Desarrollo Organizacion Movilidad
DOYMO

LA PAERIA
Ajuntament de Lleida

DOCUMENT Nº2.

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Lleida

Anàlisi de l'Oferta

Juny de 2023

ÍNDEX

3 ANÀLISI DE L'OFERTA 1

3.1. Oferta global de vialitat 1
3.1.2 Xarxa per a vehicles privats motoritzats 2
3.2 Vianants 8
3.3 Bicicletes i Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) 11
3.4 Transport col·lectiu 13
3.4.1 Xarxa ferroviària 13
3.4.2 Xarxa d'autobusos interurbans 19
3.4.3 Xarxa d'autobusos urbans 21
Sistema de pagament 29
3.4.4 Altres modes de transport públic en superfície 29
3.5 Aparcament 30
3.5.1 Zonificació de l'aparcament 30
3.5.2 Oferta d'aparcament en calçada 30
3.5.3 Oferta d'aparcament fora de la calçada 40
3.6 El transport de mercaderies 41

3 ANÀLISI DE L'OFERTA

3.1. Oferta global de vialitat

La mobilitat és una de les funcionalitats urbanes més importants i és necessari concebre-la pel conjunt de les seves parts (viatgers, circulació, estacionaments, transport públic, zones de càrrega i descàrrega, intermodalitat, motorització, etc.) com un fenomen complex en el temps i l'espai.

En el sistema de mobilitat incideixen molts factors, uns més estructurals, que són pròpiament abordats en detall per aquest Pla de Mobilitat (xarxa viària, dotació de transport públic, capacitat d'estacionament, etc.), i altres més conjunturals (les característiques demogràfiques i econòmiques, la magnitud i composició del parc de vehicles, etc.).

Conèixer la xarxa viària és cabdal a l'hora de realitzar un estudi d'aquestes característiques perquè qualsevol canvi que es faci en ella influirà en el funcionament de la mobilitat en el municipi.

3.1.1 Xarxa viària d'aproximació

La ciutat de Lleida es localitza a la confluència entre els camins que s'endinsen cap als Pirineus (tant el d'Osca com el de Catalunya), l'eix est-oest, que comunica la costa central catalana i França amb l'interior de la península ibèrica, i la ruta en direcció a Tarragona.

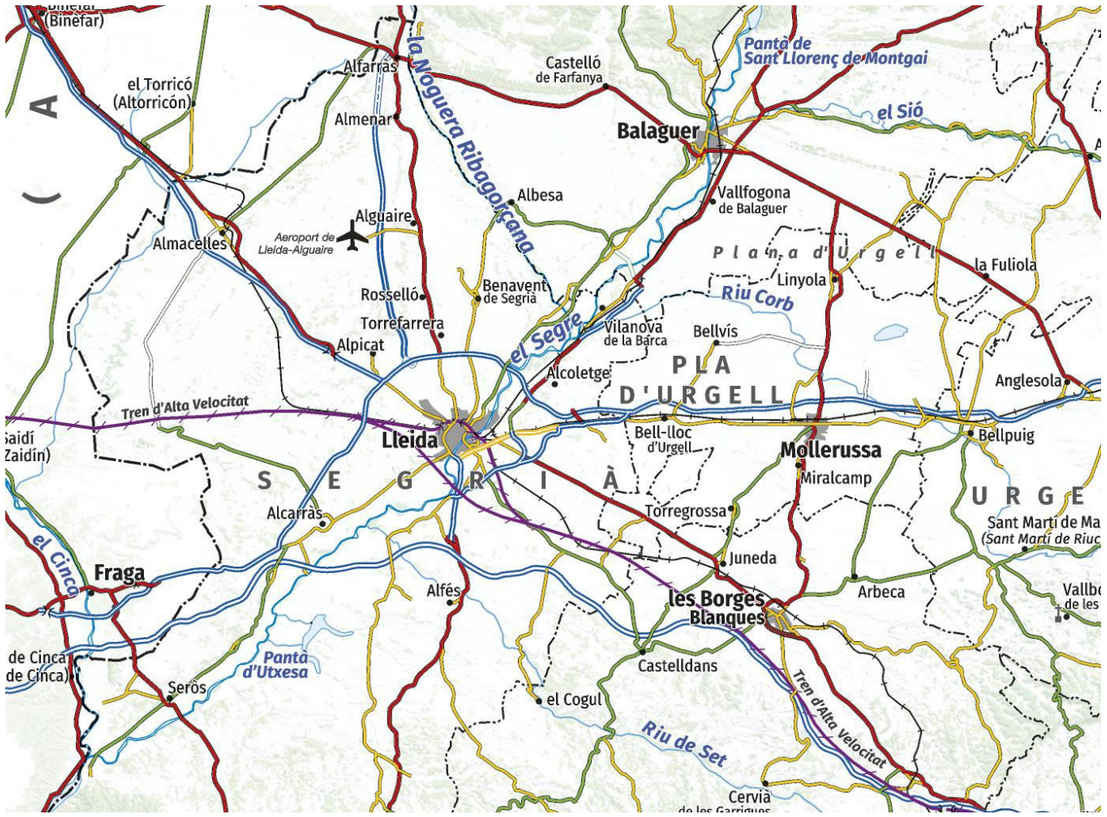
La xarxa viària externa és el sistema de carreteres d'aproximació al municipi que permet tots els desplaçaments amb les localitats properes. Lleida és travessada per dos eixos vertebradors que es creuen a la ciutat: l'autovia A-2 i l'autopista AP-2. Ambdós corredors viaris recorren la plana donant servei tant als fluxos de llarg recorregut entre el litoral català i la vall de l'Ebre com als trànsits interns entre comarques. La xarxa d'aproximació de la que s'ha aprofitat Lleida està formada per:

- Autovia A-2. Constitueix l'itinerari fonamental entre Madrid, Barcelona i la frontera francesa. Aquesta via uneix les capitals de quatres comarques: Lleida (Segrià), Mollerussa (Pla d'Urgell), Tàrrega (Urgell) i Cervera (Segarra).
- Autopista AP-2. Uneix Saragossa amb Tarragona passant per Les Borges Blanques i Lleida. Acompleix una funció similar a l'anterior però en comptes de permetre accedir a la Catalunya Central, aquesta autopista enllaça amb el corredor mediterrani, connectant amb el Penedès i el Camp de Tarragona, amb un recorregut semblant al del ferrocarril convencional, que des de Lleida i passant per Montblanc, permet accedir al Camp de Tarragona i des d'allà a la Regió Metropolitana de Barcelona.
- Carretera N-240/A-22: Entre Tarragona i Lleida, la N-240 comparteix una part important del corredor amb l'AP-2. Es correspon a l'antiga via romana entre Tarraco i Ilerda. A partir de la capital del Segrià, el seu recorregut discorre molt proper al de l'autovia A-22, que connecta Lleida amb Siétamo (Aragó).
- Eix occidental N-230/A-14: La N-230 abandona Lleida pel nord en direcció al Pont de Suert per la Noguera Ribagorçana. Tanmateix, a l'alçada aproximada de Torrefarera, i en paral·lel a la N-230, comença el recorregut de la autovia A-14, la qual arriba fins a Almenar.
- Eix central C-12/C-13: Des de Tortosa s'enfila fins a Lleida i després puja per la vall de la Noguera Pallaresa en direcció a Sort, a l'igual que la línia de tren fins a la Pobla de Segur.

Actualment està en obres l'últim tram de l'autovia A-22, entre Siétamo i Osca, una infraestructura que està prevista per a finals de 2023 i que permetrà la connexió directa entre Lleida i la ciutat aragonesa sense necessitat de recórrer a la N-240. La xarxa bàsica presenta una estructura marcadament radial amb Lleida al seu centre. La intensitat mitjana diària de vehicles per a aquestes vies és de moderada a alta, destacant l'autovia A-2 i l'autopista AP-2, que concentren gran part dels vehicles de pas.

També cal esmentar que, des del 2010, és possible accedir a Lleida per via aèria a través de l'aeroport d'Alguaire. L'any 2021 la terminal lleidatana va rebre 47.300 passatgers, dels quals 36.800 van viatjar en vols xàrter i 9.700 en operacions regulars, sobre tot a les Illes Balears.

Xarxa viària d'aproximació



Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC)

L'AP-2 forma part de la xarxa transeuropea de comunicacions per carretera (E-90) unint a nivell peninsular Saragossa amb Tarragona i Barcelona a través de Lleida i Les Borges Blanques. El dia 1 de setembre de 2021, després de més de quatre dècades en funcionament, es van suprimir els peatges d'aquesta via, els quals tenien un cost aproximat de 25€ per a turismes i 56€ per a camions (en cas de realitzar el recorregut sencer).

3.1.2 Xarxa per a vehicles privats motoritzats

S'entén que dins del conjunt de vehicles privats motoritzats s'inclouen: el cotxe, la moto i el vehicle de mercaderies. L'oferta viària destinada a la seva mobilitat és aquella que li dóna suport tant en el moment que estan circulant per la xarxa com en el temps que estan aturats, és a dir, les infraestructures que canalitzen el flux i les que serveixen de magatzem.

Aquest apartat descriu les característiques de la xarxa viària que suporta el vehicle privat en moviment, mentre que l'apartat següent descriu les del vehicle privat en estàtic.

3.1.2.1 La jerarquització de la xarxa viària. La Xarxa Bàsica de Circulació. Criteris.

La xarxa destinada al transport privat ha estat jerarquitzada en funció de:

a) Criteris de Connectivitat
   - Exterior – Interior
   - Interior

b) Criteris de Funcionalitat i usos.

c) Criteris de Capacitat i dimensions viàries.

d) La Intensitat Mitjana Diària de Vehicles (IMD).

En base a aquests criteris, s'ha definit la xarxa bàsica de circulació de la ciutat:

" Xarxa Bàsica és el conjunt de vies requerides per tal d'atendre les necessitats de mobilitat i connectivitat en vehicle privat".

La xarxa bàsica ha de contenir tot el sistema de vies d'accés a la ciutat i s'ha d'adequar a la demanda del municipi, i és per això que s'ha mesurat la intensitat de trànsit que circula en vàries seccions transversals i longitudinals de Lleida.

La connectivitat s'estableix entre:

a) L'entorn metropolità i Lleida.
b) Les pròpies vies d'accés i entre aquestes i els principals punts d'atracció de la ciutat.
c) Els principals punts d'atracció del municipi.

La xarxa bàsica s'ha dividit en tres:

- **VIES D'ACCÉS**

Són aquelles que connecten el nucli urbà amb les vies interurbanes per on poden circular únicament els vehicles motoritzats: autopistes i autovies urbanes amb capacitat per fins a 20.000 vehicles per dia i carril (veh/d i c) o carreteres de fins a 17.000 veh/d i c.

Aquestes vies de caràcter interurbà solen tenir seccions d'un o dos carrils per sentit, amplades de carril de 3,4 a 3,6 metres i generalment no disposen d'itineraris per a vianants.

- **XARXA PRIMÀRIA**

La xarxa primària es divideix en tres grups de vies:

Rondes Urbanes

Són vies d'alta capacitat que poden tenir els accessos controlats i que circumval·len una determinada zona del nucli urbà. S'utilitzen per realitzar desplaçaments perimetrals i són el recolzament per completar alguns dels viatges radials que van d'un punt a un altre de la ciutat.

Les rondes tindran una secció mínima de dos carrils per sentit, preferentment sense aparcament, disposaran de sincronització semafòrica complerta i, en la major part de les interseccions, no es permetran girs directes a l'esquerra.

Vies de connectivitat de primer nivell

Són aquelles que suporten la comunicació des de les rondes o vies d'accés fins als barris o districtes d'una ciutat.

Uneixen els desplaçaments radials o de connexió amb els diferents barris i solen tenir una capacitat de entre dos i tres carrils per sentit, es permeten girs a l'esquerra i no disposen de sincronització semafòrica complerta.

Són vies urbanes on té prioritat el trànsit de penetració (segregació o compartimentació d'espais de calçada i vorera amb una capacitat superior a 10.500 veh/d i c.)

- **XARXA SECUNDÀRIA**

Aquesta xarxa es composa per:

Vies de connectivitat de segon nivell

Les vies de connectivitat de 2on nivell són aquelles que complementen a les de 1er nivell a l'hora d'absorbir el trànsit. Han de permetre els itineraris de pas i garantir l'accessibilitat des de les entrades a la ciutat fins a les àrees d'atracció de cada barri o districte i, en particular, fins a les zones dotades d'estacionament suficient per donar resposta a la demanda.

La seva secció pot tenir un únic carril per sentit i articulen la circulació per l'interior dels districtes de la ciutat. Poden no estar semaforitzades i tenir les interseccions regulades amb senyalització vertical. Són vies canalitzadores de trànsit local, amb capacitat per menys de 7.800 veh/d i c.

Vies de connectivitat de tercer nivell

Les vies de 3er nivell són aquelles que tenen una funció principalment connectiva i serveixen per completar, homogeneïtzar i donar coherència a la trama de la xarxa bàsica.

Aquestes vies, tot i no complir els requisits de les anteriors, permeten configurar una xarxa connexa entre sí, possibilitant la realització de plans de senyalització informativa basats en l'ús de la xarxa bàsica.

Són vies de caràcter veïnal amb capacitat per a menys de 4.800 veh/d i c, normalment amb seccions d'un carril per sentit i voreres.

- **RESTA DE XARXA URBANA. Xarxa local o xarxa no bàsica**

  La xarxa local és aquella que no és necessària per cobrir el trànsit general de la ciutat i que està formada per vies de vocació residencial. És la més àmplia amb diferència -en termes de longitud- i es basa en carrers que no queden englobats en cap de les categories anteriors.

  La major part de les vies son "d'estar" i no "de passar", de prioritat "invertida" per al vianant, amb compatibilitat de trànsits pel mateix espai: carrers de vianants <1.000 veh/dia amb control d'accessos per als vehicles acreditats; carrers residencials S-28 <2.000 veh/dia d'accés lliure i plataforma única; carrers Zona 30 <3.000 veh/dia amb espais segregats o compartits.

  És important destacar l'entrada en vigor a l'any 2021 de les noves mesures destinades a "calmar" el trànsit a les ciutats, reduint el límit de velocitat en aquelles vies d'un únic carril per sentit de circulació de 50 km/h a 30 km/h. Aquesta regulació, aplicable a la major part dels carrers de la xarxa secundària i terciària, més enllà de vetllar per la seguretat viària, facilita la convivència de diferents modes de transport alternatius al vehicle privat (bicicletes, patinets, etc.).

  Notes:

- La concentració dels esforços de gestió de la mobilitat sobre l'espai viari de la xarxa bàsica ha de permetre optimitzar el seu funcionament.
- L'eina més important per aconseguir un ús moderat del vehicle privat i una xarxa viària endreçada és la consolidació d'uns instruments de gestió que permetin actuar amb agilitat i eficiència.
- El veritable èxit de les actuacions vinculades amb el trànsit rau sobre la correcta aplicació de les eines de gestió que es presenten tot seguit, establint uns criteris generals i específics en funció de la jerarquia de la xarxa bàsica.
- Per tal de garantir la unitat de coherència de la gestió, la competència sobre usos, distribucions, funcionalitats, característiques, informes de viabilitat, autoritzacions per noves activitats, etc. és de la Direcció de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Lleida.

Distribució de la xarxa per a vehicles motoritzats

L'àmbit urbà de la ciutat de Lleida disposa d'una oferta viària per a vehicles privats motoritzats de 300 km. En conjunt, les vies d'accés i la xarxa viària de primer nivell representen gairebé el 30% de la longitud total del sistema viari.

Xarxa Viària	Nivell	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%
Vies d'accés	Vies d'accés	43,6	14,5%	43,6	14,5%
Xarxa Primària	Ronda Urbana	10,1	3,4%	45,8	15,3%
	Recorregut Alternatiu	7	2,3%		
	Semi-ronda Urbana	8,1	2,7%		
	Resta de la Xarxa Primària	20,6	6,9%		
Xarxa Secundària	Segon Nivell	28	9,3%	58,4	19,5%
	Tercer Nivell	30,4	10,1%		
Xarxa Local	Resta de la xarxa viària	152,2	50,7%	152,2	50,7%
	Total xarxa	**300**	**100%**	**300**	**100%**

Font: Elaboració pròpia (2022)

3.1.2.2 Les vies d'accés a la ciutat

Lleida disposa de fins a 17 vies radials de connexió interurbana que es poden dividir en funció de la seva capacitat i de la intensitat de trànsit que suporten:

- 11 d'elles formen part de les vies bàsiques de la ciutat i també es poden dividir en dos grups:
  - Vies d'accés de categoria 1 (6)
  - Vies d'accés de categoria 2 (5)
- La resta de vies (6) són camins asfaltats o semi asfaltats que connecten Lleida amb les petites poblacions de l'entorn: Corbins, Torre-serona, Artesa, etc. En ocasions, si aquests vials són estrets, estan sense asfaltar o no compleixen les condicions necessàries per canalitzar el trànsit, no es consideren part de la xarxa viària bàsica (el Camí Municipal de la Mariola, el Camí Vell d'Albatàrrec, el Camí Municipal de Granyena...).

A continuació es detallen les principals característiques de les vies d'accés.

Capacitat de les vies i camins d'accés a la ciutat

Via d'accés	Nom	Referència	Categoria	Capacitat
1	LL-11	A2	1 – Via bàsica	2+2
2	C-13	Avinguda de la Indústria	2 – Via bàsica	2+1
3	C-12	Carretera de Tortosa a Àger	2 – Via bàsica	1+1
4	LP-9221	Carretera de Lleida a Torre-serona	2 – Via bàsica	1+1
5	N-230	Carretera de Lleida a la Vall d'Aran	1 – Via bàsica	1+1
6	N-240	Carretera de Tarragona a Bilbao	1 – Via bàsica	1+1
7	N-IIa	Carretera de Madrid a França	1 – Via bàsica	1+1
8	LL-12 (AP-2)	AP-2	1 – Via bàsica	2+2
9	C-230	Avinguda de Flix	2 – Via bàsica	1+1
10	L-702	Avinguda d'Artesa	2 – Via bàsica	1+1
11	N-240a	Carretera de Tarragona a Sant Sebastià	1 – Via bàsica	1+1
12	Camí Municipal de Granyena		3	1+1
13	Camí Municipal de Montcada		3	1+1
14	Camí de Vallcalent		3	1+1
15	Camí Municipal de La Mariola		3	1+1
16	Camí Vell d'Albatàrrec		3	1+1
17	Camí d'Artesa de Lleida		3	1+1

Font: Elaboració pròpia

La longitud de la xarxa d'accessos principals (sense incloure els camins) que discorre per l'interior de la conurbació de Lleida és de 43,6 kilòmetres. Cal mencionar que algunes de les infraestructures viàries més recents, com la autovia A-14, no arriben fins al nucli urbà principal sinó que connecten amb l'autovia A-2, que circumval·la la capital del Segrià. La ciutat de Lleida funciona com el centre neuràlgic d'un àrea metropolitana on resideixen més de 350.000 persones, les quals mantenen una estreta relació socioeconòmica amb la capital de la comarca (serveis, equipaments, llocs de feina, etc.). Aquest vincle s'ha consolidat a partir d'una òptima connectivitat en vehicle privat basada en l'extensa xarxa viària que comunica els diferents municipis. De fet, les connexions estan distribuïdes en el territori i permeten l'entrada i sortida a la capital en totes les direccions, de forma que molts dels habitants de l'àrea metropolitana opten pel vehicle privat a l'hora de desplaçar-se fins a Lleida.

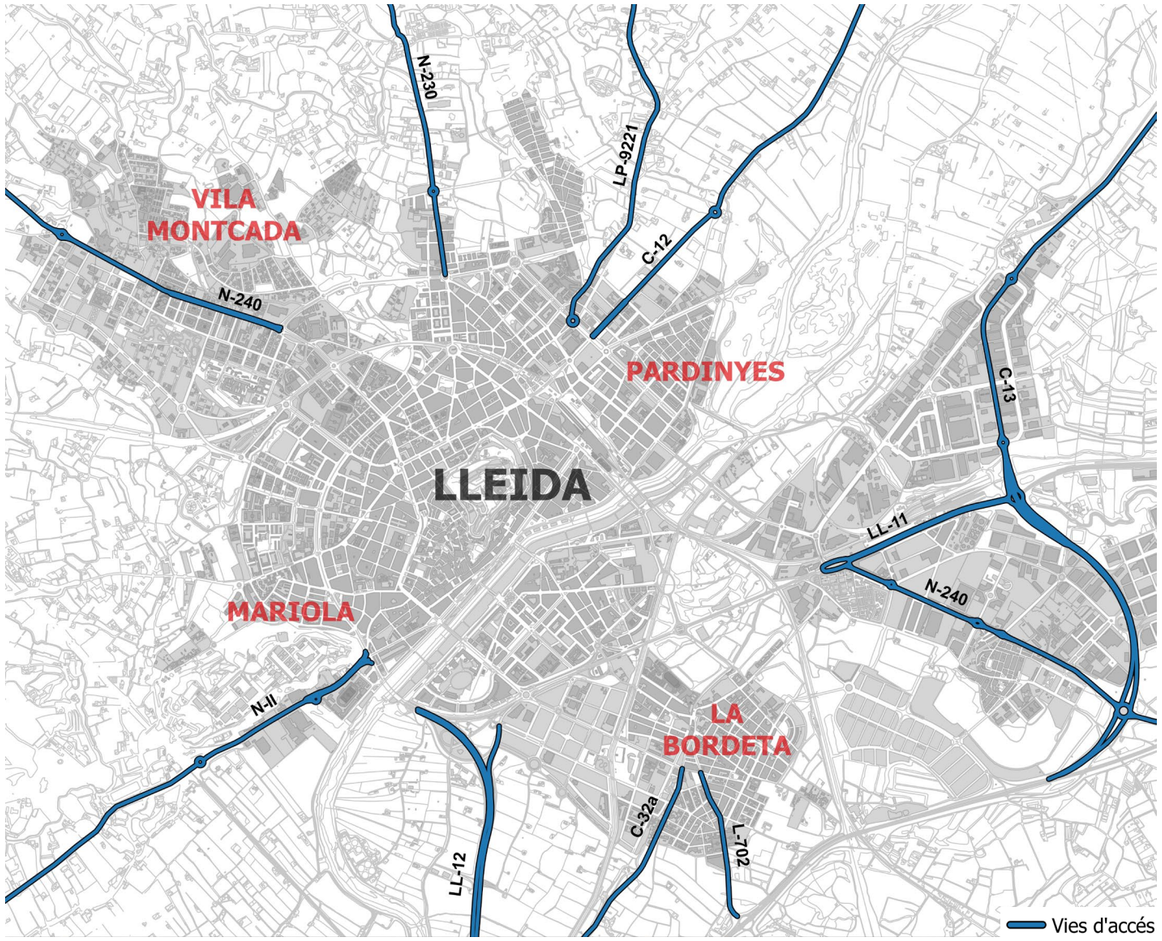
Direcció de les vies d'accés a la ciutat

Via d'accés	Nom	Referència	Categoria	Direcció
1	LL-11	A2	1 – Via bàsica	E
2	C-13	Avinguda de la Indústria	2 – Via bàsica	N-E
3	C-12	Carretera de Tortosa a Àger	2 – Via bàsica	N-E
4	LP-9221	Carretera de Lleida a Torre-serona	2 – Via bàsica	N-E
5	N-230	Carretera de Lleida a la Vall d'Aran	1 – Via bàsica	N
6	N-240	Carretera de Tarragona a Bilbao	1 – Via bàsica	N-W
7	N-IIa	Carretera de Madrid a França	1 – Via bàsica	W
8	LL-12 (AP-2)	AP-2	1 – Via bàsica	S
9	C-230	Avinguda de Flix	2 – Via bàsica	S
10	L-702	Avinguda d'Artesa	2 – Via bàsica	S-E
11	N-240a	Carretera de Tarragona a Sant Sebastià	1 – Via bàsica	S-E
12	Camí Municipal de Granyena		3	N-E
13	Camí Municipal de Montcada		3	N-W
14	Camí de Vallcalent		3	W
15	Camí Municipal de La Mariola		3	W
16	Camí Vell d'Albatàrrec		3	W
17	Camí d'Artesa de Lleida		3	S-E

Font: Elaboració pròpia

Tal i com es reflecteix al graf viari següent, hi ha 6 vies d'accés que arriben a Lleida pel sud del riu Segre, als barris de La Bordeta, Els Magraners i al Polígon Industrial del Segre, i 5 més que ho fan per la banda nord, fins a Ciutat Jardí, Vila Montcada, Balàfia, Pardinyes i Mariola.

Vies d'accés a la ciutat



Font: Elaboració pròpia (2022)

3.1.2.3 LA XARXA PRIMÀRIA

LES RONDES DE LA CIUTAT

El Gran Passeig de Ronda

Actualment la ciutat de Lleida només disposa d'un conjunt de vies que funcionen com una gran Ronda Urbana, donat que les gran artèries de caràcter interurbà estan massa lluny de la conurbació com per desenvolupar aquest paper. Les vies que la composen són les següents:

Tram	Carrer/Ronda	Localització
1	Cots i Gayon	Entre el Pont Nou i l'Av. De l'Exèrcit
2	Gran Passeig de Ronda	Entre Av. De l'Exèrcit i Plaça Pius XII
3	Gran Passeig de Ronda	Entre Plaça Pius XII i Alcalde Rovira Roure
4	Gran Passeig de Ronda	Entre Alcalde Rovira Roure i Plaça Europa
5	Príncep de Viana	Entre Plaça Europa i Av. Prat de la Riba
6	Príncep de Viana	Entre Av. Prat de la Riba i Pont del Príncep de Viana
7	Avinguda del Segre	Entre Plaça de la Pau i Pont del Príncep de Viana
8	Av. Francesc Macià	Entre Riquer i Av. Garrigues
9	Av. Blondel	Entre Av. de les Garrigues i Av. de Madrid
10	Av. Madrid	Entre Av. Blondel i Pont de la Universitat
11	Av. Madrid	Entre Pont de la Universitat i Pont Nou

Font: Elaboració pròpia

La longitud de la Ronda Urbana és de pràcticament 10,1 km (comptabilitzant ambdós sentits en els trams on hi ha mitjana). La seva capacitat oscil·la entre els 3 carrils de determinats trams del Gran Passeig de Ronda i els 2 de la resta de vies. En el PMUS precedent, el traçat de la Ronda Urbana passava per la Rambla de Ferran, però amb la construcció del Pont del Príncep de Viana, la pacificació de la rambla a 30 km/h i la voluntat d'allunyar el trànsit de pas del Centre, l'Avinguda del Segre ha pres el relleu. És important assenyalar que al Gran Passeig de Ronda encara hi ha senyalització viària de tipus autopista, és a dir, amb panells de grans dimensions que tenen suport a ambdues bandes de la carretera.

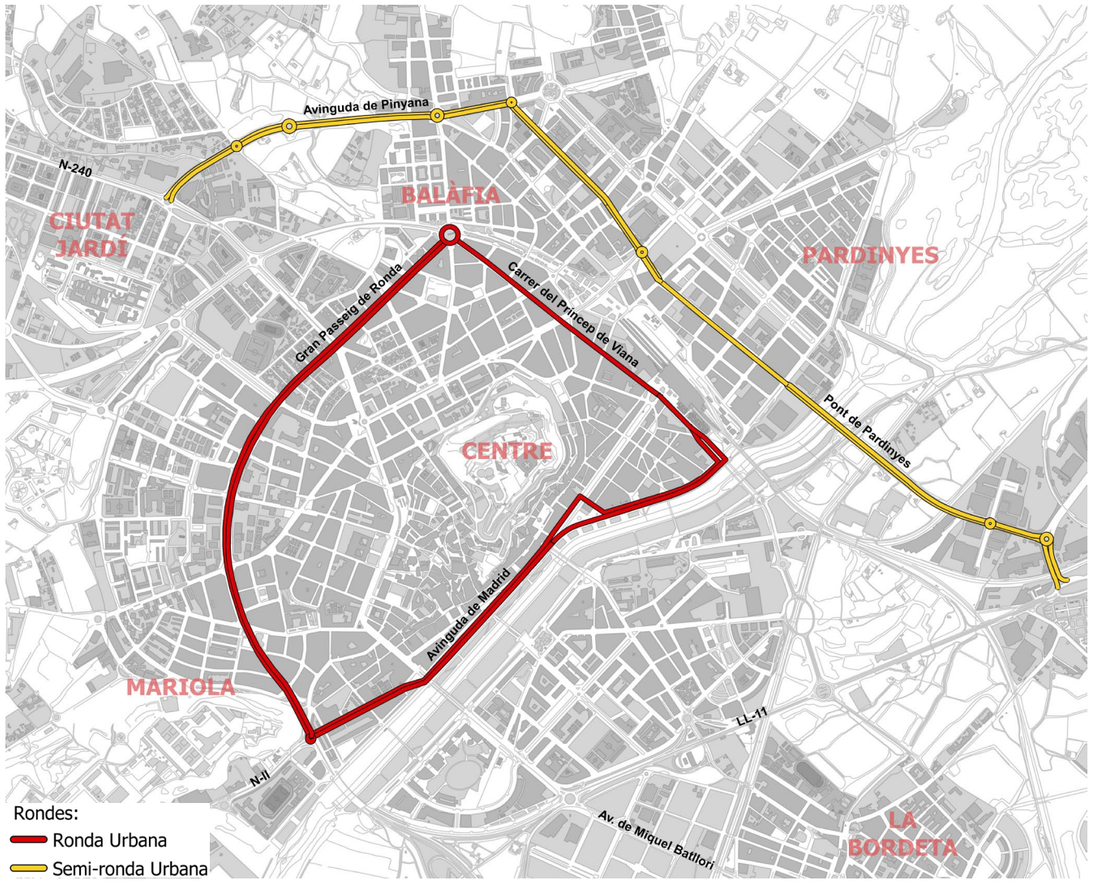
La semironda nord-est

Per una altra banda, existeix una segona semi ronda de 8,1 km que només dóna servei als sectors nord i est de la ciutat, el que es tradueix en el 50% de la trama urbana. Aquesta via connecta la LL-11 i la N-240 amb la N-230 (Alcalde Porqueres) a través del Pont de Pardinyes, el Carrer Baró de Maials i l'Avinguda de Pinyana.

Tram	Carrer/Ronda	Localització
1	Pont de Pardinyes	Entre la LL-11 i l'Av. de Tortosa
2	Baró de Maials	Entre l'Av. de Tortosa i Prat de la Riba
3	Baró de Maials	Entre Prat de la Riba i Av. De Balàfia
4	Av. de Balàfia	Entre Baró de Maials i Alcalde Porqueres
5	Av. Pinyana	Entre Alcalde Porqueres i Alcalde Rovira Roure

Font: Elaboració pròpia

Ronda i Semi-ronda Urbana



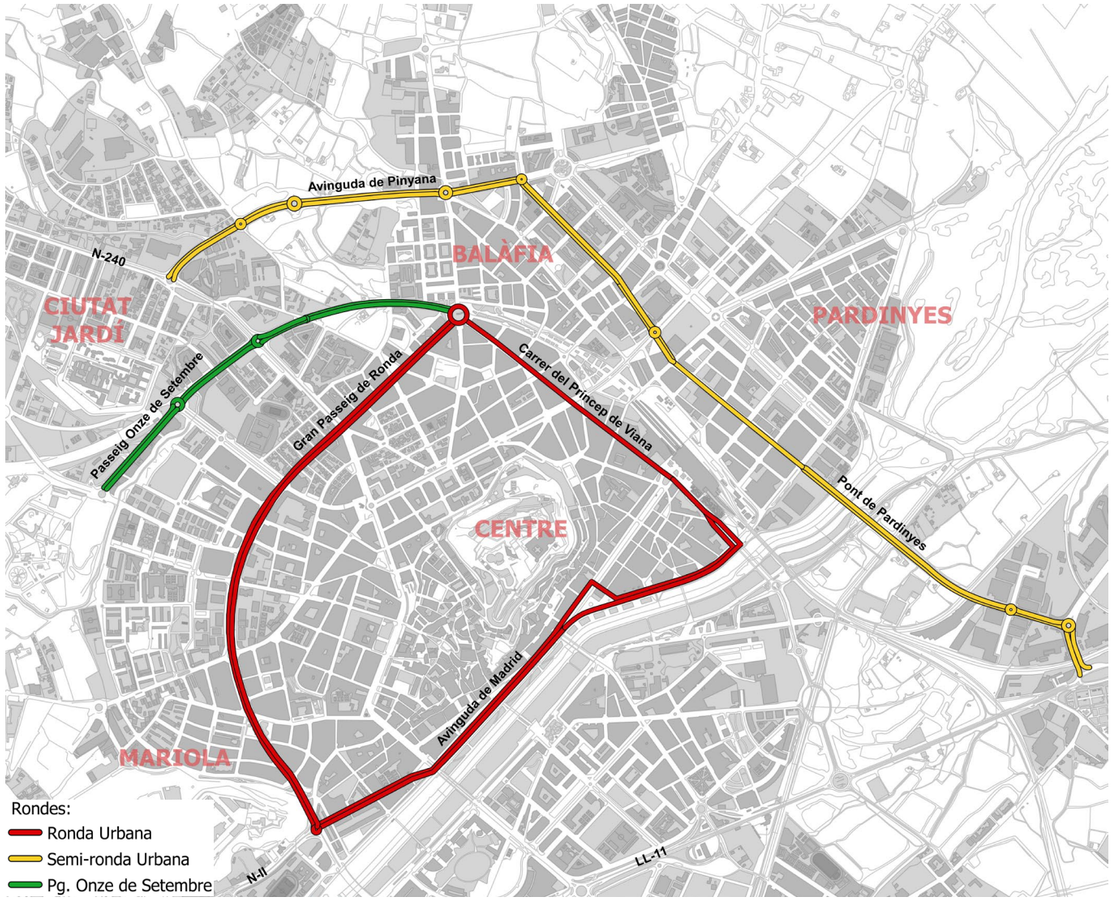
Font: Elaboració pròpia (2022)

El Passeig Onze de Setembre

Addicionalment, Lleida disposa en el seu planejament d'una altra via que pot conformar una segona Ronda Urbana: el Passeig Onze de Setembre, que connecta la Plaça d'Europa amb l'Avinguda de Cots i Gayon de forma discontinua i irregular. Aquest passeig actualment no funciona com a Ronda Urbana perquè no és completament perimetral al nucli urbà, la connexió amb Cots i Gayon és complexa i la velocitat de recorregut és més lenta en comparació amb el Gran Passeig de Ronda. La seva longitud és de 3,2 km (contant ambdós sentits).

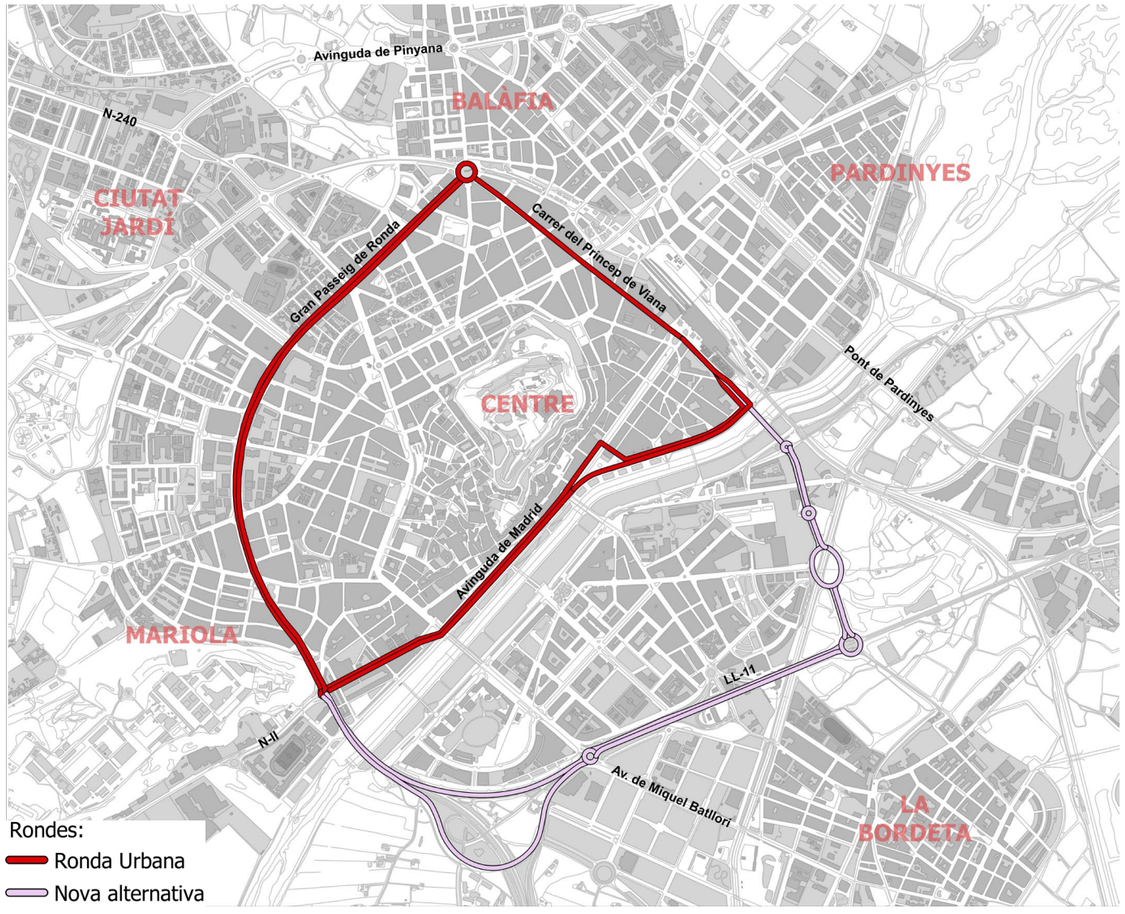
En conseqüència, actualment és una via que no té una funció canalitzadora de la mobilitat, sinó que funciona com un eix de distribució del trànsit per al sector nord-oest de la ciutat. A més, està dotada d'aparcament i té un únic carril de circulació per sentit, de manera que, amb la nova normativa de la DGT, la velocitat està limitada a 30 km/h.

Ronda Urbana, Semi-ronda Urbana i Passeig Onze de Setembre



Font: Elaboració pròpia (2022)

Alternativa al recorregut de la Ronda Urbana



Font: Elaboració pròpia (2022)

El pont del Princep de Viana i la configuració de les rondes de la ciutat

Des de la construcció l'any 2010 del cinquè pont sobre el riu Segre, que connecta el Carrer Príncep de Viana amb l'Avinguda de Victoriano Muñoz, existeix una nova alternativa que permet modificar l'itinerari de la Ronda Urbana convencional. En aquest sentit, part del trànsit motoritzat que anteriorment circulava per l'eix Avinguda de Madrid-Blondel-Francesc Macià-Rambla Ferran/Avinguda del Segre actualment pot utilitzar l'autovia LL-11, facilitant així la pacificació de vies cèntriques.

El recorregut alternatiu no només allunya la via de circumval·lació del centre de la ciutat, objectiu prioritari de qualsevol municipi, sinó que també incrementa el radi de cobertura de la Ronda Urbana i engloba barris que actualment queden fora, com Cappont. Ara bé, segueix utilitzant el Carrer del Príncep de Viana, una via cèntrica que no hauria de potenciar-se com a ronda perquè ja registra elevats nivells de contaminació acústica i atmosfèrica.

La longitud d'aquest nou itinerari (LL-11, Victoriano Muñoz, Pont de Pardinyes) és de 7 km.

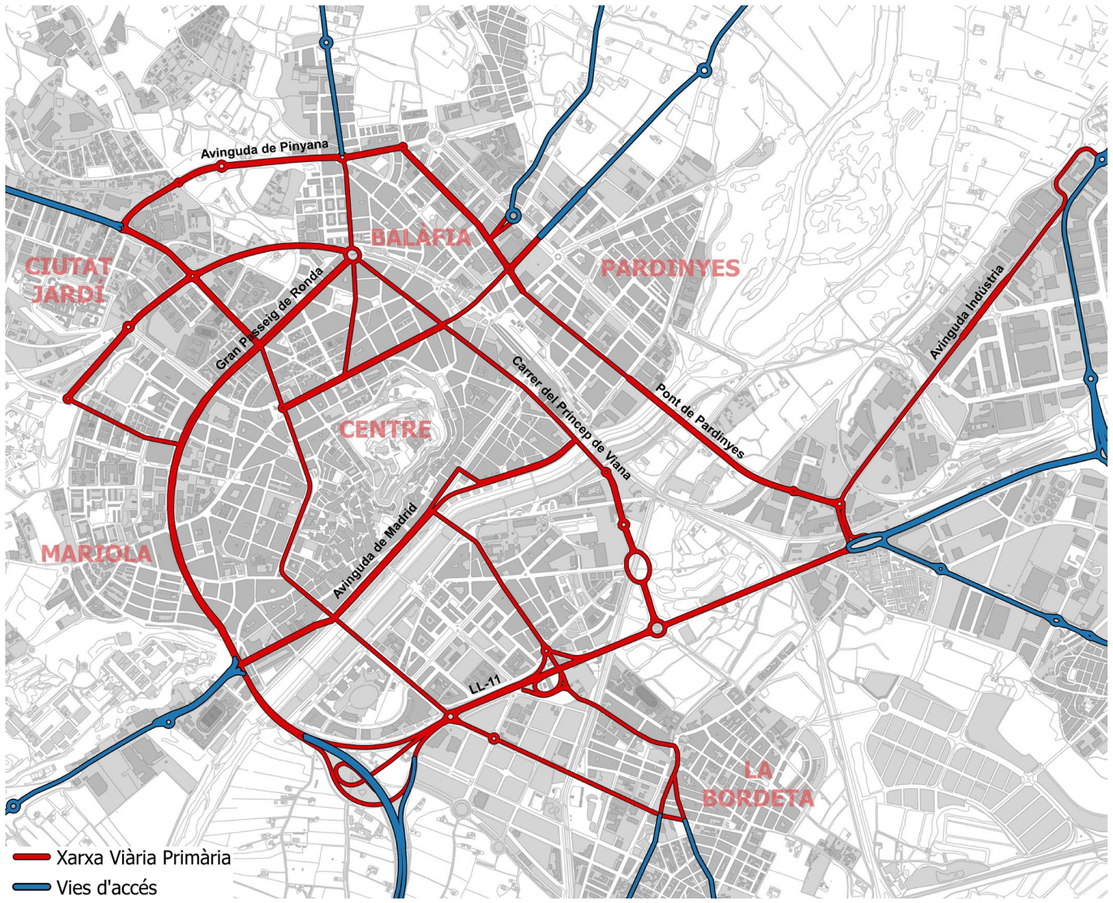
Vies de connexió interna de primer nivell:

Les vies que condueixen des dels accessos i les Rondes cap als 9 districtes en que es divideix la ciutat són aquelles que s'anomenen de connectivitat interna de primer nivell. En general, són vies col·lectores de gran capacitat que permeten vertebrar el territori urbà de forma que es garanteixi la connexió entre els diferents sectors de la ciutat.

Les vies que composen aquesta trama tenen una longitud de 20,6 km (sense comptabilitzar les rondes) i connecten les grans infraestructures canalitzadores del trànsit cap als diferents districtes. Alguns dels principals exemples són:

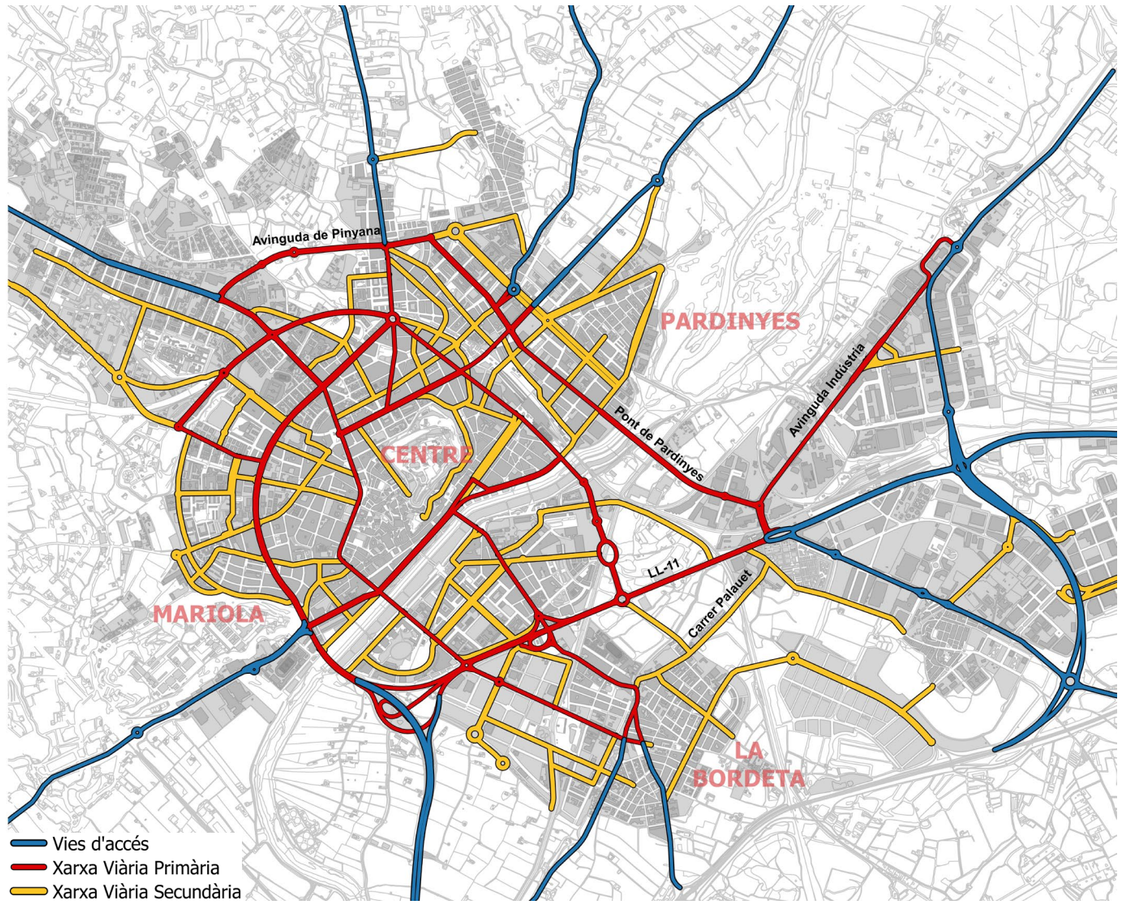
- Avinguda de Miquel Batllori.
- Avinguda de Les Garrigues.
- Avinguda de Prat de la Riba.
- Rambla d'Aragó.

Xarxa primària (en vermell)



Font: Elaboració pròpia (2022)

Xarxa secundaria (en groc)



Font: Elaboració pròpia (2022)

3.1.2.4 XARXA SECUNDÀRIA

Vies de connexió interna de segon nivell

Són aquelles vies que tenen una funció de connectivitat interna als propis barris. Normalment són complementàries a les de primer nivell però tenen un caràcter més local. En total, la seva longitud a la ciutat de Lleida és de 28 km, el que suposa el 9,3% de tota la xarxa. Com a principals exemples destaquen els carrers del Corregidor Escofet i la Doctora Castells, entre d'altres.

Vies de connexió interna de tercer nivell

Aquesta xarxa bàsica secundària s'articula per completar un sistema uniforme, on la distància entre vies bàsiques no sigui superior a 600 metres. Al ser carrers veïnals permeten l'aplicació d'actuacions per pacificar el trànsit (passos elevats, plataformes úniques, bandes prefabricades, etc.). La seva longitud és de 30,4 km, és a dir, el 10% del conjunt de la xarxa viària de Lleida.

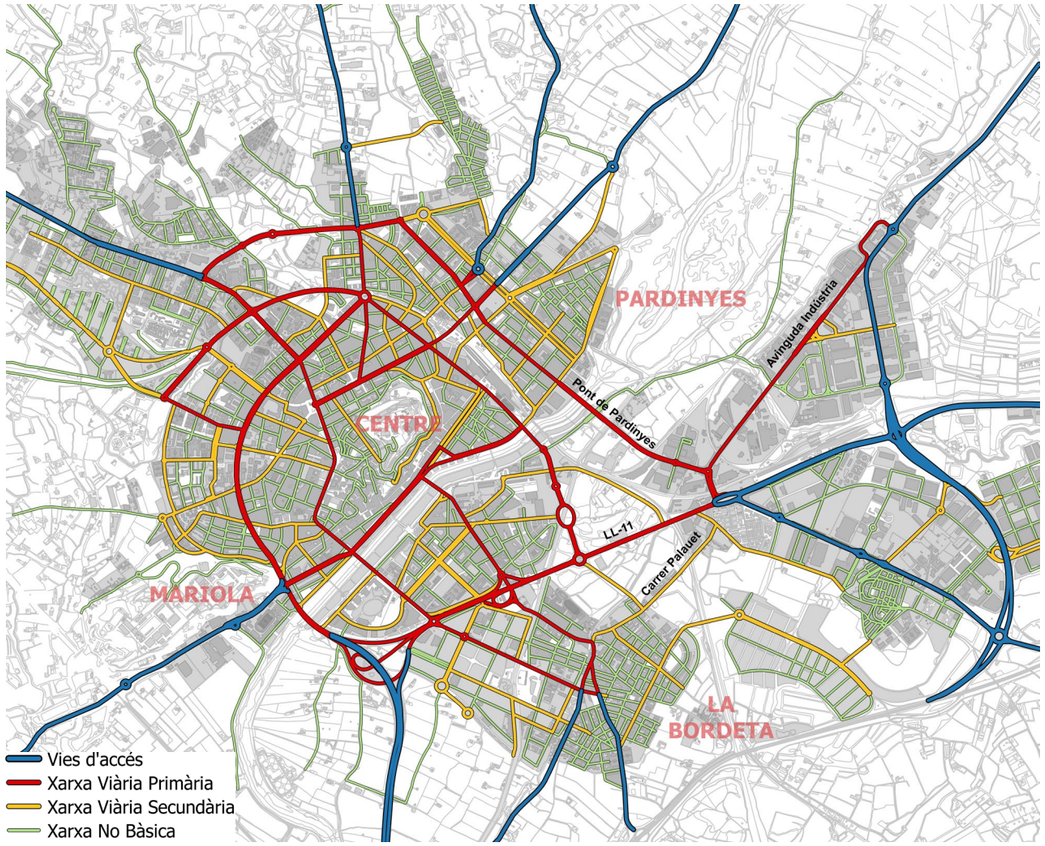
3.1.2.5 RESTA DE LA XARXA

Pràcticament la meitat de la xarxa viària no és bàsica per canalitzar el trànsit de la ciutat, sinó que es tracta de la xarxa "d'estar" i no "de passar". El percentatge s'incrementa fins al 60% si s'inclouen les vies de connexió interna de tercer nivell, les quals tampoc estan pensades per absorbir trànsit de pas. Cal tenir en compte que el 14,5% de la xarxa viària correspon a accessos i sortides, o sigui, a vies que van des del perímetre del nucli urbà fins a les autovies més properes a la ciutat. Per tant, el pes de les vies "d'estar" és encara major dins del teixit urbà.

Està previst que el seu pes s'incrementi en un futur ja que sobre aquesta xarxa es desenvoluparan la majoria de les actuacions de pacificació del trànsit, com l'ordenació de zones 30 entre vies bàsiques o la consolidació d'itineraris 30 amb la creació de carrils bici, ampliacions de voreres, etc.

De fet, l'any 2019 ja es van dur a terme actuacions de pacificació al Centre Històric, a l'entorn de la Plaça del Dipòsit, el Mercat del Pla o al voltant de Pi i Maragall, implantant zones limitades a 20 i 30 km/h i revertint la prioritat en favor dels vianants i ciclistes

Xarxa no bàsica (en verd)



Font: Elaboració pròpia (2022)

3.2 Vianants

Degut al caràcter compacte de la ciutat gairebé la meitat dels desplaçaments interns que es produeixen al dia es realitzen a peu. Per aquesta raó, Lleida compta amb una extensa xarxa de voreres que connecta tots els seus districtes.

Per creuar el riu Segre els vianants disposen de 5 ponts (el Pont Nou, el de la Universitat, el Pont Vell, el de Pardinyes i el del Príncep de Viana) i 3 passarel·les exclusives per a la mobilitat activa, totes elles sense protecció per fer front a les condicions climàtiques extremes, com les onades de calor:

- La Passarel·la del Liceu Escolar, construïda a l'any 1997, que connecta l'Avinguda de Blondel amb la Plaça de Blas Infante.
- La Passarel·la dels Camps Elisis, que uneix l'Avinguda del Segre amb el Parc dels Camps Elisis i el barri de Cappont.
- La Passarel·la dels Maristes, inaugurada a l'any 2010, que comunica el Carrer República de Paraguai amb el Campus Universitari de Cappont. Té una longitud de 163 m, una amplada de 5 m i està equipada amb un accés directe al parc de la canalització del Segre.

D'altra banda, cal mencionar la Passarel·la dels Ferroviaris, també exclusiva per a la mobilitat activa, que connecta el Carrer Roger de Llúria amb l'estació de Lleida-Pirineus, i la de Ciutat Jardí, que va des del Passeig Onze de Setembre fins al Camí de Vallcalent. Són els dos únics ponts per a vianants i bicicletes que encara existeixen després del soterrament de gran part de la infraestructura ferroviària al seu pas pel nucli urbà de la capital del Segrià.

L'eix de vianants principal es troba al Centre i està format pels carrers de l'Alcalde Costa, el de Sant Antoni fins a la Plaça de la Catedral, el Carrer Major, la Plaça de la Paeria, la Plaça i el Carrer de Sant Joan, la Plaça de la Sal, el Carrer del Carme i la seva bifurcació, fins al Carrer del Cardenal Remolins-Plaça de Ramon Berenguer; i pel Carrer de la Magdalena fins al Carrer de Pi i Margall.

En aquest eix, que constitueix la línia comercial central del municipi i una de les més llargues d'Europa, conflueixen la Travessera del Cardenal Remolins, el Carrer de la Democràcia, la Travessera del Carme, les baixades de l'Audiència i Trinitat, el Carrer de Saragossa, de Cavallers, l'Alcalde Mestre, de la Vila de Foix, del Correu Vell, de Ballester, de les Germanetes i de la Paloma. L'afluència de vianants en aquest àmbit és elevada perquè poden gaudir d'un espai públic confortable, a diferència d'altres zones de la ciutat, on la prioritat la té el trànsit motoritzat, especialment pel que fa a la coordinació semafòrica i la preferència de pas.

Amb la finalitat de caracteritzar la xarxa de vianants del municipi s'ha realitzat un inventari on es recullen les principals característiques de la mateixa: l'amplada útil de les voreres, el pendent i l'estat dels guals situats en els passos de vianants. Dels 347,94 kilòmetres inventariats, el 34,2% (119,08 km) presenten una amplada superior als 3 metres, el 22,6% (78,64 km) tenen una amplada d'entre 0,9 i 1,8 metres, el 23% (79,99 km) d'entre 1,8 i 3 metres i el 7,1% (24,65 km) de menys de 0,9 metres. Cal afegir el 6,3% (22 km) de plataforma única i el 6,8% (23,58 km) sense voreres. Amb l'entrada en vigor l'any 2021 de la nova ordre TMA/851/2021 del 23 de juliol, l'amplada útil mínima de les voreres per garantir l'accessibilitat de tots els ciutadans ha de ser, com a mínim, d'1,8 m, 30 centímetres més que l'establerta per la normativa anterior, l'Ordre VIV/561/2010. En conseqüència, moltes de les voreres que en el PMUS anterior es consideraven accessibles en la actualitat no ho són. Tenint en compte aquesta modificació, el 36,5% de les voreres de la ciutat de Lleida són inaccessibles, una dada significativament superior a la del document anterior (24%).

Inventari de voreres segons la seva amplada

Amplada de la vorera	Longitud	Percentatge
Sense vorera	23,55 km	6,8%
Menys de 0,9 m	24,65 km	7,1%
Entre 0,9 i 1,8 m	78,64 km	22,6%
Entre 1,8 i 3 m	79,99 km	23%
Més de 3 m	119,11 km	34,2%
Plataforma única	22 km	6,3%

Font: Elaboració pròpia (2022)

La situació és diversa en funció del barri, ja que en alguns com Secà de Sant Pere (89,61%), Vila Montcada (56,99%) o La Bordeta (50,18%), el percentatge de voreres inaccessibles és molt més elevat en comparació amb d'altres com Rambla Ferran (13,51%), La Copa d'Or (14,80%) Cappont (17,45%).

A Magraners (41,62%) hi ha un fort desequilibri en detriment del nucli antic respecte a les vies urbanitzades recentment al voltant de l'Avinguda de Torres Salses, les quals disposen de voreres més amples.

Percentatge de voreres inaccessibles (respecte al total del barri)

Barri	Longitud	Percentatge
Secà de Sant Pere	12,43 km	89,61%
Vila Montcada	8,56 km	56,99%
La Bordeta	22,55 km	50,18%
Balàfia	12,61 km	41,71%
Els Magraners	15,44 km	41,62%
Xalets d'Humbert Torres	2,26 km	39,72%
Pardinyes	10,04 km	37,67%
Mariola	6,44 km	35,92%
Instituts-Templers	3,48 km	32,67%
Centre	7,53 km	31,28%
Príncep de Viana-Clot	3,57 km	31,10%
Camp d'Esports	3,18 km	30,78%
Universitat	3 km	23,40%
Ciutat Jardí	4,80 km	20,77%
Joc de la Bola	1,39 km	19,94%
Cappont	5,49 km	17,45%
La Copa d'Or	2,02 km	14,80%
Rambla Ferran	1,22 km	13,51%

Font: Elaboració pròpia (2022)

Tot i així, recentment l'Ajuntament de Lleida ha portat a terme nombroses actuacions per atorgar més espai als vianants, basades en l'ampliació de voreres i en la reconversió dels carrers més estrets en plataformes úniques. En aquest sentit, s'ha millorat la xarxa de vianants de pràcticament tots els barris, encara que en alguns ha sigut més notòria. Un exemple és Rambla Ferran, on s'han instal·lat plataformes úniques a gran part de les vies (Carrer del Riu, Passatge Santa Isabel, Carrer Ramón Castejón, Carrer del Comerç, etc.) i s'ha eliminat espai destinat a aparcament per ampliar les voreres, com a l'inici del Carrer del General Brito, a tocar de l'Avinguda del Segre. El mateix procés s'ha efectuat a diferents carrers del nucli antic dels Magraners, com el de Sant Francesc Xavier o el d'Arboló.

Barris amb un major percentatge de plataformes úniques (respecte al total de voreres)

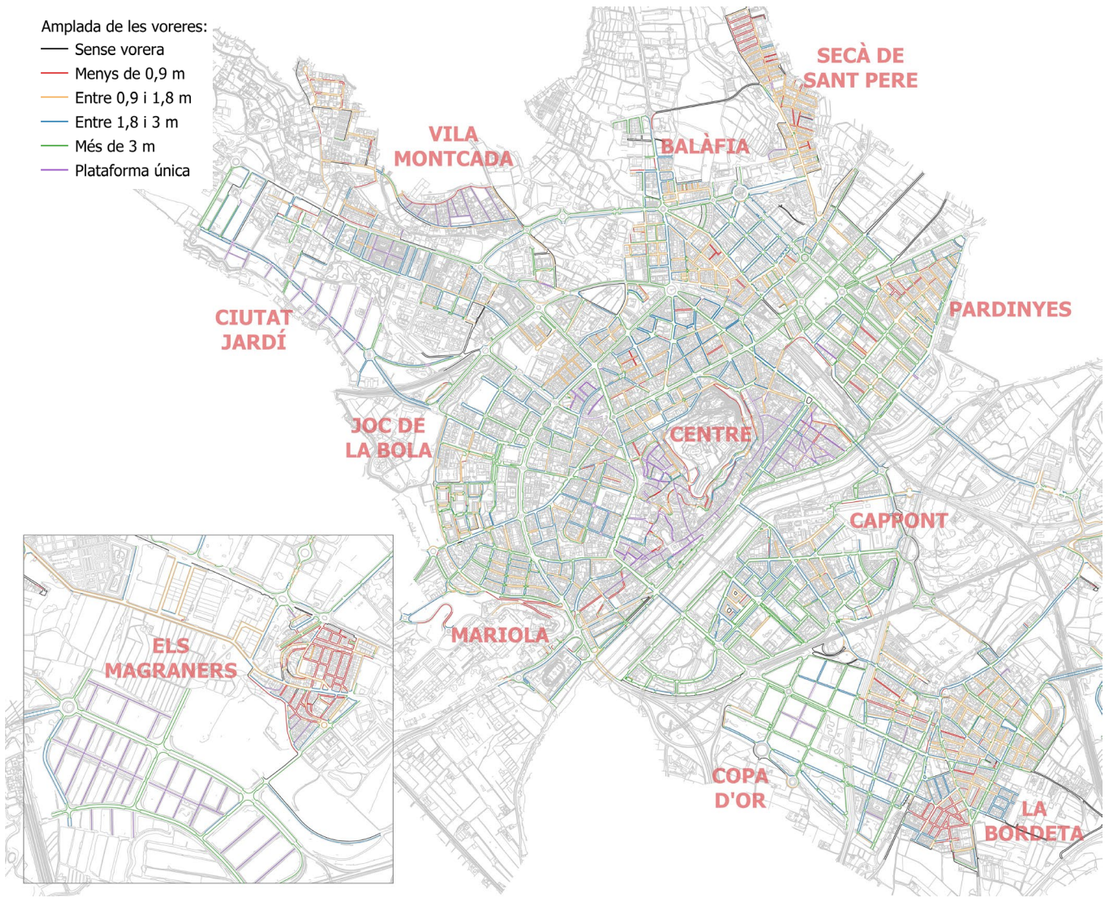
Barri	Longitud	Percentatge
Rambla Ferran	2,77 km	30,67%
Centre	6,45 km	26,79%
Ciutat Jardí	3,07 km	13,29%
Els Magraners	4,68 km	12,61%
Vila Montcada	1,57 km	10,45%
Camp d'Esports	1,02 km	9,87%
Universitat	0,58 km	4,52%
La Copa d'Or	0,54 km	3,96%
Instituts-Templers	0,23 km	2,20%

Font: Elaboració pròpia (2022)

A propòsit dels 5 ponts que creuen el Riu Segre, tots disposen de voreres amb una amplada útil d'entre 1,8 i 3 metres, a excepció del Pont Nou on les voreres tenen entre 0,9 i 1,8 metres. Així mateix, l'itinerari per a vianants del Pont Nou té un ferm irregular de ciment diferent al paviment de les vies adjacents (carrers de Jaume I, Ton Sirera i l'Avinguda de Joana Raspall). A més, a la banda oest no es garanteix la continuïtat de l'itinerari per a vianants fins a Cappont.

Pel que fa al pendent, els valors més elevats es donen al voltant dels dos turons, el de la Seu Vella (carrers del Camp de Mart, Segarra, Clavell, Cavallers o la Plaça de Guifré I) i el de Gardeny (carrers de Saturn, Venus, Júpiter, Mart, Avinguda de Galileo Galilei...). La resta de la ciutat és eminentment plana, a excepció d'alguns pendents existents a Magraners (carrers de Cervià, Sevilla, Mossén Salvador...) i a Universitat (carrers de Roca Labrador i Bisbe Messeguer, entre Doctor Combelles i Maragall). A determinats indrets de la ciutat, com a la Plaça de l'Escorxador, el Carrer de Lluís Millet o l'entorn de la Seu Vella (entre el Carrer de Sant Martí i la Plaça de Guifré I), hi ha escales per reduir l'impacte del desnivell, però hi manquen rampes o una altra infraestructura que permeti la circulació de persones amb mobilitat reduïda o carretons de nadons.

Amplada de les voreres



Font: Elaboració pròpia (2022)

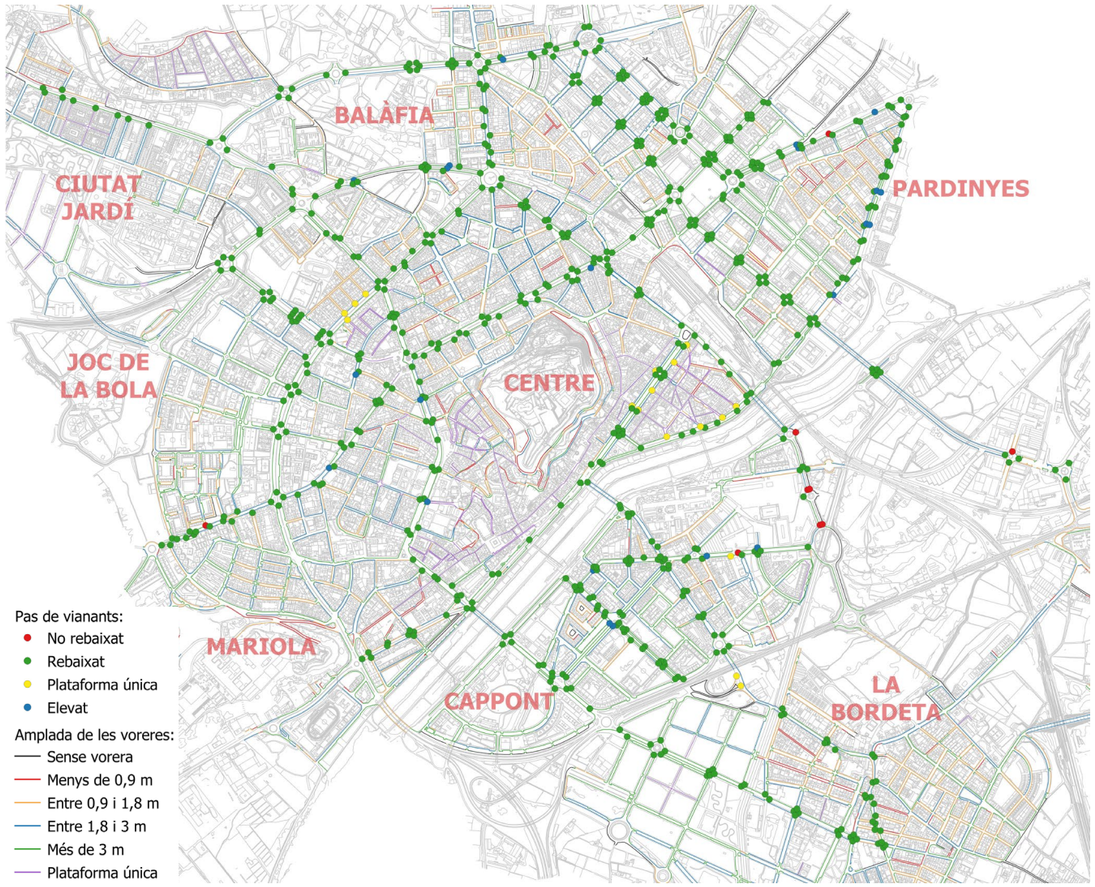
En relació amb els passos de vianants, s'han analitzat un total de 659, tots ells situats a les vies principals. El 92,75% (611) estaven rebaixats, però 7 tenien un disseny millorable i 1 estava ocupat per contenidors. D'altra banda, el 3,33% (22) eren de tipus elevat, el 2,57% (17) plataformes úniques i l'1,35% (9) no estaven rebaixats. Els no rebaixats es concentren especialment a l'Avinguda de Victoriano Muñoz, entre el Pont del Príncep de Viana i el Carrer Camí de Picos. La seva presència dificulta els desplaçaments dels vianants, especialment dels qui tenen problemes de mobilitat.

Tipologia dels passos de vianants

Tipologia de pas de vianants	Total	Percentatge
No rebaixat	9	1,35%
Rebaixat	611	92,75%
Plataforma única	17	2,57%
Elevat	22	3,33%

Font: Elaboració pròpia (2022)

Tipologia de passos de vianants i amplada de les voreres

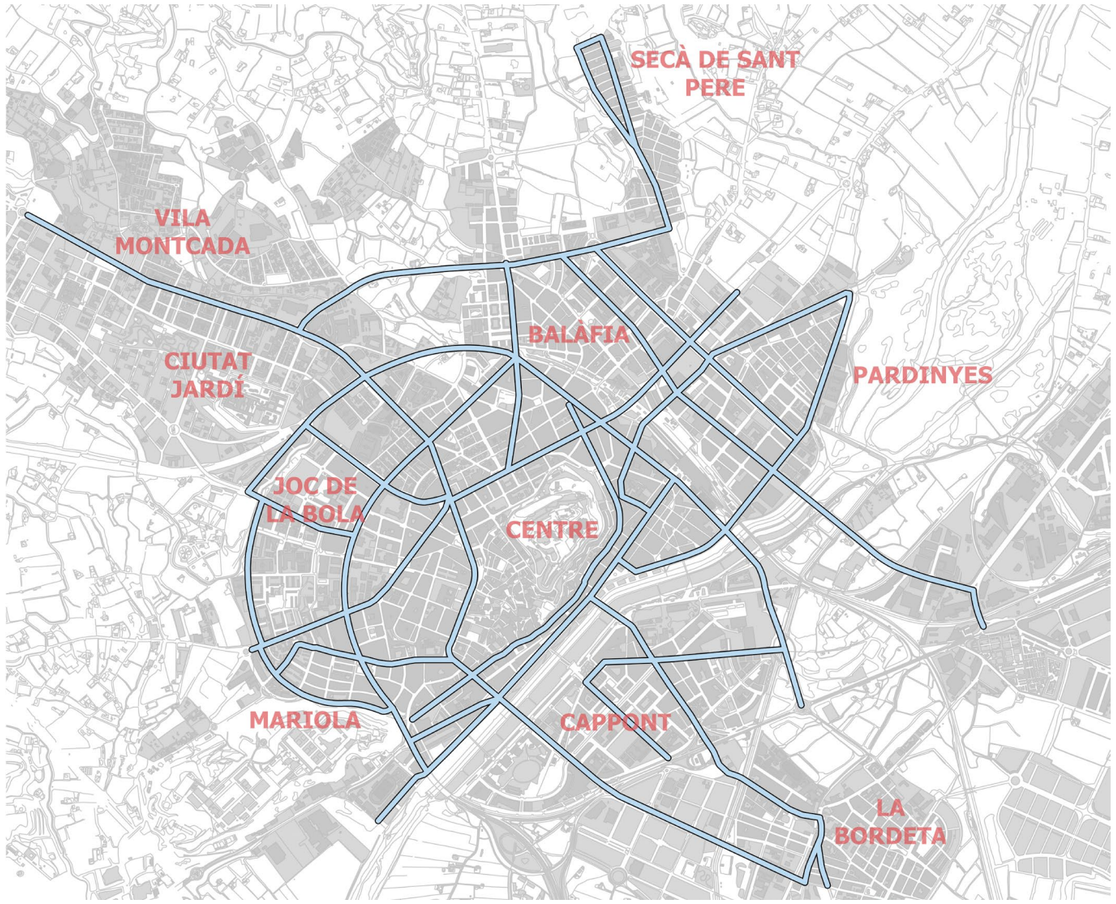


Font: Elaboració pròpia (2022)

Per últim, s'ha definit una Xarxa Bàsica de Vianants que coincideix amb les vies principals de la ciutat i que, en conseqüència, connecta els diferents barris i pols d'activitat. La major part del seu traçat disposa de voreres amb una amplada útil superior a 1,8 metres (avingudes de Pinyana, Balàfia, Prat de la Riba, Catalunya, Blondel, del Segre, Pearson, Rovira Roure, València, de l'Estudi General, Miquel Batllori, Gran Passeig de Ronda, etc.). Únicament es detecten problemes d'accessibilitat als següents punts:

- Al barri de Secà de Sant Pere, als carrers de la Llibertat, Camí de Marimunt i Avinguda de Sant Pere.
- Al barri de Cappont, a l'Avinguda de Victoriano Muñoz atès que no disposa de vorera en sentit nord i a determinats trams de l'Avinguda de les Garrigues, on l'existència d'un carril bici en vorera condiciona l'amplada útil. Això es manifesta especialment a l'alçada del Col·legi dels Camps Elisis o a la rotonda on conflueixen l'Avinguda de Barcelona i el Carrer Agustins.
- A La Bordeta, a determinats trams de les avingudes de Flix i Artesa, especialment entre el Carrer de les Roses i Miquel Batllori.
- Al Carrer de Ferran El Catòlic.

Xarxa Bàsica de Vianants



Font: Elaboració pròpia (2022)

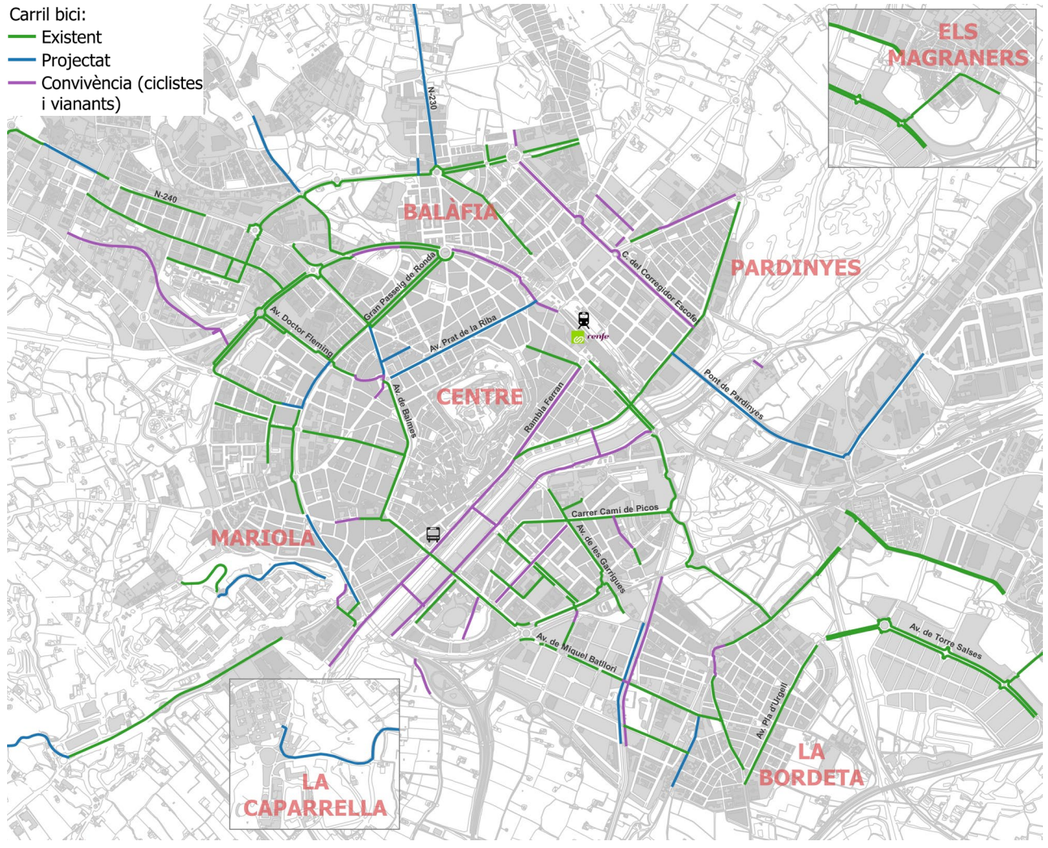
3.3 Bicicletes i Vehicles de Mobilitat Personal (VMP)

Durant els darrers anys la longitud de la xarxa ciclable a la ciutat de Lleida ha crescut un 36%, passant de 36 km a 49 km (2022), una xifra que es preveu que segueixi incrementant-se a mesura que es materialitzin les actuacions previstes per part del consistori. En aquest sentit, l'Ajuntament de Lleida continuarà teixint la xarxa de carrils bici de la ciutat, estenent-la a vies com l'Avinguda Prat de la Riba, el Pont de Pardinyes o l'Avinguda de Galileo Galilei.

Igualment, es completaran els trams restants del Gran Passeig de Ronda, entre l'Avinguda del Doctor Fleming i el Carrer del Segrià, i entre la Plaça dels Pagesos i la Plaça de l'Exèrcit, amb l'objectiu de donar continuïtat a la infraestructura existent en aquesta via principal.

També hi haurà carrils bici a la N-230, al Carrer de l'Arquitecte Gomà i a la N-II que permetran connectar el nucli urbà de Lleida amb les partides més properes, facilitant els desplaçaments sostenibles i reduint la dependència del vehicle privat. Així doncs, es preveu la creació de 10,4 kilòmetres de carril bici durant els propers anys.

Xarxa de carrils bici i vies de convivència (existent i projectada)



Font: Elaboració pròpia (2022)

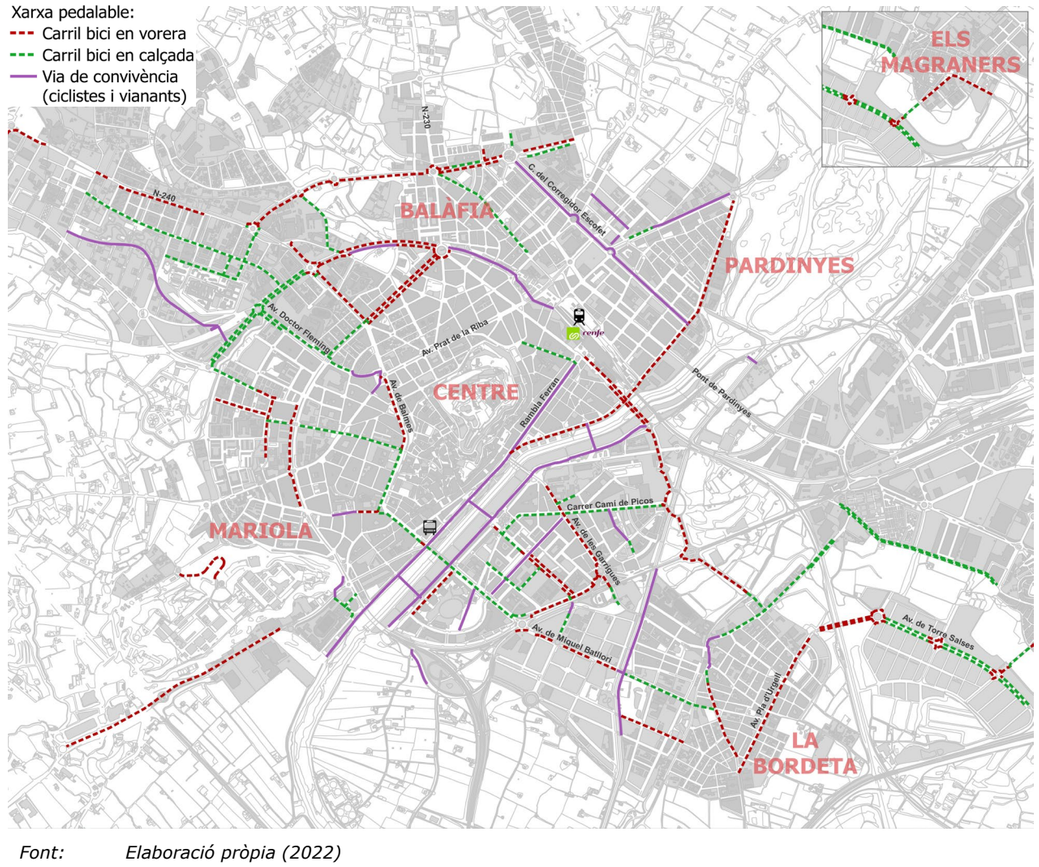
Longitud de la xarxa ciclable a Lleida

Xarxa ciclable	Longitud
Xarxa existent en el moment de redacció del PMUS 2011-2017	36 km
Xarxa existent en el moment de redacció del PMUS 2022-2028	49 km
Xarxa projectada en un futur proper	59,3 km

Font: Elaboració pròpia (2022)

La xarxa actual és majoritàriament bidireccional (75%) i cobreix tots els barris de la ciutat, fins i tot els més allunyats com La Bordeta o Els Magraners. En alguns trams, com a la Rambla d'Aragó o a l'Avinguda del Doctor Fleming, el carril bici transcorre en calçada, situant-se entre els vehicles estacionats i la vorera. A d'altres indrets, com a l'Avinguda de Miquel Batllori o al Gran Passeig de Ronda, entre Rovira Roure i Doctor Fleming, es troba també en calçada però al costat del trànsit rodat i, en conseqüència, existeixen elements de protecció per garantir la seguretat dels ciclistes. En canvi, a les avingudes de Pinyana, d'Artesa, Victoriano Muñoz o de les Garrigues, entre d'altres, el carril bici transcorre per sobre de la vorera, restant espai als vianants. Per últim, a vies com el Carrer del Corregidor Escofet, de Yehudi Menuhin, de la Doctora Castells o la Rambla Ferran, la infraestructura per a bicicletes no és segregada, sinó que es tracta d'un espai de convivència entre vianants i ciclistes, tal i com indica la senyalització vertical existent.

Tipologia de xarxa ciclable



Font: Elaboració pròpia (2022)

Tipologia de xarxa ciclable

Tipologia de xarxa ciclable	Longitud	Percentatge
Carril bici en vorera	19,82 km	40%
Carril bici en calçada	17,05 km	35%
Via de convivència (vianants i ciclistes)	12,1 km	25%
Total	**49 km**	**100%**

Font: Elaboració pròpia (2022)

Així mateix, a part dels carrils bici i les àrees de convivència entre ciclistes i vianants, amb l'entrada en vigor l'any 2021 de la normativa vigent, la qual redueix el límit de velocitat de 50 a 30 km/h a les vies d'un únic carril per sentit de circulació, el 87% dels carrers de la ciutat han passat a ser ciclables, tot i que les bicicletes han de conviure amb el trànsit rodat. De fet, l'octubre de 2020, sota el pla "Lleida Ciutat 30", ja va entrar en vigor a escala local la limitació de velocitat a 30 km/h a tots els carrers de la ciutat excepte les 26 vies principals. En aquest mateix document, es recull que els ciclistes poden circular per:

- Vies ciclistes.
- Calçades (30 km/h).
- Parcs públics i places.
- Passejos centrals i rambles.
- Zones i carrers de vianants de 21:00h a 09:00h.
- Altres espais que s'autoritzi amb senyalització.

A més, l'any 2022 la Paeria de Lleida va aprovar la nova ordenança de mobilitat destinada a regular l'ús dels VMP i de les bicicletes, millorant tant la seguretat dels usuaris d'aquest tipus de vehicles com la dels vianants.

D'altra banda, per tal de potenciar aquest mode de transport i millorar les mancances de la xarxa, especialment en matèria de senyalització, la comissió d'Urbanisme de la Peria de Lleida ha efectuat treballs com el repintat de diversos trams de carril bici, la col·locació de separadors per evitar que hi accedeixin o aparquin altres vehicles i la aplicació de pintura vermella a la calçada de tots els encreuaments.

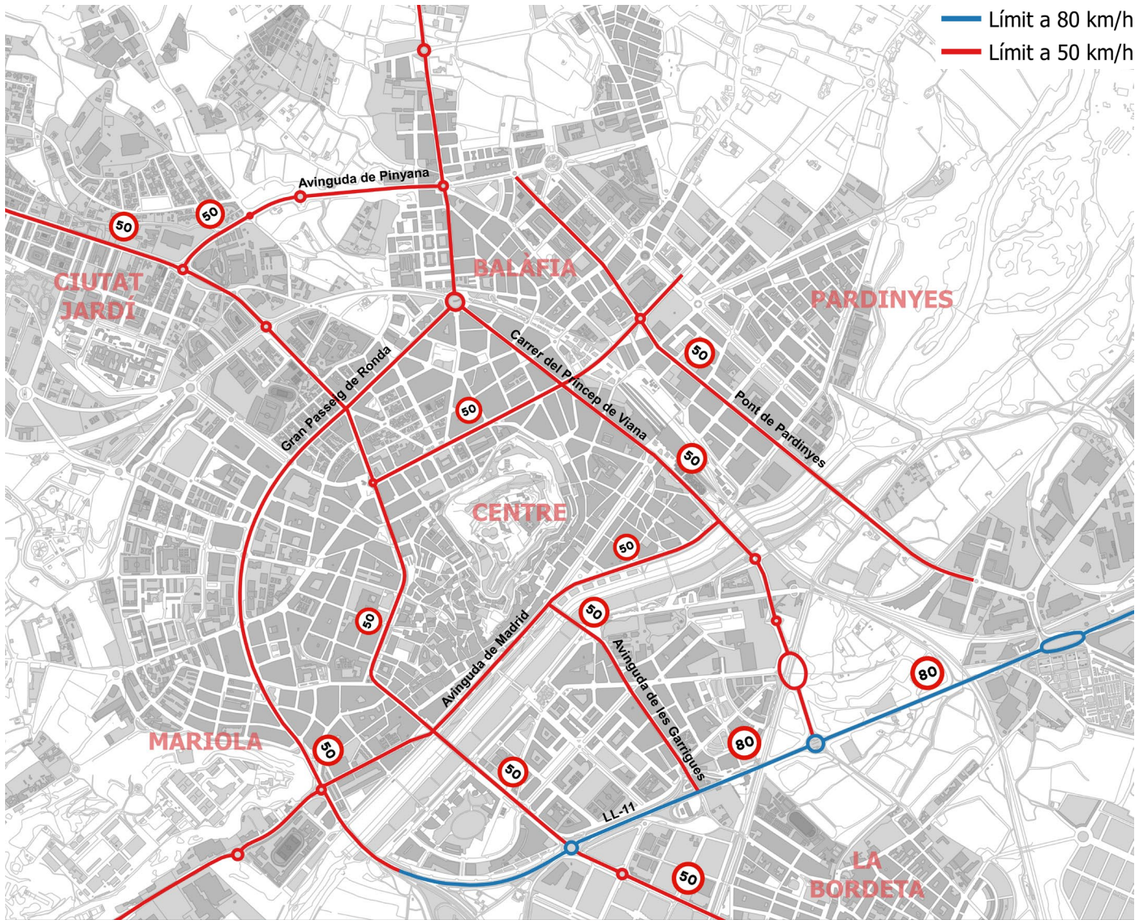
La pròpia Paeria va acordar al 2020 la seva adhesió a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025, la qual pretén establir eines de planificació i desenvolupament, promoció i formació per impulsar l'ús d'aquest mode de transport tant per motius de mobilitat quotidiana com per lleure, esport i turisme.

Amb el propòsit de garantir la intermodalitat en els desplaçaments, els autobusos urbans, i de manera específica les línies 6 i 9, faciliten que els usuaris hi puguin pujar amb la bicicleta, tot i que només se n'accepten dues per autobús. Es tracta d'una mesura senzilla concertada entre l'Ajuntament de Lleida i els Sindicats CCOO i UGT en el Pacte Social per a la Ciutadania de Lleida (2007-2011) que ofereix la possibilitat de combinar dos modes de transport sostenibles. En aquest sentit, l'any 2020 es van incorporar plataformes a diverses parades d'autobús urbà com la de Palauet/Astúries per facilitar l'accés, a banda de les persones amb mobilitat reduïda, als ciclistes. De fet, existeix un compromís amb l'operadora per anar construint plataformes d'obra a les parades més rellevants. Inicialment, s'indicava de forma explícita quins autobusos admetien bicicletes a bord, però a mesura que els usuaris van conèixer la iniciativa es va retirar la senyalització dels vehicles. A banda de la bicicleta, també es permet a totes les línies l'accés de monopatins i patinets plegats (VMP).

El pendent dels vials no suposa un problema per a la majoria dels carrils bici, a excepció de casos molt puntuals, com el de l'Avinguda de Charles Darwin o el que es desenvoluparà en un futur a l'Avinguda de Galileo Galilei. En alguns punts el pendent i l'elevació del carril bici no són conseqüència de l'orografia, sinó de la presència de barreres com la via del ferrocarril. És el cas de la passarel·la de Ciutat Jardí.

En últim terme, cal destacar com a punt feble la manca d'aparcaments segurs per a bicicletes, una situació que empeny a molts usuaris a utilitzar vehicles de mobilitat personal (VMP), els quals poden plegar-se i emmagatzemar-se dins dels edificis (oficines, centres escolars, equipaments sanitaris, etc...). Únicament hi ha aparcaments segurs a indrets puntuals, com el campus de Cappont i el Rectorat de l'UdL o l'edifici d'Agrònoms. A aquesta situació cal sumar la invasió del carril bici per part de vianants o vehicles privats motoritzats i la manca de connectivitat de la xarxa en cas d'obres o treballs a la calçada, que acostumen a dificultar el pas de les bicicletes per no perjudicar el trànsit de cotxes.

Vies limitades a 80 i 50 km/h (no ciclables)



Font: Elaboració pròpia (2022)

3.4 Transport col·lectiu

3.4.1 Xarxa ferroviària

El tren va arribar a Lleida l'any 1860 durant una època de recuperació econòmica, ja que la ciutat formava part del recorregut previst per a la línia entre Barcelona i Saragossa. La primera estació va estar situada a l'actual Polígon de la Vilanoveta fins a la dècada de 1930, quan es va traslladar a les instal·lacions contemporànies, des d'on sortia un nova línia que connectava Lleida amb La Pobla de Segur. Actualment, Lleida és el principal node ferroviari de les Terres de Ponent i la seva oferta s'ha vist complementada per la implantació de l'alta velocitat (AVE) i l'ample internacional de via.

- **Infraestructura**

La xarxa de ferrocarril s'estructura de forma radial al voltant de la capital del Segrià, i està formada tant per infraestructura convencional com d'altes prestacions. En quant a la primera, hi ha quatre línies de ferrocarril tradicional d'ample ibèric (1.668 mm) i via única:

- **La línia que uneix Lleida amb Barcelona a través de La Plana – Picamoixons**, des d'on els trens continuen cap a Valls i Roda de Berà o cap a Tarragona. El seu traçat dins de l'àmbit d'estudi té una longitud de 45 kilòmetres.
- **La línia que uneix Lleida amb Barcelona per Manresa, Terrassa i Sabadell**, inaugurada l'any 1860. El seu traçat dins de l'àmbit d'estudi té una longitud de 70 kilòmetres.
- **La línia que uneix Lleida amb Saragossa per posteriorment continuar cap a Madrid.** El seu traçat dins de l'àmbit d'estudi té una longitud de 31 kilòmetres.
- **La línia sense electrificar que uneix Lleida amb La Pobla de Segur a través de Balaguer,** per on circulen trens dièsel. El seu traçat dins de l'àmbit d'estudi és de 58 kilòmetres.

Pel que fa a la infraestructura d'altes prestacions, hi ha **una línia d'alta velocitat amb via doble electrificada que cobreix l'itinerari entre Madrid, Barcelona i la frontera francesa** a través de Lleida. El seu traçat dins de l'àmbit d'estudi té una longitud de 64 kilòmetres.

Tant els trens convencionals com els d'alta velocitat serveixen a la ciutat a través de l'estació de Lleida-Pirineus, un edifici d'estil francès situat a la Plaça de Berenguer IV. La infraestructura va ser objecte d'una profunda remodelació interior i exterior amb motiu de l'arribada de l'AVE a la capital lleidatana, i actualment acull serveis de restauració, comerç i lloguer de vehicles.

- **Serveis**

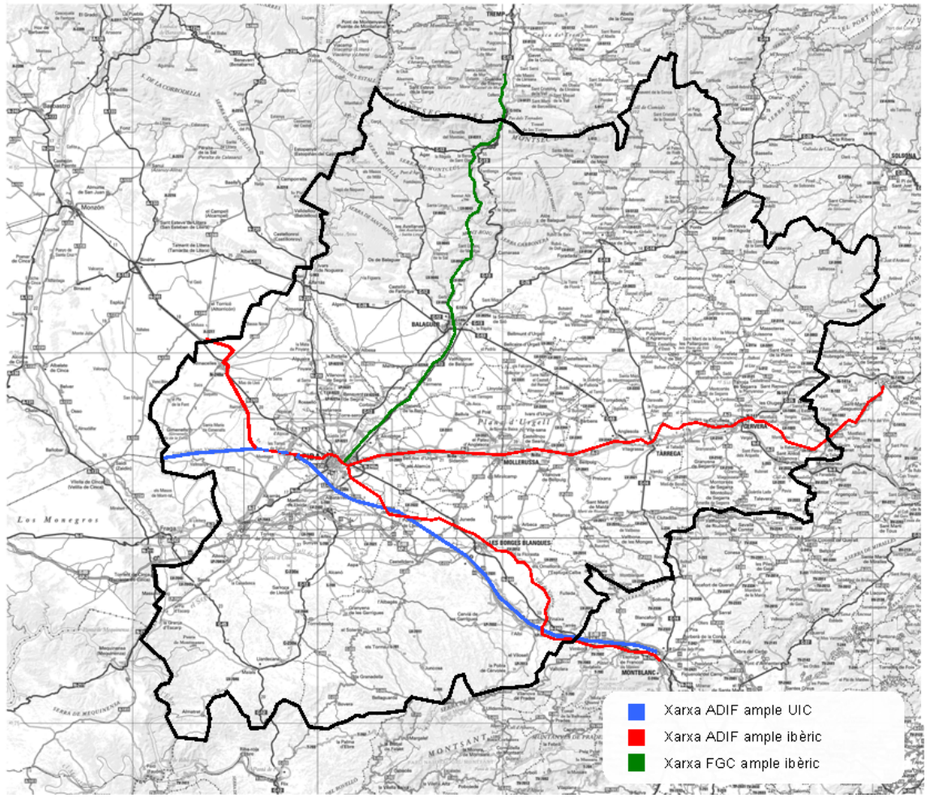
Els serveis ferroviaris de passatgers a la ciutat estan gestionats per dues empreses, Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. En aquest sentit, a Lleida hi ha 72 expedicions diàries d'arribada i sortida, 34 de caràcter regional i 38 de llarg recorregut. L'eix d'alta velocitat entre Saragossa, Lleida i Barcelona acull la major part de les circulacions diàries, mentre que la infraestructura convencional registra un tràfic escàs. No obstant això, els serveis d'FGC entre Lleida i Balaguer s'han incrementat progressivament fins a les 8 expedicions diàries per sentit.

Gestors i operadors de la xarxa ferroviària actual

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

Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'ADIF, FGC i RENFE

Xarxa ferroviària actual



Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'ADIF, FGC i RENFE

La velocitat comercial de les línies de llarg recorregut és molt superior a la de la resta de serveis. L'oferta de regionals és menys competitiva, amb una velocitat comercial màxima d'accés a Barcelona sobre la línia Lleida-Manresa-Barcelona que no arriba als 50 km/h, una situació que es repeteix a la línia de La Pobla, on la velocitat comercial màxima entre Lleida i Balaguer és de 51 km/h.

L'any 2014, la Generalitat de Catalunya va acordar amb Renfe la creació dels nuclis de Rodalies de Girona, Tarragona i Lleida. A les dues primeres es va materialitzar la negociació i es va incrementar el nombre de circulacions diàries fins a la trentena, mentre que la capital del Segrià no va constituir-se com a nucli de Rodalies i, en conseqüència, no disposa d'un Pla de Rodalies específic. Llavors, el sindicat CCOO va elaborar una proposta que contemplava la creació de 4 línies de Rodalies a Lleida (fins a Balaguer, Cervera, Montblanc i Monzón) i la construcció d'un nou baixador al Polígon Industrial del Segre (el qual ja s'ha licitat) i una andana al Pla de la Vilanoveta. Els primers trens de Rodalies arribarien a Lleida-Pirineus a les 06:45h i donarien servei tant als treballadors que es desplacen fins a la capital com als usuaris dels primers AVE del matí.

Xarxa de Rodalies de Lleida proposada per CCOO

Destinació	Proposta
Balaguer	Mantenir el nombre d'expedicions però coordinar els horaris amb les altres línies i serveis
Cervera	Passar de 6 a 9 circulacions diàries per sentit i coordinar els horaris amb les altres línies i serveis
Montblanc	Passar de 5 a 8 circulacions diàries per sentit i coordinar els horaris amb les altres línies i serveis
Monzón	Establir parades a municipis com Almacelles i Raimat, ja que actualment els trens que cobreixen el trajecte entre Lleida i Monzón no hi paren

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per CCOO

Segons les previsions de CCOO, aquesta xarxa de Rodalies hauria de donar servei a 275.000 persones cada dia, i contemplaria també la integració tarifària dins de l'ATM de Lleida i la provisió de bitllets gratuïts per als usuaris d'AVE que necessiten desplaçar-se des del seu municipi fins a Lleida-Pirineus. El Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030 recull la major part de les propostes plantejades per CCOO i Lleida es convertirà en un nou nucli de Rodalies, tot i que la Generalitat té previst que els serveis els operi FGC i no Renfe.

3.4.1.1 La xarxa d'ADIF

L'actual xarxa d'ADIF, com ja s'ha mencionat anteriorment, presenta dues subxarxes molt diferenciades: una convencional electrificada d'ample ibèric i una altra d'altes prestacions, electrificada i amb ample de via internacional. Tot i així, el transport de mercaderies només es realitza per la primera, i en concret, per la línia de Tarragona, ja que no hi ha serveis regulars de mercaderies per Manresa. L'àmbit de Ponent disposa de la terminal de transport combinat del Pla de Vilanoveta, on es poden carregar i descarregar trens de mercaderies.

- **Subxarxa convencional**

Per la subxarxa convencional gestionada per ADIF i operada per Renfe circulen trens regionals i de Rodalies. Ambdós serveis utilitzen les dues línies existents:

- La Ca4: Lleida-Barcelona per Manresa o La Plana-Picamoixons i Tarragona o Valls. Els trens de Rodalies fins a Cervera fan servir la línia de Manresa i els de Les Borges Blanques la de La Plana-Picamoixons.
- La R43: Lleida – Saragossa.

Es caracteritzen per tenir baixa freqüència de pas i temps de viatge molt elevats. El trajecte Lleida – Barcelona, que és el servei regional amb major freqüència, disposa en l'actualitat de 8 trens diaris per sentit amb una freqüència mitjana de 2 hores i un temps de viatge de 2,5 – 3 hores. L'explotació d'aquest servei és fa mitjançant tres tipus de producte:

- **Regional**: 3 trens per Manresa i 2 per Tarragona.
- **Regional Exprés**: 1 tren per Tarragona i 2 per Valls.

D'altra banda, la R43 disposa de 2 serveis regionals diaris que surten de Lleida a les 06:25h i a les 17:48h, i la durada del trajecte fins a Saragossa-Delícias és d'entre 2h i 8 minuts i 2h i 17 minuts. Les expedicions tant de la Ca4 com de la R43 es presten des de les 06:23h del matí fins a les 20:02h del vespre, quan surt l'últim tren en direcció Barcelona via Manresa.

Temps de viatge i nombre d'expedicions en mode ferroviari regional

Estació	Temps de Viatge	Nombre d'expedicions diàries per sentit
Mollerussa – Tàrrega - Cervera	45 - 55 min	6
Les Borges Blanques	16 - 20 min	5
Saragossa	2h 08' – 2h 17'	2 (1 prossegueix fins a Madrid)
Tarragona / Camp de Tarragona	1h 41' – 1h 51'	3
Barcelona	2h 19' – 3h 10'	8

Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'ADIF, FGC i RENFE

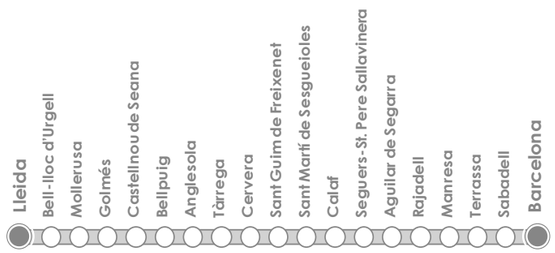
Estacions de la Xarxa Ferroviària de l'Àrea de Lleida



Font: RENFE 2022

- **Línia Lleida-Manresa-BCN**

a. Recorregut



La línia Lleida-Manresa-Barcelona té un total de 19 parades i la durada del trajecte oscil·la entre 3h i 3h i 10'. El seu traçat, abans d'arribar a Barcelona, passa per poblacions importants com Cervera, Manresa, Terrassa i Sabadell. El trajecte es cobreix diàriament amb 3 expedicions per sentit, que es mantenen més o menys estables al llarg de la setmana. Per aquesta línia circulen també els serveis de Rodalies entre Lleida i Mollerussa, Tàrrega i Cervera, amb 6 trens diaris per sentit.

Font: Elaboració propi a partir de la informació de RENFE 2022

b. Horaris i freqüències

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	08:55h	08:55h	08:55h	20:02h	20:02h	20:02h
Sortida Barcelona	08:15h	08:15h	08:15h	19:22h	19:22h	19:22h

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	06:26h	08:55h	08:55h	21:08h	21:08h	21:08h
Sortida Cervera	06:26h	07:35h	07:35h	21:37h	21:37h	21:08h

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

- **Línia Lleida–La Plana/Picamoixons-Barcelona**

a. Recorregut



La línia Lleida–La Plana / Picamoixons–Barcelona té un total de 21 parades i transcorre per l'interior fins a Roda de Berà, on continua paral·lela al mar Mediterrani fins a Barcelona. El recorregut passa per dues estacions importants, com són La Plana / Picamoixons i Sant Vicenç de Calders, des d'on RENFE pretén potenciar els transbordaments per fomentar l'ús de Rodalies, tant de Barcelona com de Tarragona. Per aquesta línia també passen els serveis entre Lleida, Les Borges Blanques i Valls.

Font: RENFE 2022

b. Horaris i freqüències

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	06:23h	06:23h	13:10h	17:48h	17:48h	17:48h
Sortida La Plana	08:51h	08:51h	08:51h	18:54h	18:54h	18:54h

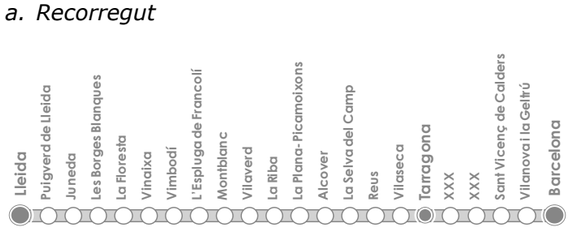
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	06:23h	06:23h	13:10h	17:48h	17:48h	17:48h
Sortida Barcelona	07:04h	07:04h	07:04h	17:03h	17:03h	17:03h

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

- **Línia Lleida–Tarragona–Barcelona**

a. Recorregut



La línia Lleida-Tarragona-Barcelona té un total de 22 parades amb trens que circulen, en direcció Barcelona, per l'interior fins a Reus, per la mateixa línia de La Plana-Picamoixons. Des de la capital del Baix Camp, els serveis segueixen cap a Tarragona i, paral·lels al Mediterrani, fins a Vilanova i la Geltrú, l'última parada abans d'arribar a Barcelona.

Font: RENFE 2022

b. Horaris i freqüències

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	06:23h	06:23h	13:10h	15:38h	16:02h	16:02h
Sortida Tarragona	13:08h	13:34h	13:34h	18:09h	18:09h	18:09h

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	06:23h	06:23h	13:10h	15:38h	16:02h	16:02h
Sortida Barcelona	12:03h	12:27h	12:27h	17:03h	17:03h	17:03h

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

- **R43**
- **Línia Lleida–Saragossa**

a. Recorregut

La línia convencional entre Lleida i Saragossa té un total de 12 parades distribuïdes al llarg del recorregut, que passa per localitats com Almacelles, Monzón, Grañén o Zuera, fins arribar a Saragossa-Delícias. Els trens Regional Exprés, tot i fer el mateix recorregut, redueixen el nombre de parades de 12 a 8.

Tren Regional



Font: RENFE 2022

R. Express



Font: RENFE 2022

b. Horaris i freqüències

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	06:25h	10:25h	15:15h	17:48h	/	17:48h
Sortida Saragossa	15:15h	08:57h	10:27h	20:12h	/	20:12h

**el primer servei regional prossegueix fins a Madrid-Chamartín, un trajecte que té una durada de 7h i 4'.*

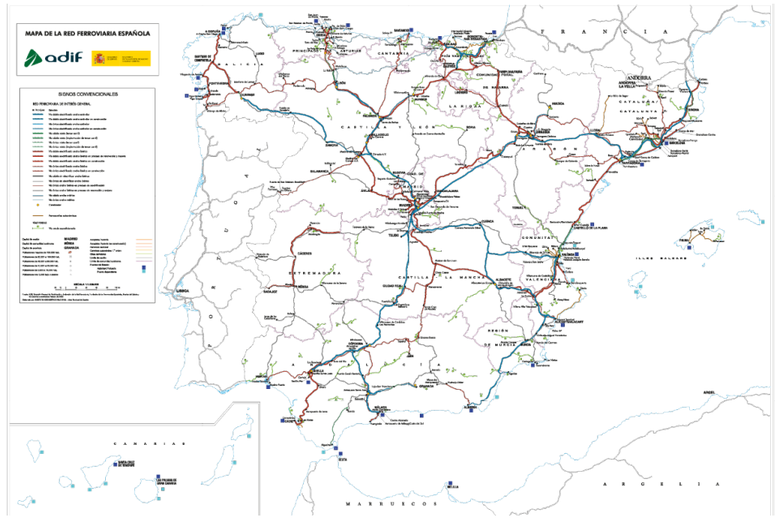
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

- **La subxarxa d'altes prestacions**

La subxarxa d'altes prestacions pertany a la línia Madrid-Lleida-Barcelona-Frontera Francesa, on els trens circulen per vies d'ample UIC a una velocitat màxima de 300 km/h. Es va inaugurar el 28 d'abril de 2008 i ofereix els serveis d'AVE i Alvia, els trens d'Alta Velocitat Espanyola, una marca comercial de l'empresa operadora Renfe creada a l'any 1992 exclusivament per designar aquests trajectes a gran velocitat. Des de l'estiu de 2021, també hi ha serveis d'alta velocitat de baix cost operats per AVLO, propietat de Renfe. A més, per aquesta línia, a part de les expedicions cap a Madrid, Barcelona i la Frontera Francesa, també passen els serveis Alvia amb destinació Gijón, Donostia/San Sebastián i Bilbao-Abando, així com els trens d'alta velocitat cap a Andalusia (Sevilla, Málaga i Granada).

Per últim, destacar que, amb la liberalització del sector ferroviari, per l'estació de Lleida-Pirineus circulen els serveis d'alta velocitat de l'empresa francesa Ouigo, tot i que no tenen parada a la ciutat.

Xarxa ferroviària espanyola i xarxa d'altes prestacions (en blau)



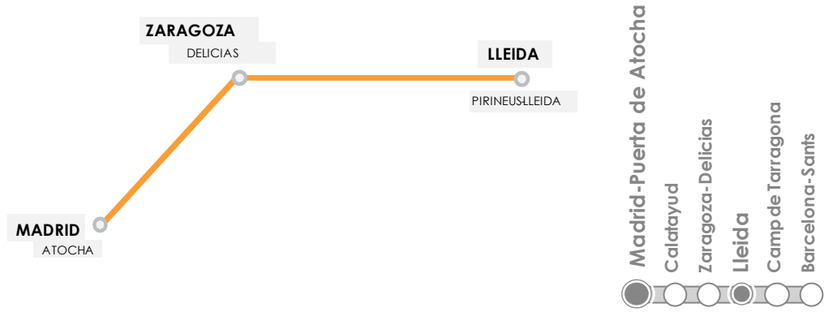
Font: ADIF 2022

- **Línia Madrid-Lleida–Barcelona-Frontera Francesa**

Trajecte Madrid-Lleida

a. Recorregut

El recorregut en AVE des de Lleida fins a Madrid-Puerta de Atocha es realitza a través de Saragossa-Delícias. En dies feiners i dissabtes, hi ha 7 serveis diaris per sentit, als que cal afegir una freqüència extra de baix cost operada per AVLO. Per tant, el nombre de serveis d'alta velocitat entre ambdues ciutats és de 8. Els diumenges, hi ha 6 expedicions d'AVE i una d'AVLO (7 en total). El trajecte té una durada d'entre 2h i 6 minuts i 2h i 16 minuts, en funció de si es fa parada a Calatayud o el servei és directe entre Saragossa i Madrid. Els trens utilitzats a les línies Madrid-Barcelona són de les Sèries 102 i 103 que estan adaptats als requeriments d'ASFA-200 i ERTMS.



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE

c. Horaris i freqüències

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	06:52h	06:52h	09:01h	21:01h	21:01h	21:01h
Sortida Madrid	07:30h	07:30h	07:30h	20:40h	20:40h	20:40h

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

c. Tarifes

• Turista: des de 54,55€	• Elige: des de 62,30€	• Premium: des de 118,15€

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

Trajecte Lleida-Camp de Tarragona-Barcelona

a. Recorregut

El recorregut en AVE des de Lleida fins a Barcelona-Sants passa i fa parada a l'estació de Camp de Tarragona, facilitant així els desplaçaments entre les tres ciutats (Lleida, Barcelona i Tarragona). En dies feiners i dissabtes, hi ha 20 expedicions per sentit: 10 serveis AVE, 5 serveis Avant, 4 serveis Alvia i 1 servei AVLO. Els diumenges hi ha 19 expedicions per sentit: 10 serveis AVE, 4 serveis Alvia, 3 serveis Avant, 1 servei AVLO i 1 servei Intercity. El temps de viatge entre Lleida i el Camp de Tarragona és d'entre 27 i 36 minuts (en funció del servei), i entre Lleida i Barcelona-Sants oscil·la entre 1h i 5 minuts i 1h i 26 minuts (en funció del servei).



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE

b. Horaris i freqüències

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	07:05h	08:00h	08.00h	22:51h	22:51h	22:51h
Sortida C. de TGN	06:25h	06:25h	08:34h	20:42h	20:42h	20:42h

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	07:05h	08:00h	08.00h	22:51h	22:51h	22:51h
Sortida Barcelona	05:50h	05:50h	08.00h	20:05h	20:05h	20:05h

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

c. Tarifes

Lleida – Camp de Tarragona:

• Turista: des de 12,80€	• Elige: des de 14,90€	• Premium: des de 21,55€

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

Lleida – Barcelona:

• Turista: des de 18,15€	• Elige: des de 22,70€	• Premium: des de 38,25€

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

Trajecte Lleida-Girona-Figueres Vilafant

a. Recorregut

El recorregut en AVE des de Lleida fins a Figueres-Vilafant passa i fa parada a Camp de Taragona, Barcelona-Sants i Girona, connectant així totes les capitals catalanes. En dies feiners i dissabtes, hi ha 3 expedicions diàries entre Lleida i Figueres, 2 serveis d'AVE i 1 d'AVLO, i 2 expedicions en sentit contrari, ambdues en servei d'AVE. Els diumenges i festius hi ha 4 expedicions entre Lleida i Figueres, 3 serveis d'AVE i 1 d'AVLO, i només 1 en sentit contrari, en servei AVE. El trajecte entre Lleida i Figueres-Vilafant té una durada aproximada de 2 hores i 10 minuts.

b. Horaris i freqüències

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	11:31h	09:37h	09:37h	21:41h	21:41h	21:41h
Sortida Figueres	07:10h	14:55h	17:55h	17:55h	17:55h	17:55h

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

c. Tarifes

• Turista: des de 56€	• Elige: des de 37,25€	• Premium: des de 47,15€

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

- **Altres serveis de llarga distància disponibles des de Lleida a través de la subxarxa d'altes prestacions:**

Destinació	Freq. dia	Servei	Parades	Durada
Sevilla	2	AVE	**Zaragoza**, **Ciudad Real**, Puertollano i **Córdoba**	4h 30'
Málaga	1	AVE	**Zaragoza**, **Ciudad Real**, **Córdoba,** Puente Genil i Antequera	4h 54'
Granada	1	AVE	**Zaragoza**, **Ciudad Real**, Puertollano, **Córdoba,** Puente Genil i Antequera	5h 18'
Bilbao	1	Alvia	**Zaragoza,** Tudela de Navarra, Castejón de Ebro, Calahorra, **Logroño,** Haro i Miranda de Ebro	5h 23'
Gijón	1	Alvia	**Zaragoza,** Tudela, Castejón de E., Tafalla, **Pamplona**, **Vitoria**, Miranda de E., **Burgos**, **Palencia**, Sahagún, León, La Pola, Mieres del C. i **Oviedo**	10h 9'
Pamplona	1	Alvia	**Zaragoza,** Tudela de Navarra, Castejón de Ebro, Tafalla	2h 44'
Donostia	1	Alvia	**Zaragoza,** Tudela de Navarra, Castejón de Ebro, Tafalla, **Pamplona**, Altsasu i Zumarraga	4h 31'

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de RENFE (2022)

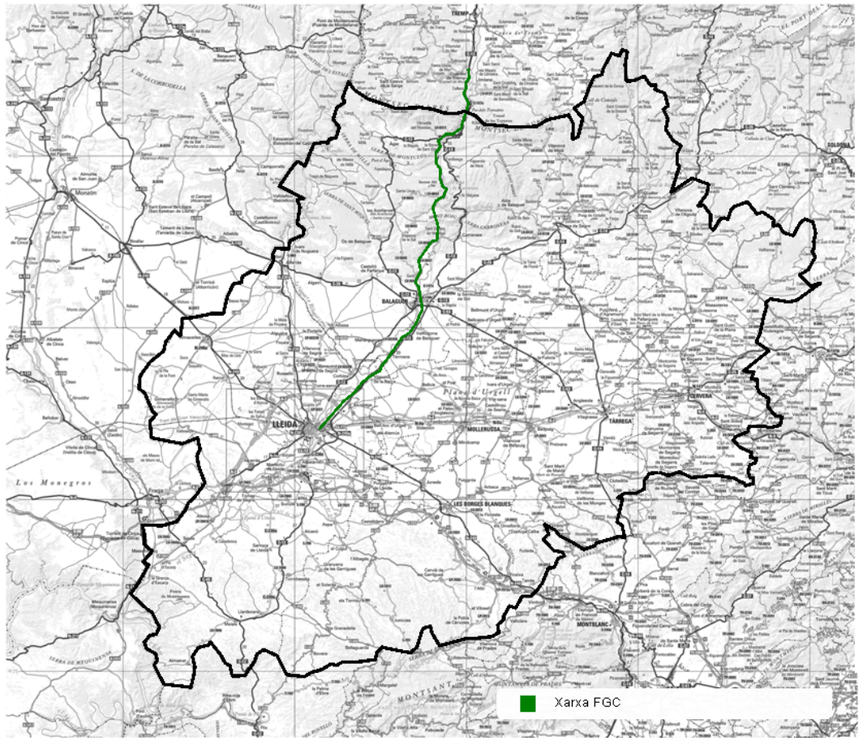
3.4.1.2 La xarxa de FGC

Línia Lleida–La Pobla de Segur

La xarxa gestionada i operada per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya es limita únicament a la línia entre Lleida i La Pobla de Segur. Des del 2016, hi ha 8 expedicions diàries per sentit entre Lleida i Balaguer, 4 de les quals continuen el seu recorregut fins al municipi del Pallars Jussà. Els dissabtes, el nombre de serveis fins a La Pobla de Segur és de 2, mentre que els diumenges n'hi arriben 3. La durada del trajecte és de 25 minuts fins a Balaguer i d'1 hora i 35 minuts fins a La Pobla de Segur. Passa per un total de 17 municipis i 41 túnels, tot i que el gruix principal de la demanda es concentra al tram entre Lleida i Balaguer.

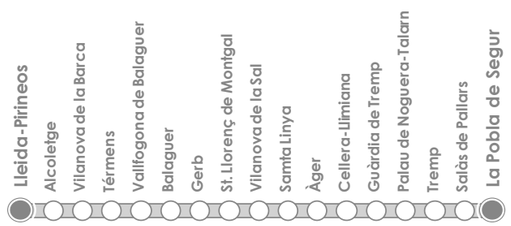
Fins al 2022 la línia disposava únicament de 2 trens de la sèrie 331, de forma que davant de qualsevol adversitat, com incidències o revisions, s'havia de realitzar el servei per carretera. A l'estiu de 2022 FGC va incorporar un tercer tren amb les mateixes característiques dels altres 2: capacitat per a 201 persones (104 assegudes), adaptació dels accessos per a les persones amb mobilitat reduïda, espais multifuncionals per a carros de nadons o bicicletes, punts de càrrega de dispositius electrònics...

Xarxa ferroviària actual gestionada per FGC



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de FGC

a. Recorregut



Es tracta de l'única línia comercial de tren que queda sense electrificar a Catalunya. El seu recorregut va des de Lleida fins a La Pobla de Segur a través de Balaguer i Tremp. Per tant, connecta la capital del Segrià amb municipis de la seva àrea d'influència, com Alcoletge, Vilanova de la Barca, Térmens o Balaguer.

Font: FGC

b. Horaris i freqüències

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	05:14h	06:20h	06:20h	17:30h	19:05h	18:44h
Sortida Balaguer	06:58h	06:58h	06:58h	20:03h	20:28h	19:17h

Font: FGC

	Primera sortida			Última sortida		
	Feiners	Dissab.	Festius	Feiners	Dissab.	Festius
Sortida Lleida	05:14h	07:47h	07:47h	17:30h	15:05h	17:05h
Sortida La Pobla de Segur	07:08h	13:00h	10:08h	19:46h	19:21h	19:00h

Font: FGC

c. Tarifes

Lleida - Balaguer

• Bitllet senzill: 3,45€	• Pensionista: 2,05€	• Jove: 2,75€

Font: FGC

Lleida – La Pobla de Segur

• Bitllet senzill: 7,15€	• Pensionista: 4,30€	• Jove: 5,70€

Font: FGC

3.4.2 Xarxa d'autobusos interurbans

La xarxa d'autobusos interurbans es composa de línies internacionals, nacionals, regionals comarcals i metropolitanes. Les dues últimes estan integrades al sistema tarifari de l'àrea de Lleida.

La majoria d'aquestes línies tenen origen i destinació a l'estació central d'autobusos de Lleida i algunes a l'estació de tren, obligant als usuaris a enllaçar amb els serveis urbans per distribuir-se per la ciutat. A partir del 2025, l'oferta es centralitzarà a la nova estació d'autobusos que es construirà al costat de la infraestructura ferroviària de Lleida-Pirineus, la qual tindrà 28 andandes i 12.000 metres quadrats i potenciarà la intermodalitat. Suposarà crear un nou espai de centralitat en matèria de mobilitat a tocar del Centre de Lleida, al límit de la futura Zona de Baixes Emissions i en una via que ja presenta elevats índex de trànsit rodat i contaminació, com és el Carrer del Príncep de Viana. El pressupost destinat a aquesta inversió ha passat dels 12 milions d'euros de la proposta inicial als 40 de la actual, i es desenvoluparà a un edifici catalogat i protegit.

S'analitza bàsicament el transport públic interurbà que forma part de l'Àrea del Sistema Tarifari Integrat més algunes rutes regionals catalanes. Aquestes són operades per les empreses: Autocars Gamón, Autobusos de Lleida, Marfina Bus, Autocars Agramunt, S.L., Autocars Morell, Autocars Sole Sero S.L., Bullich Grup Autotransport S.L., Alsina Graells, Autocars Salvia, Autocars del Pla i l'Empresa Lax S.L.

- **Serveis**
- **Autobús nocturn:**

Aquests serveis tenen com a objectiu apropar els municipis veïns a les principals zones d'oci nocturn de Lleida de forma segura per evitar accidents de trànsit.

NL1 – La Granja d'Escarp / Sanitat – La línia NL1 connecta els municipis d'Alcarràs, Torres de Segre, Soses, Aitona, Seròs, Massalcoreig i Granja d'Escarp amb Lleida. Funciona els dissabtes per la nit des de les 22:45h fins les 05:45h. Hi ha quatre sortides des de Lleida – Ricard Viñes - Sanitat (a les 22:45h, a les 00:45h, a les 02:45h i a les 04:45h) i el mateix nombre des de La Granja d'Escarp (23:45h, 01:45h, 03:45h i 05:45h).

NL2 – Lleida – Alfarràs - La línia NL2 connecta els municipis d'Alfarràs, Almenar, Alguaire, Rosselló i Torrefarrera amb Lleida. Funciona els dissabtes per la nit des de les 22:50h fins les 04:43h. Hi ha quatre sortides des de Lleida – Mercat Bordeta (22:50h, 00:38h, 02:53h i 04:43h) i tres des d'Alfarràs (23:35h, 01:25h i 03:35h).

- **Autobús interurbà:**

Operat per Moventis:

- **Línia 120 - Lleida – L'Albagés:** Uneix Lleida amb el municipi de L'Albagés a través de Castelldans i Puigverd. L'horari de servei pels trajectes L'Albagés - Lleida és de 07:35h a 16:45h i pel recorregut invers de 13:15h a 20:05h. Hi ha tres freqüències diàries per sentit.
- **Línia 121 – Lleida – El Cogul:** Connecta Lleida amb la localitat d'El Cogul a través d'Artesa de Lleida i Aspa. L'horari de servei pels trajectes Lleida - El Cogul és de 09:05h a 13:50h i pel recorregut invers de 09:35h a 10:05h. Hi ha dues freqüències diàries per sentit.
- **Línia 122 – Lleida – Torres de Segre:** Comunica Lleida amb Torres de Segre via Albatàrrec i Sudanell. Hi ha vuit serveis diaris de dilluns a divendres entre Lleida i Torres de Segre, amb quatre serveis extra els dies de calendari escolar. Els dissabtes hi ha cinc expedicions. En sentit invers, de dilluns a divendres hi ha cinc expedicions diàries, amb una freqüència extra

els dies de calendari escolar. L'horari del servei de Lleida cap a Torres de Segre és de 06:45h a 20:30h, mentre que en sentit invers és de 07:15h a 19:50h.

Exprés.cat:

- **E1 - Cervera – Tàrrega – Lleida:** Uneix Lleida amb els municipis de Tàrrega i Cervera a través de Mollerussa i Bellpuig. L'horari de servei pel trajecte Lleida - Cervera és de 06:25h a 21:15h, i, pel recorregut invers, de 06:16h a 22:31h. En dies feiners hi ha 7 expedicions per sentit.
- **E2- Alfarràs – Lleida:** Uneix Lleida amb el municipi d'Alfarràs a través de Torrefarrera, Rosselló, Alguaire i Almenar. L'horari de servei pel trajecte Lleida - Alfarràs és de 07:00h a 21:00h i, pel recorregut invers, de 07:00h a 19:30h. En dies feiners hi ha 7 expedicions d'anada i tornada, mentre que els dissabtes no festius hi ha 7 expedicions d'anada i 8 de tornada.
- **E3- Alcarràs – Lleida:** Uneix Lleida amb el municipi d'Alcarràs. L'horari de servei pel trajecte Lleida - Alcarràs és de 07:00h a 21:00h, i, pel recorregut invers, de 07:30h a 21:30h. En dies feiners hi ha 15 expedicions diàries per sentit, tot i que aquesta oferta es veu complementada per 11 expedicions més entre Massalcoreig / La Granja d'Escarp i Lleida. En dissabtes no festius, hi ha 2 expedicions per sentit complementades per 8 més entre Lleida-Massalcoreig / La Granja d'Escarp.
- **E4- Alpicat – Lleida:** Uneix Lleida amb el municipi d'Alpicat. L'horari de servei pel trajecte Lleida - Alpicat és de 07:30h a 21:00h i, pel recorregut invers, de 06:55h a 20:30h. En dies feiners hi ha 17 expedicions diàries en sentit Lleida i 18 en direcció Alpicat. Els dissabtes n'hi ha 11 en cada sentit.
- **E5- Almacelles – Lleida:** Uneix Lleida amb el municipi d'Almacelles. L'horari de servei pel trajecte Lleida - Almacelles és de 06:00h a 21:00h, i, pel recorregut invers, de 06:45h a 21:45h. En dies feiners hi ha 10 expedicions diàries per sentit, mentre que els dissabtes no festius n'hi ha 3 per sentit.
- **E6 – Les Borges Blanques – Lleida:** Uneix Lleida amb el municipi de Les Borges Blanques a través de Juneda. L'horari de servei pel trajecte Lleida - Les Borges Blanques és de 06:15h a 21:15h i, pel recorregut invers, 06:15h a 22:00h. En dies feiners hi ha 17 expedicions diàries per sentit, mentre que en dissabtes no festius n'hi ha 4 en sentit Lleida i 3 cap a Les Borges Blanques i, els diumenges i festius, dues més en cada direcció.

Altres operadors :

- **102 – Lleida – Albesa:** La línia 102 uneix Lleida amb Albesa a través de Benavent de Segrià i Vilanova de Segrià. En dies feiners hi ha 7 serveis diaris per sentit, mentre que els dissabtes no festius hi ha 4 expedicions en cada direcció. L'horari de servei és de 08:30h a 20:15h de Lleida per Albesa i de 07:00h a 17:45h d'Albesa cap a Lleida.
- **103 – Lleida – Torrelameu – Balaguer:** La línia 103 uneix Lleida amb Balaguer a través de Torrelameu i Menàrguens. De dilluns a divendres hi ha 8 serveis per sentit, amb dues sortides extra els dies escolars, que surten de les 07:15h fins a les 20:15h des de Lleida i de les 06:30h fins a les 19:15h des de Balaguer. Els dissabtes hi ha 2 expedicions per sentit, que surten a les 11:10h i 14:10h de Lleida i a les 12:00h i 13:15h de Balaguer.
- **105 – Lleida – Menàrguens:** La línia 105 uneix Lleida amb Menàrguens a través d'Alcoletge, Vilanova de la Barca i Térmens. De dilluns a divendres, hi ha 2 freqüències diàries entre Lleida i Juncosa de les Garrigues, amb un servei extra els dies lectius, mentre que en sentit invers hi ha dues expedicions. Els dissabtes hi ha un servei en ambdós sentits. L'horari de la línia es de 13:15h a 18:30h pels serveis que surten de Lleida i de 07:50h a 15:15h pels que ho fan des de Juncosa de les Garrigues.
- **106 - Lleida – La Passarel·la – València d'Àneu:** La línia 106 uneix Lleida amb València d'Àneu a través d'Alcoletge, Balaguer i La Passarel·la. Hi ha un servei diari per sentit de dilluns a dissabte que surt de Lleida a les 13:40h de dilluns a divendres i a les 18:30h els dissabtes.
- **107 – Lleida – Tiurana – La Seu d'Urgell – La Farga de Moles:** La línia 107 uneix Lleida amb Tiurana, la Seu d'Urgell i la Farga de Moles a través d'Alcoletge, Balaguer, Artesa de Segre i Ponts, entre d'altres municipis. De Lleida a la Farga de Moles hi ha 3 serveis diaris de dilluns a dijous, que s'incrementen fins a 4 els divendres, mentre que en sentit contrari n'hi ha dos. Des de la Seu d'Urgell cap a Lleida el número d'expedicions s'incrementa fins a 4. L'horari d'aquests serveis és de 08:45h a 19:45h de Lleida cap a La Farga de Moles i de 06:05 a 16:05h en sentit contrari. Els caps de setmana només hi ha un servei els diumenges entre La Farga de Moles i Lleida, tot i que des de La Seu d'Urgell cap a Lleida hi ha un el dissabte i tres el diumenge.
- **108 – Lleida – Tiurana – Solsona:** La línia 108 uneix Lleida amb Tiurana i Solsona a través d'Alcoletge, Balaguer, Artesa de Segre i Ponts, entre d'altres municipis. Entre Lleida i Ponts hi ha un servei diari per sentit de dilluns a divendres, mentre que fins a Solsona hi ha una expedició per sentit dimarts, dijous i divendres. Des de Lleida, els autobusos surten a les 13:00h, i des de Solsona ho fan a les 06:40h.
- **109 – Lleida – Agramunt – Cervera:** La línia 109 uneix Lleida amb Cervera a través d'Agramunt, Balaguer, i Hostafrancs, entre d'altres municipis. Hi ha 2 serveis diaris per sentit en dies feiners, que surten de Lleida a les 12:30h i a les 18:30h, respectivament, mentre que de Cervera ho fan a les 07:00h i a les 14:30h.
- **110 – Lleida – La Guàrdia d'Urgell:** La línia 110 uneix Lleida amb La Guàrdia d'Urgell a través de Bell-lloc d'Urgell, Sidamon, Mollerussa i Linyola, entre d'altres municipis. De dilluns a divendres hi ha una expedició per sentit entre Lleida i La Guàrdia d'Urgell, i una altra fins a Bellcaire d'Urgell. Els serveis des de Lleida surten a les 13:15h (fins a Bellcaire) i a les 19:15h (fins a La Guàrdia d'Urgell), mentre que en sentit invers surten a les 06:45h de La Guàrdia d'Urgell i a les 15:00h de Bellcaire. Els dissabtes, hi ha una expedició per sentit entre Lleida i la Guàrdia d'Urgell, amb sortida a les 13:00h des de la capital del Segrià.
- **111 – Lleida – Barbens:** La línia 111 uneix Lleida amb Barbens a través de Bell-lloc d'Urgell, Sidamon, Mollerussa, Bellpuig i Ivars d'Urgell, entre d'altres municipis. Hi ha 2 expedicions diàries per sentit de dilluns a dissabte, amb sortida des de Lleida a les 13:15h i les 19:10h, i des de Barbens a les 07:10h i a les 15:05h.
- **112 – Lleida – Bellvís – Vila-sana:** La línia 112 uneix Lleida amb Vila-sana a través de Bell-lloc d'Urgell i Mollerussa. De dilluns a divendres, hi ha 2 expedicions per sentit que surten de Lleida a les 13:15h i les 19:30h, mentre que de Vila-sana ho fan a les 07:15h i a les 15:00h. A més, de dilluns a divendres hi ha 3 expedicions més que finalitzen el seu recorregut a Mollerussa, i per tant, entre Lleida i Mollerussa hi ha 5 serveis diaris.
- **113 – Lleida – Els Alamús:** La línia 113 uneix Lleida amb Els Alamús a través de Torre Solé amb 3 expedicions diàries de dilluns a divendres, amb sortida des de Lleida a les 13:30h, les 15.45h i les 19:30h. En sentit contrari, dels Alamús cap a Lleida, hi ha 4 expedicions diàries de dilluns a divendres, amb sortides a les 07:30h, 08:00h, 09:40h i 16:00h.
- **119 – Lleida – Juncosa de les Garrigues:** La línia 119 uneix Lleida amb Juncosa de les Garrigues a través d'Alfès, Alcanó i Granyeria de les Garrigues. De dilluns a divendres, hi ha 2 freqüències diàries entre Lleida i Juncosa de les Garrigues, amb un servei extra els dies lectius, mentre que en sentit invers hi ha 2 expedicions. Els dissabtes hi ha un servei en cada direcció. L'horari de la línia es de 13:00h a 19:15h pels serveis que surten de Lleida i de 07:30h a 14:55h pels que ho fan des de Juncosa de les Garrigues.

- **123 – Lleida – Bovera:** La línia 123 uneix Lleida amb Bovera per Torrebesses i La Granadella. Hi ha una expedició diària de dilluns a divendres que surt de Lleida a les 15:45h i de Bovera a les 17:00h.
- **124 – Lleida – Almatret:** La línia 124 uneix Lleida amb Almatret a través de Llardecans i Maials. De dilluns a divendres, hi ha 3 serveis diaris de Lleida fins a Almatret, amb sortides a les 13:00h, 15:45h i 19:15h, tot i que el nombre de serveis que arriben fins a Maials és superior, amb 6 expedicions diàries per sentit. Els caps de setmana, hi ha un servei per sentit els dissabtes, amb sortida de Lleida a les 13:00h i d'Almatret a les 08:40h.
- **127 – Lleida – Santa Maria de Gimenells:** La línia 127 uneix Lleida amb Santa Maria de Gimenells a través de Raïmat, Almacelles i Gimenells. Hi ha 2 serveis diaris per sentit de dilluns a divendres, que surten de Lleida a les 14:00h i a les 19:30h, i de Santa Maria de Gimenells a les 06:58h i les 15:08h.
- **132 – Lleida – Montagut:** La línia 132 uneix Lleida amb Montagut amb una expedició per sentit els dilluns feiners, amb sortida des de Lleida a les 09:30h i de Montagut a les 10:00h.

- **Línies a demanda:**
  - **Alcanó – Alfés – Lleida:** Uneix els tres municipis amb dues sortides possibles des d'Alcanó, a les 07:00h i a les 09:00h, i dues més des de Lleida, a les 11:00h i a les 20:30h. El servei es contracta per telèfon al 900 106 848.

- **L'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'Àrea de Lleida**

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'Àrea de Lleida (ATM) és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari constituït a l'any 2005 per la Generalitat de Catalunya, el Consell Comarcal del Segrià i l'Ajuntament de Lleida. L'entitat té personalitat jurídica i patrimoni propi i es crea emparada en la Llei 13/1989 amb la finalitat de coordinar el sistema de transport públic de viatgers a l'àmbit territorial del Segrià. La seva funció principal és desenvolupar la política de tarifes dels serveis de transport públic adherits, i, en aquest sentit, ha impulsat una integració tarifària que permet als usuaris utilitzar diferents modes de transport amb una única targeta. Aquesta mesura pretén posicionar el transport públic col·lectiu com a sistema únic i global que opera sobre una xarxa integrada i unitària competitiva davant el vehicle privat.

- **Sistema tarifari integrat de l'àrea de Lleida**

Un sol títol que s'adquireix d'acord amb el nombre de zones per on transiti el viatger permet utilitzar el mitjans de transport necessaris per desplaçar-se d'un punt a un altre. En el cas d'un desplaçament que tingui l'origen o la destinació en municipis limítrofs situats en diferent zona tarifària, es pot fer amb una targeta d'una zona, sempre que sigui directe i no es faci cap transbordament.

La tecnologia que s'utilitza és la de la targeta intel·ligent o targeta sense contacte. Amb un únic suport l'usuari pot recarregar diferents títols integrats i a més a més permet la validació en qualsevol dels equipaments embarcats als vehicles de tots els operadors adherits al Sistema Tarifari Integrat. Permet fer un desplaçament amb transbordaments sense cost dins del següent límit horari:

- Per a una zona: 1 hora i 15 minuts
- Per a dues zones: 1 hora i 30 minuts

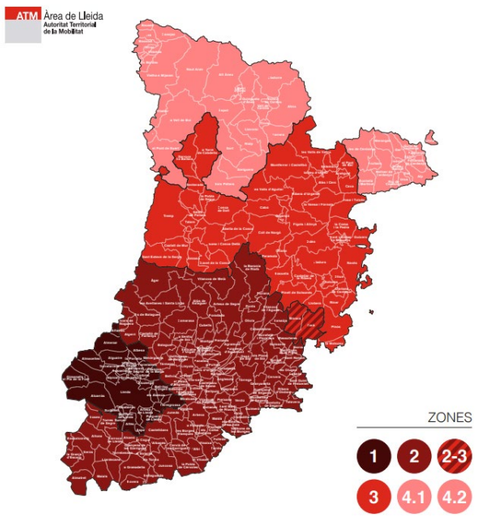
Gamma de títols

- T-MES. Permet fer un nombre il·limitat de desplaçaments a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport segons les zones a travessar.
- T-10. Títol multipersonal i horari que permet fer 10 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 2 zones).
- T-10/30. Títol unipersonal i horari que permet fer 10 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 2 zones).
- T-50/30. Títol unipersonal i horari que permet fer 50 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 2 zones).
- T-jove. Títol unipersonal i que permet fer viatges il·limitats durant un trimestre per tota la zona integrada de Lleida, per a joves.

En un futur està prevista l'arribada de la T-Mobilitat a l'àrea de Lleida, un nou model tarifari que permetrà el pagament per kilometratge i no per zones. Aquesta iniciativa pot penalitzar els territoris extensos i dispersos com Lleida, ja que la distància entre els municipis de l'àmbit d'influència i la capital és molt més llarga en comparació amb els entorns compactes, com l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Tarifes 2022

Títol	1 zona	2 zones
T-10/30	7,95€	12,60€
T-10	10€	15,55€
T-50/30	30,50€	44,45€
T-MES	40,20€	58,20€



Font: ATM de Lleida

3.4.3 Xarxa d'autobusos urbans

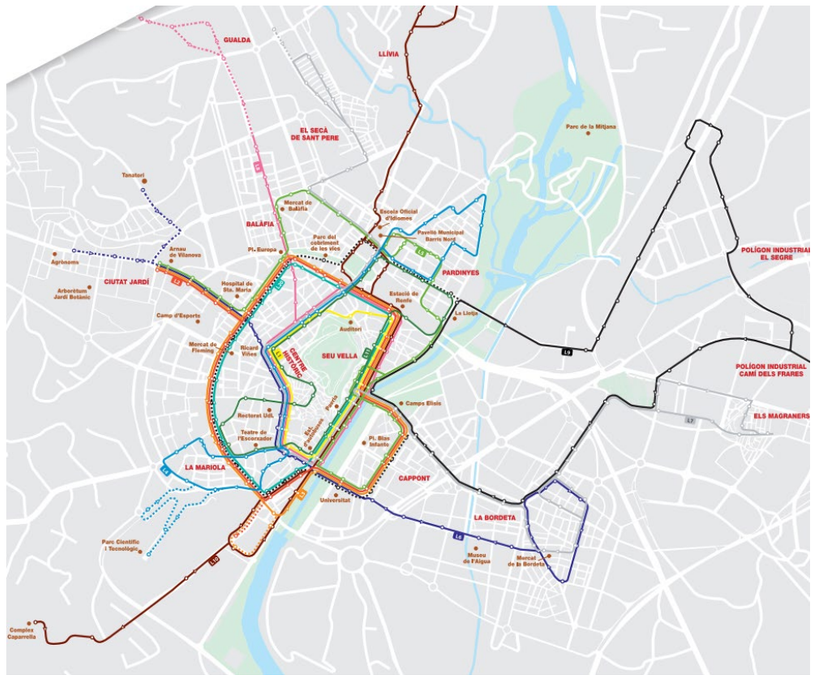
Autobusos de Lleida S.A és l'empresa municipal dedicada al transport urbà a la ciutat de Lleida i forma part del Grup Sarbus des del 15 d'abril del 2002. Segons les dades proporcionades per Autobusos de Lleida S.A, l'empresa disposa d'una flota de 46 vehicles, la majoria amb més de 12 anys d'antiguitat però tots ells adaptats a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda, encara que l'urbanisme no sempre permeti el desplegament de les rampes. Progressivament, s'han incorporat vehicles menys contaminants i actualment (2022), 13 dels 46 autobusos són híbrids. Alguns d'aquests vehicles han presentat problemes de sobreescalfament després d'obrir i tancar portes durant episodis de calor extrema.

A l'octubre de 2021 ja es van provar diversos models d'autobusos elèctrics i es van encarregar 5 unitats previstes per a finals del 2023 que hauran de substituir els vehicles dièsel més antics. La voluntat de l'administració local és utilitzar part dels fons europeus Next Generation per millorar la sostenibilitat del transport públic.

La xarxa d'autobusos urbans de Lleida va patir un canvi estructural a l'any 2013, quan es va modificar el recorregut de les línies, passant de connectar tots els barris amb el centre a apostar per trajectes longitudinals, a banda d'instaurar el transbordament gratuït. El canvi no va ser ben rebut pels usuaris tot i la campanya d'informació que es va dur a terme. En aquest sentit, s'ha realitzat un estudi exhaustiu de totes les línies (any 2022) per comprovar si aquestes donen el màxim servei possible als habitants de la ciutat, encara que a mig termini caldrà una reorganització de la xarxa quan entri en funcionament la nova estació d'autobusos.

Actualment hi ha 12 línies d'autobús urbà a les que cal sumar els serveis a demanda i les rutes turístiques, la Històrica i la Verda. A causa de la crisi sanitària derivada del COVID-19, es va suprimir la Línia 11, que connectava el Centre Històric amb Pardinyes i el barri d'Universitat.

Xarxa actual i parades d'autobusos urbans de Lleida



**La línia 11 va ser eliminada amb motiu de la pandèmia*

Font: ATM de Lleida (2022)

- **Serveis**

A continuació es descriuen els serveis dels autobusos urbans, en els dies feiners, dissabtes i festius: parades, horaris i la freqüència de pas de cada una de les línies.

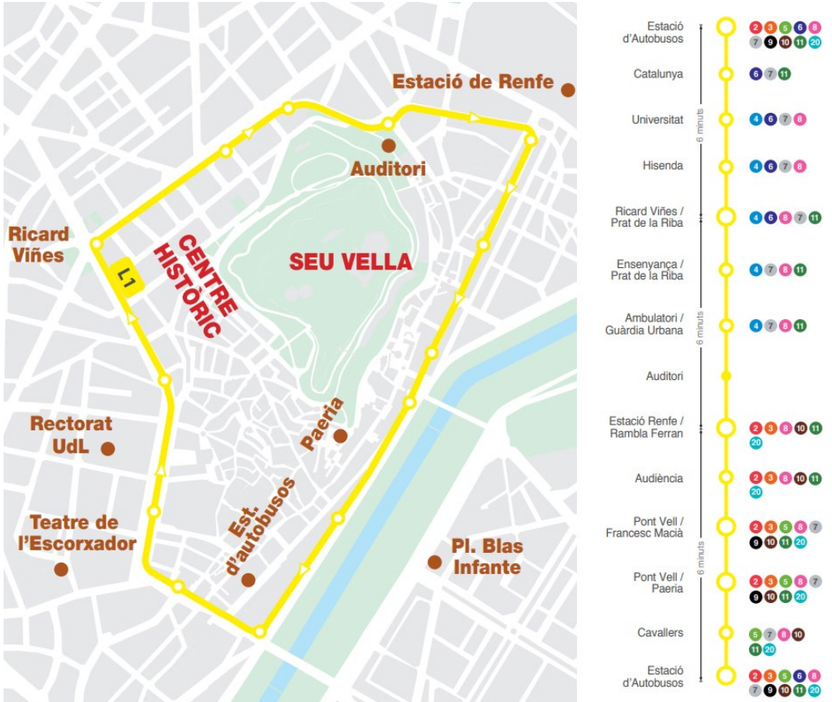
Línies	Feiners		Dissabtes		Festius	
	Horari	Freq. de pas	Horari	Freq. de pas	Horari	Freq. de pas
L1	6:55-21:43 h	7-10'	S/D	S/D	09:07-21:27 h	20'
L2	6.55–22:15 h	15 '	S/D	S/D	07:00-22:10 h	20'
L3	6:55-22:15 h	15'	S/D	S/D	No circula	No circula
L4	6:55-22:00h	15-20'	S/D	S/D	07:00-21:40 h	20'
L5	6:45-21:45h	15'	5:40-21:10h	30'	07:20-20:40h	50'
L6	7:00-21:24h	12'	7:15-21:20h	25'	08:20-21:15h	45'
L7	6:40-22:13h	14'	6:55-21:53h	35'	08:09-21:29h	40-80'
L8	6:55-21:30h	20-25'	S/D	S/D	10:00-13:00h	60'
L9	8:00-18:45h	45'	S/D	S/D	No circula	No circula
L10	7:05-21:05h	60'	S/D	S/D	No circula	No circula
L20	7:00-22:15h	15'	7:00-22:15h	15'	7:00-22:15h	30'
L70	No circula	-	8:15-20:15h	1 hora	9:00-14:30h	2 diàries

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades d'Autobusos de Lleida (2022)

A continuació es descriu de cada línia la longitud, la flota, la velocitat teòrica els quilòmetres útils de la seva xarxa i les expedicions.

- **L1 Interior**

La línia 1 fa un recorregut circular que rodeja el perímetre del Centre Històric pels eixos Avinguda de Catalunya, Rambla d'Aragó, Avinguda Prat de la Riba, Carrer d'Anselm Clavé, Rambla Ferran i Avinguda de Madrid. Inicia i finalitza el seu servei a l'Estació d'Autobusos, té 14 parades i la durada del trajecte és de 18 minuts.



Font: ATM de Lleida (2022)

- **L2 Ronda-Hospitals**

La línia 2 segueix els eixos de Gran Passeig de Ronda, Carrer Príncep de Viana i Rambla Ferran per arribar posteriorment fins al campus de la Universitat de Lleida a Cappont, des d'on torna a l'inici del recorregut. També es desvia des del Gran Passeig de Ronda fins a l'Hospital Arnau de Vilanova. Inicia i finalitza el seu servei a l'Estació d'Autobusos, té 28 parades i la durada del trajecte és de 44 minuts. Els dies feiners de setembre a juliol funciona des de les 06:55h del matí fins les 22:15h de la nit, mentre que a l'agost comença a les 07:00h i acaba a les 22:10h. Els diumenges i festius el servei opera des de les 07:00h fins a les 22:10h. La freqüència de pas és de 15 minuts els dies feiners de setembre a juliol i de 20 minuts els festius de tot l'any i els feiners i dissabtes d'agost. A més, hi ha una extensió que arriba fins als Instituts Camí de Rufea que funciona els dies feiners des de les 08:15h del matí fins les 15:15h de la tarda, des del mes de setembre fins a juny.



Font: ATM de Lleida (2022)

- **L3 Exterior-Hospitals**

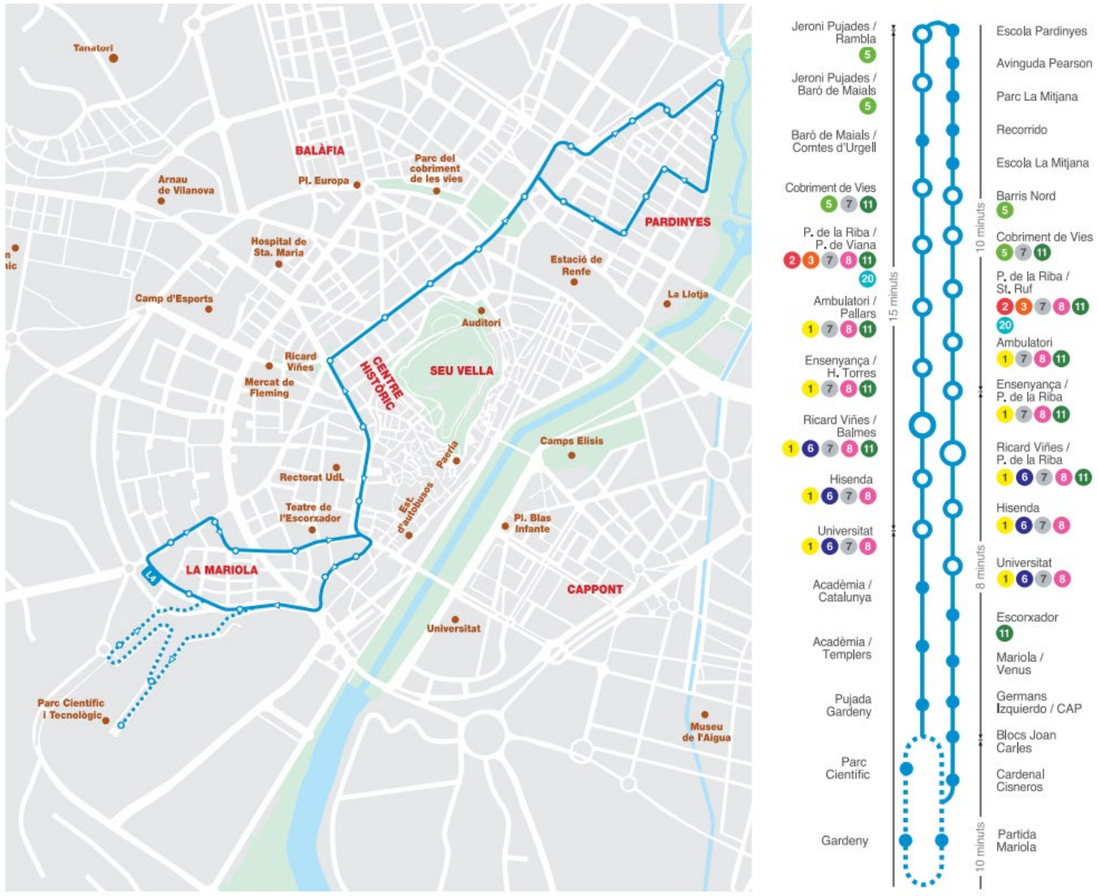
La línia 3 fa un recorregut pràcticament idèntic al de la línia 2 però en sentit contrari, per l'exterior de Gran Passeig de Ronda. Inicia i finalitza el seu recorregut a l'Estació d'Autobusos, té 28 parades i la durada del trajecte és de 44 minuts. Els dies feiners de setembre a juliol funciona des de les 06:55h del matí fins les 22:15h de la nit, mentre que a l'agost comença a les 08:30h i acaba a les 22:30h. Els dies festius no hi ha servei. La freqüència de pas és de 15 minuts els dies feiners de setembre a juliol i de 20 minuts els feiners i dissabtes d'agost. La línia 3 també disposa d'una extensió que arriba fins als Instituts Camí de Rufea, la qual funciona els dies feiners des de les 08:15h del matí fins les 15:15h de la tarda, entre els mesos de setembre i juny, coincidint amb el curs escolar.



Font: ATM de Lleida (2022)

- **L4 Pardinyes-Mariola**

La línia 4 uneix els barris de Pardinyes i La Mariola a través de l'Avinguda Prat de la Riba i la Rambla d'Aragó. El seu recorregut va des de la parada Jeroni Pujades/Rambla fins a Partida Mariola, des d'on torna cap a Escola Pardinyes. Té 34 parades i la durada del trajecte és de 43 minuts. Els dies feiners de setembre a juliol funciona des de les 07:00h fins les 22:00h, amb freqüències que oscil·len entre 15 i 20 minuts. Els diumenges i festius i els feiners i dissabtes d'agost opera des de les 07:00h fins les 21:40h, amb una freqüència de pas de 20 minuts. Hi ha una extensió que arriba fins al Parc Científic Gardeny, i funciona els feiners de setembre a juliol amb una freqüència de 20 minuts.



Font: ATM de Lleida (2022)

- **L5 Cappont – A. de Vilanova**

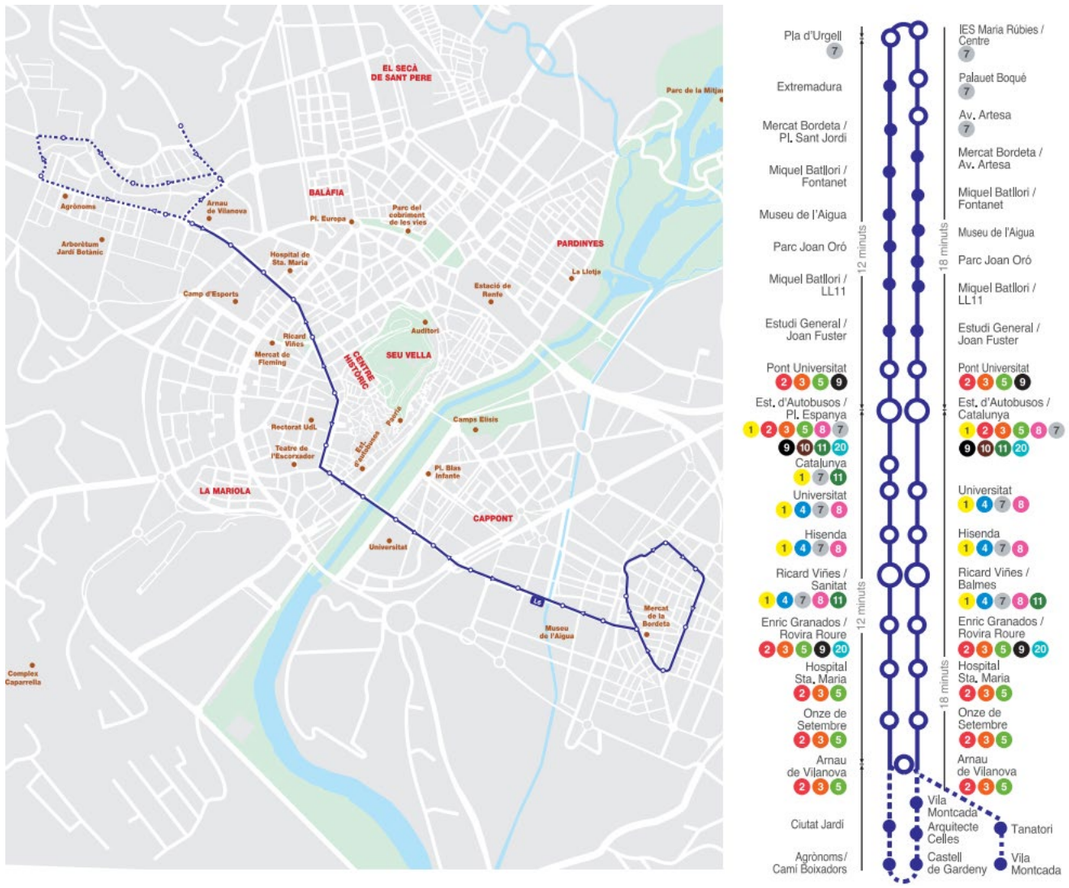
La línia 5 uneix l'Hospital Arnau de Vilanova amb els barris de Balàfia, Pardinyes, Rambla Ferran, Centre Històric i Cappont. El seu recorregut va des de l'Estació d'Autobusos fins a Arnau de Vilanova, té 41 parades i la durada del trajecte és de 60 minuts. Els dies feiners de setembre a juliol, funciona des de les 06:45h fins a les 21:45h, amb una freqüència de 15 minuts, mentre que els feiners d'agost la freqüència és de 20 minuts. Els dissabtes els serveis circulen des de les 06:40h fins les 21:10h, amb una freqüència de 30 minuts, i els festius ho fan de 07:20h a 20:40h amb una freqüència de 50 minuts.



Font: ATM de Lleida (2022)

- **L6 Mercat de la Bordeta – Arnau de Vilanova**

La línia 6 uneix el barri de La Bordeta amb l'Hospital Arnau de Vilanova. El seu recorregut va des de la parada Pla d'Urgell fins a la d'Hospital Arnau de Vilanova, des d'on surten tres extensions cap a Agrònoms, Vila Montcada i Tanatori. Té 35 parades a la línia central i 7 a les extensions, i la durada del trajecte és de 60 minuts. Els dies feiners de setembre a juny funciona de 07:00h a 21:24h, amb una freqüència de 12 minuts, mentre que al juliol i l'agost s'allarga fins a les 21:45h. Els dissabtes hi ha servei de 07:15h a 21:20h, amb una freqüència de 25 minuts, i els festius des de les 08:30h fins a les 21:15h, amb expedicions cada 45 minuts.

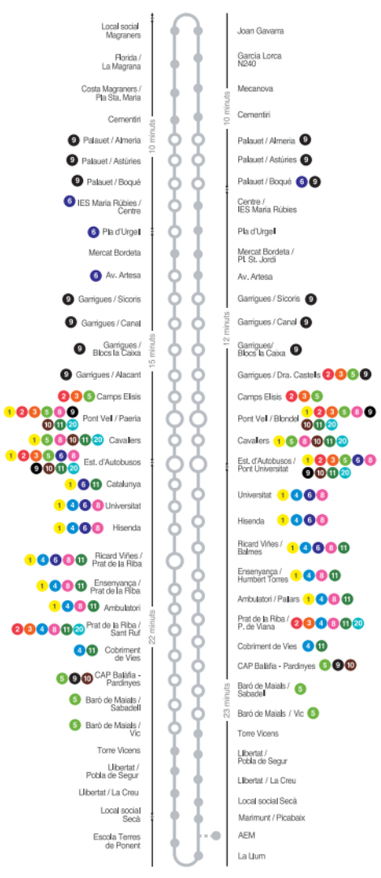


Font: ATM de Lleida (2022)

- **L7 Costa Magraners – AV. Sant Pere / Secà**

La línia 7 uneix el barri de Magraners amb Secà de Sant Pere. El seu recorregut va des de la parada Local Social Magraners fins a la d'Escola Terres de Ponent, té 71 parades i la durada del trajecte és de 92 minuts. Els dies feiners funciona de 06:40h a 22:13h, amb una freqüència de 13-14 minuts entre les 07:30h i les 21:07h. Els dissabtes circula de 06:55h a 21:53h, amb una freqüència de 22-35 minuts, mentre que els festius ho fa des de les 08:09h fins les 21:29h, amb una freqüència de 40-80 minuts.



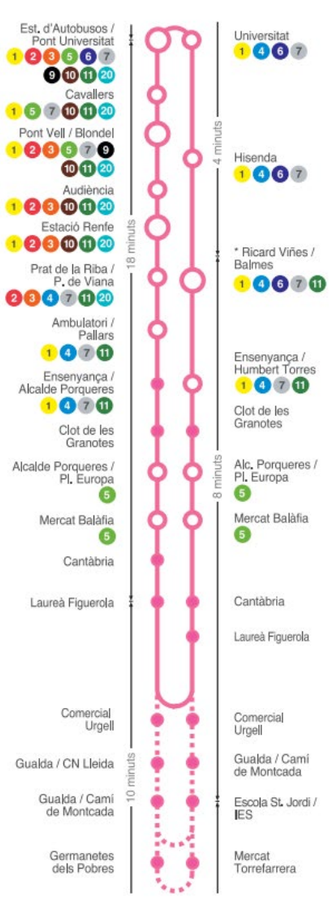


Font: ATM de Lleida (2022)

- **L8 Balàfia – Clot - Centre**

La línia 8 uneix els barris de Balàfia i Clot amb el Centre de Lleida. El seu recorregut va des de la parada Estació d'Autobusos fins a Laureà Figuerola, on alguns serveis continuen cap a Gualda. Té 22 parades (30 amb l'extensió) i la durada del trajecte és de 40 minuts. Els dies feiners funciona de 06:55h a 21:30h amb una freqüència de 20-25 minuts. Els diumenges de mercat també circula entre les 10:00h i les 13:00h, amb un autobús cada hora. L'extensió de Gualda està operativa els dies feiners de setembre a juny des de les 06:55h fins les 20:00h, amb serveis cada 25 minuts entre les 08:00h i les 17:00h.





Font: ATM de Lleida (2022)

- **L9 Polígons**

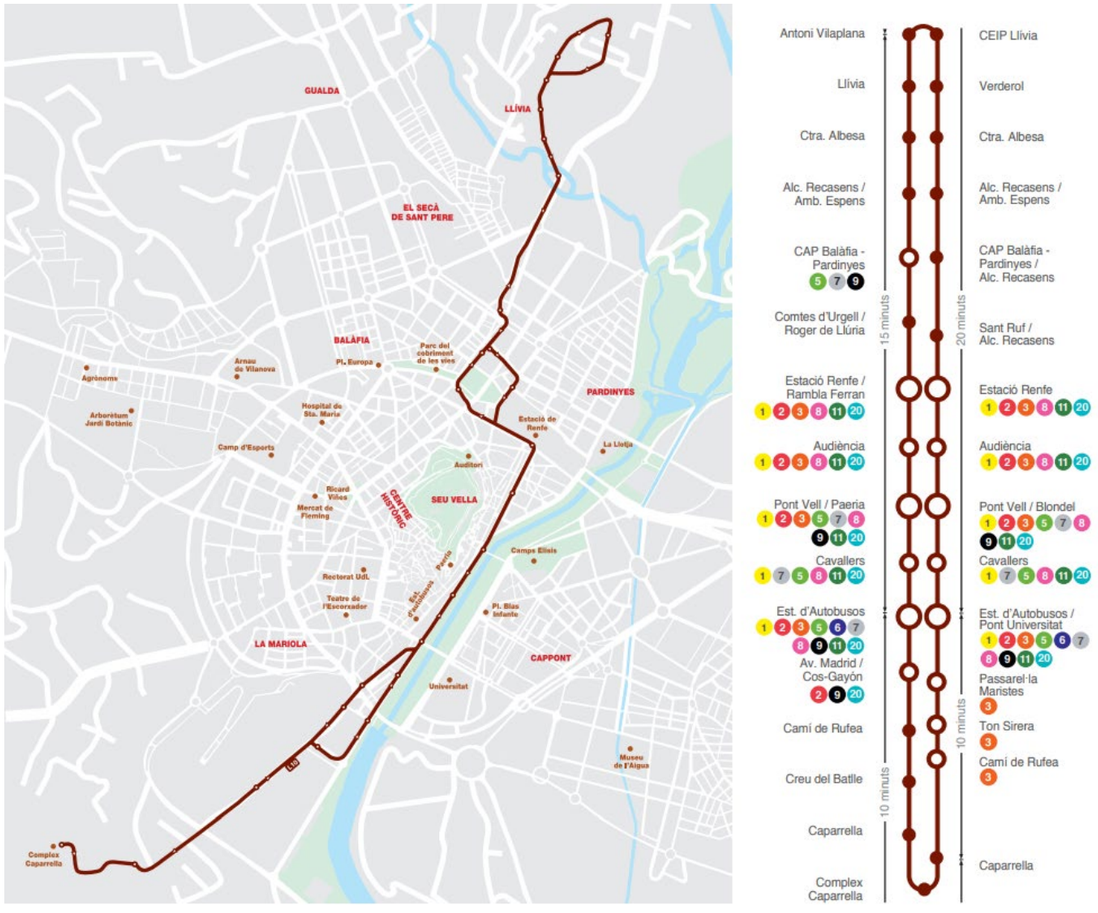
La línia 9 connecta els polígons industrials situats a les afores de Lleida amb els barris de Cappont, Pardinyes i Centre. Té 39 parades i la durada del trajecte és de 45 minuts. La línia principal funciona de 08:00h a 18:45h els dies feiners, amb una freqüència de 45 minuts, tot i que hi ha una interrupció del servei entre les 09:30h i les 12:45h. Hi ha dues extensions, una que connecta amb la resta de la ciutat via el Gran Passeig de Ronda, i que té dues sortides en dies feiners (06:05h i 07:05h) i una altra que arriba fins Els Frares amb quatre serveis (08:00h, 13:30h, 15:45h i 18:45h).

Aquesta línia està pensada per apropar els treballadors als seus llocs de feina, però els polígons industrials són llocs allunyats del centre urbà, ben connectats amb la xarxa viària i on es permet aparcar sense pagar, inclús a sobre de la vorera, de forma que les alternatives de transport públic resulten poc competitives i generen un retorn econòmic molt reduït. En aquest sentit, s'ha intentat arribar a acords amb les empreses instal·lades a la ciutat per potenciar l'autobús com a mode de transport per als treballadors, però hi ha hagut poca predisposició a adaptar els horaris dels torns a l'oferta del servei públic.

Font: ATM de Lleida (2022)

- **L10 C. Gran de Llívia – Caparrella**

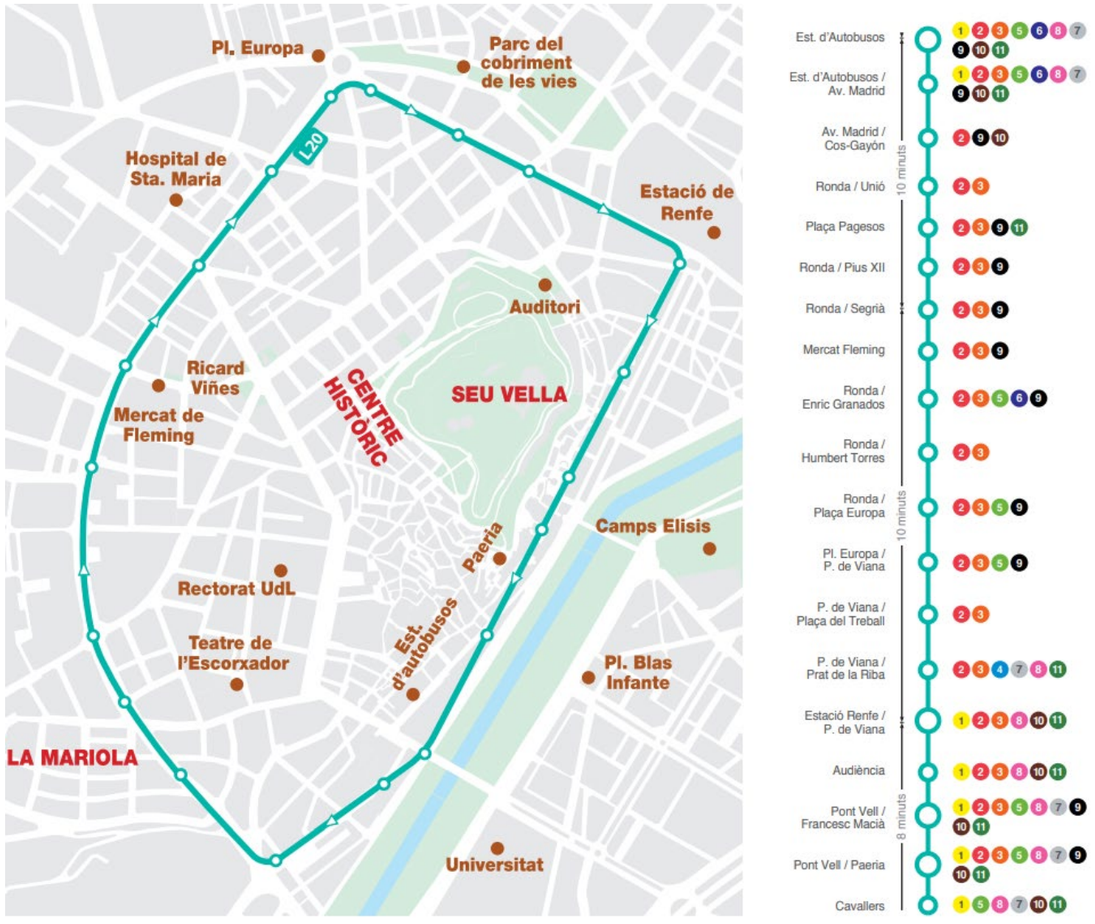
La Línia 10 uneix la partida de Llívia amb el centre de la capital del Segrià i el Complex Caparrella. El seu recorregut va des de la parada Estació d'Autobusos fins a Antoni Vilaplana, des d'on torna cap a l'Estació d'Autobusos per sortir cap a Caparrella. Té 31 parades i la durada del trajecte és de 55 minuts. Els dies feiners de setembre a juliol funciona des de les 07:05h fins les 21:05h, amb una freqüència de pas d'1 hora, mentre que els feiners i dissabtes d'agost hi ha servei entre les 08:20h i les 20:15h amb freqüència intermitent.



Font: ATM de Lleida (2022)

- **L20 Ronda**

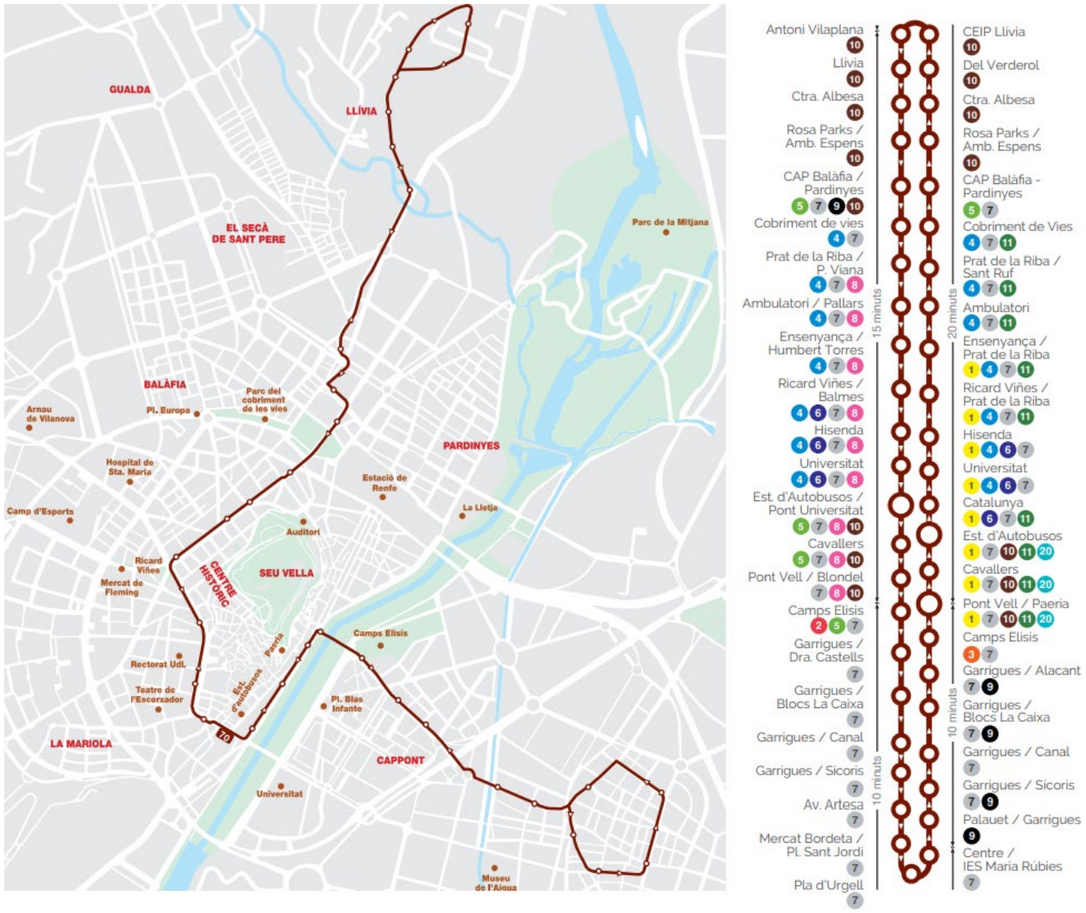
La Línia 20 rodeja els barris més cèntrics de Lleida a través dels eixos Gran Passeig de Ronda, Carrer Príncep de Viana, Rambla Ferran i Avinguda de Madrid, és a dir, la Ronda Urbana de la ciutat. El seu recorregut comença a l'Estació d'Autobusos i finalitza a Cavallers, al costat del riu Segre, té 19 parades i la durada del trajecte és de 28 minuts. Els dies feiners i els dissabtes funciona de 07:00h del matí a 22:15h de la nit, amb una freqüència de 15 minuts, mentre que els diumenges i festius ho fa de 07:00h a 22:15h amb serveis cada 30 minuts.



Font: ATM de Lleida (2022)

- **L70 Llívia - La Bordeta**

Durant el mes de juliol de 2022 es va posar en marxa una nova línia d'autobús urbà a la ciutat, la L-70, que connecta la partida de Llívia amb el barri de La Bordeta a través de l'Avinguda de les Garrigues, la de Madrid, la Rambla d'Aragó i l'Avinguda de Prat de la Riba. El seu recorregut va des d'Antoni Vilaplana fins a Pla d'Urgell, des d'on torna cap a Llívia. Té 46 parades i la durada del trajecte complert és de 55 minuts. Funciona únicament els dissabtes, diumenges i festius, així com els dies feiners del mes d'agost. Els dissabtes i feiners d'agost, l'horari és de 8:15h del matí a 20:15h de la tarda, amb una freqüència d'1 hora. Els diumenges i festius únicament disposa de dues expedicions que surten de la parada Estació d'Autobusos a les 9h del matí i a les 14:30h de la tarda.



Font: ATM de Lleida (2022)

Tot i que algunes vies urbanes, com les avingudes de Prat de la Riba o de Catalunya, disposen de carrils exclusius per al transport públic, la xarxa no cobreix totes les artèries principals de la ciutat i, a més, permet l'estacionament de vehicles particulars durant el cap de setmana i l'horari nocturn. També hi ha hagut iniciatives que no han sorgit efecte, com el carril bus a Príncep de Viana, que posteriorment es va obrir a tot el trànsit rodat. En definitiva, el correcte funcionament del transport públic queda subjecte a l'estat del trànsit privat.

A banda d'aquesta situació, la coordinació dels semàfors tampoc prioritza el transport públic, impedint que els autobusos tinguin preferència per efectuar maniobres que requereixin un major angle de gir, i en algunes vies com l'Avinguda de Madrid, l'amplada dels carrils és insuficient per als vehicles pesants. El servei d'autobús també pateix friccions amb altres modes de transport, com la distribució urbana de mercaderies (DUM), les bicicletes, el transport escolar o les línies interurbanes. A la capital del Segrià hi ha entre 25 i 30 línies de transport escolar que efectuen parada als mateixos punts que el servei d'autobús urbà, dificultant considerablement el correcte funcionament de la xarxa de transport públic. El conflicte es repeteix amb les línies interurbanes, especialment a l'estiu, quan els viatgers porten una gran quantitat d'equipatge i els vehicles han d'esperar-se a les mateixes parades que l'autobús urbà. Per una altra banda, part dels usuaris afirmen que el servei d'autobús urbà presenta problemes relacionats amb les freqüències (massa temps d'espera) i la puntualitat (poc regular), i que caldria millorar la informació disponible a les parades, afegint, per exemple, els minuts restants fins al proper servei, de manera que l'usuari pugui planificar millor el seu desplaçament i optar per un altre mitjà de transport si ha d'esperar molt.

- **Línies a demanda**

Existeixen serveis d'autobús a demanda a Butsènit, Rufea, Pistes d'Atletisme i a la residència de les Germanetes dels Pobres de Gualda. Es poden contractar per telèfon o a través d'internet abans de les 13h del dia anterior al desplaçament. Hi ha quatre serveis diaris disponibles: a les 07:40h, 12:40h, 15:40h i 19:40h. En total, queden cobertes 6 zones diferents de l'Horta de Lleida gràcies a les 66 parades existents.



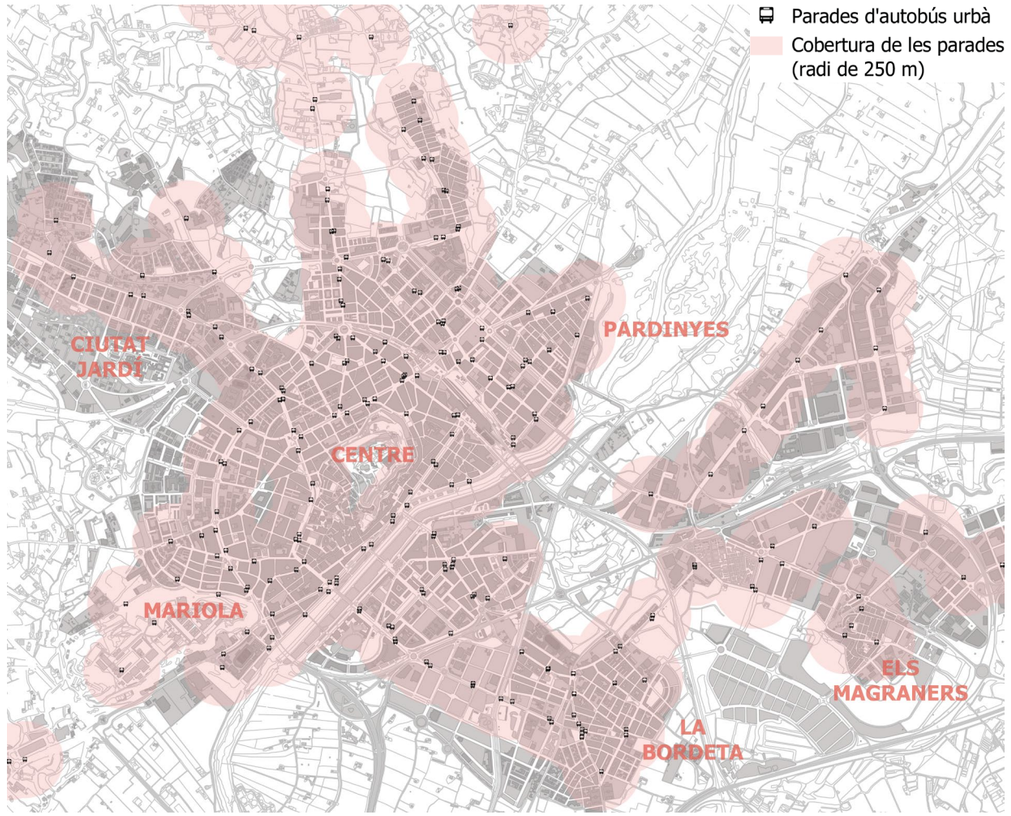
Font: Paeria de Lleida (2022)

Nivell de cobertura de les parades

El mapa de cobertures radials de les parades d'autobús urbà (radi de 250 metres, la distància considerada òptima de servei) cobreix la major part del nucli urbà de Lleida i, inclús, diverses partides situades al terme municipal. Únicament es detecten 4 buits destacables:

- Al voltant de l'Avinguda President Josep Tarradellas i el Camí de la Granyena, a Cappont.
- A l'entorn del Centre Cívic del Centre i Sant Andreu, i a les immediacions de la Plaça de Les Missions. Aquesta manca de servei es deu a la supressió de la Línia 11, que en aquests dos casos no es veu compensada per altres recorreguts.
- Part dels barris de Ciutat Jardí, Joc de la Bola, Vila Montcada i La Bordeta.
- Els desenvolupaments més recents de Magraners.

Cobertura actual de les parades d'autobús urbà (250 metres)



Font: Elaboració pròpia (2022)

Sistema de pagament

Les targetes sense contacte són el sistema de pagament actual dels autobusos. Són de plàstic i tenen un cost inicial de 2€. Alguns dels títols es poden recarregar amb 10, 20 o 30 viatges en diferents punts de la ciutat en dispensadors automàtics, supermercats i estancs de tabacalera. Existeixen diferents tipus de targeta per als autobusos urbans:

- T-TEMPS: per a majors de 65 anys empadronats a Lleida. No és recarregable ja que està dotada de viatges il·limitats 100% gratuïts.
- T-NOSTRA A: per a persones pre-jubilades o jubilades a partir de 62 anys o amb incapacitat absoluta a partir del 65%, empadronats a Lleida i amb ingressos inferiors al salari IPREM. Està dotada de viatges gratuïts.
- T-NOSTRA B: per a persones pre-jubilades o jubilades a partir de 62 anys o amb incapacitat absoluta a partir del 65%, empadronats a Lleida i amb ingressos superiors al salari IPREM. A diferència de l'anterior, aquesta és de pagament (2,85€) i admet recàrregues de 10, 20 o 30 viatges.
- T-JOVE: per a persones d'entre 13 i 16 anys empadronades a Lleida. Permet 8 viatges gratuïts en dies lectius i a preu d'estudiant la resta de jornades.
- T-ESTUDIANT: per a persones d'entre 16 i 25 anys empadronades a Lleida que acreditin estar estudiant. Té un preu de 5€.
- BITLLET SENZILL: pot ser comprat per qualsevol usuari i té un preu 1,20€.

3.4.4 Altres modes de transport públic en superfície

Hi ha dos modes de transport públic en superfície alternatius a l'oferta descrita fins al moment: el transport escolar i el taxi.

- **Transport escolar**

Tant els CEIP (Col·legis d'Educació Infantil i Primària) com els IES (Instituts d'Educació Secundaria) de caràcter intermunicipal presenten serveis de transport escolar finançats pels diferents Consells Comarcals.

- **Taxi**

A la ciutat de Lleida hi ha 9 societats (cooperatives, empreses i autònoms) que ofereixen servei de taxi:

1. IlerTaxi
2. Lotuetaxi
3. Martí Solsona, Manuel
4. Monje Tremosa, José Luís
5. Taxi Borras Lleida
6. Taxi Lleida
7. Taxi Lleida
8. Taxis Lleida
9. Tele Radio Taxi Lleida SCCL

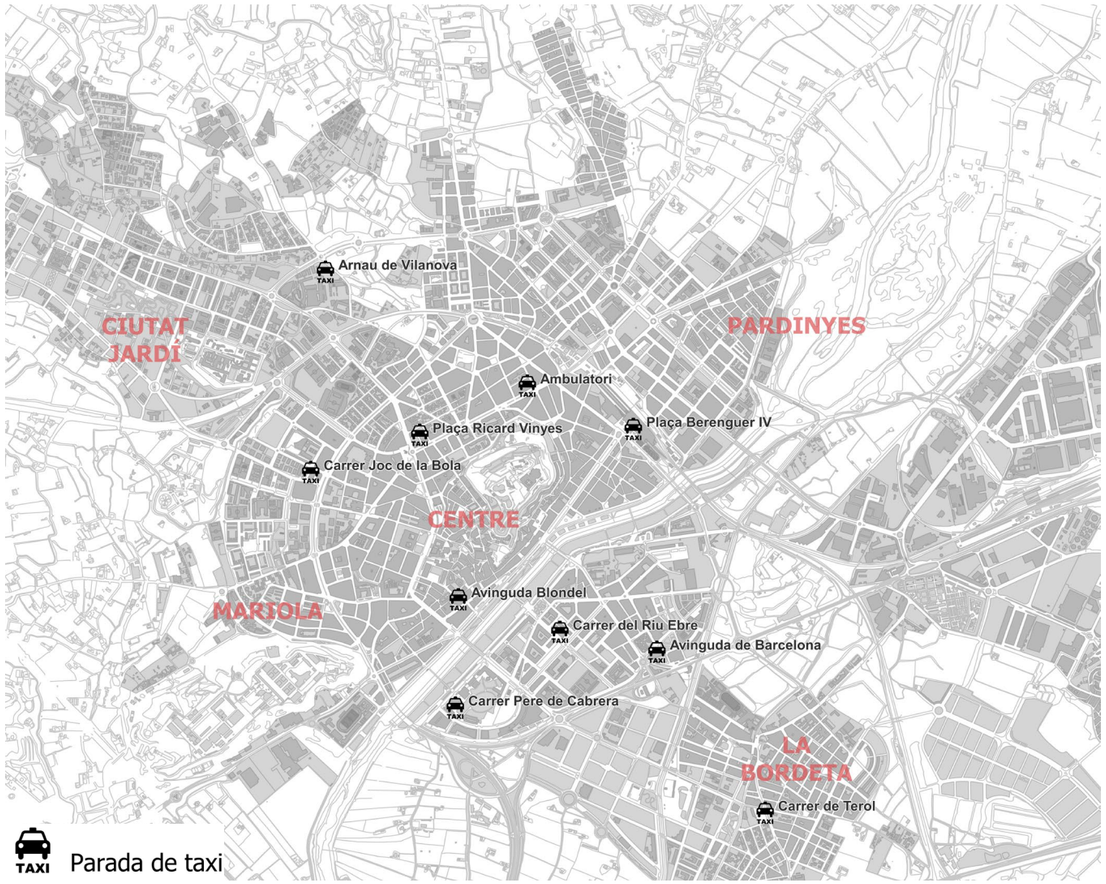
La seva activitat es reparteix per diferents parades de taxi distribuïdes por tota la ciutat, encara que hi ha una major concentració als barris més cèntrics, coincidint amb la zona on es localitzen més serveis i equipaments, i una mancança a zones perifèriques de caire residencial com Magraners.

Nom	Carrer	Número	Metres	Places
Estació Lleida-Pirineus	Pl. Ramon Berenguer IV	s/n	76	30
Estació d'Autobusos	Blondel	25-33	107	21

Cappont	Riu Ebre	10-12	25	5
	Pere de Cabrera *(Nocturna)*	12	21	3
	Av. de Barcelona	73	35	6
Hospital Arnau de Vilanova	Hospital A. Vilanova	S/N	33	5
Ricard Vinyes	Prat de la Riba	1-3	68	14
Ronda	Joc de la Bola	1	28	6
Bordeta	Terol	1-5	18	4
Ambulatori	Prat de la Riba	68-74	33	7

Font: Elaboració pròpia

Parades de taxi



Font: Elaboració pròpia (2022)

Els pressupostos de la Paeria de Lleida de l'any 2022 inclouen una modificació de les tarifes del servei d'auto-taxi.

Al marge del servei tradicional de taxi existent a Lleida, la ciutat també ofereix des de l'any 2019 un servei de taxi a demanda a l'Horta, el qual funciona de dilluns a divendres a les 8h, 13h, 16h i 20h i té el mateix preu que l'autobús urbà. D'acord amb les dades de la Paeria de Lleida, el servei esmentat va registrar al 2022 un total de 5.851 usuaris, residents principalment a Butsènit-Rufea (1.864), Vallcalent-Sanui-La Creu (1.447), Montcada (1.191) i Mariola-Caparrella (1.086). La resta corresponen a Grenyana (178 usuaris) i Fontanet-Femosa (85 usuaris). El mes amb una major afluència de viatgers va ser setembre amb 603 i el menys concorregut gener amb 268.

El servei s'ha de contractar per telèfon, abans de les 14h del dia anterior, i els punts de parada a la ciutat són Ricard Viñes, Estació de RENFE, Estació d'Autobusos i Hospital Arnau de Vilanova.

3.4.5 Instal·lacions aeroportuàries comercials

A les Terres de Lleida existeixen dues instal·lacions aeroportuàries en funcionament: L'aeròdrom d'Alfés i l'aeroport de Lleida-Alguaire

- **L'aeròdrom d'Alfés**

Classificat d'aviació esportiva es veu condicionant per les afeccions mediambientals derivades de l'espai del PEIN d'Alfés, que envolta la meitat sud del recinte.

- **L'aeroport de Lleida-Alguaire**

L'aeroport de Lleida-Alguaire va ser inaugurat el diumenge 17 de gener del 2010. La infraestructura està situada en un altiplà als termes municipals d'Alguaire i Torrefarrera i ocupa una superfície aproximada de 367 ha. Amb una pista de 2.500 metres, l'aeroport que correspon a una instal·lació de nivell II d'acord amb el vigent Pla d'Aeroports i té capacitat per acollir avions tipus Airbus A320 o A321 per a més de 150 passatgers o de tipus regional amb 70 o 80 places destinades principalment a usuaris del turisme de l'esquí, l'esport d'aventura i els viatges de negocis (fires, congressos, etc.). L'any 2019, la infraestructura va rebre 47.300 passatgers, dels quals 36.800 van viatjar en vols xàrter i 9.700 en vols regulars, sobre tot a les Illes Balears.

3.5 Aparcament

3.5.1 Zonificació de l'aparcament

L'anàlisi de l'aparcament a la ciutat de Lleida s'ha efectuat per barris, de forma que s'ha obtingut un resultat precís i acurat per a diferents zones de la ciutat, atenent a les seves peculiaritats, especialment els usos predominants.

3.5.2 Oferta d'aparcament en calçada

Amb independència del barri, la ciutat de Lleida en conjunt disposa d'una extensa oferta d'aparcament en calçada, la qual es distribueix en:

- **Places no regulades** que són d'ús gratuït i no estan sotmeses a cap tipus de regulació.
- **Places regulades** que poden dividir-se en vàries tipologies. La regulació tant pot afectar al tipus de vehicle que es permet estacionar com a la implantació d'una tarifa que en reguli el seu ús. A Lleida, hi ha places de zona blava, verda, de càrrega i descàrrega i reserves especials (PMR, policia, etc.).

- **L'oferta de solars d'aparcament (també gratuïta)** que complementa a les places no regulades. Cal tenir en compte que aquesta no és una oferta consolidada i acostuma a desaparèixer per canvi d'us. La major part d'ells són espais poc il·luminats, sense asfaltar i que desprenen una elevada sensació d'inseguretat. En funció de la seva localització, poden ser considerats com a dissuasius perquè la seva funció és evitar l'estacionament en zones més congestionades.

Tal i com ha succeït a la majoria de ciutats, les places d'aparcament no regulades del centre de Lleida han anat desapareixent per tal de donar resposta al repte que suposa la gran demanda i la reduïda oferta. Pràcticament tots els carrers de l'àmbit central del nucli urbà, delimitat per l'Avinguda de Blondel, el Carrer Príncep de Viana i el Gran Passeig de Ronda, estan dotats d'aparcament regulat, al qual s'apliquen tarifes diverses per garantir un determinat nivell de rotació de vehicles.

Per aquest motiu, hi ha una major concentració de places no regulades a les zones on l'activitat residencial està per sobre de l'ús comercial o terciari, és a dir, fora de l'àmbit central de Lleida.

Les places regulades a la calçada són:

- **Zona Blava (tarifa blava).** Places d'aparcament destinades als usuaris que estacionen per períodes de temps inferiors a 2,5 hores, relacionats habitualment amb compres o gestions. L'objectiu d'aquestes places és la rotació dels vehicles en diferents horaris que varien en funció de l'època de l'any. Durant l'hivern (d'octubre a maig), la Zona Blava funciona de dilluns a dissabte, de 9 a 14h i de 17 a 20h. En canvi, durant els mesos d'estiu (de juny a setembre), l'aparcament els dissabtes per la tarda és gratuït i, per tant, no cobreix un dels períodes punta d'atracció de visitants a l'activitat comercial. Alguns dels principals eixos amb aquesta modalitat de Zona Blava són l'Avinguda de Prat de la Riba, el Gran Passeig de Ronda, la Rambla d'Aragó o l'Avinguda de l'Alcalde Porqueres.

  Per aconseguir-ho s'implanta una durada màxima d'estacionament i una tarifa per aparcar. En el cas de Lleida, la tarifa és de tipus progressiu, és a dir, aparcar una hora és més econòmic proporcionalment que fer-ho dues hores. Així, la primera hora d'aparcament val 1,05 €, la segona 1,15 € i el tram de mitja hora fins arribar a 2,5h de màxim val 65 cèntims. Per tant el màxim que es pot pagar és 2,85 €, equivalent a 2,5 hores.

  A totes les places de Zona Blava, el resident censat pot estacionar a les places del seu àmbit pagant una tarifa especial de 0,6 € / dia. A Lleida, s'han localitzat 1.618 places de Zona Blava en bateria, moltes d'elles a la Zona 4, al voltant de la Plaça del Dipòsit, a les que cal afegir 16.246,3 metres lineals (ml) d'estacionament de Zona Blava en cordó, especialment a la Zona 5, a les immediacions del Carrer del Bisbe Messeguer, i a la Zona 8, entre el Gran Passeig de Ronda i la Plaça de Ricard Viñes, a l'eix Doctor Fleming. L'oferta cobreix en gran mesura els principals equipaments i serveis de la ciutat.

- **Zona Blava (tarifa verda):** Places d'aparcament destinades als usuaris que estacionen per períodes de temps inferiors a 4 hores. S'apliquen els mateixos horaris que a la Zona Blava convencional. La tarifa estipulada és de 55 cèntims per cada hora d'estacionament fins a un màxim de 2,20€, que equivalen a 240 minuts, o el que és el mateix, 4 hores. A diferència de la Zona Blava convencional, la tarifa no es progressiva en funció del temps d'estacionament ja que la rotació desitjada és baixa. Aquesta regulació es troba sobre tot al barri de Cappont, a vies com l'Avinguda de València o el Carrer Sant Joan de Mata.

- **Zona Blava (tarifa vermella):** Places d'aparcament destinades als usuaris que estacionen per períodes de temps breus en zones on es vol aconseguir una rotació molt elevada. S'apliquen els mateixos horaris que a la Zona Blava convencional. La tarifa establerta és de 0,03 cèntims per minut d'estacionament, i el límit de temps varia en funció de la ubicació. Aquesta regulació es troba a vies molt concretes, com la Rambla Ferran, l'Avinguda de Blondel o l'Avinguda de l'Alcalde Rovira Roure, entre el Gran Passeig de Ronda i la Plaça Ricard Vinyes.

- **Zona Blava (tarifa llarga estància):** Places d'aparcament destinades als usuaris que estacionen per períodes de temps llargs.

Funciona amb un horari diferent als altres, i s'aplica de dilluns a dijous de 9 a 14h i de 17 a 20h i els divendres, dissabtes i vigílies de festius de 9 a 14h i de 17 a 00h. El temps màxim d'estacionament són 5 hores, i el preu és de 1,05€ per 60 minuts, 3,50€ per 180 minuts i 6,10€ per 300 minuts. Aquesta tipologia reguladora es troba únicament al pàrquing de Magisteri, al Centre de Lleida.

Les places de càrrega i descàrrega estan reservades per a la distribució urbana de mercaderies durant un període senyalat que té a veure amb les necessitats de l'activitat comercial de l'entorn on s'ubiquen les diferents zones restringides.

A la ciutat de Lleida s'han identificat 329 places reservades a la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM), les quals sumen 3.731 metres de longitud.

Places per a la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)



Font: Elaboració pròpia (2022)

Les places reservades a la calçada són de diversos tipus i responen a la reserva d'una o dues places. La major part estan destinades a usuaris amb algun tipus de diversitat funcional, però en aquest apartat també s'inclouen reserves d'hotel, mercat o fins i tot les de la Paeria de Lleida.

El Centre Històric

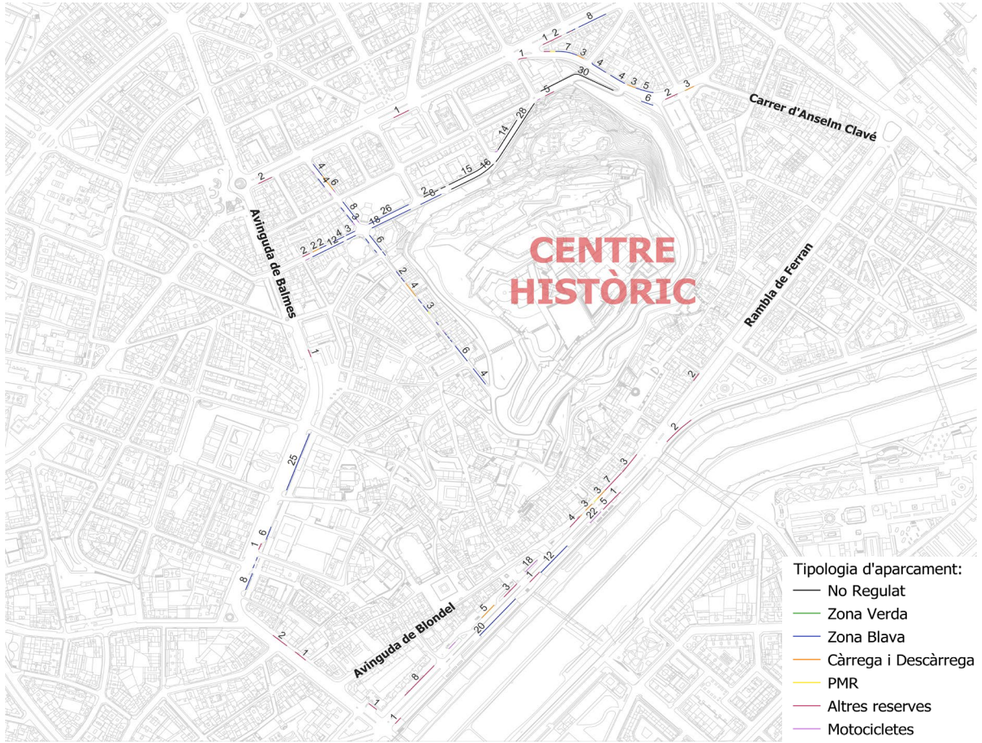
Al Centre Històric de Lleida s'han inventariat 544 places d'aparcament, concentrades en major mesura a l'Avinguda de Madrid, el Carrer de Sant Martí, el Carrer del Camp de Mart i el Carrer de Salmerón.

En total, 108 són de tipus no regulades, 240 de Zona Blava, 33 de Càrrega i Descàrrega, 4 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 62 reservades (bus, taxi, CAP, hotels, Departament d'Acció Social, Paeria de Lleida i emergències) i 97 per a motocicletes. En aquest àmbit és possible trobar places de Zona Blava amb tarifació blava (Carrer del Camp de Mart, Carrer de Sant Martí), vermella (Avinguda de Madrid) o verda (Plaça del Dipòsit).

Inventari d'aparcament al Centre

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	108
Zona Blava	240
Càrrega i Descàrrega	33
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	4
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	62
Motocicletes	97
Total barri del Centre	**544**

Font: Elaboració pròpia (2022)



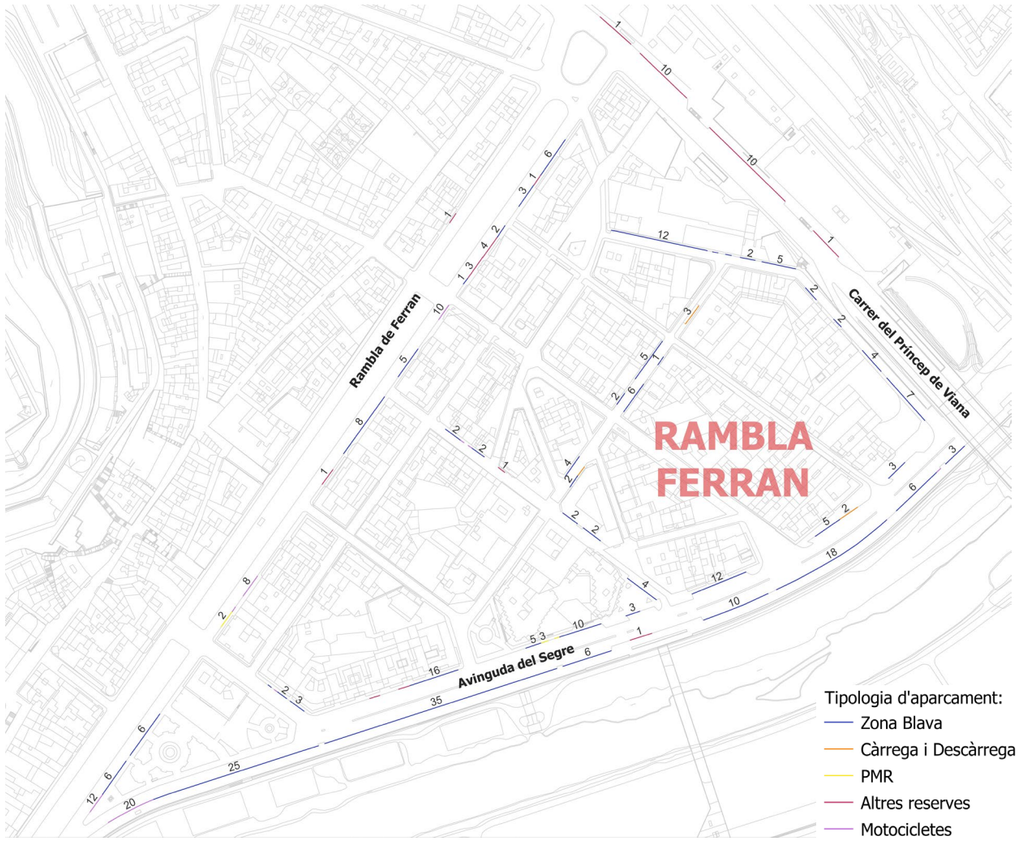
Font: Elaboració pròpia (2022)

Rambla Ferran

Al barri de Rambla Ferran s'han inventariat 397 places d'aparcament, concentrades en major mesura a l'Avinguda del Segre, la Rambla Ferran i el Carrer de Lluís Roca. En total, 268 són de Zona Blava, 7 de Càrrega i Descàrrega, 6 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 42 reservades i 64 per a motocicletes. A totes les places de Zona Blava d'aquest àmbit s'aplica la tarifa blava, a excepció de Rambla Ferran, on hi ha la vermella. Per tant, no hi ha estacionament gratuït per a turismes i furgonetes al barri.

Tipologia	Nombre de Places
Zona Blava	268
Càrrega i Descàrrega	7
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	6
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	42
Motocicletes	64
Total barri del Centre	**387**

Font: Elaboració pròpia (2022)



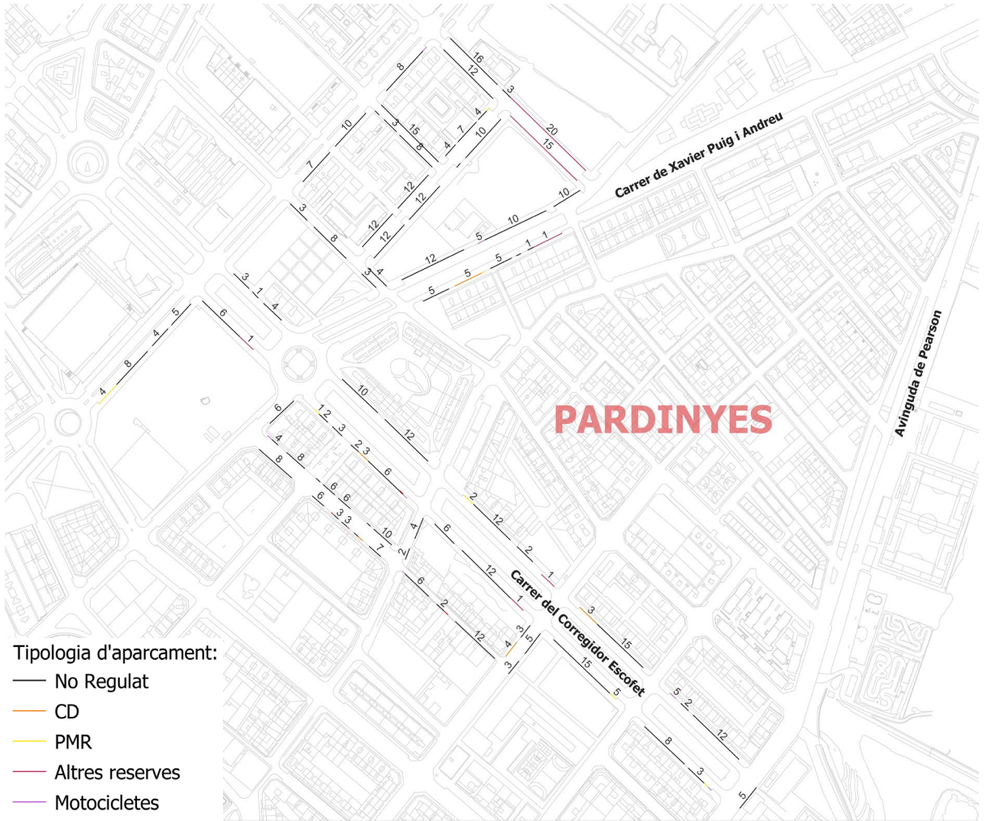
Font: Elaboració pròpia (2022)

Pardinyes

Al barri de Pardinyes s'han inventariat 598 places d'aparcament, concentrades en major mesura als carrers del Corregidor Escofet, Xavier Puig i Andreu, Girona i Vicenç Ximenis. En total, 490 són de tipus no regulades, 18 de Càrrega i Descàrrega, 15 per a Persones amb Mobilitat Reduïda, 40 reservades i 35 per a motocicletes. Així doncs, en aquest barri no s'ha identificat aparcament regulat (Zona Blava, Zona Verda...), ja que concentra eminentment usos residencials.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	490
Càrrega i Descàrrega	18
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	15
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	40
Motocicletes	35
Total barri del Centre	**598**

Font: Elaboració pròpia (2022)



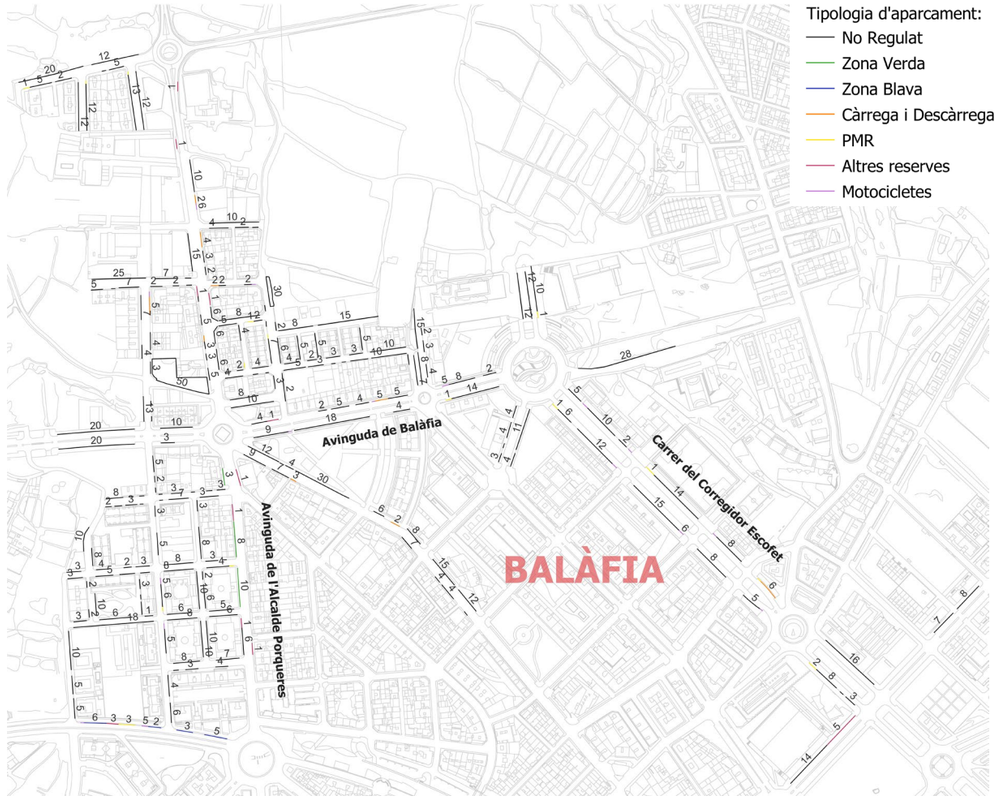
Font: Elaboració pròpia (2022)

Balàfia

Al barri de Balàfia s'han inventariat 1.558 places d'aparcament, distribuïdes al voltant dels eixos Avinguda Alcalde Porqueres, Avinguda de Balàfia, Carrer del Corregidor Escofet i Carrer del Penedès. En total, 1.363 són de tipus no regulades, 21 de Zona Verda (concentrades a l'Avinguda de l'Alcalde Porqueres), 16 de Zona Blava (concentrades al Passeig Onze de Setembre -tarifa blava), 31 de Càrrega i Descàrrega, 18 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 18 reservades i 91 per a motocicletes.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	1.363
Zona Verda	21
Zona Blava	16
Càrrega i Descàrrega	31
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	18
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	18
Motocicletes	91
Total barri de Balàfia	**1.558**

Font: Elaboració pròpia (2022)



Font: Elaboració pròpia (2022)

Secà de Sant Pere

Al barri de Secà de Sant Pere s'han inventariat 656 places d'aparcament, distribuïdes al llarg de tot l'àmbit. En total, 596 són de tipus no regulades, 10 de Càrrega i Descàrrega, 1 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 10 reservades i 39 per a motocicletes. Al ser un barri on predomina l'ús residencial, no hi ha oferta d'estacionament de pagament.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	596
Càrrega i Descàrrega	10
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	1
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	10
Motocicletes	39
Total barri de Secà de Sant Pere	**656**

Font: Elaboració pròpia (2022)



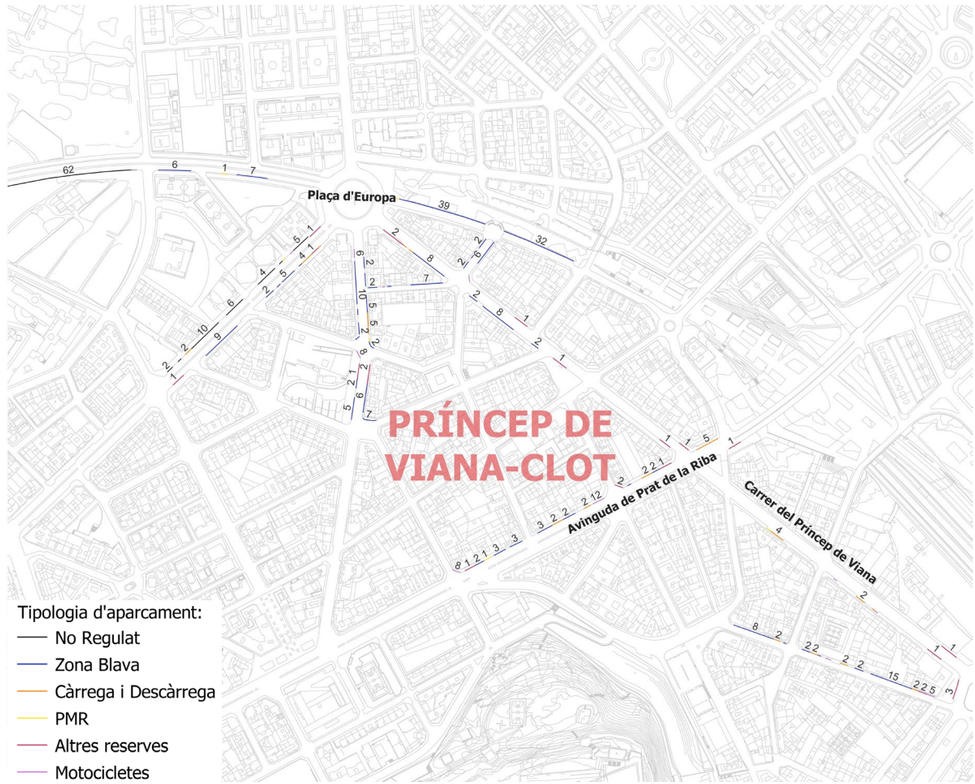
Font: Elaboració pròpia (2022)

Príncep de Viana – Clot

Al barri Príncep de Viana–Clot s'han inventariat 467 places d'aparcament, concentrades principalment al Carrer del Príncep de Viana, a l'Avinguda de l'Alcalde Porqueres, al Gran Passeig de Ronda, al Segon Passeig de Ronda, a l'Avinguda Prat de la Riba i al Carrer d'Anselm Clavé. En total, 91 són de tipus no regulades, 234 de Zona Blava, 41 de Càrrega i Descàrrega, 6 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 25 reservades i 70 per a motocicletes.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	91
Zona Blava	234
Càrrega i Descàrrega	41
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	6
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	25
Motocicletes	70
Total barri de Príncep de Viana-Clot	**467**

Font: Elaboració pròpia (2022)



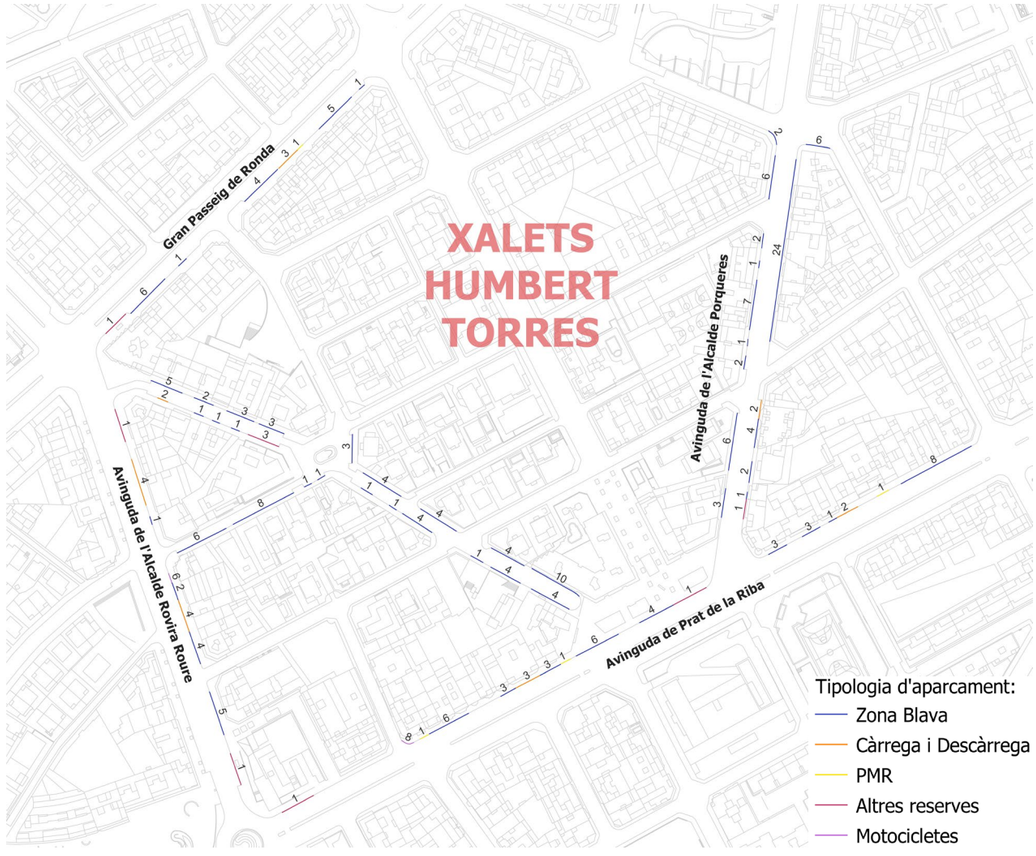
Font: Elaboració pròpia (2022)

Xalets Humbert Torres

Al barri de Xalets Humbert Torres s'han inventariat 252 places d'aparcament, concentrades a l'Avinguda de l'Alcalde Porqueres, el Gran Passeig de Ronda, l'Avinguda de l'Alcalde Rovira Roure, l'Avinguda de Prat de la Riba i el Carrer d'Enric Granados. En total, 205 són de Zona Blava, 20 de Càrrega i Descàrrega, 4 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 9 reservades i 14 per a motos. Per tant, tota l'oferta per a turismes és de pagament.

Tipologia	Nombre de Places
Zona Blava	205
Càrrega i Descàrrega	20
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	4
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	9
Motocicletes	14
Total barri de Xalets Humbert Torres	**252**

Font: Elaboració pròpia (2022)



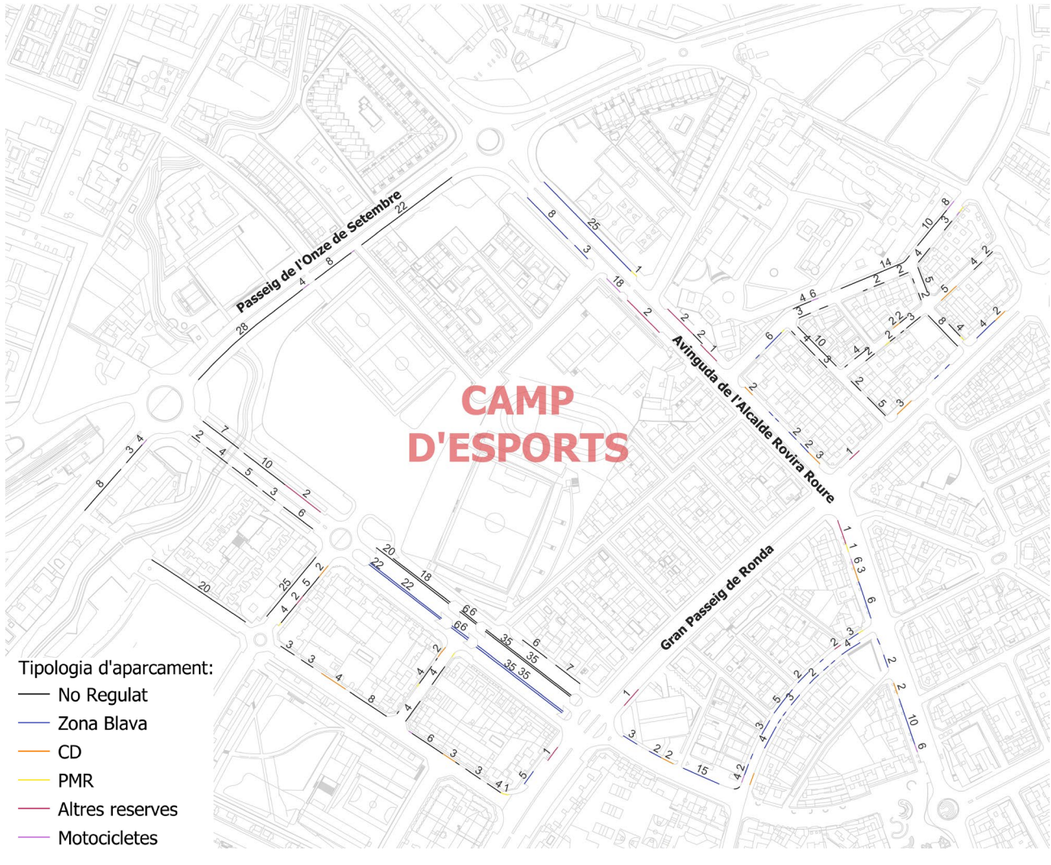
Font: Elaboració pròpia (2022)

Camp d'Esports

Al barri de Camp d'Esports s'han inventariat 850 places d'aparcament distribuïdes per tot l'àmbit. En total, 457 són de tipus no regulades, 261 de Zona Blava, 37 de Càrrega i Descàrrega, 12 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 15 reservades i 68 per a motocicletes.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	457
Zona Blava	261
Càrrega i Descàrrega	37
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	12
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	15
Motocicletes	68
Total barri de Camp d'Esports	**850**

Font: Elaboració pròpia (2022)



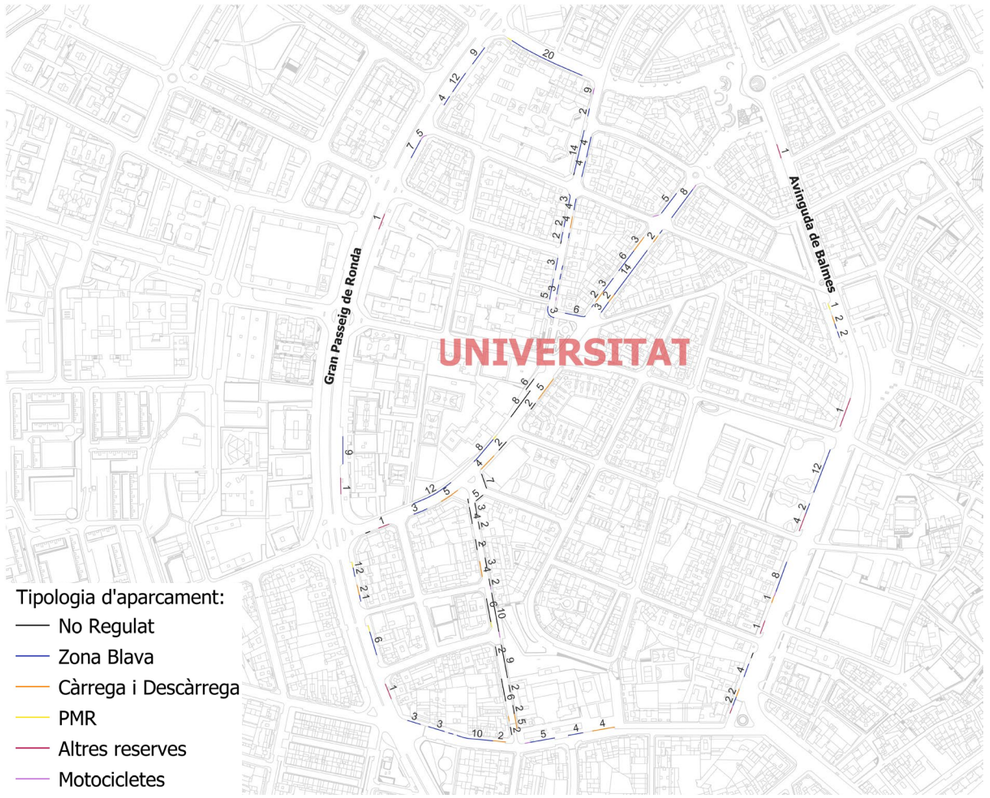
Font: Elaboració pròpia (2022)

Universitat

Al barri d'Universitat s'han inventariat 474 places d'aparcament, concentrades a la Rambla d'Aragó i als carrers de Bisbe Ruano, Magí Morera i Roca Labrador. En total, 100 són de tipus no regulades, 250 de Zona Blava (tarifa blava), 50 de Càrrega i Descàrrega, 5 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 13 reservades i 56 per a motocicletes.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	100
Zona Blava	250
Càrrega i Descàrrega	50
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	5
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	13
Motocicletes	56
Total barri de Universitat	**474**

Font: Elaboració pròpia (2022)



Font: Elaboració pròpia (2022)

Joc de la Bola

Al barri de Joc de la Bola s'han inventariat 309 places d'aparcament, concentrades als carrers de Cristófol de Boleda, Alcalde Pujol, Segòvia i Segrià i al Passeig Onze de Setembre. En total, 268 són de tipus no regulades, 20 de Zona Blava, 12 de Càrrega i Descàrrega, 4 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 1 reservada i 4 per a motocicletes.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	268
Zona Blava	20
Càrrega i Descàrrega	12
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	4
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	1
Motocicletes	4
Total barri de Joc de la Bola	**309**

Font: Elaboració pròpia (2022)



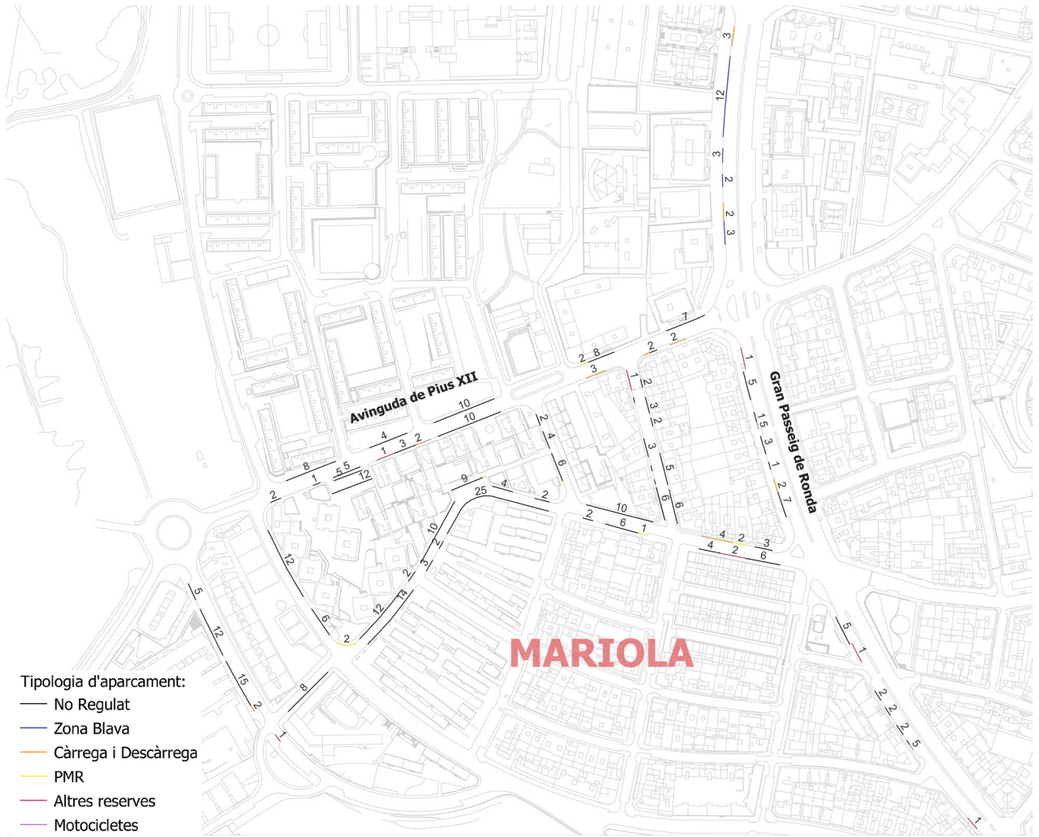
Font: Elaboració pròpia (2022)

La Mariola

Al barri de La Mariola s'han inventariat 397 places d'aparcament, distribuïdes al voltant dels eixos Pius XII, Gran Passeig de Ronda i Mart. En total, 320 són de tipus no regulades, 20 de Zona Blava (tarifa blava), 22 de Càrrega i Descàrrega, 9 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 8 reservades i 18 per a motocicletes.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	320
Zona Blava	20
Càrrega i Descàrrega	22
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	9
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	8
Motocicletes	18
Total barri de La Mariola	**397**

Font: Elaboració pròpia (2022)



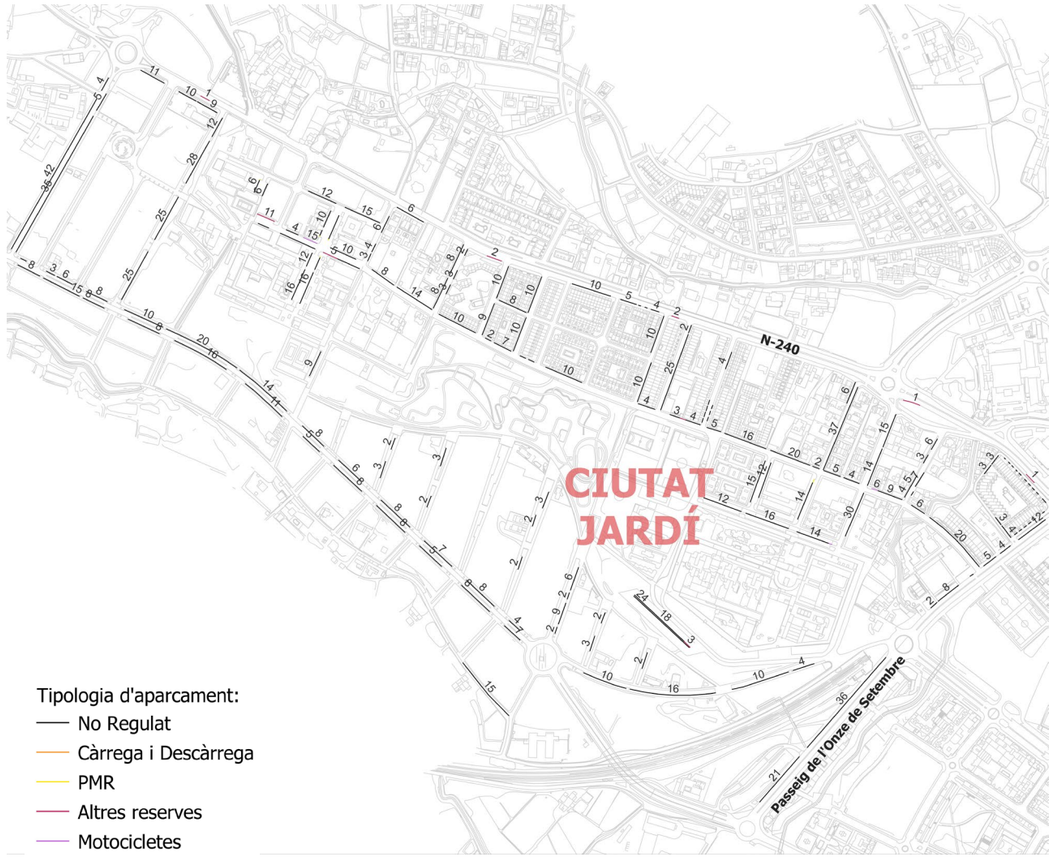
Font: Elaboració pròpia (2022)

Ciutat Jardí

Al barri de Ciutat Jardí s'han inventariat 1.435 places d'aparcament repartides per tot l'àmbit. Al ser un barri residencial allunyat del centre, la major part de l'oferta (1.377 places) és de tipus no regulada, tot i que també hi ha 5 places per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 27 reservades i 26 més per a motos.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	1.377
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	5
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	27
Motocicletes	26
Total barri de Ciutat Jardí	**1.435**

Font: Elaboració pròpia (2022)



Font: Elaboració pròpia (2022)

Vila Montcada

Al barri de Vila Montcada s'han inventariat 464 places d'aparcament repartides per tot l'àmbit. Les característiques de l'oferta d'estacionament són molt similars a les de Ciutat Jardí, amb un predomini latent de les places no regulades i un paper testimonial de la resta. En total, 434 places són de tipus no regulades, 3 de Càrrega i Descàrrega i 27 reservades.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	434
Càrrega i Descàrrega	3
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	27
Total barri de Vila Montcada	**464**

Font: Elaboració pròpia (2022)



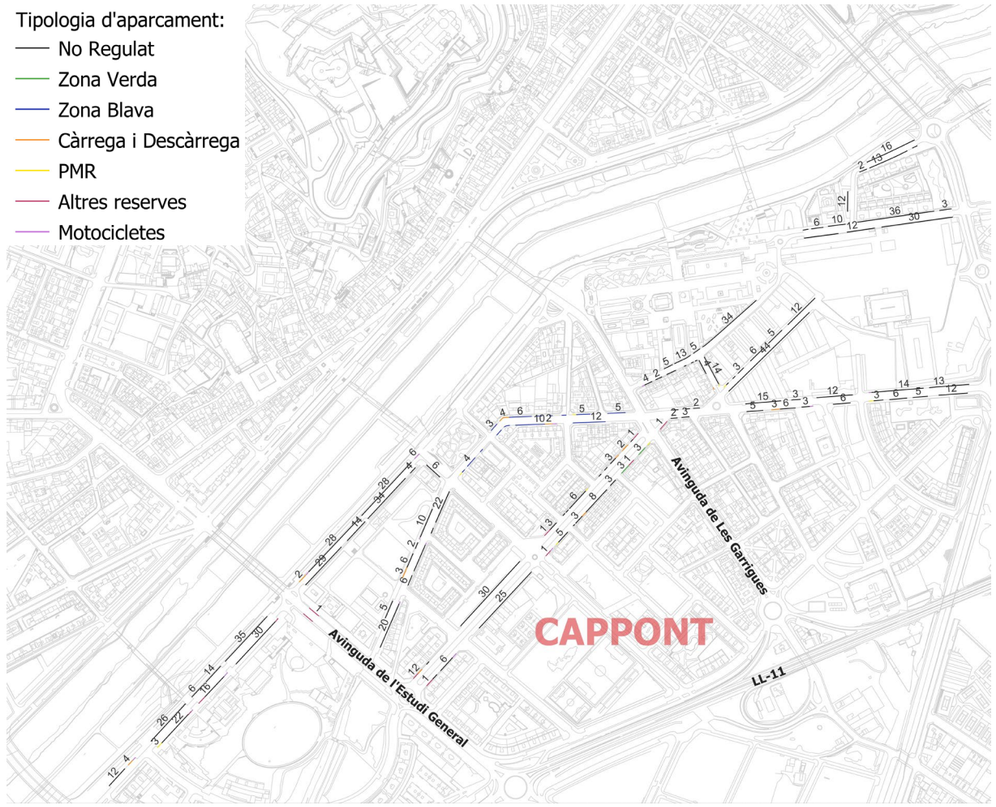
Font: Elaboració pròpia (2022)

Cappont

Al barri de Cappont s'han inventariat 1.608 places d'aparcament, la majoria concentrades al voltant de l'Avinguda de València, el Carrer Camí de Picos, l'Avinguda de Josep Tarradellas, el Carrer de la Doctora Castells i el Carrer de Jaume II. En total, 1.394 són de tipus no regulades, 6 són de Zona Verda, 55 de Zona Blava (tarifa verda), 30 de Càrrega i Descàrrega, 11 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 43 reservades i 69 per a motocicletes.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	1.394
Zona Verda	6
Zona Blava	55
Càrrega i Descàrrega	30
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	11
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	43
Motocicletes	69
Total barri de Cappont	**1.608**

Font: Elaboració pròpia (2022)



Font: Elaboració pròpia (2022)

La Bordeta

Al barri de La Bordeta s'han inventariat 396 places d'aparcament, la majoria entre l'Avinguda d'Artesa i el Carrer Hostal de La Bordeta. En total, 349 són de tipus no regulades, 15 de Càrrega i Descàrrega, 3 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 14 reservades i 15 per a motocicletes.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	349
Càrrega i Descàrrega	15
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	3
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	14
Motocicletes	15
Total barri de La Bordeta	**396**

Font: Elaboració pròpia (2022)



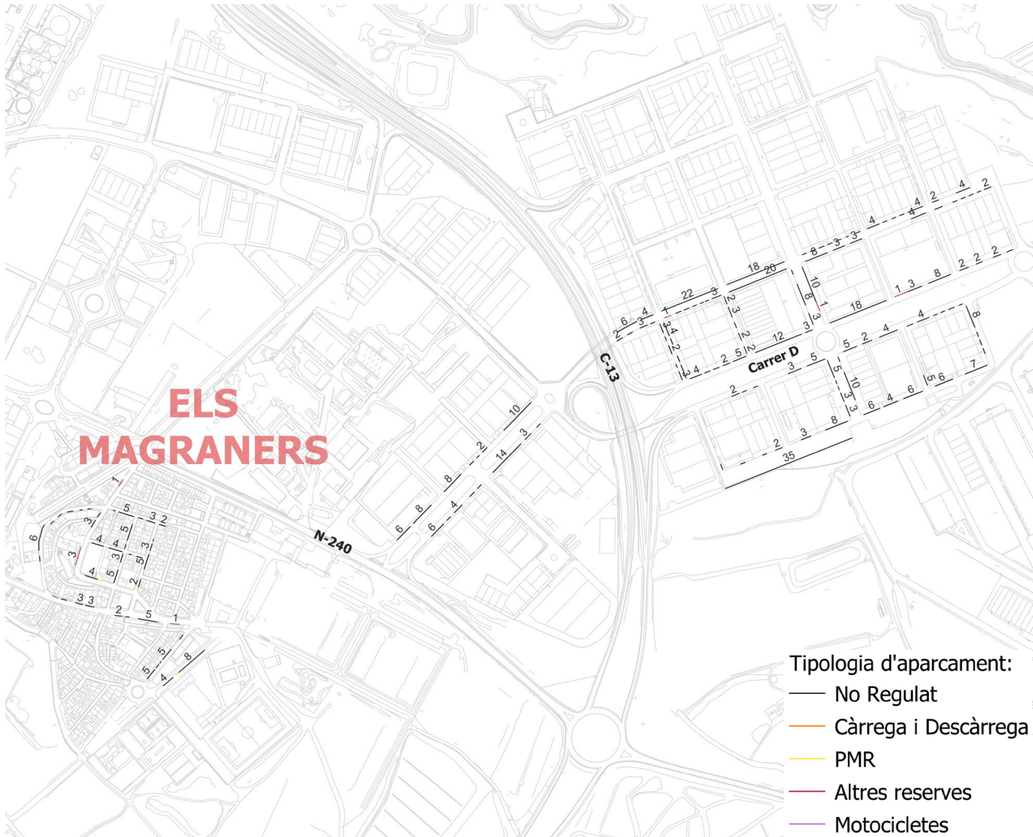
Font: Elaboració pròpia (2022)

Els Magraners

Al barri dels Magraners s'han inventariat 630 places d'aparcament, tant al nucli antic com al polígon industrial Camí dels Frares. En total, 606 són de tipus no regulades, 6 per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), 10 reservades i 8 per a motocicletes.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	606
Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR)	6
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	10
Motocicletes	**8**
Total barri de Magraners	**630**

Font: Elaboració pròpia (2022)



Font: Elaboració pròpia (2022)

Polígon Industrial El Segre

Al Polígon Industrial El Segre s'han inventariat 867 places d'apartament, pràcticament totes elles (866) de tipus no regulades. Aquesta dada corrobora la situació exposada en l'apartat de transport públic, on es parlava de la facilitat per desplaçar-se amb vehicle privat fins a les zones industrials de la ciutat.

Tipologia	Nombre de Places
No regulades	866
Reserves (bus, taxi, CAP, Paeria, Departament d'Acció Social...)	1
Total P.I El Segre	**867**

Font: Elaboració pròpia (2022)



Font: Elaboració pròpia (2022)

3.5.3 Oferta d'aparcament fora de la calçada

- **Aparcament per a veïns**. Es tracta dels estacionaments que es troben sota els blocs d'habitatges o les cases unifamiliar. En aquest sentit, la concentració d'aquest tipus d'oferta respon al creixement urbanístic que ha tingut la ciutat. Així, el major nombre de places d'aparcament situades en garatges de veïns es dona a les zones de recent urbanització (Balàfia, Pardinyes i Cappont). En canvi, zones com el Portal de Magdalena o el centre antic de la ciutat pateixen un dèficit històric de places sota la calçada.

  El creixement de places d'aparcament per a veïns està regulat per la dotació mínima d'aparcament que defineix el POUM de la ciutat. La dotació mínima d'aparcament és una ràtio que ha evolucionant adaptant-se a les necessitats canviants de la demanda residencial d'aparcament a la ciutat.

  Actualment, el POUM per a edificis amb ús d'habitatges defineix:

  a) Edificis per habitatges:

  I) En les zones 2 i 3 del sòl urbà, una plaça per cada habitatge.

  II) En Sòl Urbanitzable objecte d'un Pla Parcial, les places que es fixin en l'esmentat Pla, amb el límit mínim d'una plaça, almenys, per cada dos-cents (200) m2 d'edificació. L'estàndard legal es complementarà mitjançant la reserva de superfície d'estacionament.

  III) En Sòl Urbà, objecte d'un Pla Especial de Reforma Interior, les fixades en el mateix amb el mínim d'una plaça per a cada dos-cents metres quadrats (200) de sostre edificable potencial.

  Font: POUM (2001)

  La dotació mínima d'aparcament fixada en aquest POUM és molt baixa en comparació a altres ciutats, que demanen més d'una plaça per llar i varien en funció a la grandària de l'habitatge. L'aplicació estricte d'aquests paràmetres és la causant d'una sobre-ocupació de l'ús d'aparcament a la calçada en determinades zones de la ciutat.

  En canvi, en els barris amb molts habitatges nous com és el cas de Pardinyes i Balafia, l'oferta de garatges per a veïns és molt important. La major part d'aquesta oferta acostuma a ser ocupada per els residents del mateix bloc d'habitatges, però en alguns casos els excedents de places donen servei a veïns de l'entorn en forma de venda o lloguer. El preu de compra de les mateixes oscil·la entre els 5.000€ de Cappont i els 20.000€ del Centre.

  La totalitat d'aparcaments exclusius per a residents són d'iniciativa privada i no n'hi ha cap de titularitat municipal.

- **Aparcaments públics**. Es considera un estacionament públic aquell que ofereix places d'aparcament en règim de rotació horària, ja sigui en la totalitat de la seva capacitat o bé de forma compartida amb pupil·latge o venda (la major part dels aparcaments públics de la ciutat). Apliquen tarifes diverses en funció de l'operador, tot i que alguns són de zona blava i, en conseqüència, tenen el mateix cost que l'oferta regulada en calçada. En total, s'han identificat 18 aparcaments públics que sumen 5.292 places.

Taula d'aparcaments públics fora de calçada:

Parking	Direcció	Places
Auditori	Carrer La Parra	190
Sant Joan	Plaça de Sant Joan	220
Blondel	Avinguda de Blondel	390
Cappont	Plaça de Blas Infante	306
Museu de Lleida	C. Governador Montcada	128
Euroforum	Carrer de Lluís Companys	192
Clínica Perpetuo Socorro	Carrer del Bisbe Messeguer	172
Rectorat	Carrer del Bisbe Messeguer	127
Vilella	Carrer Torres de Sanui	221
Avantmèdic	Carrer d'Enric Granados	192
Camp d'Esports	Carrer del Doctor Fleming	120
Barris Nord	Carrer del Corregidor Escofet	420
Escola Professorat	Carrer de Bonaire	110
Hospital Arnau de Vilanova	Hospital Arnau de Vilanova	958
La Llotja	Avinguda de Tortosa, 4	470
Ricard Vinyes	Plaça de Ricard Vinyes	315
La Muralla	Carrer Ronda de Sant Martí	230
SABA Lleida Estació	Carrer del Príncep de Viana	531
Total	**5.292 places**	

Font: Elaboració pròpia

- **Aparcaments reservats**. Es considera un aparcament reservat aquell que les seves places, ja sigui en la seva totalitat o en la major part d'elles, estan destinades a una activitat en concret que es localitza al costat mateix de l'aparcament.

3.6 El transport de mercaderies

Les Directrius Nacionals de Mobilitat (2006) posen de manifest que la problemàtica de la distribució urbana de mercaderies és un tema molt contingent que depèn de múltiples factors, com la morfologia i el caràcter funcional de la zona en qüestió, la seva grandària, el tipus de receptor de mercaderia, les característiques i estructura logística dels operadors i l'existència de molts interessos contraposats entre els agents implicats.

Arrel de la crisi sanitària derivada de la pandèmia, el comerç per internet ha crescut de forma molt notòria, disparant-se el nombre de comandes i reduint-se la mida de les mateixes, un fenomen que, sumat al creixement demogràfic i la dispersió de la població i les seves activitats, suposen un repte per a la distribució urbana de mercaderies (DUM).

L'ordenança de circulació de vianants i vehicles i d'ús de la via i espais públics de Lleida disposa una restricció per l'aparcament de vehicles de mercaderies per l'interior de la ciutat de més de tercera categoria.

La regulació del transport de mercaderies es realitza, a més, a través de les disposicions que sobre la matèria estableixen la LOTT (Ley de ordenación de los transportes terrestres) 16/1987 de 30 de juliol i el ROTT (Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.) 1211/90 de 28 de setembre. Les úniques disposicions que hi fan referència, regulen el transport vehicles que excedeixin en pes o dimensiones als que estableix la normativa o el transport de mercaderies perilloses. La mobilitat del transport de mercaderies que garanteix el funcionament del comerç es concentra a l'interior del Gran Passeig de Ronda, realitzant-se amb vehicles de grandària mitjana i amb una limitació horària a la zona de vianants del l'eix comercial del Carrer Major.

D'altra banda, destaca la diferència en el perfil dels vehicles de mercaderies que es desplacen per la xarxa d'accessos i que té com a destinació als polígons industrials que envolten la ciutat. Aquests vehicles de gran tonatge o tràilers de més de 16-20 tones mouen bàsicament fruita i verdura i altres mercaderies relacionades amb el funcionament dels polígons industrials.


Desarrollo
Organizacion
Movilidad
DOYMO

LA PAERIA
Ajuntament de Lleida