres) • Sistemes oberts a l'ús per part de turistes (per exemple, permetent l'accés diari per 1€), o bé sistemes on només s'accepten abonaments mensuals o anuals <p>Es proposa l'actualització de l'estudi de factibilitat d'aquest mitjà de transport a Lleida els darrers anys de vigència del present PMU, estudiant de prop l'evolució de la mobilitat en bicicleta registrada en relació amb el moment de l'aprovació del Pla.</p>			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input checked="" type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P15	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària			
Objectius:			
Millora de la xarxa: Cobertura, Connectivitat i continuïtat			
Nom de la proposta:			
Creació de nous itineraris, tant per fomentar la continuïtat i com per millorar la connexió de xarxa. Garantir eixos bàsics nord-sud i est-oest.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi – Xarxa existent per a bicicletes. Veure plànols P0.			
Descripció de la proposta:			
<p>Per tal d'incrementar el nombre de desplaçaments realitzats per les bicicletes, la mesura més important és la creació de carrils bicicleta.</p> <p>Els criteris per a determinar els nous elements de la xarxa per a bicicletes són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la continuïtat de la xarxa preexistent • Donar reconeixement a aquells punts o itineraris amb una elevada presència de bicicletes • Millorar la connexió de la xarxa amb equipaments i punts d'atracció i emissió <p>El desenvolupament de la xarxa de carrils bicicleta s'ha de realitzar per fases, segons la seva utilitat per al sistema.</p>			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2017	2023					
Quota intramunicipal en transport en bicicleta (*)	% de desplaçaments en modes no motoritzat	0,80%	1,50%					
Xarxa vies ciclables (carril bici+vies ciclables)	Km bici	22,1	35,36					

CODI: P16	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària			
Objectius:			
Modificar la reglamentació del ciclista			
Nom de la proposta:			
Revisió de l'ordenança de circulació pel que fa a l'ús de la bicicleta			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi			
Descripció de la proposta:			
<p>La bicicleta, com un mode de transport més, està subjecta a les ordenances municipals de circulació. D'aquesta manera es considera que els ciclistes també tenen drets i deures front als altres usuaris de la via pública.</p> <p>Es proposa la revisió dels aspectes que afecten a la bicicleta de l'ordenança de circulació per tal de garantir els drets dels ciclistes i delimitar clarament quins són els seus deures, preferentment la seva relació amb els altres modes de transport, incloent els desplaçaments a peu.</p>			

Prioritat: (s'esta desenvolupant en aquests moments)								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana			<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P17	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària			
Objectius:			
Modificar la reglamentació del ciclista			
Nom de la proposta:			
Estudi implantació carrils bici-corredor (circuitos 10km-21km)			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi – Xarxa existent per a bicicletes			
Descripció de la proposta:			
Amb l'objectiu d'optimitzar l'ús de la xarxa de carrils bici de la ciutat, es proposa la instal·lació de punts quilomètrics als recorreguts que assenyalin distàncies de 10 i 21 Km, per tal de fer-ne partícips també del seu ús a possibles corredors, tot evitant que aquests es desplacin per les voreres o la calçada.			

Prioritat								
<input type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input checked="" type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P18	Ajuntament de Lleida	UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat en transport públic			
Nom de la proposta:			
Proposta d'instal·lació d'andanes d'embarcament, plataformes i noves marquesines. Accessibilitat física a les parades.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa de Transport Públic Urbà			
Descripció de la proposta:			
<p>La utilització del transport públic col·lectiu depèn no només de la velocitat comercial i dels temps de desplaçament dels usuaris, sinó també de la comoditat del viatge, des de l'arribada a una parada fins a la sortida del vehicle.</p> <p>En aquesta línia, és molt important assegurar uns estàndars elevats d'accessibilitat durant les esperes i el procés d'embarcament mitjançant:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marquesines grans i espaioses, capaces de protegir del fred, la pluja i el sol • Plataformes i andanes d'embarcament per facilitar l'accés universal als vehicles <p>Es proposa la remodelació i adequació de parades d'autobús al llarg del període de vigència del PMU, prioritant aquelles parades que presentin actualment pitjor estat de conservació i/o que no siguin accessibles, prioritant aquelles que tinguin un major nombre de viatgers.</p>			



Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2017	2023					
Adaptació a PMR de les parades de transport públic	% d'estacions de TP adaptats a PMR	90%	100%					
Existència de pantalles SAE a les parades	Nombre de pantalles Sae totals	7	13					
Velocitat comercial del transport públic urbà de superfície	Km/h	12,04	13,24					

CODI: P19	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat en transport públic			
Nom de la proposta:			
Proposta d'instal·lació de sistemes SAEI a les parades			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa de Transport Públic Urbà			
Descripció de la proposta:			
<p>Un dels elements que més penalitzen un trajecte en transport públic és la incertesa respecte del servei. El temps que l'usuari passa a l'interior d'una parada sense tenir la seguretat que el seu autobús vindrà és fortament penalitzador.</p> <p>La instal·lació dels sistemes SAEI permet mitigar en part aquesta inseguretat, oferint als usuaris informació sobre el temps de pas del proper vehicle i, indirectament, de la confirmació que el servei està essent operat.</p> <p>Es proposa instal·lar pantalles SAEI a les principals parades de la xarxa d'autobús urbà de forma progressiva, i començant per aquelles que tinguin un volum elevat de passatgers.</p>			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2016	2022					
Existència de pantalles SAEI a les parades	Nombre de pantalles Sae totals	7	13					

CODI: P20	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat en transport públic			
Nom de la proposta:			
Transmetre a través de la web, en temps real, la informació de la xarxa: Incidències, canvis de recorreguts, horaris...			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi			
Descripció de la proposta:			
<p>A diferència del vehicle privat, que per definició és un sistema que segueix les directrius de l'usuari, el transport públic col·lectiu és un sistema més rígid quant a horaris, itineraris i condicions de prestació del servei. Tots aquests condicionants, estàtics i dinàmics, han de ser compresos per la ciutadania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informació estàtica, aquella que és fixa per a un període de temps llarg (mesos, anys...), com ara els itineraris, els horaris i el preu de les tarifes. • Informació dinàmica, canviant al llarg del temps de forma contínua: incidències diàries, canvis de recorreguts provisionals, esdeveniments puntuals. <p>Per la seva facilitat de consulta alhora que d'actualització, internet és un mitjà adient per donar a conèixer informació dels dos tipus i per tant, la proposta va dirigida a incorporar als municipis informació en temps real i actualitzada del transport públic.</p>			



Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta		<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P21	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat en transport públic			
Nom de la proposta:			
Analitzar la viabilitat d'ampliació de l'horari de les línies de transport públic en horari nocturn			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi			
Descripció de la proposta:			
Els serveis nocturns de transport públic donen servei principalment a dos tipologies de ciutadans:			
<ul style="list-style-type: none"> • Les persones que entren o surten de treballar en període nocturn, molts dels quals són captius del transport públic per no disposar de vehicle privat. • El col·lectiu de persones que es desplaça en horari nocturn per motius d'oci. 			
Es proposa realitzar un estudi d'anàlisi de la viabilitat d'ampliar l'horari del servei urbà en horari nocturn, per tal de quantificar les despeses que això suposaria en detall i poder-les comparar amb els guanys per a la societat obtinguts.			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta		<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P22	Ajuntament de Lleida	UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Incrementar la mobilitat en transport públic			
Nom de la proposta:			
Estudiar la firma de convenis per a que els comerços o altres centres d'atracció de desplaçaments en transport públic de la ciutat, puguin entregar vals o targetes de bus a clients			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi			
Descripció de la proposta:			
<p>El comerç de barri i el comerç situat als centres històrics es troba generalment enclavat en indrets de difícil accés en transport privat o de difícil aparcament. Sabent de la importància d'aquest tipus de comerç, i també de la importància de l'ús del transport públic, promocionar vals o targetes de bus als clients suposa diversos avantatges:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Facilita l'accés als comerços, camp on les grans superfícies utilitzen el vehicle privat. • Incentivar l'ús del transport públic, fins i tot en persones que no l'emprarien si haguessin de pagar el bitllet. • Ofereix una bona imatge del comerciants i del seus establiments. <p>Actualment l'ATM de l'Àrea de Lleida ja estableix mesures similars mitjançant conveni amb alguns comerços</p>			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom		unitats	Valor objectiu					
			2016	2022				
Quota transport intramunicipal	públic	% d'utilització del transport públic intramunicipal	8,80%	12,30%				

CODI: P23	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Millorar la xarxa de bus: Cobertura de xarxa, connectivitat i velocitat			
Nom de la proposta:			
Proposta d'instal·lació de nous carrils bus. Implantació de sistemes de prioritats semafòrica en la regulació del trànsit.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa de Transport Públic			
Descripció de la proposta:			
<p>Un dels principals motius pels quals una majoria d'usuaris prenen el transport privat és l'estalvi de temps que aquest ofereix en relació amb el transport en autobús. Es proposa pal·liar aquesta situació, o fins i tot invertir-la, amb l'execució d'algunes mesures correctores:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instal·lació de nous carrils bus. Permeten l'avançament de vehicles que es troben parats en una cua. • Implantació de sistemes de prioritats semafòrica. Possibiliten que els autobusos, que transporten més persones que un vehicle privat, passin en verd gran part dels semàfors, pel que més viatgers estalvien temps. <p>L'objectiu final d'aquestes dues mesures és, idealment, la consecució d'una xarxa d'autobusos completament independent de la resta del trànsit millorant la velocitat comercial del servei urbà d'autobusos i fer-lo alhora molt més competitiu envers el vehicle privat.</p> <p>En concret, es proposa la instal·lació de nous carrils bus als carrers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carrers on circulen més de 200 expedicions diàries i disposen de 3 carrils per sentit. • Carril bus d'accés carrer Alcalde Rovira Roure entre Monestir de les Avellaneres i Valls d'Aneu. <p>La posada en servei de la xarxa de carrils bus es preveu en dos etapes: 2012-2017 i 2017-2023, amb l'objectiu d'aconseguir una xarxa connectada de carrils bus a la ciutat.</p>			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	Valor Actual (2011)	Valor objectiu						
		2016	2022					
Velocitat comercial del transport públic urbà de superfície	Km/h	12,04	13,24					
Existència de cruïlles amb prioritats per al transport públic urbanes	Nombre de cruïlles de prioritats per al transport públic	1	7					
Xarxa carrils bus	Km carrils bus	0,40	1,20					

CODI: P24		Ajuntament de Lleida		OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:				
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat				
Objectius:				
Millorar la xarxa de bus: Cobertura de xarxa, connectivitat i velocitat				
Nom de la proposta:				
Pla de millores de la xarxa de bus urbà: Propostes de reestructuració del servei existents (itineraris, freqüències, horaris, parades, etc.).				
Àmbit:				
Municipal				
Zona:				
Xarxa de Transport Públic				
Descripció de la proposta:				
<p>L'aspecte més important a l'hora de determinar l'èxit o fracàs d'una xarxa d'autobusos és la seva definició, tant a nivell topològic (itineraris i parades), com a nivell d'oferta temporal (horaris del servei i freqüències de pas).</p> <p>Els canvis en l'estructura urbana i en l'activitat econòmica de les zones d'una ciutat comporten canvis en el potencial d'utilització de les xarxes de transport públic que cal estudiar periòdicament.</p> <p>Per exemple, una xarxa d'autobús pot estar ben dissenyada en un moment determinat, però si al llarg dels anys es concentren alguns equipaments nous en un barri, la xarxa haurà quedat desfasada.</p> <p>Es proposa la realització d'un estudi per determinar l'adequació de la xarxa d'autobús a les necessitats de la població, que plantegi la possibilitat de reestructurar els serveis existents mitjançant:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Canvi i/o creació de nous itineraris • Millora de les freqüències de pas • Ampliació dels horaris (possibilitat d'incorporar serveis nocturns. Veure proposta 21) • Reubicació/instal·lació de noves parades • Etc. 				

Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valors objectiu						
		2016	2022					
Quota transport públic intermunicipal	% d'utilització del transport públic intermunicipal	11,90%	23,60%					
Adaptació a pmr del parc mòbil de transport públic de superfície	% Vehicles de TP de superfície adaptats a PMR	95%	100%					
Adaptació a PMR de les parades de transport públic	% d'estacions de TP adaptats a PMR	90%	100%					
Existència de pantalles SAE a les parades	Nombre de pantalles Sae totals	7	13					

CODI: P25			OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Millorar la xarxa de bus: Cobertura de xarxa, connectivitat i velocitat			
Nom de la proposta:			
Estudi d'implantació de busos especials en zones amb poca densitat de població (bus a la demanda, bus de barri...)			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa de Transport Públic			
Descripció de la proposta:			
Les zones amb poca densitat de població suposen un repte per a les xarxes de transport públic:			
<ul style="list-style-type: none"> • La baixa densitat fa que els serveis tinguin molt poca demanda • D'altra banda, encara que el servei tingui pocs usuaris potencials, la seva presència pot ser necessària com a servei social 			
El Pla de Mobilitat planteja, a mode d'exemple, 2 propostes diferenciades que, en cas d'aplicar-se, haurien de comptar prèviament amb la realització d'un estudi de viabilitat:			
<ul style="list-style-type: none"> • Busos de barri: la reducció de la mida de l'autobús permet estalviar en amortització del vehicle i en utilització de combustible • Bus a la demanda: quan la demanda es mou entre certs valors mínims i màxims, és rendible socialment un servei de bus a la demanda, dels quals existeixen múltiples tipus segons la necessitat a cobrir (porta a porta, diversos orígens i destinacions, línia virtual...) 			

Prioritat:

Alta Mitjana **Baixa**

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat


2012	2013	2014	2015	2016	2017
------	------	------	------	-------------	-------------

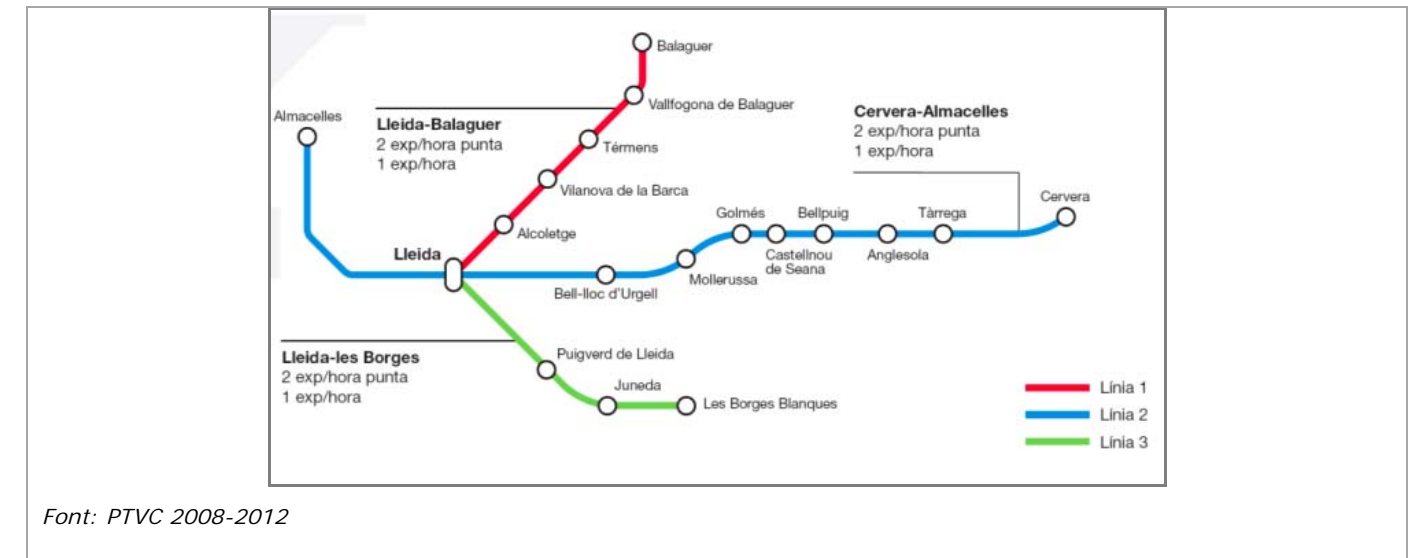
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:

L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	-----------	----	----	----	----	----



Indicador de seguiment:

Nom	unitats	Valor objectiu	
		2017	2023
Cobertura del transport públic urbà a la trama urbana consolidada (cobertura 200 m. respecte parades)	% residents situades a menys de 200 metres del bus urbà	90%	95%
Cobertura del transport públic interurbà a la trama urbana consolidada (cobertura 1.000 m respecte parades)	% residents situades a menys de 10.00 metres del bus urbà	83%	90%

CODI: P26		Ajuntament de Lleida		OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:				
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat				
Objectius:				
Potenciar la intermodalitat amb el transport públic interurbà				
Nom de la proposta:				
Treballar conjuntament amb les autoritats competents en el foment, creació i gestió de terminals-intercanviadors entre el transport públic intern i el de connexió. Impulsió de propostes del PTVC.				
Àmbit:				
Municipal				
Zona:				
Xarxa de Transport Públic				
Descripció de la proposta:				
Des del punt de vista de la mobilitat, la interfase entre el transport urbà i interurbà és crítica per a l'èxit del servei. Els llargs i penibles transbordaments des del final de les línies interurbanes per a connectar amb el transport públic urbà desincentiven fortament aquesta opció.				
Es proposa treballar, en la mesura del possible, en la creació i la gestió d'estacions i parades intercanviadores que permetin el transbordament fàcil entre els serveis urbans i interurbans.				
En aquest sentit, tenint en compte que l'abast del Pla no permet la modificació de serveis de caràcter interurbà, caldrà arribar en un acord amb altres administracions (i en particular, amb l'ATM de l'Àrea de Lleida), per tal de millorar l'eficiència en les prestacions entre línies urbanes i interurbanes.				
Les propostes que l'ajuntament de Lleida ha d'impulsar una xarxa de rodalies:				
Proposta de rodalies del PTVC 2008-2012 per a l'àmbit de Lleida				



Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana			<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
ATM – Generalitat de Catalunya								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P27	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Potenciar la intermodalitat amb el transport públic interurbà			
Nom de la proposta:			
Estudi de coordinació d'horaris i freqüències per facilitar la intermodalitat. Pla d'optimització de la intermodalitat de la nova estació d'autobusos.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Xarxa de Transport Públic			
Descripció de la proposta:			
<p>En la línia del que marca la proposta 26, una de les millores a assolir haurà de ser la millora de la coordinació d'horaris i freqüències entre línies urbanes i interurbanes.</p> <p>En aquest sentit, i com a complement als acords als quals caldrà arribar amb altres administracions per assolir aquesta fita, el Pla de Mobilitat proposa la realització d'un estudi sobre com dur a terme la coordinació d'horaris i freqüències per facilitar la intermodalitat.</p>			

Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom		Valor Actual (2011)	Valor objectiu					
			2016	2022				
Quota transport intermunicipal	públic	% d'utilització del transport públic intermunicipal	11,90%	23,60%				

CODI: P28	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Potenciar la intermodalitat amb el transport públic interurbà			
Nom de la proposta:			
Millores en l'accessibilitat, informació, seguretat i confort a l'estació d'autobusos			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Estació d'autobusos de Lleida			
Descripció de la proposta:			
Bé que prevista una nova estació central d'autobusos a Lleida, es proposa la millora de l'accessibilitat de l'actual estació.			
En aquest sentit, l'estació central d'autobusos ha de ser, per definició, fàcilment accessible per al conjunt de la ciutadania. En aquest sentit, la Proposta del Pla de Mobilitat inclou:			
<ul style="list-style-type: none"> • Millora de l'accessibilitat en els itineraris horitzontals interiors de l'estació • Millora de l'accessibilitat en els itineraris verticals interiors de l'estació • Adequació del mobiliari • Adequació dels punts d'atenció als usuaris (mostradors, etc.) • Millora del sistema de comunicació intern • Millora dels nivells d'il·luminació. 			

Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom		unitats	Valor objectiu					
			2017	2023				
Quota transport intermunicipal	públic	% d'utilització del transport públic intermunicipal	11,90%	23,60%				

CODI: P29	Ajuntament de Lleida	UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Potenciar la intermodalitat amb el transport públic interurbà			
Nom de la proposta:			
Potenciar la millora de l'accessibilitat amb transport públic en relació amb l'exterior de la ciutat (xarxa d'autobusos i de ferrocarril).			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Estació d'autobusos de Lleida			
Descripció de la proposta:			
<p>Lleida en coordinació amb l'ATM i com a ajuntament amb major demanda de desplaçaments de connexió de l'àmbit de Ponent, es compromet a impulsar tant les mesures descrites al PTVC com altres mesures estratègiques d'àmbit supramunicipal com:</p> <ol style="list-style-type: none"> TrenTram de connexió amb Balaguer. Ronda de connexió ferroviària entre Artesa de Lleida i l'Alguaire. Duplicar el nombre de passos en hora d'autobusos als principals corredors d'aportació de mobilitat. Etc. 			



Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2017	2023					
Cobertura del transport públic interurbà a la trama urbana consolidada (cobertura 1.000 m respecte parades)	% residents situades a menys de 10.00 metres del bus urbà	83%	90%					
Quota transport públic intermunicipal	% d'utilització del transport públic intermunicipal	11,90%	23,60%					

CODI: P30	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Potenciar la intermodalitat amb el transport públic interurbà			
Nom de la proposta:			
Col·laboració amb les autoritats competents en l'estudi de creació de nous baixadors ferroviaris al terme municipal per la xarxa de rodalies.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi			
Descripció de la proposta:			
<p>La particular extensió del terme municipal de Lleida, combinada amb l'elevat nombre de línies de ferrocarril que la travessen, així com la posada en funcionament de serveis de rodalies i de tren/tramvia previstos, creen unes òptimes condicions per al desenvolupament del mode tren no només com a mode de transport interurbà, sinó també urbà entre Lleida i diversos nuclis de població propers.</p> <p>Es proposa la col·laboració activa de l'Ajuntament amb les autoritats i organismes competents en la creació de parades i baixadors de tren, anticipant-se a aquests proposant-los la instal·lació d'aquestes parades.</p> <p>En aquest sentit, aquesta proposta ha de servir per establir vincles de col·laboració amb les autoritats competents en matèria de transports, tals com ara l'ATM de les comarques de Ponent, FGC, RENFE o la Generalitat de Catalunya, i que permetin assolir els objectius establerts pel PTC i el PTVC, augmentant el nombre de desplaçaments modals amb transport públic.</p>			



Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2012	2013	2014			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P31	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat			
Objectius:			
Fomentar el servei de TAXI			
Nom de la proposta:			
Estudi de millora de les parades actuals de TAXI (emplaçament, espais, informació, marquesines...)			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tot el municipi			
Descripció de la proposta:			
<p>L'establiment de parades de taxis és una bona mesura per tal de concentrar la demanda d'aquest mode de transport públic en alguns punts, evitant la conducció en buit dels vehicles a la recerca de clients (conducció amb un elevat consum energètic, emissió de contaminants i d'altres externalitats). D'aquesta manera se simplifica el treball dels taxistes alhora que es redueixen els inconvenients del seu ús.</p> <p>Per a acomplir correctament la seva finalitat, aquestes parades han de ser ben visibles, estar ben ubicades, no interferir en excés sobre el trànsit i contenir informació sobre el taxi útil per al viatger.</p> <p>Es proposa la realització d'un estudi d'identificació de mancances i proposta de millora d'aquestes per tal de que les parades de taxi resultin òptimes.</p>			

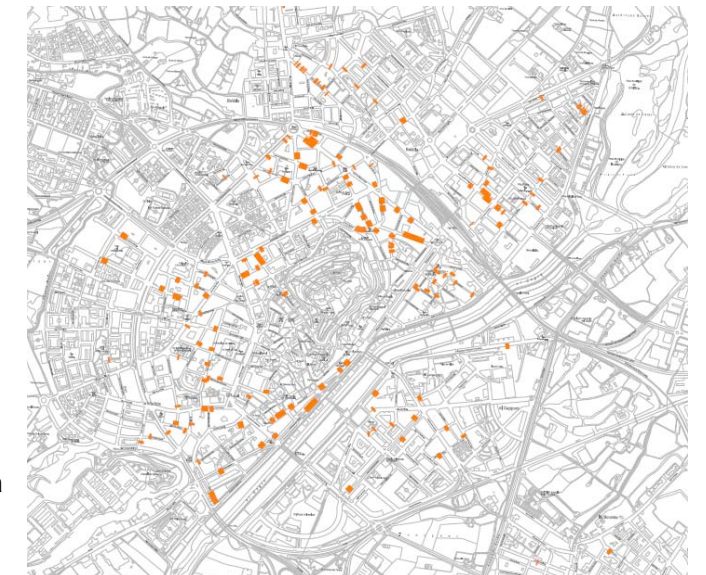
Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2016	2022					
Cobertura de les parades de TAXI	Superfície del casc urbà coberta	58%	87%					

CODI: P32		Ajuntament de Lleida		OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:				
Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat				
Objectius:				
Fomentar el servei de TAXI				
Nom de la proposta:				
Estudi de demanda de servei de TAXI i de cobertura territorial de les parades. Serveis a la demanda amb coordinació amb el transport públic.				
Àmbit:				
Municipal				
Zona:				
Tot el municipi				
Descripció de la proposta:				
<p>El servei de taxi està regulat per les normatives municipals de Lleida. L'Ajuntament ha de tenir dades fiables i actualitzades sobre la demanda del servei per tal de poder fixar correctament les orientacions del servei (horaris, tarifes, nombre de llicències...).</p> <p>Per a disposar d'aquesta informació de demanda, es proposa la realització d'un estudi que inclogui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La quantificació de les principals relacions O/D del servei • Dades sobre el comportament del servei en dia laborable, en període de vacances, en cap de setmana i durant les nits • Identificació de les principals vies preses pels taxis • Cobertura territorial de les parades existents, amb proposta d'implantació de noves parades si s'escau <p>Es proposa la coordinació entre el servei de radiotaxi de Lleida i les empreses gestores del transport públic per consolidar un servei de taxis a la demanda, que complementi i abarateixi els costos de transport públic municipal.</p>				

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input checked="" type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2017	2023					
Cobertura de les parades de TAXI	Superfície del casc urbà coberta	58%	87%					

CODI: P33	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat.			
Objectius:			
Promoure una distribució de mercaderies adequada a la ciutat.			
Nom de la proposta:			
Millora de les reserves de càrrega i descàrrega: senyalització (vertical i horitzontal), regulació horària i longitud de les reserves de càrrega i descàrrega.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>Millorar la distribució de mercaderies de la ciutat actuant sobre la senyalització de les places de càrrega i descàrrega, així com el dimensionament d'aquestes places i la seva regulació horària per tal d'optimitzar l'espai.</p> <p>Actualment Lleida disposa de 650 places de càrrega i descàrrega en 163 zones diferents (veure plànol adjunt).</p> <p>Es proposa incrementar el nombre de places de C/D a les ubicacions actuals tot valorant la possibilitat d'ampliar la cobertura actual de forma que cap agrupació de comerciants de la ciutat es quedi a menys de 100 metres d'una plaça d'aparcament.</p> <p>Complementàriament, s'incrementarà un 20% el nombre de passos al dia en el control de la regulació horària.</p> <p>Tanmateix i de forma immediata, es tendirà a canviar progressivament la senyalització vertical de les zones de càrrega i descàrrega de la ciutat i uniformitzar el seu contingut i establint la exclusivitat d'utilització d'aquest espai durant les hores de funcionament.</p>			

Senyal proposada:



Ubicació de les places de càrrega i descàrrega actuals:

Prioritat:

Alta Mitjana Baixa

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Agrupacions de comerciants

Calendari d'implantació estimat

2012	2013	2014	2015	2016	2017
-------------	-------------	------	------	------	------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:

L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	-----------	----	----	----	----

Indicador de seguiment:

Nom	Valor Actual (2011)	Valor objectiu	
		2017	2023
Espai al viari per a la distribució urbana de mercaderies	650	700	800

Zones càrrega i descàrrega	163	175	200
----------------------------	-----	-----	-----

CODI: P34	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------

Línia Estratègica Principal:

Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat.

Objectius:

Promoure una distribució de mercaderies adequada a la ciutat.

Nom de la proposta:

Potenciar la DUM nocturna i silenciosa, especialment en el ram de l'alimentació que tradicionalment suposa una distribució diària i molt atomitzada.

Àmbit:

Municipal

Zona:

Tota la ciutat

Descripció de la proposta:

La càrrega i descàrrega nocturna en cap cas pot ser d'aplicació universal perquè té uns condicionants materials i tècnics (necessitats de personal per a recepcionar la mercaderia, exigències de flota pròpia) que la fan útil només per a un tipus d'establiments i para determinades ubicacions. En aquest sentit, és inviable actualment per al petit i mig comerç.

Però com mostren ja algunes experiències, és una mesura que aporta solucions a petita escala per a determinades necessitats de la distribució urbana. És una solució adequada per a establiments de gran demanda de càrrega i descàrrega (empreses comercials que tenen associada una distribució important, com a grans supermercats i grans tendes) i amb un impacte molt positiu –en termes socials i econòmics – estalvi de costos i increment de competitivitat. La formació i conscienciació dels professionals que intervé en les operacions, la inversió en vehicles i equipaments són alguns dels requisits.

L'anàlisi de les barreres tècniques, legals o resistències enfront d'aquesta mesura ens indica unes primeres orientacions que haurien de tenir-se en compte per a la seva implantació.

L'oposició veïnal es destaca com el principal obstacle a superar. De forma coherent s'assenyala la necessitat d'establir mesures i/o processos d'informació i consulta amb els veïns, com a estratègia clau per abordar les possibles reaccions contràries dels mateixos enfront de la seva aplicació.

El soroll i les restriccions d'accés a vehicles pesats en determinades ubicacions constitueixen altres limitacions importants. Es considera important avançar en la definició dels requisits mínims que les empreses han d'aportar per garantir la qualitat de les operacions (La formació dels professionals que intervenen en les operacions, la inversió en vehicles i equipaments per exemple.)

L'exigència d'un control estret sobre la càrrega i descàrrega (protocols, controls de qualitat, etc.) sembla ser una altra de les preocupacions compartides. Així els protocols de seguiment i controls de qualitat en l'execució de les operacions són un dels elements que es consideren importants.

Les experiències desenvolupades a altres ciutats han donat resultats positius sempre que s'han utilitzat vehicles poc sorollosos o s'han realitzat les càrregues i descàrregues en molls situats fora de la via pública.



Prioritat:

Alta **Mitjana** Baixa

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Agrupació de transportistes

Calendari d'implantació estimat



2012	2013	2014	2015	2016	2017
------	------	-------------	-------------	------	------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:

L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	-----------	----	----	----	----

Indicador de seguiment:

Nom	unitats	Valor objectiu	
		2017	2023
Espai al viari per a la distribució urbana de mercaderies	places / 1.000 habitants	4,74%	5,00%

CODI: P35	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat.			
Objectius:			
Promoure una distribució de mercaderies adequada a la ciutat.			
Nom de la proposta:			
Estudi de la reforma de l'ordenança municipal per la circulació i gestió de les zones de càrrega i descàrrega.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Realització d'un estudi per impulsar la reforma de l'ordenança municipal per la circulació i gestió de les zones de càrrega i descàrrega fen especial èmfasi en les següents actuacions:			
<ul style="list-style-type: none"> • Regulació de la C/D nocturna, nivells sonors admesos en funció de la zona (de 45 a 55 db durant la nit, de 22:00 a 8:00h). • Regulació de les vies per on poden passar els vehicles de mes de 3,5 tn. • Limitació del tonatge en funció de la tipologia de via. • Horaris de C/D • Regulació de carrils multius i zones reservades per a la C/D. • Etc. 			

Prioritat: (s'esta desenvolupant en aquests moments)

Alta Mitjana **Baixa**

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat



2012	2013	2014	2015	2016	2017
-------------	------	------	------	------	------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:

L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	-----------	----	----	----	----

Indicador de seguiment:

Nom	unitats	Valor objectiu	
		2017	2023
Espai al viari per a la distribució urbana de mercaderies	places / 1.000 habitants	4,74%	5,00%

CODI: P36	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat.			
Objectius:			
Promoure una distribució de mercaderies adequada a la ciutat.			
Nom de la proposta:			
Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores. Prova pilot de DUM en bicicleta al centre de la ciutat Promoure la col·laboració amb altres ciutats en la recerca en les millors pràctiques de la DUM.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>L'optimització de les rutes de distribució de mercaderies permetria reduir substancialment els quilòmetres recorreguts (tant en càrrega com en buit) pels vehicles de distribució, amb la conseqüent millora pel que fa a la congestió i a la contaminació.</p> <p>La utilització de microplataformes de distribució, com a nuclis centrals de la distribució urbana de mercaderies, poden formar part de l'estratègia per solucionar els problemes del repartiment de mercaderies a la via pública i avançar en la distribució urbana de mercaderies de nit.</p> <p>En aquest sentit, es proposa redactar un estudi en coordinació amb els grans operadors comercials de la ciutat (associacions de botiguers, transportistes...) de forma que s'analitzi la viabilitat tècnica i econòmica de posar en marxa una microplataforma logística.</p> <p>D'altra banda, per tal d'incorporar a la gestió de la C/D les darreres innovacions tecnològiques, es proposa la participació, coneixement i proves pilot extretes de les experiències que s'estan desenvolupant en projectes europeus com FIDEUS, MIRACLES, FREDERIC i SUGAR.</p> <p>En aquests projectes, alguns finalitzats i altres en desenvolupament (SUGAR) hi participen les grans ciutats europees (Paris, Londres, Barcelona, etc).</p>			

Es proposa analitzar la viabilitat de posar en funcionament un servei de repartiment de mercaderies en bicicleta pel centre comercial de vianants del carrer Major de la ciutat.



Prioritat:

Alta Mitjana **Baixa**

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat



2012	2013	2014	2015	2016	2017
------	------	------	------	-------------	-------------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:

L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	-----------	----	----	----	----

Indicador de seguiment:

Nom	unitats	Valor objectiu	
		2017	2023
Espai al viari per a la distribució urbana de mercaderies	places / 1.000 habitants	4,74%	5,00%

CODI: P37	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Fomentar l'ús racional del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.			
Objectius:			
Optimitzar el funcionament de la xarxa.			
Nom de la proposta:			
Implantació de sentits únics a la xarxa no bàsica.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Per tal de millorar la seguretat de les vies que no formen la xarxa bàsica de la ciutat, es proposa la implantació de sentits únics a la xarxa no bàsica de circulació de la ciutat.			
Els sentits únics en carrers d'un sol carril de circulació permeten pacificar el transit i dotar a la via pública de major seguretat, tant per circular com per creuar-la.			
Per tal de portar a terme aquesta mesura cal impulsar les següents accions:			
<ul style="list-style-type: none"> • Nova ordenació de carrers • Posada en marxa de les zones 30. Reducció de la velocitat. • Adequació de la senyalització. • Prohibicions d'accés a vehicles de més de 3,5 tones. • Regulació dels accessos a determinats barris. (càmeres / pilones). • Etc. 			

Implementació de sentits únics en consonància amb la implantació de zones 30 a la ciutat:



Fase 1: zones 30



Fase 2: zones 30

Prioritat:

Alta

Mitjana

Baixa

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat




2012	2013	2014	2015	2016	2017

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:

L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9



Indicador de seguiment:

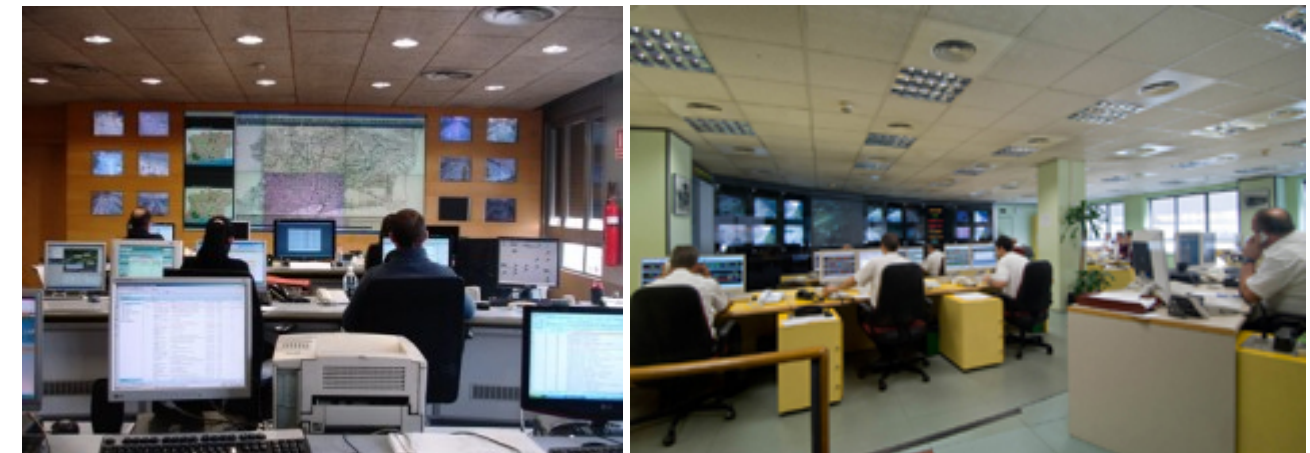
Nom	unitats	Valor objectiu	
		2017	2023
Carrers de la xarxa secundària amb sentit únic	Nombre de carrers amb sentit únic de la xarxa secundària/xarxa secundària total	---	---

CODI: P38	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Fomentar l'ús racional del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.			
Objectius:			
Optimitzar el funcionament de la xarxa.			
Nom de la proposta:			
Potenciació i optimització de la capacitat dels eixos bàsics i de les vies principals			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>Un cop definida la xarxa bàsica (23,46% de la longitud de carrers), per la que circulen el 76,13% dels vehicles per quilòmetre de la ciutat, cal potenciar la seva utilització dotant-la de la màxima capacitat possible, pel que en els propers 6 anys, es procedirà a:</p> <ol style="list-style-type: none"> Eliminar l'estacionament per incrementar la capacitat. Millorar la programació semafòrica de les interseccions. Millorar els sistemes de gestió del trànsit en aquestes vies (espires, detectors, càmeres...) Coordinar la semaforització dels eixos bàsics de circulació de vehicles privats. Millorar la senyalització tant vertical com horitzontal. Prohibir determinats girs a l'esquerre. Implementar una gestió centralitzada i amb visualització directe de les principals interseccions. Etc. 			
			



Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom		unitats	Valor objectiu					
			2017	2023				
Quota vehicle privat intramunicipal		% mobilitat quotidiana intramunicipal realitzada en VP	32%	27,20%				
Quota vehicle privat intermunicipal		% de la mobilitat quotidiana intermunicipal realitzada en VP (% respecte total viatges)	86,30%	79,40%				
Ocupació mitjana per vehicle		Nombre mitjà d'ocupants	1,19	1,25				

	per automòbil		
Rati de velocitat promig vehicle privat/transport públic de superfície		2,58	2,27

CODI: P39	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Fomentar l'ús racional del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.			
Objectius:			
Optimitzar el funcionament de la xarxa.			
Nom de la proposta:			
Posada en funcionament del nou centre de control de la mobilitat.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>Per tal de millorar la circulació dels vehicles i una òptima gestió de les possibles incidències a les vies de la ciutat, es fa necessari la implantació del nou centre de control del trànsit el qual portarà a terme les següents accions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detecció d'incidències sobre les vies. • Gestió d'aquestes possibles incidències. • Programació i coordinació semafòrica. • Control de les intensitats de circulació amb espiras o càmeres. • Regulació de les zones pacificades amb pilones. • Gestió dels panells informatius. • Base de dades de l'Observatori de la mobilitat. • Base de control del transport públic i coordinació amb les empreses explotadores del servei. • Funció de CECOR (Centre de Coordinació) dels diferents agents que intervenen en la mobilitat: Guardia Urbana de Lleida, Mossos d'esquadra, bombers, Protecció civil, Creu Roja, etc. 			

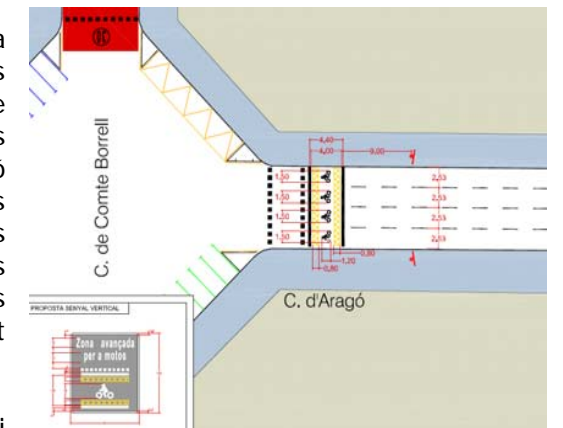


Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	Valor Actual (2011)	Valor objectiu						
		2017	2023					
Turismes per habitant (*)	turismes per cada 1.000 habitants	421,51	413,25					
Carrers de la xarxa secundària amb sentit únic	Nombre de carrers amb sentit únic de la xarxa secundària/xarxa secundària total	---	---					
Quota vehicle privat intramunicipal	% mobilitat quotidiana intramunicipal realitzada en	32%	27,20%					
Quota vehicle privat intermunicipal	% de la mobilitat quotidiana intermunicipal realitzada en VP (% respecte total viatges)	86,30%	79,40%					

CODI: P40	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Fomentar l'ús racional del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.			
Objectius:			
Optimitzar el funcionament de la xarxa.			
Nom de la proposta:			
Realització d'una prova pilot de Z.A.M. a Lleida.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>El fet que les motos i ciclomotors posseeixin un menor temps de reacció a l'hora de l'arrencada de la marxa, fa que en ocasions es presentin problemes a l'hora de reemprendre la marxa a les cruïlles semaforitzades.</p> <p>Per tal d'evitar aquests possibles problemes es proposa la creació de Zones Avançades per a Motos a aquestes cruïlles, on les motos trobarien una zona lliure d'obstacles per a reemprendre la marxa.</p> <p>El que amb aquesta senyalització es vol aconseguir és:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evitar que les motos zigzaguegin entre els cotxes quan aquests estan encara en moviment - Impedir que els motoristes creuin el pas dels vianants permetent que aquests per tant, puguin creuar amb total visibilitat i més seguretat - Situant-se en aquest espai, i no entre els cotxes, els motoristes veuran millor els vianants disminuint potencialment el risc d'atropellaments - Propiciar que els cotxes tinguin una major visibilitat respecte de les motos, situades a l'espai reservat per elles, previ al pas de vianants 			

- Evitar que les motos es quedin entre els cotxes per tal que en el moment d'arrencar ho facin amb més seguretat

A les ciutats on s'ha implementat aquesta mesura, s'ha observat que la mesura permet guanyar en visibilitat dels més fràgils i evitar maniobres de risc. El departament de mobilitat d'aquestes ciutats, van fer un mostreig dels comportaments de risc abans i després de la implantació de les ZAM que ha permès determinar que en els punts on hi ha les zones avançades es redueix en un 90% les situacions de risc dels motoristes, no apareixen nous riscos, i no es produeixen accidents a causa de les maniobres d'avançament dels motoristes anteriorment descrites.



La iniciativa, per tant, millora la seguretat de motoristes i vianants i afavoreix la capacitat viària en els punts on s'han instal·lat.

Respecte als vianants que creuen la via, els vehicles queden més lluny dels vianants, el que redueix el risc d'atropellament.

Prioritat:

Alta Mitjana **Baixa**

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat



2012	2013	2014	2015	2016	2017

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:



L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	----	-----------	----	----	----

Indicador de seguiment:

Nom	unitats	Valor objectiu	
		2011	2017
Rati de velocitat promig vehicle privat/transport públic de superfície		2,58	2,27

CODI: P41	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Fomentar l'ús racional del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.			
Objectius:			
Optimitzar el funcionament de la xarxa.			
Nom de la proposta:			
Millora del funcionament de les cruïlles semaforitzades: Revisió de fases semafòriques, implantació de semàfors amb LEDs.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>Uns dels objectius del present PMU, es optimitzar la capacitat de la xarxa bàsica de circulació, el que permetrà pacificar la xarxa no bàsica i incrementar la seguretat viària de la ciutat.</p> <p>La revisió de la programació y la millora de la coordinació semafòrica podria permetre guanyar capacitat efectiva a les interseccions de la xarxa bàsica, pel que els serveis tècnics de l'àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Lleida estudiarà la coordinació actual i planificarà el canvi dels semàfors actuals a semàfors de leds.</p> <p>La optimització de la capacitat permetrà en determinats punts incrementar el temps de verd pels vianants en els semàfors de forma que es garanteixi un pas segur dels vianants, important factor que ha d'afavorir la reducció de l'accidentalitat de les víctimes vianants i ciclistes.</p> <p>La implantació de noves tecnologies, com la dels semàfors amb tecnologia LED permetrà l'optimització energètica, que milloren la visibilitat en condicions climatològiques adverses.</p>			

Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P42	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Fomentar l'ús racional del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.			
Objectius:			
Fomentar el vehicle compartit.			
Nom de la proposta:			
Estudi per implantar el car-sharing a la ciutat. Punts d'aparcament i publicitat.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Quatre conceptes molt senzills defineixen aquest servei i mostren els seus elements principals:			
Estalvi en mobilitat: El carsharing permet cobrir la necessitat de desplaçar en cotxe, posant a disposició de l'usuari un vehicle quan li calgui, sense necessitat de ser el propietari ni fer-se càrrec dels costos de la seva compra, reparacions, assegurança, impostos, plaça d'aparcament, etc. Una empresa gestiona el parc de vehicles, que els assigna segons la demanda, els manté en perfecte estat i factura a final de mes a cada usuari els serveis utilitzats. Així, l'usuari només paga pels quilòmetres recorreguts i el temps d'utilització.			
Servei àgil i flexible: "cridar i conduir". L'usuari pot disposar d'un vehicle quan vulgui i durant el temps que vulgui: simplement amb una reserva prèvia per telèfon o internet pot passar a recollir un cotxe a l'aparcament que triï.			
Mobilitat intel·ligent: El carsharing es basa en el principi que per a cada tipus de desplaçament cal utilitzar el sistema de transport més convenient. Així, en combinació amb el transport públic, aquest sistema és l'alternativa de transport adequada quan la freqüència en l'ús del vehicle no justifica ni la compra ni el manteniment d'un propi.			
Promoció del Transport Públic: El carsharing no és un servei de lloguer d'automòbils, sinó una empresa proveïdora de serveis de mobilitat que interactua amb l'oferta existent en el territori: per als seus socis i beneficiaris sol oferir descomptes en els abonaments del transport públic, així com acords amb els serveis de taxis i les empreses de lloguer de bicicletes.			

Aquest servei ja és conegut en més de 600 ciutats de 18 països, i és una opció de mobilitat que està creant adeptes a tot el món. A Europa hi ha més de 40 operadors de cotxe multiusuari distribuïts en 250 ciutats, però el cas més paradigmàtic és el de Suïssa, país on va sorgir aquesta iniciativa el 1987 i on hi ha prop de 70.000 persones que aposten per una modalitat que ja disposa d'un parc propi de 1.800 vehicles. Europa és, de moment, el continent on el carsharing ha funcionat millor, ja que el servei té més de 200.000 usuaris i prop de 5.000 cotxes. Per la seva banda, als Estats Units hi ha 117.000 clients i uns 3.300 cotxes. Aquest servei també és present a Austràlia, Japó, Singapur i Xile.



Per tal de promoure la utilització d'aquest sistema de vehicle compartit a la ciutat de Lleida es proposa la realització d'un estudi per la seva implantació. En aquest estudi es tindrà en compte la localització dels aparcaments on podrem trobar els vehicles, així com els instruments de publicitat i promoció del sistema.



Prioritat:

- Alta Mitjana **Baixa**

Agents implicats



Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat



2012	2013	2014	2015	2016	2017

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:

L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	----	-----------	-----------	----	-----------

CODI: P43	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Fomentar l'ús racional del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.			
Objectius:			
Fomentar el vehicle compartit.			
Nom de la proposta:			
Potenciació del car-pooling a través d'un portal integrat.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>Per tal de promoure la utilització del vehicle compartit a la ciutat de Lleida es proposa la creació d'un portal integrat en el qual es pugui oferir la utilització del vehicle compartit per part dels ciutadans de Lleida.</p> <p>El sistema car-pooling consisteix en l'acord entre diversos ciutadans, amb orígens i destins similars en els seus desplaçaments quotidians, per tal de compartir un únic vehicle, dividint les despeses del viatge.</p> <p>Per a l'èxit d'aquesta iniciativa, resulta imprescindible treballar per una homogeneïtzació de les pàgines web que ofereixen serveis de car-pooling de cara a una millor eficàcia d'aquest servei.</p> <p>Mitjançant aquest servei online es poden veure les persones que estan inscrites per fer un viatge semblant al sol·licitat. A través del correu electrònic es posen en contacte entre ells.</p> <p>Es veuen quines són les preferències, si disposen o no de cotxe, el motiu del viatge, i tot un seguit de dades per fer més fàcil la trobada de companys i companyes de viatge. Es poden deixar un missatge electrònic entre elles d'una manera immediata i sense intermediaris.</p>			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2011	2017					
Ocupació mitjana per vehicle	Nombre mitjà d'ocupants per automòbil	1,19	1,25					

CODI: P44	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat.			
Objectius:			
Millorar la gestió de l'estacionament de turismes i motocicletes en l'àmbit urbà.			
Nom de la proposta:			
Redacció d'un pla d'aparcament de la ciutat. Estudi d'una gestió integral.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
El Pla d'aparcaments que planteja l'Ajuntament sorgeix del creixement i transformació (terciarització) de la ciutat esdevingut als darrers anys.			
Els creixements urbanístics i les noves activitats del centre de la ciutat, han propiciat un augment important de la demanda de mobilitat, tant residencial com forana, pel que el govern municipal ha apostat fermament pels mitjans de transport sostenibles (tramvia, eixos cívics per a vianants, etc..).			
Aquesta aposta, ha de ser sustentada per una política d'aparcament que també sigui sostenible. En aquest sentit, la supressió de places d'aparcament en calçada que poden esdevenir de l'aplicació d'aquestes polítiques (adequacions per a zones de vianants, carrils d'aparcament destinats a tramvia, carril-bus o carril-bici), s'han de veure compensades (des d'un punt de vista residencial), amb reserves específiques o aparcaments fora de calçada que evitin que el resident es vegi obligat a utilitzar el vehicle durant el període diürn).			
Pel que fa a la mobilitat dels forans, cal possibilitat la creació d'aparcaments de dissuasió que desincentivi l'accés al centre de la ciutat en vehicle privat, ampliant notablement l'àrea de cobertura d'aquesta infraestructura.			

De les diferents demandes d'aparcament: RESIDENCIAL (origen), INTERMODAL (itinerari) i FORÀNEA (destinació), l'estudi es concentrarà en totes elles.

En definitiva, conèixer la realitat de l'estacionament a la ciutat, és un dels aspectes bàsics per tal d'elaborar estratègies d'actuació destinades a reconduir la mobilitat en vehicle privat cap a altres formes de transport més sostenibles.

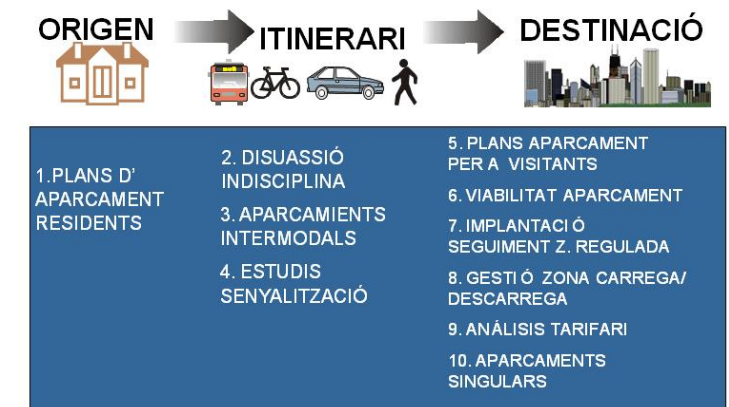
Aquesta funcionalitat es plasmarà a l'estudi mitjançant:

PRIMER.- Oferint alternatives d'estacionament específic regulat o subterrani al resident, per tal que aquest no es vegi obligat a utilitzar el vehicle durant el període diürn.

Aquestes alternatives han d'estar sustentades en un anàlisi detallat de la situació de l'estacionament residencial en els contextos actuals, principalment en aquells escenaris on es produeixi una disminució significativa de l'estacionament en calçada (carril bus, carril bici, adequacions per a zones de vianants,...)

SEGON.- Facilitant la intermodalitat cotxe - transport públic, principalment en allò referent a la oferta de transport públic d'alta capacitat, mitjançant la creació d'aparcaments de dissuasió.

D'aquesta manera, en aquest estudi, es proposa una profundització exhaustiva del fenomen de l'aparcament dins del marc de l'anàlisi dels elements constitutius del viatge en cotxe privat donat que, per la seva interdependència, només podrà ser eficient una estratègia d'aparcament en superfície en relació a la **millora de la mobilitat general** si es veu des d'una visió completa.



Prioritat:

Alta **Mitjana** Baixa

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

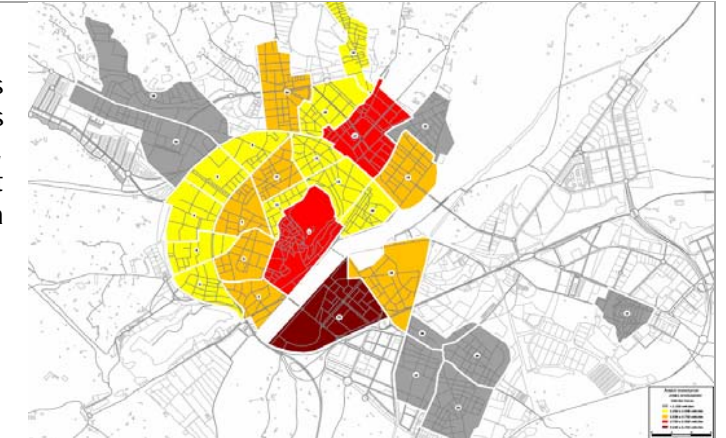
Calendari d'implantació estimat

2012	2013	2014	2015	2016	2017
------	------	-------------	-------------	------	------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
CODI: P45		 Ajuntament de Lleida				OCTUBRE DE 2011		
Línia Estratègica Principal:								
Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat.								
Objectius:								
Millorar la gestió de l'estacionament de turismes i motocicletes en l'àmbit urbà.								
Nom de la proposta:								
Consolidació i ampliació d'aparcaments de dissuasió als accessos de la ciutat o a l'entorn del centre i connexió amb altres modes de transport.								
Àmbit:								
Municipal								
Zona:								
Tota la ciutat								
Descripció de la proposta:								
Per tal de reduir l'ús del vehicle privat en els viatges al centre de la ciutat, es proposa l'ampliació i consolidació dels aparcaments dissuasoris a l'entorn del centre de la ciutat, fent més atractiva l'oferta de transport públic i mitjans de transport tous per a realitzar aquest tipus								

de desplaçament.

La localització d'aquests espais perimetrals s'hauria d'aconseguir a les zones marcades en colors més foscos: Cappont i Pardinyes, que son zones connectades amb transport públic o a una distancia optima per anar a peu fins al centre urbà.



Prioritat:

Alta

Mitjana

Baixa

Agents implicats



Ajuntament de Lleida

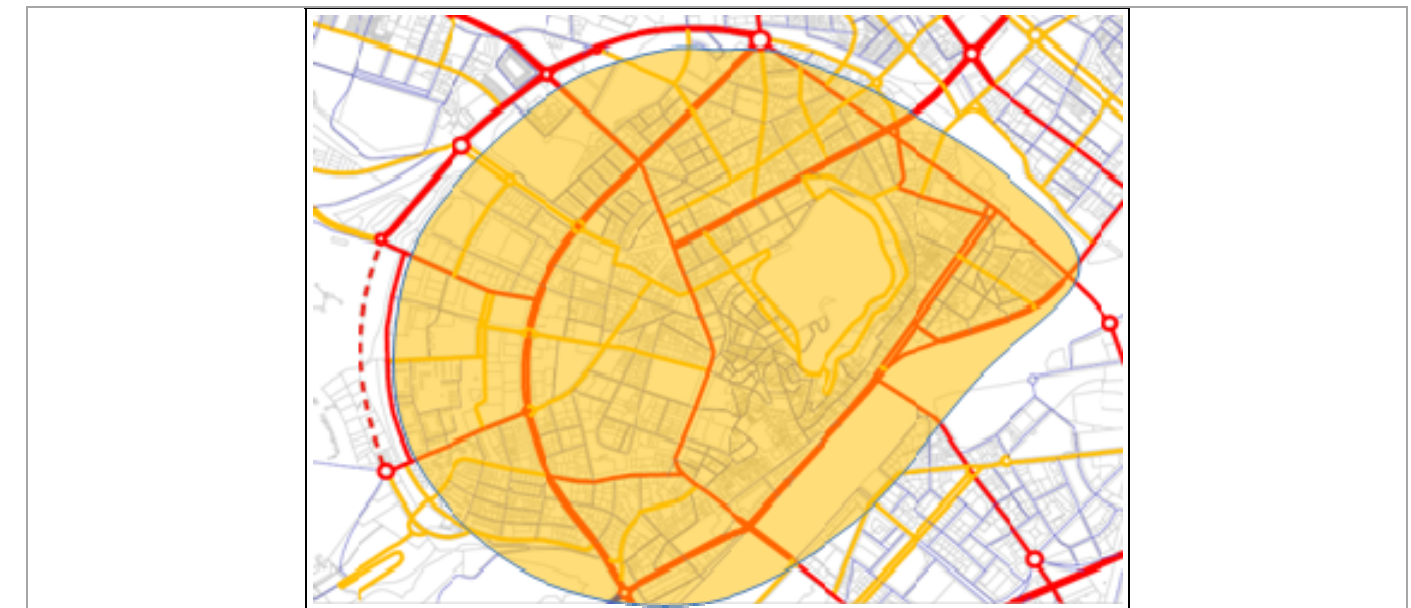
Calendari d'implantació estimat

2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P46	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat.			
Objectius:			
Millorar la gestió de l'estacionament de turismes i motocicletes en l'àmbit urbà.			
Nom de la proposta:			
Estudi de modificació de la regulació de l'estacionament: Distribució, tarifació (progressiva, per zones...) i residents.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>Per tal de millorar la gestió dels aparcaments de la ciutat, es fa necessari la realització d'un estudi per a la regulació de l'estacionament de la ciutat on s'establiran els criteris de distribució i tarifació de les noves zones d'estacionament regulat, així com la seva tipologia i zonificació.</p> <p>A banda d'aixó, s'establiran noves mesures dirigides a fomentar l'ús dels vehicles ecològics, mitjançant la implantació de reserves d'aparcament amb punts de recàrrega.</p> <p>L'estudi tindrà en compte totes les necessitats d'aparcament definides pel present document, passant especial ènfasi a les reserves d'aparcament vinculades als residents d'aquells àmbits amb un dèficit més elevat d'aparcament residencial (més informació a la fitxa 42).</p>			

Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2011	2017					
Aparcament regulat en via pública	Places aparcament regulades / Places aparcament totals	3654,00	4750,20					
Places d'aparcament públics fora calçada (no s'inclouen solars provisionals)		4887,00	5187,65					

CODI: P47	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat.			
Objectius:			
Millorar la gestió de l'estacionament de turismes i motocicletes en l'àmbit urbà.			
Nom de la proposta:			
Proposta d'eliminació d'aparcament a la xarxa bàsica de la ciutat. Estacionament de residents en horari nocturn.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Per tal de millorar la circulació de les vies bàsiques de la ciutat així com la dissuadir l'ús del vehicle privat es proposa l'eliminació dels cordons d'estacionament d'aquestes vies i només es permeti l'estacionament en aquest tipus de vies als residents en horari nocturn.			





Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta	<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa					
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	Unitats	Valor objectiu						
		2011	2017					
Places d'estacionament a la xarxa bàsica	Places estacionament en xarxa bàsica/km. xarxa bàsica	1249,8	624,9					

CODI: P48	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat.			
Objectius:			
Millorar la gestió de l'estacionament de turismes i motocicletes en l'àmbit urbà.			
Nom de la proposta:			
Pla de control de l'indisciplina de l'estacionament a la via pública.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>La indisciplina de l'estacionament a la via pública, és una font inesgotable d'accidents potencials. Quan un vehicle surt de l'àmbit que l'hi és propi genera situacions de risc que haurien de ser evitables.</p> <p>Actualment, la indisciplina a les ciutats catalanes es una de les principals causes de les demores i pèrdues de capacitat que es produeixen al centre de les ciutats, per tant es fonamental que la major concentració dels esforços en aquestes tasques, es centri a la xarxa bàsica de la ciutat.</p> <p>A la xarxa bàsica primària (accés, rondes i primer nivell) es realitzen el 76,13% dels veh x km en el 23,46% de la longitud de carrers de la ciutat, pel que concentrar els esforços de control i gestió en aquestes vies permet agilitzar el 76% del trànsit de la ciutat.</p> <p>Per tant, es proposa la redacció d'un pla de control de l'indisciplina de l'estacionament de la via pública per tal de reduir al màxim aquest tipus d'indisciplina i així millorar les condicions d'estacionament així com de trànsit de les vies afectades.</p>			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Guardia Urbana de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P49	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat.			
Objectius:			
Millorar la gestió de l'estacionament de turismes i motocicletes en l'àmbit urbà.			
Nom de la proposta:			
Millora de la senyalització fixa i variable dels estacionaments a la via pública.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>La senyalització informativa és essencial per orientar-se per la ciutat, en el cas dels vehicles, ajuda a la circulació, reduint el temps de desplaçament, per tant una millora i substitució de la senyalització fixa i variable de les zones d'estacionament a la via pública de tota la ciutat, ajudaria a una millora en la circulació.</p> <p>L'objectiu d'aquesta actuació es completar el pla de senyalització urbana d'orientació finalitzat al 2009 i que cal actualitzar amb les noves infraestructures tant urbanes com d'aparcaments que s'han creat als darrers anys.</p> <p>El reposicionament de senyals i col·locació de noves es realitzarà tenint en compte la jerarquia viària i els nous itineraris creats amb la inauguració dels nous Ponts de la ciutat.</p>			



Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input checked="" type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P50	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat.			
Objectius:			
Implantar nous estacionaments reservats per motocicletes.			
Nom de la proposta:			
Estudi d'implantació i millora dels estacionaments per a motocicletes. Estudi d'ubicacions com a element de millora de la visibilitat.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Actualment la ciutat de Lleida disposa de 270 places per motos emplaçades en 31 zones diferents de la ciutat.			
Per tal de millorar l'oferta d'aparcament i evitar que aquestes estacionin a sobre de la vorera es proposa l'estudi per la implantació de noves places de motos en calçada a tota la ciutat.			
Les noves places s'intentaran repartir per tots els barris posant especial atenció als barris situats a l'interior de la primera corona interior al Passeig de Ronda, al voltant de les principals zones d'activitat terciària de la ciutat i de l'estació / intercanviador de l'AVE.			
En aquest sentit, la ubicació dels nous aparcaments per a motocicletes també respondrà a criteris de millora de la seguretat viària, fomentant la seva ubicació al lateral dels passos de vianants per tal de millorar la visibilitat.			


Situació actual de l'aparcament de motos a la ciutat.



Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta			<input type="checkbox"/> Mitjana			<input checked="" type="checkbox"/> Baixa		
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P51	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat.			
Objectius:			
Adequar els estacionaments per a PMR als criteris d'accessibilitat universal.			
Nom de la proposta:			
Proposta de creació de nous aparcaments per a discapacitats.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Per tal de millorar l'oferta i la comoditat dels aparcaments per a persones amb mobilitat reduïda, es proposa la creació de noves places d'aparcament per a aquestes adequant-les als criteris universals d'accessibilitat marcats pel codi d'accessibilitat de Catalunya.			
Es crearan noves places a les zones interiors del Passeig de ronda i les existents es regularitzaran.			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2011	2017					
Places per a persones amb mobilitat reduïda	Nombre de places PMR públiques	---	---					

CODI: P52	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.			
Objectius:			
Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2006.			
Nom de la proposta:			
Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU i l'Ozó.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
El control de les emissions de contaminants produïts pel trànsit a les principals vies de la ciutat, i l'extrapolació de les dades als milions de quilòmetres realitzats és necessària per tal de poder donar compliment a la normativa europea.			
L'elaboració i posada en pràctica d'una metodologia d'avaluació dels contaminants emesos ha de permetre el control de les emissions i el disseny de mesures pal·liatives, per tal de complir amb els objectius del PMU.			

Prioritat:

Alta **Mitjana** Baixa

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat



2012	2013	2014	2015	2016	2017
------	------	-------------	-------------	------	------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:

L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	----	----	----	-----------	----

Indicador de seguiment:

Nom	unitats	Valor objectiu	
		2011	2017
Emissió de gasos d'efecte hivernacle	t CO ₂ /any	67.634	65.160
Inmissions de NO2/NOX	µg/m3	28	<40
Inmissions de Pm10	µg/m3	33	<40
Presència d'ozó troposfèric	VOPS*	10	<25

CODI: P53	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.			
Objectius:			
Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2009.			
Nom de la proposta:			
Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió ambiental.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Els Plans de Gestió Ambiental per empreses, permeten a aquests avaluar la seva contribució a la contaminació atmosfèrica, facilitant-los l'aplicació de mesures per tal de reduir-la.			
Per tal de fomentar la confecció d'aquests plans l'Ajuntament es compromet a impulsar una guia metodològica i a tenir personal per al seguiment de l'efectivitat de les mesures adoptades.			

Prioritat:

Alta Mitjana Baixa

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat



2012	2013	2014	2015	2016	2017
-------------	-------------	------	------	------	------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:

L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	----	----	----	-----------	----

Indicador de seguiment:

Nom	unitats	Valor objectiu	
		2011	2017
Consum energètic	t ep/any	22.492	22.490

CODI: P54	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.			
Objectius:			
Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2009.			
Nom de la proposta:			
Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Per tal d'impulsar l'ús del vehicle elèctric a la ciutat de Lleida es necessari portar a terme les següents accions:			
<ul style="list-style-type: none"> • Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics. • Zones de recarrega. • ... 			

Prioritat:

Alta **Mitjana** Baixa

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat



2012	2013	2014	2015	2016	2017
------	------	-------------	-------------	------	------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:



L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	-----------	-----------	----	-----------	----

Indicador de seguiment:



Nom	unitats	Valor objectiu	
		2011	2017
Consum energètic	t ep/any	22.492	22.490

CODI: P55	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.			
Objectius:			
Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2009.			
Nom de la proposta:			
Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Per tal d'aconseguir assolir els criteris ambientals, en quant a emissions, marcats al PMU es fa necessària la millora de la flota actual de transport públic de la ciutat promocionant vehicles més ecològics que els actuals.			


Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input checked="" type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2011	2017					
Consum energètic	t ep/any	22.492	22.490					

CODI: P56	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.			
Objectius:			
Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2009.			
Nom de la proposta:			
Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
A l'hora de renovar la flota de vehicles municipals, és important tenir en compte les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat.			
Per fer-ho, es necessitarà:			
<ul style="list-style-type: none"> • Fer un inventari de la flota actual de vehicles municipals. • Definir estàndards de consum i emissions de la flota municipal. • Implantar criteris ecològics en la renovació de flotes municipals. • Introducció dels càlculs específics als plec de condicions de les contractes de serveis. 			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input checked="" type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2011	2017					
Consum energètic	t ep/any	22.492	22.490					

CODI: P57	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.			
Objectius:			
Controlar i disminuir les emissions de gasos d'efecte hivernacle degudes a la mobilitat d'acord amb els objectius fixats per les Directrius Nacionals de Mobilitat (Decret 362/2006) i dels principals contaminants provinents de la mobilitat (NOx i PM10) d'acord amb la normativa fixada pel Reial Decret 106/2009.			
Nom de la proposta:			
Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Per tal de consolidar els objectius marcats al PMU en quant a emissions de gasos i contaminació acústica es fa necessari que l'Ajuntament promoció l'ús de combustibles més eficients i nets als col·lectius afectats des de operadors de mercaderies fins a l'usuari del vehicle privat.			

Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P58	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.			
Objectius:			
Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Elaboració del mapa acústic de la ciutat.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Per tal de detectar els punts més conflictius en quant a emissions de soroll i poder aplicar les mesures correctores adequades, es fa necessari la realització d'un mapa acústic de tota la ciutat.			

Prioritat:

Alta **Mitjana** Baixa

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat

2012	2013	2014	2015	2016	2017
------	------	-------------	-------------	------	------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:



L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	----	----	----	-----------	----

Indicador de seguiment:



Nom	unitats	Valor objectiu	
		2011	2017
Emissions sonores	% de punts de control amb valors >65 LAeq en dB(A)	16,77%	15,27%

CODI: P59	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.			
Objectius:			
Controlar i disminuir la contaminació acústica deguda a la mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Realització d'un Pla de disminució de la contaminació acústica, d'acord amb la nova normativa.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Per tal de acomplir amb la nova normativa de protecció contra a contaminació acústica, és fa necessari la redacció d'un Pla de disminució de la contaminació acústica, on s'haurien de definir els següents punts:			
<ul style="list-style-type: none"> • Situació actual. • Criteris marcats per la nova normativa. • Mesures a adoptar per tal d'acomplir els objectius. • Metodologia de seguiment de les mesures adoptades per veure si són eficients. 			



Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	unitats	Valor objectiu						
		2011	2017					
Emissions sonores	% de punts de control amb valors >65 LAeq en dB(A)	16,77%	15,27%					

CODI: P60	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.			
Objectius:			
Creació de l'Observatori de la Mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat i definició de la seva estructura humana.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
D'acord amb els preceptes que estableix la llei de Mobilitat 9/2003, serà necessari crear una Comissió de Seguiment del Pla, al qual se l'haurà de dotar d'unes eines mitjançant les quals sigui possible realitzar el seguiment del PMU.			
Una d'aquestes eines haurà de ser la creació de l'Observatori de la Mobilitat, a través del qual es definiran tot un seguit de paràmetres de caràcter qualitatiu i quantitatiu que permetran diagnosticar l'estat d'assoliment de les propostes del Pla.			



Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P61	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.			
Objectius:			
Creació de l'Observatori de la Mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Elaboració d'una memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat. "L'Observatori de la Mobilitat".			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Una de les tasques de l'Observatori de la Mobilitat serà la de realitzar un informe anual de les dades recollides per tal de veure la progressió que segueixen els objectius marcats al PMU.			



Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P62	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.			
Objectius:			
Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
<p>La seguretat viària a la ciutat de Lleida, es considera una responsabilitat compartida. Les administracions competents en la matèria i la ciutadania han d'actuar de manera responsable, l'administració informant i sensibilitzant els usuaris de la mobilitat i els ciutadans, com usuaris de les infraestructures viàries, han de participar-hi activament. L'esforç i el compromís de tots és imprescindible per a assolir els objectius marcats en matèria de seguretat.</p> <p>Les campanyes de comunicació i divulgació sobre seguretat viària ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's per la ciutat de manera més segura, responsable i sostenible.</p>			

Prioritat:								
<input checked="" type="checkbox"/> Alta		<input type="checkbox"/> Mitjana		<input type="checkbox"/> Baixa				
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	Unitats	Valor objectiu						
		2011	2017					
S'han dut a terme campanyes de prevenció?	Si/No							
S'han dut a terme accions d'educació i formació viària?	Si/No							

CODI: P63	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.			
Objectius:			
Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
La voluntat de l'Ajuntament de Lleida és potenciar els desplaçaments en bicicleta, donat que es tracta d'un tipus de desplaçament que reporta grans beneficis, tant en la salut de les persones com al medi ambient. Per tal de promocionar aquest tipus de desplaçament l'Ajuntament es compromet a organitzar i col·laborar en actes de promoció així com de realitzar una campanya de sensibilització sobre la bicicleta.			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
Indicador de seguiment:								
Nom	Unitats	Valor objectiu						
		2011	2017					
S'han dut a terme campanyes de prevenció?	Si/No							
S'han dut a terme accions d'educació i formació viària?	Si/No							

CODI: P64	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.			
Objectius:			
Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure Lleida com a referent internacional de la promoció dels desplaçaments a peu.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
La voluntat de l'Ajuntament de Lleida és potenciar els desplaçaments a peu, donat que al igual que els desplaçaments en bici, es tracta d'un tipus de desplaçament que reporta grans beneficis, tant en la salut de les persones com al medi ambient. La idea de l'Ajuntament es promoure la ciutat de Lleida com a referent internacional en la promoció dels desplaçaments a peu, per això es compromet a realitzar campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu.			

Prioritat:

Alta **Mitjana** Baixa

Agents implicats

Ajuntament de Lleida

Calendari d'implantació estimat



2012	2013	2014	2015	2016	2017
------	------	-------------	-------------	------	------

Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:



L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9
----	----	----	----	----	----	----	----	-----------

Indicador de seguiment:



Nom	Unitats	Valor objectiu	
		2011	2017
S'han dut a terme campanyes de prevenció?	Si/No		
S'han dut a terme accions d'educació i formació viària?	Si/No		

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



Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta			<input type="checkbox"/> Mitjana			<input checked="" type="checkbox"/> Baixa		
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
ATM								
Generalitat de Catalunya – INCASOL.								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	<u>2016</u>	<u>2017</u>			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P66	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.			
Objectius:			
Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Promoció de la realització de Plans de desplaçaments d'empresa i plans de mobilitat sectorial. Realització del PDE de l'Ajuntament.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Els Plans de desplaçaments d'empresa suposen un gran ajut en quant a la consolidació de la idea de mobilitat sostenible, per tant l'Ajuntament de la ciutat de Lleida es compromet en promocionar i ajudar en la confecció d'aquests plans per a les empreses.			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input checked="" type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P67	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.			
Objectius:			
Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Participar en projectes sobre mobilitat amb altres entitats extramunicipals.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
S'establiran convenis o vincles amb altres administracions per tal de participari col·laborar en projectes de mobilitat que puguin aportar un "know-how" positiu que pugui ser aplicat a la ciutat de Lleida.			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input type="checkbox"/> Mitjana	<input checked="" type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	2014	2015	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

CODI: P68	 Ajuntament de Lleida	 UTE Lleida Mobilitat	OCTUBRE DE 2011
Línia Estratègica Principal:			
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.			
Objectius:			
Realitzar campanyes i projectes de sensibilització i de millora de la mobilitat.			
Nom de la proposta:			
Remodelar la pàgina WEB municipal pel que fa a la informació de la mobilitat, especialment el transport públic.			
Àmbit:			
Municipal			
Zona:			
Tota la ciutat			
Descripció de la proposta:			
Per tal de donar una millor informació respecte a l'oferta de les diferents tipologies de desplaçament, es fa necessària una remodelació de la WEB municipal per tal d'actualitzar-la a les noves mesures adoptades en quant a mobilitat es refereix, posant especial èmfasi en l'oferta de transport públic.			

Prioritat:								
<input type="checkbox"/> Alta	<input checked="" type="checkbox"/> Mitjana	<input type="checkbox"/> Baixa						
Agents implicats								
Ajuntament de Lleida								
Calendari d'implantació estimat								
2012	2013	<u>2014</u>	<u>2015</u>	2016	2017			
Altres Línies Estratègiques directament relacionades amb la proposta:								
L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9

10.1. Indicadors de seguiment

Tots els indicadors de seguiment s'han calculat a partir de:

- Les pròpies necessitats de seguiment que estableix el Pla de Mobilitat Urbana de Lleida
- Els indicadors de referència fixats pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, pel que fa a l'Informe de Sostenibilitat Ambiental.
- Altres indicadors.

Els indicadors s'han classificat i definit en base a:

- La línia estratègica (i el mode) al que fan referència.
- La unitat qualitativa o quantitativa que permet la seva mesura
- El valor objectiu del PMU per a l'any 2017 (quan s'acaba el període de vigència del PMU).

A més a més, cada fitxa d'actuació incorpora els seus propis indicadors associats per tal d'avaluar els efectes conseqüència de la implantació de cada actuació.

En aquest sentit, cal destacar que, en tant que molts indicadors tenen un caràcter transversal, alguns d'aquests no només estan associats a una proposta d'actuació sinó a més d'una.

En resum, els indicadors són **una eina de seguiment basada en indicadors numèrics autocontinguts i autocalculables, que aportaran elements d'objectivitat per a valorar l'eficàcia de les actuacions i/o millores proposades respecte de la mobilitat de la ciutat.**

10. INDICADORS I EINES DE SEGUIMENT DE PLA

Relació d'indicadors de seguiment del Pla de Mobilitat de Lleida

ID	Indicador	Unitats	Valor de referència actual (2011)	Valor objectiu del PMU Escenari 2017	
1	Víctimes mortals en accidents de trànsit (dades de partida de 2010)	morts/any	2	0	0 accidents mortals
2	Accidents amb víctimes per veh.*km	accidents amb víctimes / (10 ⁶ *veh*km)	416	291	Reducció del 30% dels accidents amb víctimes.
3	Controls alcoholèmia/1.000 habitants	Controls alcoholèmia/1.000 habitants	---	---	---
4	Controls de velocitat/1.000 habitants (Guàrdia Urbana)	Controls de velocitat/1.000 habitants (Guàrdia Urbana)	---	---	---
5	Accidents amb víctimes/1.000 habitants	Accidents amb víctimes/1.000 habitants	2,66	1,86	Reducció del 30% dels accidents amb víctimes.
6	Accidents amb víctimes vianants	Nombre d'accidents amb víctimes vianants	90	63	Reducció del 30% dels accidents amb víctimes.
7	Accidents amb víctimes ciclistes	Nombre d'accidents amb víctimes ciclistes	---	---	Reducció del 30% dels accidents amb víctimes.
8	Quota transport intramunicipal a peu (*)	% de desplaçaments en modes no motoritzat	59,1%	58,8%	Manteniment de la quota modal.
9	Pacificació del trànsit	Km de carrers amb limit 30km/h	1.174,28	1.420,88	Augment del 3,35% anual
10	Creació de camins escolars en l'entorn de centres educatius	Nombre de camins escolars executats	0	6	Realització d'un camí escolar/any
11	Semàfors acústics	Nombre total de semàfors acústics	394	453	Augment del 15% absolut al 2017
12	Carrers amb voreres d'amplada inferior a 1,80 m	longitud de voreres d'amplada inferior a 1,80 m respecte longitud total de la xarxa	---	---	Reducció de l'1% global
13	Xarxa viària exclusiva per a vianants o convivència	Km de carrer	6,2	7,44	Augment del 20% global
14	Passos vianants adaptats	Passos vianants adaptats / passos vianants totals	89%	95%	Grau d'adaptació del 95%
15	Quota transport intramunicipal en bicicleta (*)	% de desplaçaments en modes no motoritzat	0,80%	1,70%	Increment del 0,9% global
16	Xarxa vies ciclables (carril bici+vies ciclables)	Km bici	22,1	35,36	Increment absolut 10% anual
17	Places Aparcament Bicicletes	places / 1.000 habitants	0,64	0,70	Increment absolut del 10%
18	Adaptació a pmr del parc mòbil de transport públic de superfície	% Vehicles de TP de superfície adaptats a PMR	95%	100%	100% el 2017
19	Adaptació a PMR de les parades de transport públic	% d'estacions de TP adaptats a PMR	90%	100%	100% el 2017
20	Existència de pantalles SAE a les parades	Nombre de pantalles Sae totals	7	13	Increment d'una pantalla/any
21	Velocitat comercial del transport públic urbà de superfície	Km/h	12,04	13,24	Augment del 10% pel 2017
22	Existència de cruïlles amb prioritat per al transport públic urbanes	Nombre de cruïlles de prioritat per al transport públic	1	7	Increment d'una cruïlla/any

(*) Mantenir la quota modal representa un increment absolut de pràcticament 70.000 desplaçaments.

ID	Indicador	Unitats	Valor de referència actual (2011)	Valor objectiu del PMU Escenari 2017	
23	Cobertura del transport públic urbà a la trama urbana consolidada (cobertura 200 m. respecte parades)	% residents situades a menys de 200 metres del bus urbà	90%	95%	Cobertura del 95%
24	Cobertura del transport públic interurbà a la trama urbana consolidada (cobertura 1.000 m respecte parades)	% residents situades a menys de 10.00 metres del bus urbà	83%	90%	Cobertura del 90%
25	Quota transport públic intramunicipal	% d'utilització del transport públic intramunicipal	8,80%	12,30%	Augment del 3,3% anual
26	Quota transport públic intermunicipal	% d'utilització del transport públic intermunicipal	11,90%	23,60%	Creixement d'un 11,7%
27	Productivitat Transport Públic Urbà	Viatgers anuals / Km útils anuals	3,84	3,92	Increment del 2% al 2017
28	Km d'itinerari d'autobús per viari en situació de congestió en FHP	Km d'itinerari bus/Km viari amb congestió en FHP	101,01	90,91	decrement del 10% en 2017
29	Parades amb marquesina (Millora de la comoditat)	Parades servei amb marquesina i/o banc / parades servei bus totals	49	55	Instal·lació de 2 marquesines/any
30	Parades amb plataforma d'accés	parades servei amb plataforma / parades servei bus totals	154	169	2-3 plataformes d'accés/any. 2017: Increment 12-18
31	Xarxa carrils bus	Km carrils bus	0,40	1,20	Increment del 50% de la longitud de la xarxa/any
32	Cobertura de les parades de TAXI	Superfície del casc urbà coberta	58%	87%	Increment del 50% absolut al 2017
33	Espai al viari per a la distribució urbana de mercaderies	places / 1.000 habitants	4,74%	5,00%	Increment fins al 5% de l'espai viari
34	Turismes per habitant (*)	turismes per cada 1.000 habitants	421,51	413,25	Disminució d'un 2% per l'any 2017
35	Carrers de la xarxa secundària amb sentit únic	Nombre de carrers amb sentit únic de la xarxa secundària/xarxa secundària total	84,59%	94,59%	Augment del 10% pel 2017
36	Quota vehicle privat intramunicipal	% mobilitat quotidiana intramunicipal realitzada en VP	32%	27,20%	Disminució d'un 6%
37	Quota vehicle privat intermunicipal	% de la mobilitat quotidiana intermunicipal realitzada en VP (% respecte total viatges)	86,30%	79,40%	Disminució d'un 12,7%
38	Ocupació mitjana per vehicle	Nombre mitjà d'ocupants per automòbil	1,19	1,25	Increment del 0,06% absolut (0,01% anual)
39	Rati de velocitat promig vehicle privat/transport públic de superfície		2,58	2,27	
40	% de motocicletes respecte del parc de vehicles	(Parc de motocicletes/parc de vehicles)*100	8,99%	9,89%	Increment del 10% AL 2017
41	Saturació Xarxa Viària	Xarxa primària nivell servei E o F en FHP / Xarxa primària total	1,48%	1,48%	
42	Places d'estacionament a la xarxa bàsica	Places estacionament en xarxa bàsica/km. xarxa bàsica	1249,8	624,9	Reducció del 50% absolut al 2017

ID	Indicador	Unitats	Valor de referència actual (2011)	Valor objectiu del PMU Escenari 2017	
43	Places d'aparcament públics fora calçada (no s'inclouen solars provisionals)		4887,00	5187,65	Increment d'un 1% anual
44	Aparcament regulat en via pública	Places aparcament regulades / Places aparcament totals	3654,00	4750,20	Increment d'un 0,5% anual
45	Places per a persones amb mobilitat reduïda	Nombre de places PMR públiques	268	295	Increment d'un 30% absolut al 2017
46	Consum energètic	t ep/any	22.492	22.490	Per l'horitzó de +6 anys (per l'any 2017): 22.490 tep/any Per l'horitzó +12 (2023): 22.489 tep/any
47	Emissió de gasos d'efecte hivernacle	t CO2/any	67.634	65.160	Per l'horitzó de +6 anys (per l'any 2017): 65.160 t CO2 eq Per l'horitzó +12 (2023): 63.305 t CO2 eq
48	Inmissions de NO2/NOX	µg/m3	28	<40	valors d'immissió <40 µg/m3
49	Inmissions de Pm10	µg/m3	33	<40	valors d'immissió <40 µg/m3
50	Presència d'ozó troposfèric	VOPS*	10	<25	VOPS<25
51	Emissions sonores	% de la població que supera el límit legal de soroll	16,77% diürn 15,74% nit	15,17% diürn 13,62 nocturn	Disminuir un 1,5% la població exposada anualment
52	S'han dut a terme campanyes de prevenció?	Si/No	Sense objectius associats		
53	S'han dut a terme accions d'educació i formació viària?	Si/No	Sense objectius associats		
54	Distància mitjana dels desplaçaments interns	Km	4,03	4,13	Manteniment dels paràmetres actuals
55	Distància mitjana dels desplaçaments interurbans	Km	13,23	13,28	Manteniment dels paràmetres actuals
56	Nivell d'autocontenció en els desplaçaments quotidians	% d'autocontenció	-	0,766	Sense objectius associats
57	IPC interanual de la ciutat de Lleida	% increment anual	3,71% (primers 6 mesos 2011)	Sense objectius associats.	
58	Nombre de persones aturades (dades gener 2011)	Persones aturades	10.676	Sense objectius associats	

10.2. Eines de seguiment

En aquest apartat es descriuen els requisits establerts per a la tramitació dels plans de mobilitat urbana en la legislació actual.

- La Llei 9/2003 determina que la iniciativa per a elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments. Per a l'aprovació del pla cal un informe de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat corresponent o, en el cas que aquesta no hagi estat constituïda, del departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport. Aquest informe ha de confirmar la coherència del pla amb els criteris i les orientacions establertes pel Pla director de mobilitat.
- Segons la Llei 9/2003 i la Directiva 2001/42 del Parlament Europeu i del Consell, en el procés d'elaboració del pla de mobilitat urbana ha d'estar garantida la inclusió de la participació ciutadana, així com la informació pública durant un període de temps determinat.
- També s'estableix que, com a instrument de planificació, els plans de mobilitat urbana han de ser sotmesos a una avaluació estratègica ambiental. La necessitat d'aplicar l'avaluació estratègica ambiental als plans de mobilitat urbana sorgeix amb la Directiva 2001/42/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2001.
- Per últim, els plans de mobilitat urbana han de ser revisats cada sis anys.

Un cop aprovat el pla, caldrà revisar altres normatives municipals per tal d'adequar-les als requeriments introduïts pel pla de mobilitat urbana, i especialment:

- Al pla d'ordenació urbanística vigent i figures equivalents.
- Les ordenances relatives a l'ocupació de la via pública, vehicles de motor i normes constructives.
- El pla d'accessibilitat, quan estableixi requeriments inferiors al PMU.

Una vegada aprovat el PMU en comença l'aplicació. Com tot instrument de planificació, és convenient l'assignació de responsabilitats concretes per a garantir-ne l'execució. A més, l'aplicació del PMU significa un repte addicional per als Serveis municipals, ja que:

- En general es tracta d'un instrument relativament nou, definit per la Llei 9/2003 i, per tant, sense una àmplia experiència prèvia d'aplicació.
- El seu àmbit d'actuació molt probablement traspassi la divisió competencial dels serveis municipals, és a dir, demana una perspectiva transversal a l'hora d'aplicar-lo.

Aquestes particularitats es basen en la necessitat de definir una **figura encarregada de la gestió del pla** que eviti la dispersió de les responsabilitats de l'execució i en garanteixi el compliment. Les funcions del gestor del pla haurien de ser:

- Fer desenvolupar les mesures programades al PMU.
- Fer un seguiment dels indicadors i responsabilitzar-se del seu càlcul.

- Fer el seguiment del grau d'execució del PMU i l'acompliment de la programació, així com informar-ne amb la periodicitat que s'hagi establert a la Taula de la mobilitat.
- Establir la coordinació necessària amb altres les polítiques d'àmbit municipal amb incidència sobre el desenvolupament del PMU.

La Llei 9/2003 estableix que en el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana ha de restar garantida la participació del **Consell Territorial de la Mobilitat**.

A la ciutat de Lleida funciona el Pacte per la mobilitat sostenible i segura que realitzarà les funcions del Consell i vetllarà pel funcionament, el seguiment i la millora del pla.

La seva funció principal serà canalitzar la reflexió i la participació en qüestions relatives a la mobilitat de l'àmbit municipal. Haurà de ser un ens permanent, ja que les funcions que li són atribuïdes sobrepassen la funció estrictament referent als plans de mobilitat urbana.

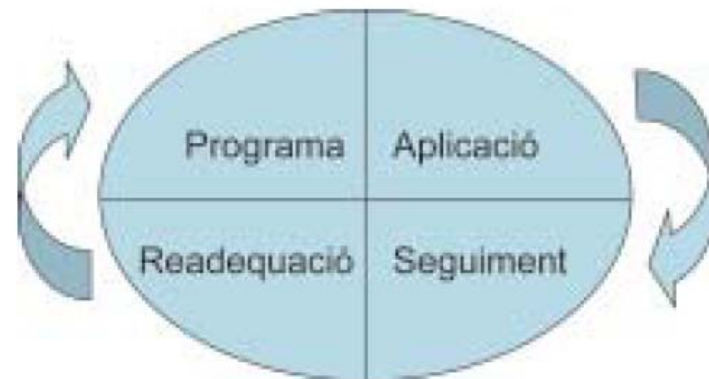
El Pacte per la Mobilitat sostenible i segura de la ciutat està constituït per un plenari i, si escau, per comissions sectorials, on participen els ciutadans, agents i entitats representatius en l'àmbit de la mobilitat:

- El plenari està format per representats de cadascun dels organismes o entitats que s'hagin incorporat al Pacte. La convocatòria ordinària del plenari ha de ser periòdica, a més de les extraordinàries quan es consideri adient.
- Les comissions sectorials es constituïran per al tractament d'àmbits temàtics específics, quan es consideri que aquests presenten una complexitat o una importància que ho faci recomanable; especialment si això permet aprofitar millor el coneixement de les entitats locals.

El pacte compta amb la figura del secretari, el qual serà responsable de convocar els plenaries i les comissions sectorials, de la redacció d'actes i de la comunicació entre els components del Pacte i els serveis tècnics i càrrecs municipals adients. Aquesta figura podrà coincidir amb la del gestor del PMU, segons les necessitats pròpies de cada àmbit.

Com s'ha esmentat, una de les tasques principals del Pacte o de la Taula per la mobilitat, haurà de ser el seguiment de l'aplicació del PMU. Un cop elaborat el programa i iniciada l'aplicació, el seguiment per part del Pacte haurà de permetre avaluar el grau de consecució dels objectius expressats en el Pacte per la mobilitat i, en cas de determinar l'existència d'algun desajustament, plantejar les mesures alternatives per resoldre-ho

Quadre-resum: funció de seguiment de la Taula de la mobilitat:



- Bicicleta. La componen representants d'associacions de ciclistes i vianants, universitats, associacions de veïns i esports, entitats ecologistes i grups polítics municipals.
- Vianants, barreres i accessibilitat. Hi participen representants d'associacions de persones amb disminucions físiques i sensorials, associacions de vianants, associacions de comerciants, sindicats, associacions de gent gran i col·legis professionals.
- Seguretat viària.
- Etc.

Els objectius genèrics de la Taula de la mobilitat són:

- Fomentar el debat i la participació ciutadana per a treballar per un model de mobilitat més sostenible, més integrador i més segur.
- Constituir-se com a òrgan de participació de referència per a l'Ajuntament i per al conjunt de la ciutat en temes de mobilitat i accessibilitat.
- Està integrada pel plenari i les comissions.

El plenari es reuneix, com a mínim, dues vegades l'any, i el componen totes les entitats que participen en les diverses comissions existents. Entre les seves funcions hi ha:

- Establir les normes internes de funcionament de la Taula de la mobilitat.
- Elevar els resultats del treball de les comissions i del mateix plenari als òrgans de l'Ajuntament pels quals la Taula de la mobilitat ha de ser un òrgan assessor.
- Recollir i transmetre les opinions o posicionaments dels diferents agents representats a la Taula.

La feina de la Taula de la mobilitat s'organitza en diferents comissions de treball per temes amb la finalitat de centrar el debat, facilitar la concreció de propostes i aconseguir un bon funcionament operatiu. Es poden compondre diverses comissions, per exemple:

- Transport col·lectiu. Està integrada per representants d'empreses de transport col·lectiu, associacions de vianants, sindicats, universitats i col·legis professionals.
- Vehicle privat, infraestructures, aparcaments i transport de mercaderies. Integrada per representants d'associacions de comerciants, associacions i gremis de l'automoció, empreses d'aparcament, empreses de transport col·lectiu, empreses de serveis municipals, entitats ecologistes i associacions de vianants.
- Mobilitat i educació. Integrada per representants d'associacions de vianants i ciclistes, i d'empreses de transport col·lectiu, així com dels serveis Municipals d'educació.

11.1. Distribució de les etapes

S'han dividit les propostes en tres etapes diferents, en funció dels resultats del procés participatiu i de les necessitats de la mobilitat de la ciutat:

- a. A curt termini: entre els anys 2012-2013
- b. A mig termini: entre els anys 2014-2015
- c. A llarg termini: entre els anys 2016-2017

A la següent taula s'observa en una columna la valoració de les propostes (1 a 5) que a determinat el procés participatiu i a l'altre la valoració que esdevé d'aplicar un raonament tècnic i pressupostari a les propostes.

En vermell es veuen les que es determinen com a més importants i en verd les menys importants:

11. PLA D'ETAPES I PRESSUPOST

VALORACIÓ		
PMU	PARTICIPACIÓ	Propostes directament vinculades
P0		Definició i Jerarquització de les Xarxes Bàsiques de Mobilitat (peu, bicicleta, transport públic, vehicle privat)
P1	4,3	Confeccionar un nou Pla de Seguretat Viària: Estudi de punts crítics i mesures per reduir accidentabilitat (millora seguretat, controls alcoholemia, sistemes de protecció, seguretat motocicletes, disseny d'interseccions per millora la visibilitat...). Instal·lació de càmeres de control de la velocitat i de control semafòric.
P2	3,8	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
P3	4,5	Creació i foment de camins escolars segurs
P4	4,1	Pla de foment dels eixos bàsics de vianants. Implantació de senyalització orientativa per vianants, millora de capacitat d'aquests eixos i del seu ús.
P5	3,9	Sectorització de la ciutat en zones 30 i implantació segons fases.
P6	4,0	Elaboració d'un planol dels passos de vianants i millora d'aquests (visibilitat, il·luminació ubicació, seguretat, senyalització, orientació, eliminació d'obstacles, contenidors...)
P7	4,0	Actualització del pla d'accessibilitat universal de Lleida: Estudi de guals i voreres, catàleg de carrers d'ample inferior a 6,6 m. i pla d'implantació de mesures de millora.
P8	4,4	Estudi de implantació de nous semàfors acústics i sistemes adaptats per a persones amb problemes visuals.
P9	4,1	Ampliació de les illes de vianants per ús exclusiu per vianants
P10	3,6	Realització de propostes de regulació de zones per a vianants amb control d'accés
P11	4,1	Millora de la xarxa actual: Millora de la senyalització horitzontal i vertical per a bicicletes, i de l'accessibilitat dels guals per bicicletes.
P12	4,1	Implantació de nous estacionaments de bicicleta a la via pública. Implantació i senyalització d'estacionaments de bicicletes en edificis públics.
P13	4,1	Potenciar l'estacionament de bicicletes en pàrquings públics.
P14	3,3	Actualització del estudi de factibilitat tècnica econòmica per a la posada en servei d'un sistema públic de lloguer de bicicletes
P15	4,1	Creació de nous itineraris, tant per fomentar la continuïtat i com per millorar la connexió de xarxa. Garantir eixos bàsics nord-sud i est-oest.
P16	3,9	Revisió de l'ordenança de circulació pel que fa a l'ús de la bicicleta
P17	3,9	Estudi implantació carrils bici-corredor (circuitos 10km-21km)
P18	3,9	Proposta d'instal·lació d'andanes d'embarcament, plataformes i noves marquesines. Accessibilitat física a les parades.

VALORACIÓ		
PMU	PARTICIPACIÓ	Propostes directament vinculades
P19	4,0	Proposta d'instal·lació de sistemes SAEI a les parades
P20	3,9	Transmetre a través de la web, en temps real, la informació de la xarxa: Incidències, canvis de recorreguts, horaris...
P21	4,1	Analitzar la viabilitat d'ampliació de l'horari de les línies de transport públic cap a hores nocturnes.
P22	4,1	Estudiar la firma de convenis per a que els comerços o altres centres d'atracció de desplaçaments en transport públic de la ciutat puguin entregar vals o targetes de bus a clients
P23	4,1	Proposta d'instal·lació de nous carrils bus segons plànol. Implantació de sistemes de prioritat semafòrica en la regulació del trànsit.
P24	4,6	Pla de millores de la xarxa de bus urbà: Propostes de reestructuració del servei existents (itineraris, freqüències, horaris, parades, etc.).
P25	3,8	Estudi d'implantació de busos especials en zones amb poca densitat de població (bus a la demanda, bus de barri...)
P26	4,0	Treballar conjuntament amb les autoritats competents en el foment, creació i gestió de terminals-intercanviadors entre el transport públic intern i el de connexió. Impulsió de les propostes del PTVC a la ciutat.
P27	4,5	Estudi de coordinació d'horaris i freqüències per facilitar l'intermodalitat. Pla d'optimització de la intermodalitat de la nova estació d'autobusos.
P28	4,3	Millores en l'accessibilitat, informació, seguretat i confort a l'estació d'autobusos
P29	4,3	Potenciar la millora de l'accessibilitat amb transport públic en relació amb l'exterior de la ciutat (Xarxa d'autobusos i de ferrocarrils).
P30	4,0	Col·laboració amb les autoritats competents en l'estudi de creació de nous baixadors ferroviaris al terme municipal per la xarxa de rodalies.
P31	3,2	Estudi de millora de les parades actuals de TAXI (emplaçament, espais, informació, marquesines...)
P32	3,1	Estudi de demanda de servei de TAXI i de cobertura territorial de les parades. Serveis a la demanda en coordinació amb el transport públic.
P33	3,8	Millora de les reserves de carrega i descàrrega: senyalització (vertical i horitzontal), regulació horària i longitud de les reserves de càrrega i descàrrega.
P34	3,9	Potenciar la DUM nocturna i silenciosa, especialment en el ram de l'alimentació que tradicionalment suposa una distribució diària i molt atomitzada.
P35	3,8	Estudi de la reforma de l'ordenança municipal per la circulació i gestió de les zones de càrrega i descàrrega
P36	3,8	Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores, prova pilot de DUM en bicicleta. Promoure la col·laboració amb altres ciutat en la recerca de les millors pràctiques de la DUM.
P37	3,7	Implementació de sentits únics a la xarxa no bàsica.
P38	4,2	Potenciació i optimització de la capacitat dels eixos bàsics i de les vies principals
P39	3,5	Posada en funcionament del nou centre de control de la mobilitat.
P40	3,0	Realització d'una prova pilot de Z.A.M a Lleida
P41	4,4	Millora del funcionament de les cruïlles semaforitzades: Revisió de fases semafòriques, implantació de semàfors amb LEDs.
P42	3,3	Estudi per implementar el car-sharing a la ciutat. Punts d'aparcament i publicitat.
P43	3,2	Potenciació del car-pooling a través d'un portal integrat
P44	4,1	Redacció d'un pla d'aparcament de la ciutat. Estudi d'una gestió integral.
P45	4,1	Consolidació i ampliació d'aparcaments de dissuasió als accessos de la ciutat o a l'entorn del centre i connexió amb altres modes de transport (autobús, bicicleta...).
P46	4,0	Estudi de modificació de la regulació de l'estacionament: Distribució, Tarificació progressiva, Residents i zonificació. Estacionaments per vehicles ecològics.
P47	3,4	Proposta d'eliminació d'aparcament a la xarxa bàsica de la ciutat. Permetre l'estacionament de residents en horari nocturn.
P48	4,1	Pla de control de l'indisciplina de l'estacionament a la via pública.

VALORACIÓ		
PMU	PARTICIPACIÓ	Propostes directament vinculades
P49	3,8	Millora de la senyalització fixa i variable dels estacionaments de la ciutat.
P50	3,6	Estudi de implantació i millora d'estacionaments per a motocicletes per tota la ciutat. Estudi d'ubicacions com a element de millora de la visibilitat.
P51	3,9	Proposta de creació de nous aparcaments per a discapacitats.
P52		Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, Nox i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU
P53		Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió ambiental
P54		Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics.
P55		Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual
P56		Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals i altres vehicles de serveis urbans (neteja, jardineria...).
P57		Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.
P58		Elaboració del mapa acústic de la ciutat.
P59		Realització d'un Pla de disminució de la contaminació acústica, d'acord amb la nova normativa.
P60		Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat i definició de la seva estructura humana.
P61		Elaboració d'una memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat. "L'observatori de la Mobilitat".
P62		Campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària
P63		Campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta.
P64		Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure Lleida com a referent internacional de la promoció dels desplaçaments a peu
P65		Col·laboració en l'implantació de mesures incloses en els Plans Específics que afectin a àmbits de la ciutat.
P66		Promoció de la realització de Plans de desplaçaments d'empresa i plans de mobilitat sectorial. Realització del PDE de l'Ajuntament.
P67		Participar en projectes sobre mobilitat amb altres entitats extramunicipals.
P68		Remodelar la pagina WEB municipal pel que fa a la informació de la mobilitat, especialment el transport públic.

11.2. Propostes per etapes i pressupost

11.2.1. A curt termini

PMU	Propostes directament vinculades
P0	Definició i Jerarquització de les Xarxes Bàsiques de Mobilitat (peu, bicicleta, transport públic, vehicle privat)
P3	Creació i foment de camins escolars segurs
P4	Pla de foment dels eixos bàsics de vianants. Implantació de senyalització orientativa per vianants, millora de capacitat d'aquests eixos i del seu us.
P8	Estudi de implantació de nous semàfors acústics i sistemes adaptats per a persones amb problemes visuals.
P11	Millora de la xarxa actual: Millora de la senyalització horitzontal i vertical per a bicicletes, i de l'accessibilitat dels guals per bicicletes. Prova pilot Sortida Avançada Segura per bicicletes.
P12	Implantació de nous estacionaments de bicicleta a la via pública. Implantació i senyalització d'estacionaments de bicicletes en edificis públics.
P18	Proposta d'instal·lació d'andanes d'embarcament, plataformes i noves marquesines. Accessibilitat física a les parades.
P24	Pla de millores de la xarxa de bus urbà: Propostes de reestructuració del servei existents (itineraris, freqüències, horaris, parades, etc.).
P27	Estudi de coordinació d'horaris i freqüències per facilitar l'intermodalitat. Pla d'optimització de la intermodalitat de la nova estació d'autobusos.
P29	Potenciar la millora de l'accessibilitat amb transport públic en relació amb l'exterior de la ciutat (Xarxa d'autobusos i de ferrocarrils).
P31	Estudi de millora de les parades actuals de TAXI (emplaçament, espais, informació...)
P33	Millora de les reserves de carrega i descàrrega: senyalització (vertical i horitzontal), regulació horària i longitud de les reserves de carrega i descàrrega.
P37	Implementació de sentits únics a la xarxa no bàsica.
P38	Potenciació i optimització de la capacitat dels eixos bàsics i de les vies principals
P41	Millora del funcionament de les cruïlles semaforitzades: Revisió de fases semafòriques, implantació de semàfors amb LEDs.
P46	Estudi de modificació de la regulació de l'estacionament: Distribució, Tarificació progressiva, Residents i zonificació. Estacionaments per vehicles ecològics.
P47	Proposta d'eliminació d'aparcament a la xarxa bàsica de la ciutat. Permetre l'estacionament de residents en horari nocturn.
P53	Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió ambiental
P57	Fer campanyes de promoció de combustibles més eficients i nets per el transport privat i de mercaderies.
P59	Realització d'un Pla de disminució de la contaminació acústica, d'acord amb la nova normativa.
P60	Formació d'una Comissió de Seguiment del Pla dintre de l'Observatori de la Mobilitat i definició de la seva estructura humana.
P62	Campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària

La suma de les inversions a realitzar durant aquests dos primers anys es de 1.600.000 €.

11.2.2. A mig termini

A mig termini, es a dir durant els anys 2014-2015 es preveu una inversió de 1.800.000 €.

PMU	Propostes directament vinculades
P1	Confeccionar un nou Pla de Seguretat Viària: Estudi de punts crítics i mesures per reduir accidentabilitat (millora seguretat, controls alcoholemia, sistemes de protecció, seguretat motocicletes, disseny d'interseccions per millora la visibilitat...). Instal·lació de cameres de control de la velocitat i de control semafòric..
P5	Sectorització de la ciutat en zones 30 i implantació segons fases.
P6	Elaboració d'un planol dels passos de vianants i millora d'aquests (visibilitat, il·luminació ubicació, seguretat, senyalització, orientació, eliminació d'obstacles, contenidors...)
P7	Actualització del pla d'accessibilitat universal de Lleida: Estudi de guals i voreres, catàleg de carrers d'ample inferior a 6,6 m. i pla d'implantació de mesures de millora.
P13	Potenciar l'estacionament de bicicletes en pàrquings públics.
P15	Creació de nous itineraris, tant per fomentar la continuïtat i com per millorar la connexió de xarxa. Garantir eixos bàsics nord-sud i est-oest.
P16	Revisió de l'ordenança de circulació pel que fa a l'ús de la bicicleta
P19	Proposta d'instal·lació de sistemes SAEI a les parades
P20	Transmetre a través de la web, en temps real, la informació de la xarxa: Incidències, canvis de recorreguts, horaris...
P21	Analitzar la viabilitat d'ampliació de l'horari de les línies de transport públic cap a hores nocturnes.
P22	Estudiar la firma de convenis per a que els comerços o altres centres d'atracció de desplaçaments en transport públic de la ciutat puguin entregar vals o targetes de bus a clients
P23	Proposta d'instal·lació de nous carrils bus segons plànol. Implantació de sistemes de prioritat semafòrica en la regulació del trànsit.
P26	Treballar conjuntament amb les autoritats competents en el foment, creació i gestió de terminals-intercanviadors entre el transport públic intern i el de connexió. Impulsió de les propostes del PTVC a la ciutat.
P28	Millores en l'accessibilitat, informació, seguretat i confort a l'estació d'autobusos
P30	Col·laboració amb les autoritats competents en l'estudi de creació de nous baixadors ferroviaris al terme municipal per la xarxa de rodalies.
P34	Potenciar la DUM nocturna i silenciosa, especialment en el ram de l'alimentació que tradicionalment suposa una distribució diària i molt atomitzada.
P39	Posada en funcionament del nou centre de control de la mobilitat.
P43	Potenciació del car-pooling a través d'un portal integrat
P44	Redacció d'un pla d'aparcament de la ciutat. Estudi d'una gestió integral.
P45	Consolidació i ampliació d'aparcaments de dissuasió als accessos de la ciutat o a l'entorn del centre.
P48	Pla de control de l'indisciplina de l'estacionament a la via pública.
P51	Proposta de creació de nous aparcaments per a discapacitats.
P52	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, Nox i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU
P54	Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics.
P58	Elaboració del mapa acústic de la ciutat.

PMU	Propostes directament vinculades
P61	Elaboració d'una memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat. "L'observatori de la Mobilitat".
P63	Campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta.
P64	Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure Lleida com a referent internacional de la promoció dels desplaçaments a peu
P68	Remodelar la pagina WEB municipal pel que fa a la informació de la mobilitat, especialment el transport públic.

11.2.3. A llarg termini

A llarg termini, anys 2016-2017 es preveu la inversió de un total d'aproximadament 1.500.000 €.

PMU	Propostes directament vinculades
P2	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
P9	Ampliació de les illes de vianants per ús exclusiu per vianants
P10	Realització de propostes de regulació de zones per a vianants amb control d'accés
P14	Actualització del estudi de factibilitat técnico econòmica per a la posada en servei d'un sistema públic de lloguer de bicicletes
P17	Estudi implantació carrils bici-corredor (circuitos 10km-21km)
P25	Estudi d'implantació de busos especials en zones amb poca densitat de població (bus a la demanda, bus de barri...)
P32	Estudi de demanda de servei de TAXI i de cobertura territorial de les parades. Serveis a la demanda en coordinació amb el transport públic.
P35	Estudi de la reforma de l'ordenança municipal per la circulació i gestió de les zones de càrrega i descàrrega
P36	Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores, prova pilot de DUM en bicicleta. Promoure la col·laboració amb altres ciutat en la recerca de les millors pràctiques de la DUM.
P40	Realització d'una prova pilot de Z.A.M a Lleida
P42	Estudi per implementar el car-sharing a la ciutat. Punts d'aparcament i publicitat.
P49	Millora de la senyalització fixa i variable dels estacionaments de la ciutat.
P50	Estudi de implantació i millora d'estacionaments per a motocicletes (prop d les cruïlles per millorar la visibilitat del pas de vianants. Estendre l'aparcament per motos a tots els barris.
P55	Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual
P56	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals i altres vehicles de serveis urbans (neteja, jardineria...).
P65	Col·laboració en l'implantació de mesures incloses en els Plans Específics que afectin a àmbits de la ciutat.
P66	Promoció de la realització de Plans de desplaçaments d'empresa i plans de mobilitat sectorial. Realització del PDE de l'Ajuntament.
P67	Participar en projectes sobre mobilitat amb altres entitats extramunicipals.

11.3. Resum del pressupost

Es preveu una inversió d'un total de 4.900.000 €, repartits durant els propers 6 anys i es realitzaran en funció de les disponibilitats econòmiques de l'Ajuntament i tenint en compte el compromís de les diferents fonts de finançament.

Fase	Any	TOTAL
A CURT TERMINI	2012	800.000 €
	2013	800.000 €
A MIG TERMINI	2014	920.000 €
	2015	920.000 €
A LLARG TERMINI	2016	730.000 €
	2017	730.000 €
		4.900.000 €

Les fonts d'on es preveu obtenir el finançament son les següents:

- a. Pressupost de l'àrea de mobilitat de l'ajuntament de Lleida.
- b. Pressupost de l'àrea de medi ambient
- c. Pressupost de l'àrea d'urbanisme
- d. Servei Catala del Trànsit
- e. Generalitat de Catalunya
- f. ICAEN
- g. Altres figures de planejament (Pla de barris, Plans especials de millora urbana, etc).
- h. Altres subvencions
- i. Privats
- j. Etc.

