

Aprovat inicialment per l'Ajuntament Ple
en la sessió de data 18 d'octubre de 2024
En dono fe,
El secretari general de l'Ajuntament de Lleida,

DOCUMENT N°4.

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Lleida

Externalitats

El Pla de Seguretat Viària de Lleida

Diagnosi de la Mobilitat

Juny de 2023

ÍNDEX

5 EXTERNALITATS	1
5.1. Medi ambient	1
5.1.1. Contaminació atmosfèrica	2
5.1.2. Contaminació acústica	3
6 EL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA DE LLEIDA.....	7
6.1. El Pla Local de Seguretat Viària de Lleida (PLSV)	7
6.1.1. Anàlisi accidentalitat període 2019 - 2021.....	7
6.1.2. Tipologia accidents.....	8
6.1.3. Causes accidents	8
6.1.4. Anàlisi gravetat accidents i per modes.....	8
6.1.5. Anàlisi temporal.....	11
6.1.6. Anàlisi espacial	11
6.1.7. Anàlisi Atropellaments	11
6.1.8. Anàlisi d'infraccions.....	12
6.1.9. Eixos prioritaris d'actuació.....	12
6.1.10. Mesures proposades per a l'ordenació i regulació del trànsit	13
7 DIAGNOSI DE LA MOBILITAT.....	15
7.1. Diagnosi de la mobilitat a peu	16
7.2. Diagnosi de la mobilitat en bicicleta i VMP	16
7.3. Diagnosi de la mobilitat en transport públic	17
7.4. Diagnosi de la mobilitat en vehicle privat	18
7.5. Diagnosi de l'aparcament.....	19
7.6. Diagnosi de la distribució urbana de mercaderies (DUM)	19
7.7. Resultats de la participació amb els partits polítics	20
7.8. Resultats de la participació amb les entitats municipals.....	22

5 EXTERNALITATS

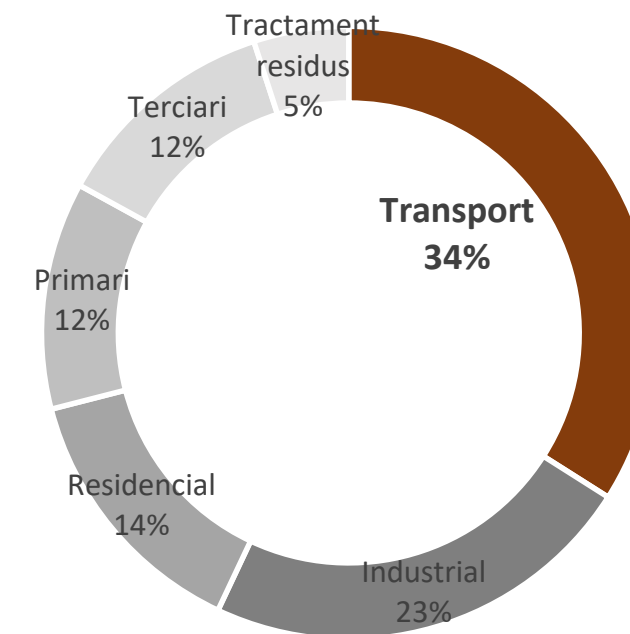
5.1. Medi ambient

La qualitat de l'aire a la zona urbana de la ciutat de Lleida està directament relacionada amb el parc de vehicles que hi circula, amb el volum de viatges realitzats en vehicle motoritzat i, per tant, fa referència indirectament a les facilitats que es donen per oferir un bon accés al transport públic.

S'entén per emissió a l'atmosfera l'abocament de substàncies a l'aire per focus d'emissió fix o mòbil.

Les emissions totals de CO2 generades a la demarcació de Lleida són de 3.794.379 tones.

El sector del transport és una de les principals fonts d'emissió antropogènica de contaminants a l'atmosfera, un 85% dels quals prové dels mitjans de transport rodats. Els vehicles emeten més de 1.000 substàncies químiques a l'atmosfera, generalment complexes, que hi romanen en forma de gas, aerosols i partícules. Els principals contaminants atmosfèrics provinents de la combustió dels vehicles són el monòxid de carboni (CO), el diòxid de carboni (CO₂), el diòxid de sofre (SO₂), les partícules en suspensió totals (PST), els òxids de nitrogen (NO_x), els compostos orgànics volàtils (COV) i el plom (Pb); tot i que aquest últim metall pesant cada cop es troba en menor quantitat a la benzina "super" (0,15 gr/litre de benzina).



Font: Pla d'Acció Municipal

El Pla d'Acció Municipal de Lleida (2020-2023) fa una aposta per la ciutat dels 15 minuts, reduir els desplaçaments en vehicle privat per fomentar l'anar a peu i les bicicletes com a modes de transport.

En el Pla d'acció defineix estratègies amb urbanisme tàctic i adaptació dels espais públics per fer-los més amables i segurs a la població.

Algunes de les accions tenen relació amb la mobilitat urbana:

Model de Ciutat:

- Dissenyar estratègies de ciutat en mobilitat, millora d'espai públic i sistemes verds urbans.

Infraestructures i relacions entre administracions:

- Projecte de millora de vials i serveis al polígon industrial El Segre.

- Nova estació d'autobusos.
- Zona 30 a tota la ciutat i desplegar zones 15 als barris per pacificar el trànsit.
- Connectivitat de carrils bici.
- Aparcaments dissuasius.
- Millores de mobilitat a tots els barris.
- Pla de manteniment d'infraestructures viàries.
- Fer el projecte de permeabilització de la LL-11 per a millorar la connectivitat entre la Bordeta – els Magraners i la resta de la ciutat.
- Millorar els enllaços entre carreteres i camins bàsics de l'Horta de Lleida.
- Treballar amb la resta d'administracions per millorar la xarxa interurbana i reclamar les connexions amb Tarragona i la Vall d'Aran.

Via pública:

- Fer un projecte de millora de voreres i manteniment de calçades. Millorar l'enllumenat.
- Nou pla de treball de mobilitat per garantir una mobilitat segura tant en transport públic com individual i que afavoreixi hàbits més saludables i un entorn menys contaminant.
- Elaborar un pla de millora i manteniment del mobiliari urbà.
- Dur a terme projectes de microuurbanisme, que millorin l'espai urbà en petits espais i racons de la ciutat.

Aquest pla també estableix eixos estratègics i accions per desenvolupar propostes amb l'objectiu de construir una ciutat que afronti els reptes de l'efecte del canvi climàtic.

Ciutat sostenible:

- Promocionar les xarxes modals, itineraris urbans de vianants i bicicleta (carril bici de tancament de l'anella principal i extensió de radis als barris, corredors de vianants).
- Renovar el parc mòbil de la Guàrdia Urbana tenint en compte criteris ambientals.

L'agenda 21 també aporta diverses estratègies per tal de millorar la mobilitat de Lleida, així com els efectes de la contaminació que deriven de l'ús del transport rodat.

5.1.1. Contaminació atmosfèrica

Pel que fa a la contaminació atmosfèrica, a gran escala Lleida no presenta problemes de superació dels valors admissibles per la legislació vigent dels principals contaminants PM₁₀, O₃ i NO₂.

Tot i no superar els valors dels contaminants, la tendència cada any és l'increment d'aquests components.

Lleida ha desenvolupat un protocol d'actuació davant un episodi de contaminació de l'aire per fer front a la contaminació atmosfèrica i reduir els nivells dels contaminants.

Segons aquest pla, tot i que la mitjana anual no supera els valors màxims determinats, sí que a escala diària i horària poden haver punts on aquests nivells incrementin i superin puntualment els límits.

Les partícules PM₁₀ es superen en diverses ocasions si es miren en detall en algunes zones concretes. En la darrera dècada el nivell del contaminant NO₂ s'ha superat 3 cops en una hora. Pel que fa a l'ozó s'ha superat en nombroses ocasions els 120 µg/m³ valor objectiu per a la protecció de la salut de les persones.

La població es troba directament exposada als contaminants a les vies de trànsit internes del municipi per la combustió dels vehicles amb concentracions més importants en aquelles vies de més trànsit i carrers més tancats. El protocol d'actuació contra la contaminació de l'aire proposa diferents mesures per anar apostant per una mobilitat neta i sostenible, que redueixi els nivells de contaminants en la ciutat:

- L'objectiu principal és la desincentivació dels desplaçaments en vehicles de combustió per la ciutat i promocionar els desplaçaments a peu, amb bicicleta, autobús i mobilitat elèctrica. L'Ajuntament de Lleida ha treballat en aquest objectiu per tal de realitzar diferents mesures estructurals.

5.1.2. Contaminació acústica

Lleida compta amb un Pla d'acció per la millora de la qualitat acústica del municipi, amb vigència 2018-2022.

Aquest pla proposa actuacions per millorar la qualitat acústica de la ciutat. Algunes de les millores que es proposaven, l'Ajuntament ja les ha executat.

Les propostes que tenen relació amb la mobilitat impulsen noves Ordenances, pacificació de vials, camins escolars, incrementar la xarxa ciclable, reductors de velocitat, entre d'altres.

Paral·lelament, Lleida compta amb el Mapa de capacitat acústica (2017) (actualment en fase d'una nova elaboració per actualitzar-ho).

El mapa de soroll és la representació gràfica de la situació acústica existent al municipi, on es defineixen els nivells de soroll ambienta a les façanes dels edificis. Aquestes mesures i diagnòstics es fan per horari de dia i de vespre/nit.

En l'estudi del mapa de soroll s'analitzen els focus principals emissors de soroll, i es plantegen diferents propostes. El trànsit és un dels principals focus emissors i un dels objectius de l'Ajuntament per reduir la contaminació acústica amb diferents propostes. Algunes que tenen relació amb la mobilitat es centren en les principals vies d'accés:

Carretera	Tramo conflicto	Solución a estudiar	Longitud aprox. de carretera con zona afectada (m)
A-2	Fondarella–El Palau d'Anglesola-Mollerussa- Golmès	Apantallamiento parcial a ambos lados	6.500
A-2	Bellpuig- Castellnou de Seana	Apantallamiento ambos lados	2.000
A-2	Bell-Lloc d'urgell – Sidamón	Apantallamiento lado Sur	1.700
LL-11	Zona urbana de Lleida: Campus universitario, B° Cappont y B° La Bordeta	Apantallamiento ambos lados	2.500
N-145	Salida urbana de La Seu d'Urgell	Reducción velocidad + apantallamiento lado Este	500
N-230	Salida urbana de Lleida	Otras soluciones	---
N-230	Roselló	Otras soluciones	---
N-230	Torrefarrera	Otras soluciones	---
N-240	Salida urbana de Lleida	Otras soluciones	---

Font: Mapa de capacitat acústica, 2017

Per tal de fer els càlculs acurats, es delimita el territori a partir de diferents zones de sensibilitat acústica, relacionant els usos del sòl i assignant a cadascun un nivell límit del soroll, les infraestructures de transport de l'entorn o els equipaments a més de mesures de soroll en diferents punts de cada zona delimitada.

Zona de sensibilitat acústica alta (A)

Són sectors del territori amb necessitat d'una elevada protecció contra el soroll.

- Espai d'interès natural i altres (A1): ex. zones agrícoles i ramaderes, xarxa natural 2000.

- Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural (A2): Campus universitaris d'Agrònoms, Cappont i Rectorat de la UdL, centres docents de la ciutat. Campus escolar del carrer Narcís Monturiol, Hospital Arnau de Vilanova i Hospital de Santa Maria, Edifici de la Seu Vella i el Castell de Gardeny.
- Habitatges situats al medi rural (A3): sinó estan habitats de manera permanent, aïllats sense formar part d'un nucli de població.
- Predomini del sòl d'ús residencial (A4).

Zona de sensibilitat acústica moderada (B)

Admeten una percepció mitjana de soroll.

- Coexistència de sòl residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents (B1): les fonts de soroll principals en aquesta zona són el trànsit, i activitats com terrasses, vianants, entre d'altres.
- Predomini del sòl d'ús terciari diferent a C1 (B2): activitat comercial, oficines, restauració, allotjaments, càmpings, cases de colònies, centres cívics, equipaments esportius que no estiguin en la categoria C1. Alguns exemples de Lleida són: Camps municipals d'esports, Pavelló Barris Nord i Zona d'aparcament, Llotja, Parc Científic i Tecnològic de Gardeny i estació de Trens. Zona comercial de Copa d'Or (Av. Miquel Batllori i LL-11), Mercats municipals, Zona d'oci (Av. Alcalde Rovira Roure – Carrer Olivera).

Zona de sensibilitat acústica Baixa (C)

Admeten una percepció elevada del soroll.

- Usos recreatius i d'espectacles (C1): Predomini de sòl d'ús terciari, recreatiu i d'espectacles, destinats a recintes firals amb atraccions recreatives, discoteques, centres comercials, complexos poliesportius on es programen activitats. Alguns exemples de Lleida serien el Recinte firal de Lleida de Camps Elisis, Discoteca situada a la zona del Polígon industrial Neopark, Discoteca situada al turó de Gardeny.
- Predomini de sòl d'ús industrial (C2): compren els polígons d'ús industrial de Lleida.
- Àrees de territori afectades per sistemes generals d'infraestructures de transport o altres equipaments públics: (C3): Espais de domini públic en el qual s'ubiquen els sistemes generals de les infraestructures de transport viari urbà i interurbà i ferroviari.

En el següent quadre es mostren els valors límits d'immissió per a cada una de les zones i pel període de dia:

Valors límit d'immissió				
Zones de sensibilitat acústica i usos del sòl	Valors límit d'immissió en dB(A)			
	L_d (7 h - 21 h)	L_e (21 h - 23 h)	L_n (23 h - 7 h)	L_{AFmax}^*
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)				
(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45	80
(A3) Habitatges situats al medi rural	57	57	47	85
(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50	85
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B)				
(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55	85
(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	65	65	55	88
(B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial	65	65	55	85
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAIXA (C)				
(C1) Usos recreatius i d'espectacles	68	68	58	90
(C2) Predomini de sòl d'ús industrial	70	70	60	90

L_d, L_e, L_n, L_{AFmax} : índexs d'immissió de soroll en els períodes de dia, vespre i nit, respectivament.
* L_{AFmax} : solament s'aplica al soroll que prové dels trens.

Valors d'atenció: en les infraestructures existents i per als usos de sòl (A2), (A4), (B2), (C1) i (C2), i per a habitatges existents en el medi rural (A3), el valor límit d'immissió dels índexs L_d, L_e, L_n s'incrementa en 5 dB(A).

Font: Mapa de capacitat acústica, 2017

El transit és un dels causants del soroll a les ciutats, provocant efectes negatius a aquells que ho pateixen.

En l'elaboració del Mapa de Soroll s'estableixen diferents focus de soroll, 3 dels 6 focus són conseqüència de la mobilitat:

- **Trànsit carreteres**
- **Trànsit urbà**
- **Transit ferrocarrils**
- Indústria
- Activitats d'oci
 - Zones tranquil·les

1. Trànsit carreteres

Les zones més exposades al soroll provinent del trànsit de carreteres són:

- Habitatges ubicats a l'entorn de la N-II del tram que no és urbà.
- Habitatges ubicats a la N-240 del tram no urbà (encreuament amb l'A2).
- Habitatges ubicats a la N-230 del tram no urbà (encreuament amb l'A2).

Edificis sensibles exposats al soroll de les carreteres:

- Institut Manuel de Monstuar (N-230) amb uns nivells superiors a 65 dB(A).

2. Trànsit urbà

Les zones més exposades al soroll provinent del trànsit urbà (horari diürn) són:

- Habitatges de l'Av. Exèrcit (N-II) des de l'encreuament amb Leandre Cristòfol fins al Passeig de Ronda: afecta a un 5,8% de la població en horari diürn i un 2,7% en horari

nocturn. Supera en més de 10 punts els dBA de límit (nocturn) i entre 7 i 9 punts en diürn. És el tram més desfavorable del municipi.

- Habitatges de l'Av. Príncep de Viana, Av. Alcalde Porqueres (nord), Gran Passeig de Ronda sud, Av. Garrigues, carrer Balmes, Av. Rovira Roure - rotonda amb Av. Pinyana (superació entre 7 i 9 dBA els límits marcats, tant horari diürn, com nocturn).

- Habitatges afectats per la LL-11 en tot el tram: població exposada: >55 dB (A): 49.000 habitants. >56 dB (A): 5.000.

Edificis exposats pel soroll del trànsit urbà.

Edificis situats en vials amb valors d'immissió que superen entre 7 i 9 dBA els límits admissibles en horari diürn:

- Campus Escolar (Institut Joan Oró, Gili Gaya i Màrius Torres).
- Hospital Arnau de Vilanova (horari nocturn també es superen els límits establerts).
- Escola Camps Elisis.

Edificis ubicats en trams amb valors d'immissió que superen entre 4 i 6 dBA els límits admissibles en horari diürn:

- Escola Pràctiques I
- Escola Pràctiques II
- Col·legi Maristes Montserrat
- Col·legi Santa Anna
- Col·legi l'Estonnac
- Biblioteca pública
- Facultat de Ciències de l'Educació (campus UdL Cappellet)
- Centre d'Urgències d'Atenció Primària (CUAP) de Prat de la Riba
- Clínica Terres de Ponent (en horari nocturn: superació dels límits també de 4 a 6 dBA)
- Escola Tècnica Superior d'Agrònoms
- Hospital de Santa Maria (en horari nocturn: superació dels límits també de 4 a 6 dBA)

Edificis situats en vials amb valors d'immissió que superen entre 1 i 3 dBA els límits admissibles en horari diürn:

- Llar d'Infants de Secà de Sant Pere
- Residència Sàntas (en horari nocturn superació dels límits també de 1 a 3 dBA)
- Clínica Montserrat (sense afectació en horari nocturn)
- CAP Rambla Ferran (en horari nocturn superació dels límits també de 1 a 3 dBA)

El percentatge de població de Lleida afectada per la superació dels nivells objectiu és del 21%. D'aquest, el 5,8% estan afectats per nivells superiors de 75 dBA en horari diürn:

Població exposada a nivells per sobre del límit en horari diürn		
Intervals de superació en dB(A)	Població exposada	Percentatge de població (%)
No supera	101.909	78,67
1 - 3	14.770	11,40
4 - 6	5.319	4,11
7 - 9	7.545	5,82
≥ 10	0	0,00

Font: Mapa de capacitat acústica, 2017

En període nocturn la població afectada per superar els criteris de soroll és del 25% (0,7% conviu amb nivells de 10 dB per sobre dels establerts):

Població exposada a nivells per sobre del límit en horari nocturn		
Intervals de superació en dB(A)	Població exposada	Percentatge de població (%)
No supera	97.016	74,89
1 - 3	13.495	10,42
4 - 6	15.549	12,00
7 - 9	3.263	2,52
≥ 10	220	0,17

Font: Mapa de capacitat acústica, 2017

3. Trànsit de ferrocarrils

Segons l'estudi de la capacitat acústica realitzat a Lleida, els carrers on es detecta una major afectació pel pas de moes ferroviaris són:

- Carrer Enric Roca i Peralta (LAF màx 77,2 dB, pas tren AVE).
- Av. d'Amposta (LAF màx 67,4 dB, pas tren de mercaderies).
- Av. Tarradelles (Tram paral·lel a les vies) (LAF màx 77,2 dB, pas tren AVE).

La població afectada pel pas dels trens és de 1.140 habitants en horari diürn i 860 en nocturn.

Resultat dels nivells acústics

Els resultats de les mesures acústiques i la classificació segons els usos del sòl es representen en plànols que il·lustren la situació acústica del municipi.

En el cas diürn, el plànol final és el següent:



Font: Mapa de capacitat acústica, 2017

El nocturn:



Font: Mapa de capacitat acústica, 2017

La quantitat de població exposada en horari diürn es resum en els següents quadres:

Horari diürn		
Intervals de soroll en dB(A)	Població exposada (en centenes)	Percentatge de població (%)
< 55	137,1	10,58
55 – 59	373,1	28,80
60 – 64	468,2	36,15
65 – 69	219,1	16,91
70 – 74	98,0	7,56
≥ 75	0	0,00

Horari diürn				
Intervals de soroll en dB(A)	Població total	Població exposada al Trànsit Viari	Població exposada a Trànsit Ferroviari	Població exposada a Soroll Industrial
< 55	137,1	137,1	10,6	45,6
55 – 59	373,1	373,1	0,8	0,0
60 – 64	468,2	468,2	0,0	0,0
65 – 69	219,1	219,1	0,0	0,0
70 – 74	98,0	98,0	0,0	0,0
≥ 75	0,0	0,0	0,0	0,0

Font: Mapa de capacitat acústica, 2017

En horari nocturn els quadres d'exposició són:

Horari nocturn		
Intervals de soroll en dB(A)	Població exposada (en centenes)	Percentatge de població (%)
< 50	597,0	46,09
50 – 54	369,3	28,50
55 – 59	193,3	14,92
60 – 64	134,0	10,34
65 – 69	1,9	0,15
≥ 70	0	0,00

Horari nocturn				
Intervals de soroll en dB(A)	Població total	Població exposada al Trànsit Viari	Població exposada a Trànsit Ferroviari	Població exposada a Soroll Industrial
< 55	597,0	597,0	8,3	45,6
55 – 59	369,3	369,3	2,3	0,0
60 – 64	193,3	193,3	0,8	0,0
65 – 69	134,0	134,0	0,0	0,0
70 – 74	1,9	1,9	0,0	0,0
≥ 75	0,0	0,0	0,0	0,0

Font: Mapa de capacitat acústica, 2017

Tant en horari diürn com nocturn el major focus de contaminació acústica ve derivat de la exposició de la població al trànsit viari. Aquest factor s'ha d'analitzar i actuar en cada un dels casos de manera precisa per millorar la salut de la població actualment exposada a nivells elevats de soroll.

La major part dels excessos de velocitat es donen en les principals vies d'accés a Lleida i vies principals de la ciutat (connexió interna de primer nivell).

Caldrà anar fent el seguiment dels objectius i verificar periòdicament l'eficàcia de les actuacions a mesura que es vagin implantant, tenint en compte el percentatge de població exposada a nivells de soroll superiors a 65 dB(A) de dia i a 55 dB(A) de nit.

6 EL PLA DE SEGURETAT VIÀRIA DE LLEIDA

6.1. El Pla Local de Seguretat Viària de Lleida (PLSV)

L'objectiu fonamental del Pla és millorar la seguretat vial en el seu més ampli context i establir els paràmetres adequats per a reduir a la mínima expressió el nombre de morts i ferits a la ciutat.

La ciutat de Lleida és el nucli principal d'un Àrea Metropolitana, pròxima als 350 mil habitants, i com a tal nucli central ha de suportar, entre altres, les tensions del trànsit generat pels desplaçaments de tots els qui habiten a la seva àrea (uns 250 mil viatges motoritzats al dia amb origen o destinació, el nucli central dels quals, gairebé la meitat, tenen el seu inici i final de trajecte en el centre comercial i administratiu).

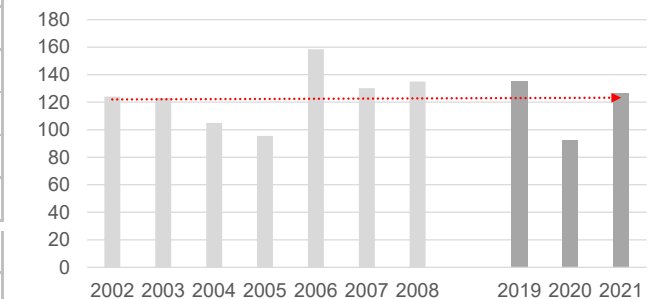
Lleida disposa del Pla Local de Seguretat Viària que compren els anys 2020 al 2023.

En aquest apartat es mostren els resultats i comparatives de diferents anys a partir del Pla Local i informació facilitada de la Guàrdia Urbana de Lleida.

6.1.1. Anàlisi accidentalitat període 2019 - 2021

Distribució percentual del nombre d'accidents en general per cada 10.000 habitants a partir de les dades facilitades per l'Ajuntament de Lleida. Els resultats que s'analitzen es deriven de les dades corresponents al tram 2002-2008 i 2019 i 2021 pels accidents amb danys materials.

Any	Població de la ciutat de Lleida	Total d'accidents amb danys materials	Distribució d'accidents per cada 10.000 habitants
2002	115.000	1.426	124
2003	118.035	1.452	123
2004	119.935	1.258	105
2005	124.709	1.192	96
2006	125.677	1.990	158
2007	127.314	1.658	130
2008	131.731	1.778	135
2019	138.956	1.883	136
2020	140.403	1.302	93
2021	140.080	1.772	126



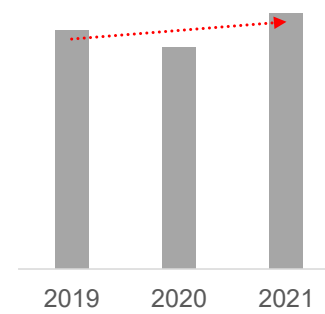
Font: Pla de seguretat Viària de Lleida i dades Policia Local

S'observa una tendència a l'alça en els darrers anys en els accidents cada 10.000 habitants (sense incloure el 2020 que va ser un any particular a causa de la Covid-19). Positivament, cal esmentar que el 2021 es van enregistrar menys accidents que durant el 2019, tot i que suposa un increment del 20% respecte el 2002.

Segueixen enregistrant-se víctimes mortals en accidents de trànsit:

Any	Víctimes mortals	Accidents de trànsit	Índex per cada 100 accidents
2019	3	2.142	0,14%
2020	2	1.516	0,13%
2021	3	2.020	0,15%

Font: Pla de seguretat Viària de Lleida i dades Policia Local



6.1.2. Tipologia accidents

En la tipologia dels accidents del darrer any resulta bastant significatiu que un 33% dels esdeveniments a la ciutat de Lleida tenen com a escenari principal els xocs contra algun objecte o un animal. Per tant, és de vital importància una anàlisi dels elements urbans que poden suposar un risc d'accidentalitat. Els atropellaments a vianants suposen el 4% respecte el total d'accidents. Es van registrar 87 en tot l'any 2021.

Tipus d'accident	Any 2021	
	absolut	percentatge
Xoc (objecte/animal)	670	33%
Investida lateral	452	22%
Encalç	378	19%
Fregament negatiu (mateix sentit)	223	11%
Atropellament vianant	87	4%
Col·lisió marxa enrere	65	3%
Sortida de via amb caiguda, bolcada, xoc	54	3%
Caiguda motocicleta/ciclomotor	47	2%
Col·lisió frontal	13	1%
Fregament Positiu (diferent sentit)	13	1%
Altres	18	1%
TOTAL	2020	

Font: Dades Policia Local

6.1.3. Causes accidents

- 3 de cada 10 accidents són causa de la manca d'atenció i les distraccions en la conducció. És el primer motiu d'accidentalitat durant l'any 2021.
- Els canvis de carrils i no respectar la distància de seguretat son el segon i tercer motiu d'accidentalitat més recurrent (15% i 13% respectivament).

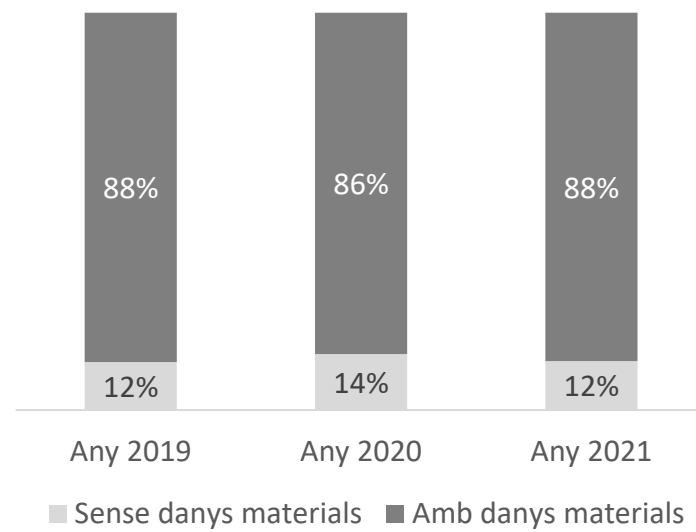
L'excés de velocitat o velocitat inadequada dels vehicles suposa un 2% dels accidents. Els accidents relacionats amb l'alcohol representen el 4%.

Causes dels accidents	Any 2021	
	absolut	percentatge
Manca atenció/distracció (conducció)	603	30%
Canvi de carril sense precaució	297	15%
No respectar distància de seguretat	262	13%
Realitzar maniobra d'estacionament sense les degudes precaucions	218	11%
No respectar prioritat (semàfor, senyalització Stop, Cediu pas, etc.)	209	10%
Pèrdua de control per alcohol	78	4%
Circular marxa enrere sense precaució	55	3%
No respectar pas de vianants/zones vianants	48	2%
Calçada mal estat	45	2%
Excés de velocitat/inadequada	42	2%
Avançament defectuós (circular entre carrils/prohibit avançar)	23	1%
Obrir les portes del vehicle sense precaució	20	1%
Creuar en bicicleta en lloc destinat a vianants	18	1%
Manca de perícia en la conducció	18	1%
Vianant. Accedir al pas de vianants sense fer-ho amb seguretat/desobeir senyals	16	1%
Envair calçada contrària	13	1%
Maniobra evasiva errònia	11	1%
Altres	44	2%
TOTAL	2020	

Font: Dades Policia Local

6.1.4. Anàlisi gravetat accidents i per modes

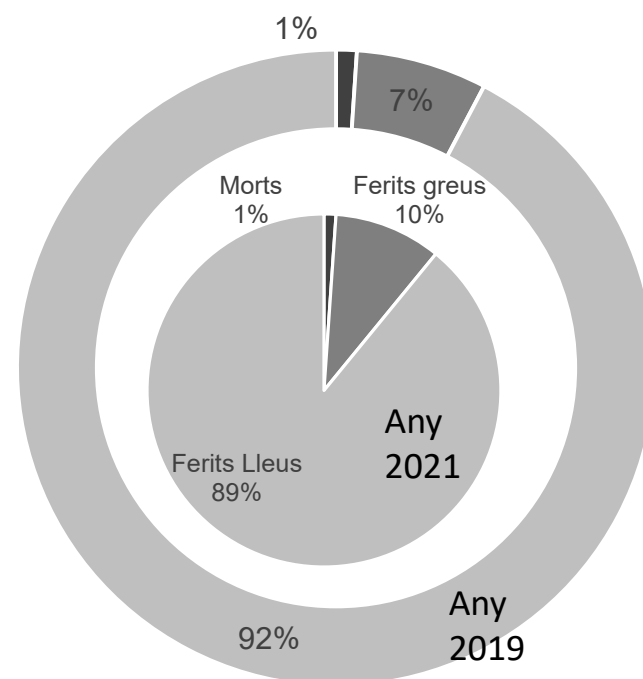
L'any 2021 es van registrar 2020 accidents, dels quals, 1.772 van ser amb danys materials. Aquesta dada indica que el 88% dels accidents tenen com a conseqüència desperfectes en el mobiliari, o danys a les víctimes que els pateixen.



Font: Dades Policia Local

Pel que fa a la gravetat dels accidents amb víctimes, el 1% tant de l'any 2019 com el 2021 són amb víctimes mortals.

Incrementa d'un any a l'altre els ferits greus (al 2021 un 10%, +3 punts més que 2019).



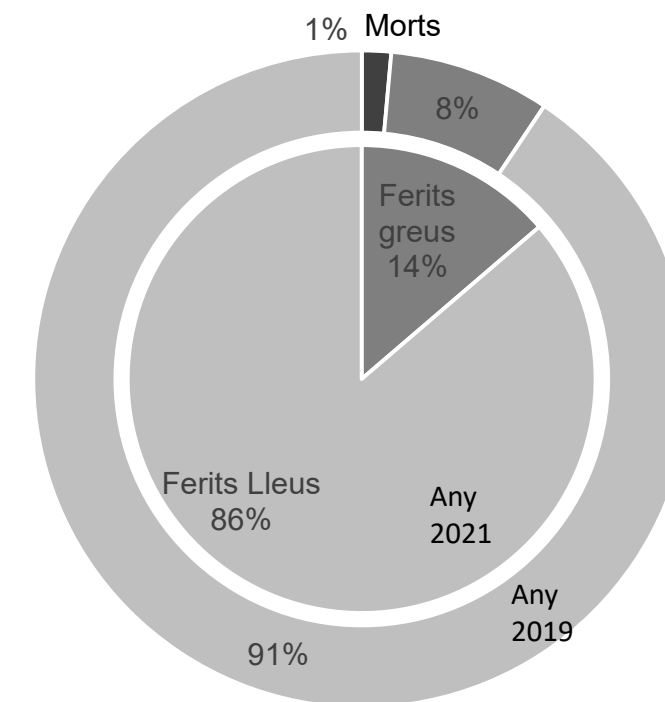
Font: Dades Policia Local

Gravetat per modes de transport

L'any 2021 es van enregistrar 151 accidents amb motos o ciclomotors implicats, una reducció del 38% respecte el 2019 (208 accidents)

Pel que fa a la gravetat dels accidents amb víctimes dels **motoristes i ciclomotors**, l'any 2021 no es va enregistrar cap víctima mortal (1% al 2019).

Incrementen en 6 punts els ferits greus entre els dos anys (8% 2019 i 14% al 2021).

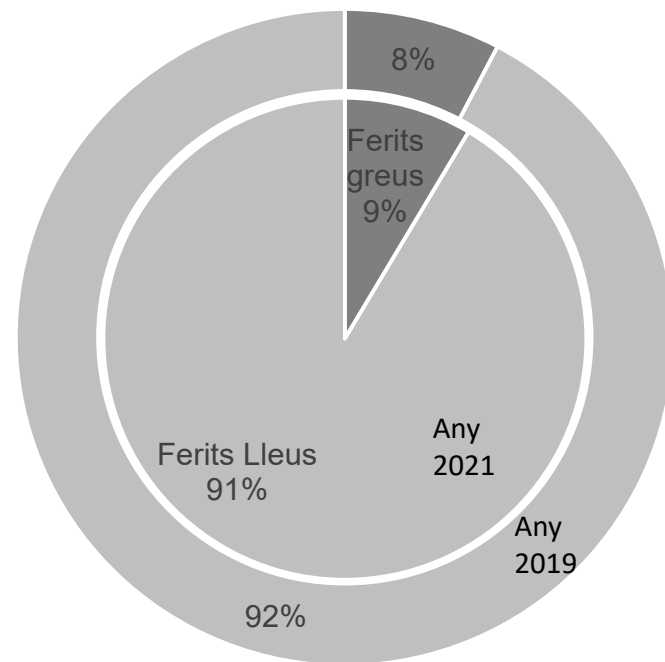


Font: Dades Policia Local

L'ús de la **bicicleta** és cada vegada major en les ciutats. És un mode en increment i per tant ha de tenir una importància alhora d'identificar els accidents i les causes que els provoquen per tal de posar remei a aquesta externalitat de la mobilitat en un mode sostenible i actiu.

L'any 2021 es van veure implicades les bicicletes en 50 accidents, (-1 respecte l'any 2019).

No s'ha de lamentar cap víctima mortal durant els anys d'anàlisi i més del 90% són ferits lleus.

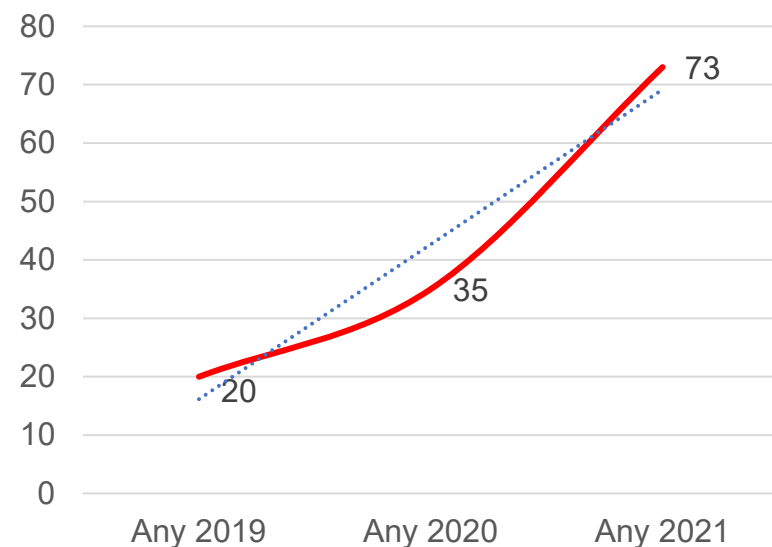


Font: Dades Policia Local

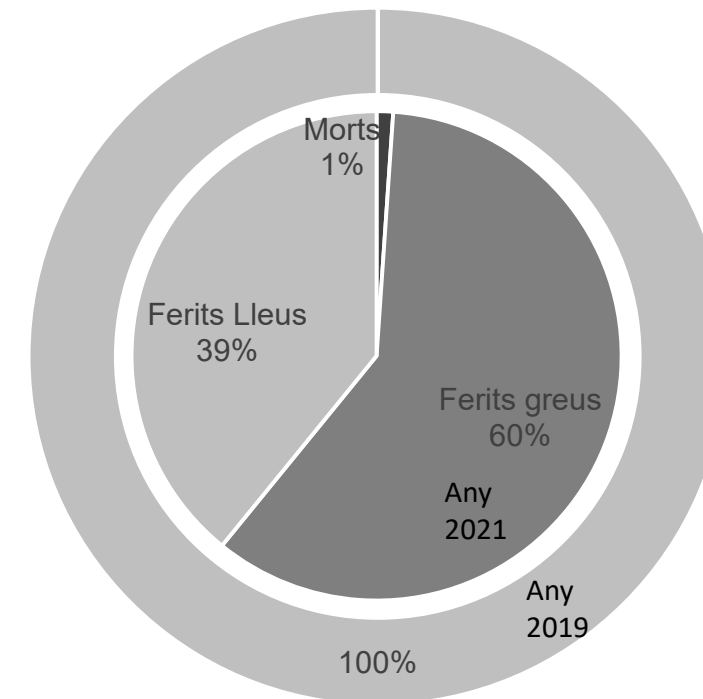
Semblant al cas de la bicicleta, la irrupció dels **VMP** com a modes de transport s'ha convertit en un fenomen en els darrers anys en increment a totes les poblacions. Són modes nous que permeten la mobilitat porta a porta de manera sostenible i competitiva amb altres modes de transport. Els accidents amb aquest modes també són importants conèixer l'evolució i les causes per tal de desenvolupar polítiques i millores que ajudin a crear espais de mobilitat segurs per a tots els modes de transport que conviuen en una ciutat.

Els VMP implicats en accidents de trànsit suposa cada any un increment notable i preocupant, el qual s'ha de posar especial atenció per reduir les friccions entre la resta de modes de transport, en especial aquells que comparteixen espai de circulació.

Si l'any 2019 es van veure 20 VMP implicats en accidents, l'any 2021 aquesta xifra va augmentar fins a 73, un increment que suposa un 73% entre els dos anys.



Font: Dades Policia Local



Font: Dades Policia Local

Malauradament, al 2021 s'ha de lamentar una víctima mortal a causa d'un accident amb VMP implicat.

Al 2019 tots els accidents van tenir ferits lleus, però al 2021 6 de cada 10 accidents amb víctimes són amb ferits greus. Implica que aquest mode cada vegada té més presència i més accidents amb pitjors conseqüències als involucrats.

Les causes principals dels accidents amb VMP són:

1. Manca d'atenció o distracció: Manca d'atenció permanent a la conducció
2. Creuar amb VMP per pas destinats a vianants o per zones de vianants
3. No respectar la prioritat: semàfor, senyalització de Stop cedeu el pas, etc.
4. No respectar la prioritat en via destinada a carril bici.

Aquestes causes són conseqüència d'una mala conducció per part de l'usuari de VMP. S'ha de continuar incidint en elles bones pràctiques i en la normativa derivada per tal de corregir aquests comportaments que posen en perill, no només la integritat de l'usuari en VMP, sinó a tota la població en general usuària de la via pública.

Els accidents més destacables amb VMP són:

1. Investida lateral
2. Caiguda de conductor/a VMP
3. **Atropellament**
4. Sortida de via amb xoc o caiguda

El 73% dels accidents va ser responsabilitat de l'usuari del VMP (maniobra indeguda o infracció). El 23% va ser originat per vehicle o vianant que va interactuar en l'accident a casa d'una maniobra o infracció contra el VMP. El restant percentatge es va arribar a la conclusió que la responsabilitat era compartida.

Dels atropellaments de VMP a vianants: 11 en tota durant el 2021. 8 responsabilitat de l'usuari de VMP i 3 per part dels vianants.

6.1.5. Anàlisi temporal

El 79% dels accidents amb víctimes es produeixen en dia feiner (accidents entre 2016-2018 analitzats en el Pla local de seguretat viària 2020-2023).

Durant la tarda i el vespre és on més accidents s'enregistren (12 a 18h i de 18 a 24h). Destacar que el 27% dels accidents amb víctimes són durant el matí (6 a 12h).

6.1.6. Anàlisi espacial

La distribució espacial dels accidents és important tenir-la en compte per tal d'actuar específicament en aquelles vies, encreuaments on més accidents es produeixen i reduir les possibilitats i el risc de patir-ne de nous.

A partir del Pla local de seguretat viària de Lleida 2020-2023 s'analitza la localització dels accidents en la ciutat:

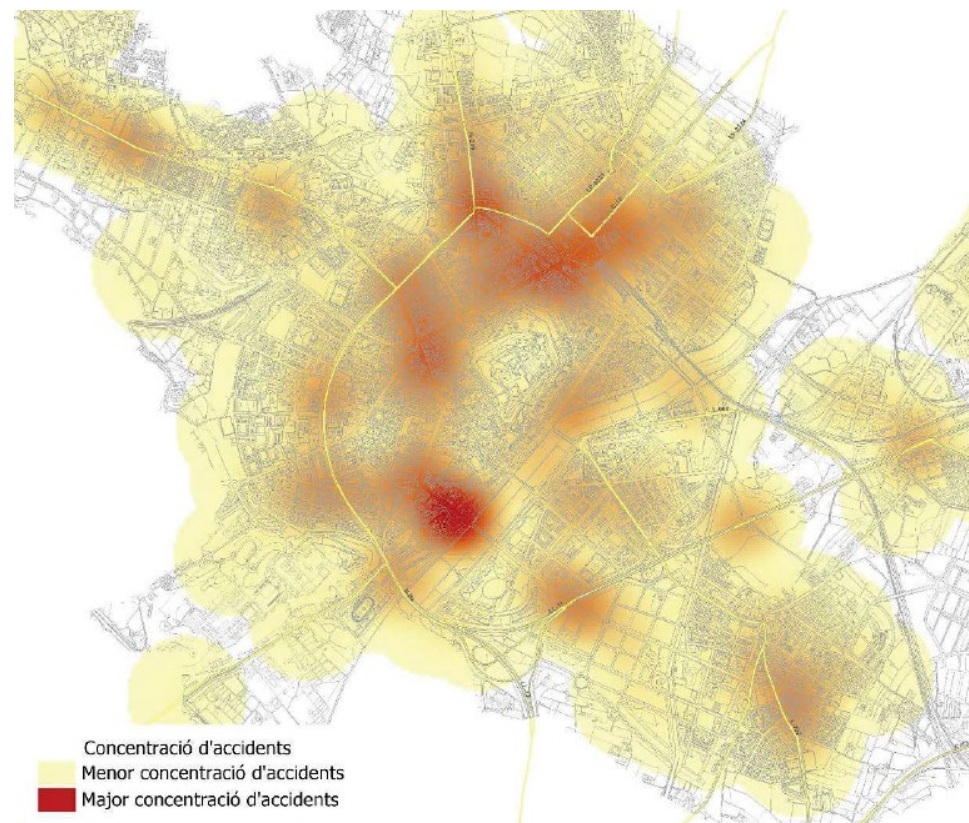
Els punts de major concentració d'accidents en el moment de l'elaboració del PLSV era l'àrea definida entre la línia de ferrocarril, la carretera N-230 (Gran Passeig de Ronda), el riu fins a la carretera LL-11, agrupant 3 de cada 10 accidents amb víctimes de Lleida.

A la zona de Cappont s'enregistren el 6,6% dels accidents i al barri de La Bordeta el 9%.

Alguns punts de concentració són:

- Passeig de Ronda (N-230), des de l'Av. Madrid a Príncep de Viana.
- Rotonda Passeig de Ronda – Alcalde Porqueres – N-230.
- Cruïlla Lluís Companys – Passeig de Ronda
- Cruïlles Príncep Viana.

El següent plànol mostra la densitat d'accidents de trànsit a Lleida (2016-2018)



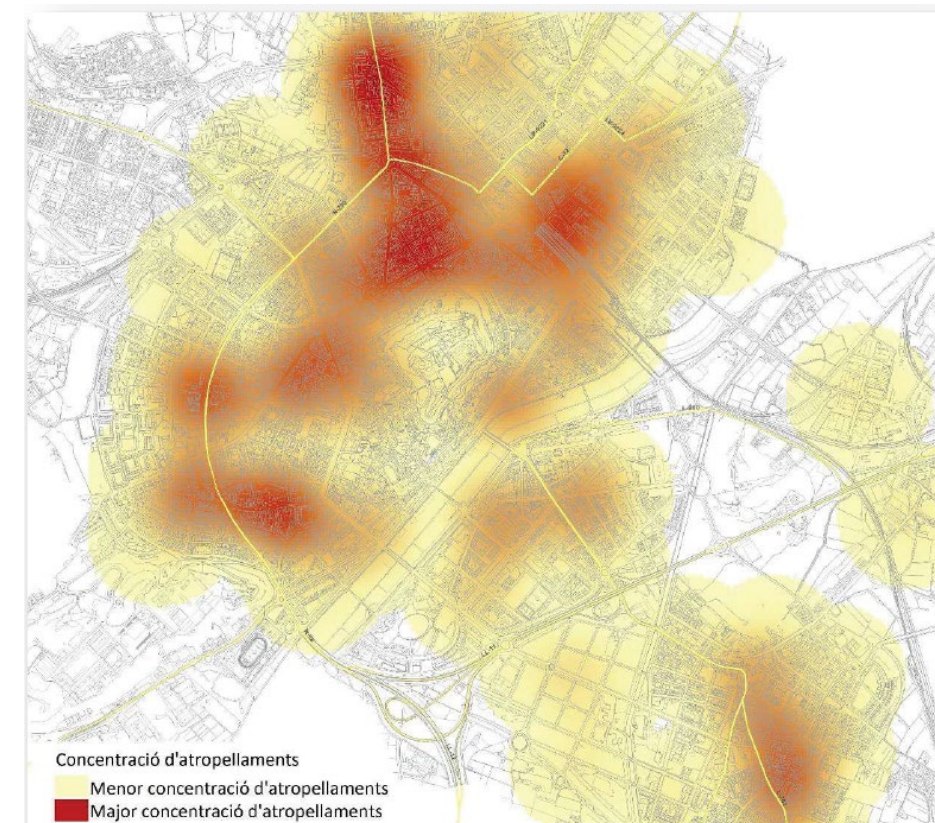
Font: Pla de seguretat Viària de Lleida

Pel que fa als atropellaments, la ubicació d'aquests segueix la tendència dels accidents en general.

Els punts destacables són:

- Passeig de Ronda-Alcalde Porqueres + inici tram següent amb la N-230.
- Zona Comtes Urgell – Baró de Maials.
- Tram de Prat de la Riba (entre Príncep de Viana – Alcalde Rovira Roure).
- Bari de la Bordeta (concentració de l'11% dels atropellaments).

El següent plànol mostra la localització i densitat dels atropellaments a Lleida entre 2016 i 2018:



Font: Pla de seguretat Viària de Lleida

En algun d'aquests punts l'Ajuntament ja ha estat treballant per millorar la seguretat viària dels diferents col·lectius usuaris de les vies i de l'espai, a partir de pacificació, la reducció de carrils i velocitat de les vies, entre d'altres.

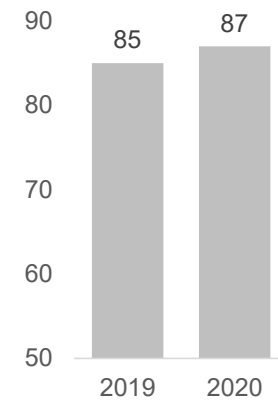
El Pla local de seguretat viària recomana i proposa diferents actuacions pels punts més destacables i per a cada mode, amb solucions que millorarien la seguretat de la ciutat i ajudarien a reduir la sinistralitat en les vies locals.

6.1.7. Anàlisi Atropellaments

Dins l'àmbit de la zona urbana, ens interessa conèixer l'evolució dels "atropellaments a vianants" com un dels accidents tipus a la ciutat, on s'ha d'actuar per millorar la seguretat d'aquest col·lectiu i fomentar la mobilitat sostenible i activa per Lleida.

	Any 2019	Any 2020	Any 2021
Atropellaments (total)	85	76	87
Atropellaments (víctimes)	65	54	66
Morts	2	0	3
Ferits greus	6	4	11
Ferits lleus	57	50	52
Morts	3%	0%	5%
Ferits greus	9%	7%	17%
Ferits lleus	88%	93%	78%

Font: Pla seguretat viària de Lleida i Dades Policia Local



Tenint en compte els anys 2019 i 2021 els atropellaments tenen una constància en el temps, a l'alça en l'últim any. Cal posar especial atenció en les conseqüències dels atropellaments, on 3 vianants van resultar morts a causa de l'accident (5% sobre el total de víctimes atropellades durant el 2021). Incrementa considerablement respecte el 2019 els ferits greus, passant del 9% en 2019 a 17% en 2021.

Algunes de les actuacions i mesures que s'han de tenir en compte per planificar la ciutat de Lleida en temes de seguretat és reduir la distància entre passos de vianants en les grans avingudes i passejos de la ciutat, amb gran concentració de trànsit i que suposen barreres artificials per sí mateixes en molts casos.

L'estacionament en doble fila, a part dels problemes de reducció d'espai i visibilitat que origina, contribueixen molt notablement a l'accidentalitat per als vianants, de la mateixa manera que l'estacionament abans del pas de vianants, que redueix la visibilitat, del vianant i del conductor. Cal estudiar la possibilitat d'adequar les fases semafòriques als vianants, fonamentalment al segment de la tercera edat.

6.1.8. Anàlisi d'infraccions

La manca d'atenció i les distraccions en la conducció és la primera causa d'accidentalitat a Lleida des del 2019.

Els canvis de carril sense precaució, no respectar els senyals viaris com els semàfors, senyals d'stop o cedi el pas, són motius recurrents que es repeteix en els tres anys, igual que realitzar maniobres d'estacionament indegudes i no respectar la distància de seguretat.

Són accidents que es poden evitar amb una conscienciació en la conducció més profunda. S'ha de seguir informant i educant en una conducció responsable i segura, ja que es posa en risc als altres usuaris de la via.

Altres paràmetres a tenir en compte alhora d'analitzar l'accidentalitat és aquells conductors/es que estan sota els efectes de l'alcohol i drogues. Són motius sancionables que posen en risc la integritat de tota la població, incrementant les possibilitats d'accident de trànsit.

Incrementa el 30% els delictes d'alcoholèmia (2019 - 2021) i es redueixen els de drogues un 43%.

	Alcoholèmies	Drogues	Negativa	Permís	Temerària
Any 2019	181	10	18	112	6
Any 2020	179	8	33	183	11
Any 2021	257	7	36	193	14

Font: Dades Policia Local

L'any 2021 incrementen les imprudències que provoquen accidents. En el cas de la velocitat passa de 0 a 4 delictes en el any 2021

	Lesions per imprudència	Homicidi per imprudència	Velocitat punible	Altres	TOTAL
Any 2019	0	2	0	1	330
Any 2020	0	0	1	0	415
Any 2021	10	2	4	22	545

Font: Dades Policia Local

6.1.9. Eixos prioritaris d'actuació

Accions bàsiques

- Vigilància en encreuaments i interseccions regulades i no regulades, per observar l'incompliment de les normes en l'àmbit de la prioritat de passada, amb especial referència a passos de vianants.
- Compliment de la senyalització vertical, semafòrica i disciplina de carril.
- Girs incorrectes i canvis de carrils sense avisar.
- Incorporacions a la circulació de forma incorrecta.
- Tractament especial per als estacionaments en doble fila, que a banda dels problemes de reducció de capacitat i visibilitat que origina, contribueixen notablement que es produeixi un percentatge important d'atropellaments a vianants.
- Conducció distreta. Primera causa dels accidents en ciutat.
- Vigilància i control d'aquells comportaments i conductes antireglamentàries que provoquen l'incompliment d'algunes de les normes de circulació i intervenen com causa immediata en la producció d'accidents de diversa tipologia i conseqüències; orientades fonamentalment a:
- No guardar la distància de seguretat.
- Avançaments incorrectes.
- Realitzar maniobres de marxa endarrere sense adoptar precaucions.
- L'ús del telèfon mòbil durant la conducció, suposa un important factor de risc.

Davant l'alarmant increment d'aquestes conductes es controlarà l'adopció de mesures:

- Tenint en compte que un percentatge dels accidents en zona urbana són causats per superar els límits de velocitat, es justifica amb escreix la necessitat de realitzar controls de velocitat mitjançant vehicles dotats de cinemòmetres -dinàmics, especialment en aquelles zones o carrers que venen registrant un alt índex de sinistralitat. Resulta igualment recomanable que pel caràcter dissuasiu que representa per a l'usuari de la via.
- Controlar els comportaments antireglamentaris o infraccions relatives a l'alcoholèmia, especialment en determinades zones i hores en les quals és major el consum d'alcohol, d'acord amb el programa que s'estableixi en funció de la seva incidència, prevenció i especial sensibilitat social.

Accions Selectives

- Cinturó de seguretat: Campanya de conscienciació sobre la correcta utilització i ús del cinturó de seguretat a la ciutat (reglatge en l'alçada).

- Zones per als vianants: Protecció i vigilància d'aquelles zones de concurrència per als vianants per conscienciar la preferència dels passos per a vianants degudament senyalitzats.
- Moderació de la velocitat a l'aproximar-se a passos per a vianants no regulats per semàfors i interseccions que no gaudeixin de prioritat.
- Intensificació en el control d'infraccions en situacions estàtiques i dinàmiques.
- Avançaments incorrectes.
- Conducció arriscada o perillosa.
- Sentit de circulació.
- Sistema d'enllumenat.
- Circulació de vehicles de dues rodes per zones de vianants que últimament es troben immersos en atropellaments a persones que van passejant normalment per les voreres i passeigs.
- Ciclomotors, amb un parc aproximat d'uns 9 mil ciclomotors matriculats, és possible mantenir una acció permanent de vigilància i control en la circulació i conducció d'aquests vehicles.
- Estacionaments en doble fila que restringeixen greument la visibilitat en les proximitats de encreuaments i interseccions i anul·lar el contingut dels senyals verticals.
- Pneumàtics.
- Inspeccions tècniques dels vehicles.
- Assegurança obligatòria.
- Documentació bàsica.
- Campanyes específiques per a bicicletes i VMP recordant les ordenances de circulació i elements de protecció que han de portar els usuaris d'aquets modes, per on han de circular, per on tenen prohibit i les bones pràctiques de cada vehicle.

Accions localitzades

Aquest tipus d'accions es duen a terme com a conseqüència de denúncies interposades pels usuaris habituals de les zones afectades o per residents d'aquesta, o també amb motiu d'una determinada concentració d'infraccions d'un mateix tipus.

Resulta convenient establir operacions de control orientades de forma localitzada, per comprovar la documentació dels vehicles, especialment, en els següents aspectes:

- Assegurança obligatòria de responsabilitat civil.
- Permís de conduir, amb què es detecta possibles trencaments de resolucions judicials i administratives, així com les inadequades convalidacions en l'àmbit internacional.
- Permís de circulació i targeta d'inspecció tècnica. Es tindrà en compte fonamentalment que les transferències superen a les matriculacions de vehicles.
- Per l'especial transcendència i a causa de la perillositat que comporten, s'ha de mantenir una atenció permanent sobre:
- Conduir de forma arriscada, amb negligència i temeritat.
- Desenvolupar velocitats notòriament molt superiors a les establertes en zones concorregudes o amb prioritat invertida.
- No adequar la velocitat a les especials circumstàncies que puntualment ofereixi el traçat de la via o condicions ambientals totalment adverses, i comportin un greu perill per als vianants, quan s'aprecii una velocitat notòriament molt superior a l'establerta.

- Aquetes accions també han de ser considerades per ciclistes i VMP segons les normatives i ordenances respectives a cada mode.

Accions especials

Aconseguir que els vehicles que circulen per la ciutat siguin més segurs. Atès que un determinat nombre de vehicles eludeix el control periòdic dels mateixos, (ITV) en circular fonamentalment en àrees urbanes. Cal destacar la importància de dur a terme determinades inspeccions esporàdiques per comprovar l'existència de l'assegurança obligatòria (Llei 30/1995)

6.1.10. Mesures proposades per a l'ordenació i regulació del trànsit

Supressió de girs a l'esquerra i disseny de les interseccions:

En els darrers anys la ciutat de Lleida ha treballat per tal de millorar les situacions que es donaven amb en alguns vials amb els girs a l'esquerra, i les situacions de risc que aquests comporten. Tot i així, s'ha de continuar treballant en aquelles interseccions que encara poden fer-se girs a l'esquerra sense control semafòric o carrils específics, per tal de treballar amb la seguretat del municipi.

- Avinguda Alcalde Rovira Roure sentit a la N-240, cruïlla amb Magí Morera. En no existir carril central d'espera, els vehicles giren a l'esquerra i en determinades situacions se solen produir col·lisions per encaçament i col·lisions frontolaterals pel que fa als vehicles que circulen en sentit contrari.
- Avinguda de Catalunya intersecció amb el carrer Acadèmia. El tipus d'accident que se sol produir en aquest punt correspon a les col·lisions per encaçament, al detenir-se els vehicles en el centre de la calçada a l'espera de poder girar a l'esquerra..
- Cruïlla amb el carrer Cardenal Cisneros, carrer Pius XII i carrer Ferran el Catòlic, s'experimenten retencions de circulació en hores punta provocades pels girs a l'esquerra que realitzen els vehicles cap al carrer Pius XII, al no haver espai suficient per ser passat per la dreta i, ocasionalment, es produeixen accident per encaçament.

Cal repensar aquelles interseccions que poden provocar risc d'accidentalitat amb criteris de senyalització i disseny segur.

Criteris de disseny en els entorns sensibles com escoles, centres de gent gran, centres de salut, etc.

Reforç de la senyalització viària:

Per tal de millorar la seguretat d'algunes de les zones de Lleida és necessari una actuació de senyalització i preferència de pas per tal de millorar la seguretat de la ciutat, en especial en entorns escolars i zones sensibles o amb mancances de senyalització:

- Barri de la Bordeta.
- Carrer de Venus.
- Carrer de Pius XII.
- Carrer C, al polígon del Camí dels Frares (les 3 interseccions).
- Carrer de Tarragona (3 interseccions).
- Carrer d'Enric Farreny.

Disminuir la distància entre passos de vianants i adequació de les fases semafòriques

Comptant com a velocitat de referència per al pas de vianants 0,9m/seg., temps que cobreix les necessitats del 97% dels ciutadans, en lloc d' 1 metre. Aquesta mesura ha de tenir especial enfoc en aquelles avingudes de pas que poden ser barreres arquitectòniques pels vianants i els vials estan pensats pels vehicles.

Crear itineraris segurs pels vianants en tota la ciutat, millorant i reforçant el pas entre els carrers.

Altres criteris per millorar la seguretat dels vianants ha de ser eliminar les places d'aparcament de turisme de les immediacions dels passos de vianants per no reduir la visibilitat dels usuaris de vehicle privat ni la dels vianants.

Proposta inicial en eixos d'elevada accidentalitat

Les principals localitzacions d'accidentalitat han de tenir un estudi especial per tal de fer accions específiques i que millorin els vials i interseccions en les que es repeteix un nombre elevat d'accidents:

- Av. Prat de la Riba.
- Passeig de Ronda (N-230), des de l'Av. Madrid a Príncep de Viana.
- Rotonda Passeig de Ronda – Alcalde Porqueres – N-230.
- Cruïlla Lluís Companys – Pg. Ronda
- Cruïlles Príncep Viana.

Els punts de majors atropellaments en els últims anys i per tant també tenir un estudi específic de millora són:

- Passeig de Ronda-Alcalde Porqueres + inici tram següent amb la N-230.
- Zona Comtes Urgell – Baró de Maials.
- Tram de Prat de la Riba (entre Príncep de Viana – Alcalde Rovira Roure).
- Bari de la Bordeta (concentració de l'11% dels atropellaments).

Incrementar i reforçar moderadors de velocitat

- Av. Alcalde Rovira Roure
- Pont de Pardinyes, entre el pas sota la línia fèrria i l'Av. Indústria.
- Carrer D al Camí dels Frares.

Com a noves mesures de velocitat, també s'ha de fer un control de la velocitat dels ciclistes i VMP, en especial on aquests modes comparteixen espai amb els vianants.

Educació i formació viària

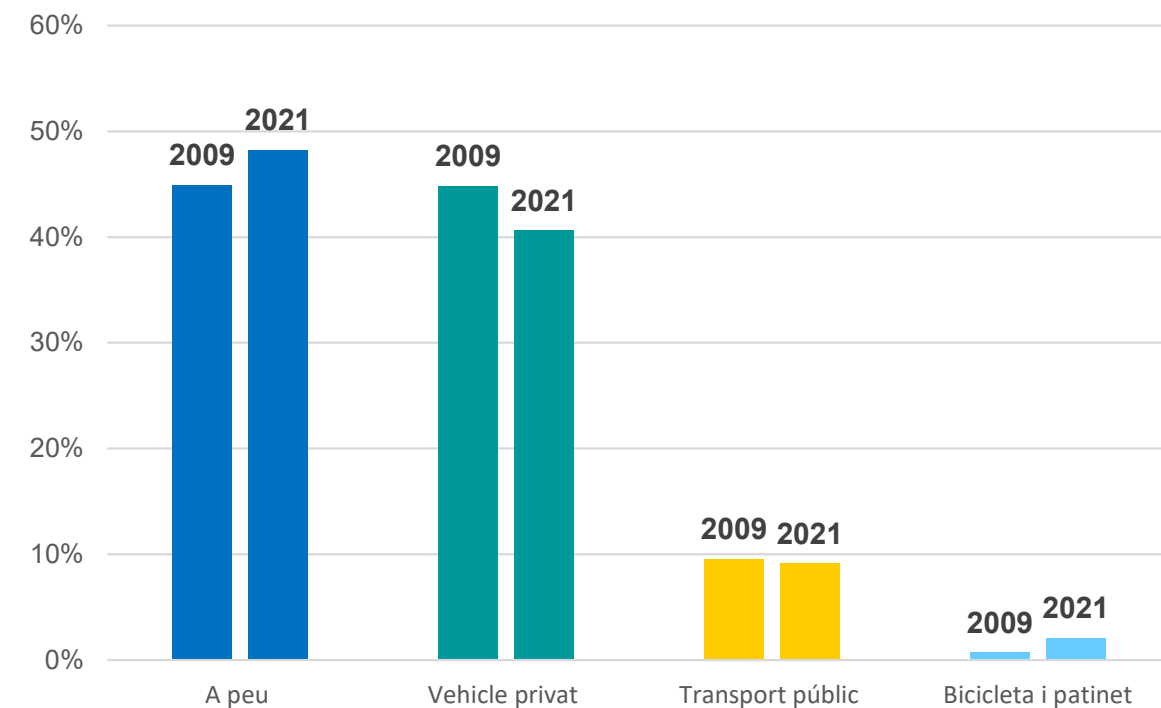
El fonament de l'educació viària ha de tenir un caràcter purament "preventiu i transformador" i que no estigui únicament centrat en l'aprenentatge de conceptes o procediments. Cal plantejar un impuls al canvi de determinades "actituds" per part de l'alumnat. Actituds que siguin perdurables al llarg del temps i que al seu torn fomentin "valors" socialment acceptables.

La ciutat de Lleida ha experimentat durant els darrers anys una important transformació urbanística, econòmica i social al convertir-se en el nucli central d'una àrea metropolitana formada per desenes de municipis que sumen més de 350.000 habitants. La capital del Segrià deixa de ser un "creuament de camins" i es converteix en una "ciutat central", sobretot a partir de l'any 2011, quan esdevé la segona capital de província més poblada de Catalunya.

Paral·lelament a la transformació de la ciutat, la mobilitat de Lleida també es modifica profundament i requereix l'assistència de plans i projectes municipals que reflecteixin el canvi de funcionalitat esmentat. Durant aquest període s'ha redactat el PMUS de 2011 i s'ha aprovat inicialment -però no de forma definitiva- l'actualització del POUM de Lleida, la qual ha de permetre definir el futur urbanístic del municipi durant els propers 15 anys en sintonia amb els principis de la ciutat sostenible i cohesionada. En aquest sentit, no hi ha mobilitat sense un planejament que l'acompanyi ni urbanisme sense una estratègia de mobilitat que el justifiqui.

Tal i com es recull en el capítol de demanda, a Lleida entre 2009 i 2021 els desplaçaments a peu (48,2%) i en bicicleta o patinet (2,1%) han incrementat el seu pes en el repartiment modal en detriment del vehicle privat (40,6%) i el transport públic (9,1%).

Comparativa entre la situació al 2009 (columna esquerra) i al 2021 (columna dreta) (residents + no residents i tots els tipus de desplaçaments)

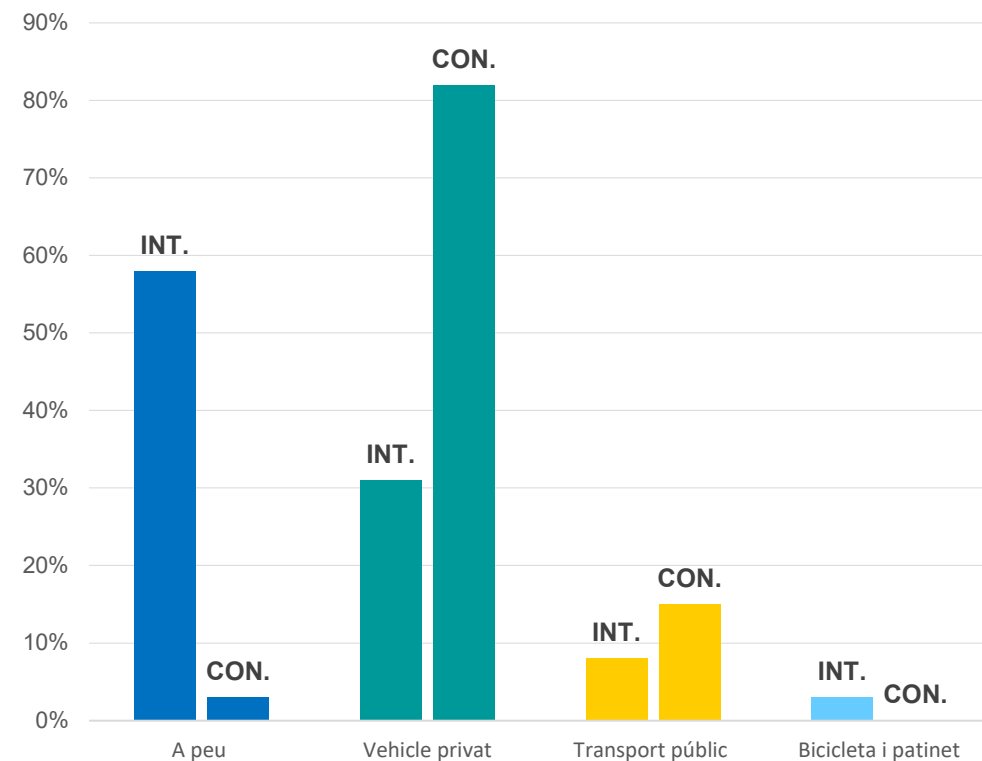


Font: Elaboració pròpia

Ara bé, continuen existint grans diferències entre els desplaçaments interns i els de connexió. En relació amb els primers, els vianants guanyen encara més protagonisme i suposen el 58% del total, mentre que el vehicle privat cau fins al 31%. La bicicleta i el patinet es mantenen estables al voltant del 3% i el transport públic es limita al 8% dels viatges efectuats dins de la ciutat de Lleida. En canvi, els desplaçaments de connexió es realitzen eminentment amb vehicle privat (82%) i, en menor mesura, amb transport públic (15%), deixant a la mobilitat a peu (3%) i en bicicleta i patinet (0%) un paper testimonial o, fins i tot, inexistent.

7 DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

Comparativa entre el repartiment modal dels desplaçaments interns (columna esquerra) i els de connexió (columna dreta). Dades 2021



Font: Elaboració pròpia

7.1. Diagnosi de la mobilitat a peu

Tot i que els desplaçaments a peu suposen gairebé el 50% dels viatges realitzats quotidianament a Lleida, la ciutat segueix estant dissenyada per al vehicle privat. En els seus fonaments històrics, Lleida estava configurada com una cruïlla de camins (Barcelona-Saragossa, Tarragona-Osca, Balaguer-Mora d'Ebre, entre d'altres), i és per això que algunes de les avingudes que creuen la ciutat encara tenen un aspecte semblant al de les carreteres interurbanes (nombrosos carrils de circulació, senyalització en forma de panell tipus autopista...), condicionant negativament els desplaçaments dels modes de transport més tous.

En efecte, la mobilitat dels vianants, tot i veure's afavorida per la mida reduïda de la ciutat i el seu caràcter compacte i planer (a excepció dels voltants del turó de la Seu Vella i el de Gardeny), queda relegada a un segon pla en favor del vehicle privat a moltes de les cruïlles de la xarxa viària primària i secundària. Quan s'ha de creuar una via bàsica (Avinguda de Catalunya, Rambla d'Aragó, Avinguda de Prat de la Riba, LL-11 o el Carrer del Príncep de Viana), les fases semafòriques vetllen per la fluïdesa del trànsit rodat obligant als vianants a esperar durant massa temps, de manera que els desplaçaments a peu es veuen perjudicats. En conseqüència, els carrers més transitats pels vianants són aquells pacificats o sense trànsit, com el de la Magdalena, el de Pi i Margall, el del Carme o el de Sant Antoni.

D'altra banda, és més fàcil caminar per Lleida a l'hora d'efectuar trajectes paral·lels al riu que no pas si són perpendiculars a l'eix fluvial. Per aquesta raó els moviments cap al nord sovint es realitzen amb vehicle privat. No obstant això, la relació entre el Segre i la ciutat ha millorat molt durant els darrers anys, i ha passat de ser una barrera natural a convertir-se en un espai d'estada i lleure. Tot i així, cal continuar millorant la permeabilitat de l'eix fluvial invertint en les infraestructures ja existents i analitzant noves possibilitats de connexió.

En relació amb els impactes de la naturalesa sobre els desplaçaments a peu, també cal destacar el clima de Lleida i, particularment, el seu caràcter continental marcat per les onades de calor a l'estiu, de fred a l'hivern i la presència recurrent de bancs de boira. Davant d'aquesta situació, els vianants es troben amb itineraris que no estan protegits i que, per tant, no els permeten refugiar-se de les inclemències climàtiques (cobertes de lona, arbres de grans dimensions que projectin ombra, marquesines a les parades d'autobús...).

Per últim, tot i que l'Ajuntament de Lleida treballa per millorar l'accessibilitat dels vianants a la via pública, el 36,5% de les voreres de la ciutat no compleixen amb l'Ordre TMA/851/2021, que estableix una amplada útil mínima en àmbit urbà d'1,8 m. La situació és desigual en funció del barri, ja que alguns com Secà de Sant Pere (89,61%), Vila Montcada (56,99%) o La Bordeta (50,24%) tenen un percentatge de voreres inaccessibles major. Ara bé, a la ciutat en conjunt el 34,2% de les voreres tenen una amplada superior a 3 metres i el 6,3% són de plataforma única.



El Pont de la Universitat (esquerra) permet la circulació de vianants entre ambdues bandes del riu Segre i l'encreuament entre el Carrer de Sant Antoni i l'Avinguda de Catalunya (dreta) prioritza la fluïdesa del trànsit rodat per sobre dels vianants

Font: Elaboració pròpia

7.2. Diagnosi de la mobilitat en bicicleta i VMP

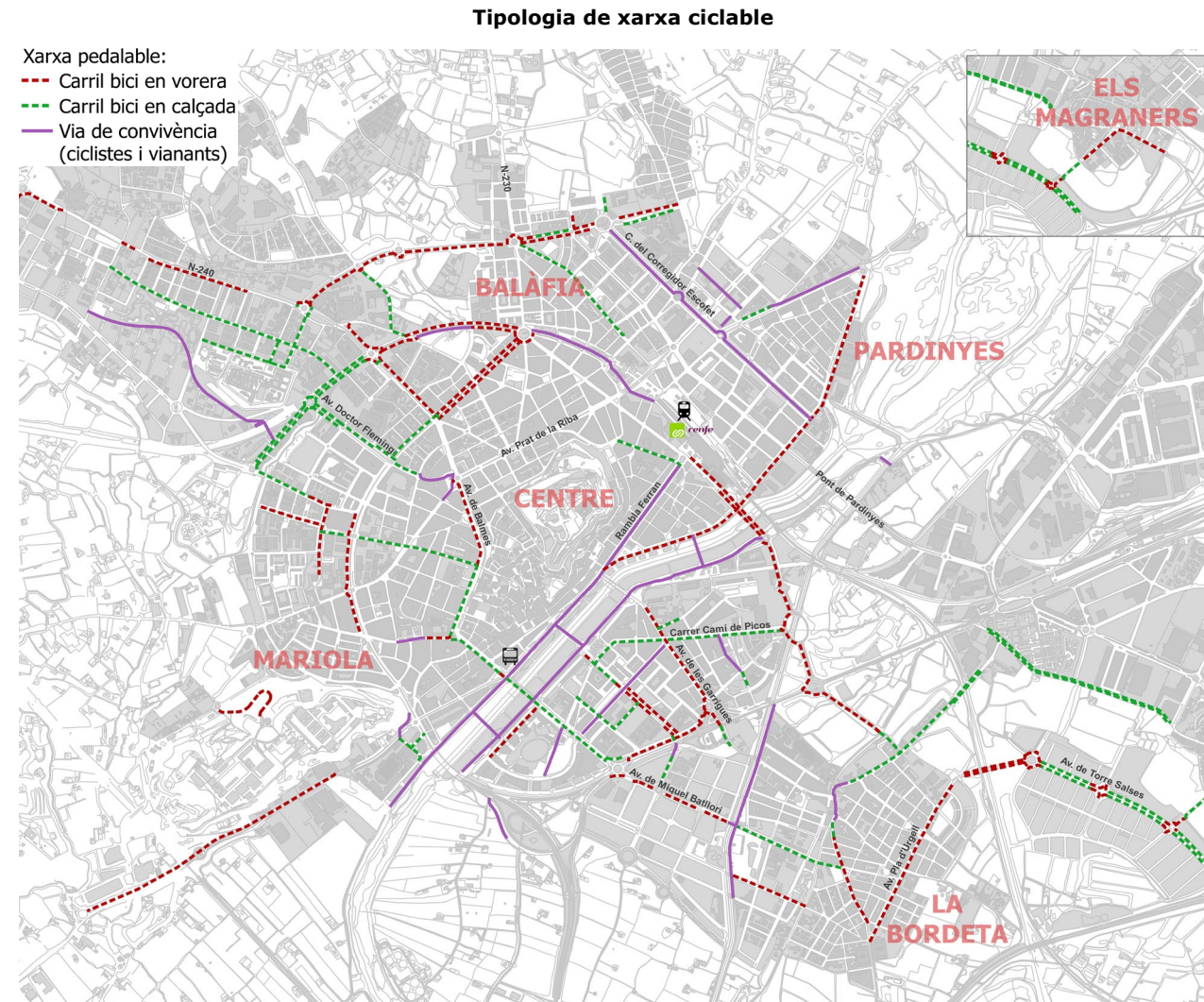
La xarxa ciclable de Lleida (carrils bici i carrers de convivència entre vianants i ciclistes) ha passat de 36 km al 2009 a 49 km al 2022, un increment del 36% que ha vingut acompanyat de millores en la seguretat, la senyalització i la connectivitat de la mateixa. En total, el 40% de la xarxa ciclable correspon a carril bici en vorera, el 35% a carril bici en calçada i el 25% a vies de convivència (vianants i ciclistes). En un futur proper, es preveu la creació d'uns altres 10 km de carril bici, mitjançant actuacions com la reforma de l'Avinguda de Prat de la Riba.

Malgrat això, encara existeixen problemes de connectivitat, bé perquè hi ha punts de la ciutat sense xarxa segura o bé perquè queden trams sense unir, com al Gran Passeig de Ronda, on el carril bici s'acaba a l'encreuament amb l'Avinguda del Doctor Fleming i no es reprèn fins al Carrer del Segrià. En aquelles vies on sí hi ha carril bici, sovint es veu ocupat de forma indeguda per altres vehicles, particularment turismes i furgonetes que aprofiten la infraestructura ciclable per fer parades. També es constata una manca d'aparcaments segurs tant a la via pública com en els principals equipaments públics que minimitzin o eliminin les possibilitats de robatoris de bicicletes.

Independentment de la xarxa de carrils bici, la mobilitat amb bicicleta i VMP s'ha vist impulsada per la nova normativa que limita la velocitat a 30 km/h als carrers d'un únic carril per sentit de circulació, facilitant la convivència entre els modes de transport tous i els turismes i furgonetes.

Aquesta mesura permet la circulació de bicicletes i VMP per la major part dels carrers de Lleida, a excepció de les avingudes principals.

Ara bé, habitualment l'ús d'aquests modes de transport -especialment VMP- creix amb una celeritat superior a l'aprovació i aplicació d'ordenances i normatives de circulació i convivència, donant peu a situacions de conflicte que requereixen més esforços per integrar aquestes alternatives de mobilitat sostenible.



Font: Elaboració pròpia (2022)

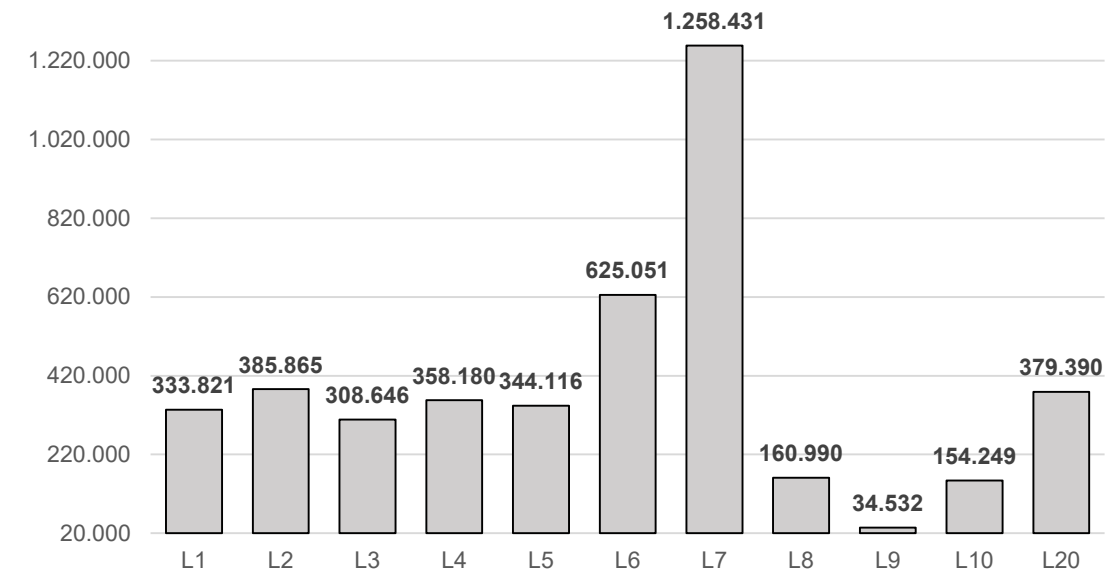
7.3. Diagnosi de la mobilitat en transport públic

Autobús urbà

La xarxa d'autobusos urbans de Lleida va patir una reorganització al 2013 en la qual es va apostar pels recorreguts longitudinals i es va implantar el transbordament gratuït, però la construcció de la nova estació d'autobusos al 2024 fa preveure un altre replantejament del servei urbà que permeti apropar les línies a la futura terminal i facilitar la connexió amb les expedicions interurbanes.

S'ha identificat, per una banda, una mancança d'infraestructures associades com carrils bus o semàfors de prioritat per al transport públic, de manera que la velocitat comercial dels autobusos urbans es veu condicionada per la situació del trànsit rodat. Per una altra banda, els usuaris manifesten una escassa fiabilitat del servei a nivell de freqüències i horaris, així com una falta d'informació a les parades (el temps restant per al proper servei). A més, els polígons d'activitat econòmica, situats a les afores de la ciutat, no queden ben coberts per l'oferta de transport públic perquè hi ha poques expedicions i els horaris no casen amb els torns de treball. Tanmateix, el nucli urbà de Lleida sí està ben cobert per les diferents línies d'autobús, a excepció d'alguns punts concrets com l'entorn de la Plaça de les Missions, que s'ha vist perjudicat per la supressió de la Línia 11 a causa de la pandèmia, o l'Avinguda del President Josep Tarradellas. La demanda encara continua sent inferior a la de 2019 en tots els recorreguts i abonaments adquirits, però la Línia 7 segueix registrant el major volum de viatgers amb més d'1,2 milions al 2021, seguida de la 6 amb 625.051 usuaris. Per contra, la Línia 9 és la menys utilitzada amb 34.532 viatgers al 2021.

Volum d'usuaris per línia d'autobús urbà (2021)



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per l'Ajuntament de Lleida

Actualment, la flota d'autobusos urbans està formada per 46 vehicles, 13 dels quals són híbrids, i encara que tots ells estan adaptats per garantir l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda, l'urbanisme de l'entorn de les parades no sempre permet desplegar les rampes. Tot i la davallada de la demanda durant la pandèmia, el servei d'autobusos urbans no frena els seus plans de millora i es preveu una progressiva modernització de la flota mitjançant la incorporació de vehicles híbrids i elèctrics, finançats en part amb l'arribada dels fons europeus Next Generation.

Per una altra banda, s'adverteixen friccions entre els autobusos urbans i altres alternatives de transport, com els serveis escolars o els interurbans, amb els que comparteixen infraestructura. En ocasions, l'acumulació de viatgers i vehicles a les parades genera problemes de convivència entre els diferents serveis.

Així doncs, cal un nou esforç per reordenar la xarxa actual i pensar si aquest sistema és competitiu davant del vehicle privat, i si afavoreix el seu ús per part de tots els col·lectius de població de la ciutat en conjunt. En aquest sentit, també cal analitzar si les noves promocions urbanístiques queden cobertes pel servei de transport públic.

En resum, és important pensar com recuperar i superar les xifres prèvies a la pandèmia i fer les línies d'autobús més entenedores i el servei més fiable, a banda de millorar l'accessibilitat i la comoditat de les parades per fer més atractiva l'espera a l'usuari i garantir que totes les persones puguin entrar al vehicle, independentment de les seves característiques. Aquesta optimització de la xarxa ha d'anar acompanyada d'una visió global on es tinguin en compte l'orografia de la ciutat, la població i les necessitats de cada col·lectiu per millorar la qualitat de vida del conjunt dels lleidatans.

Autobús interurbà

La construcció de la nova terminal d'autobusos al costat de l'estació de Lleida-Pirineus permetrà impulsar la intermodalitat entre les diverses alternatives de transport públic, però suposarà la creació d'una nova centralitat urbana en un àmbit molt dens. Per tant, caldrà estudiar el seu impacte en la mobilitat de l'àmbit en conjunt i, especialment, en la xarxa viària de carrers molt transitats com el de Príncep de Viana, que actualment ja presenta elevats nivells de saturació i contaminació atmosfèrica i acústica.



Un autobús urbà de la Línia 4 a l'Avinguda de Catalunya (esquerra) i l'actual Estació d'Autobusos de Lleida (esquerra)

Font: Elaboració pròpia

Tren

L'estació de Lleida-Pirineus es troba en una posició cèntrica que permet arribar-hi fàcilment amb tots els modes de transport, tant públics com privats.

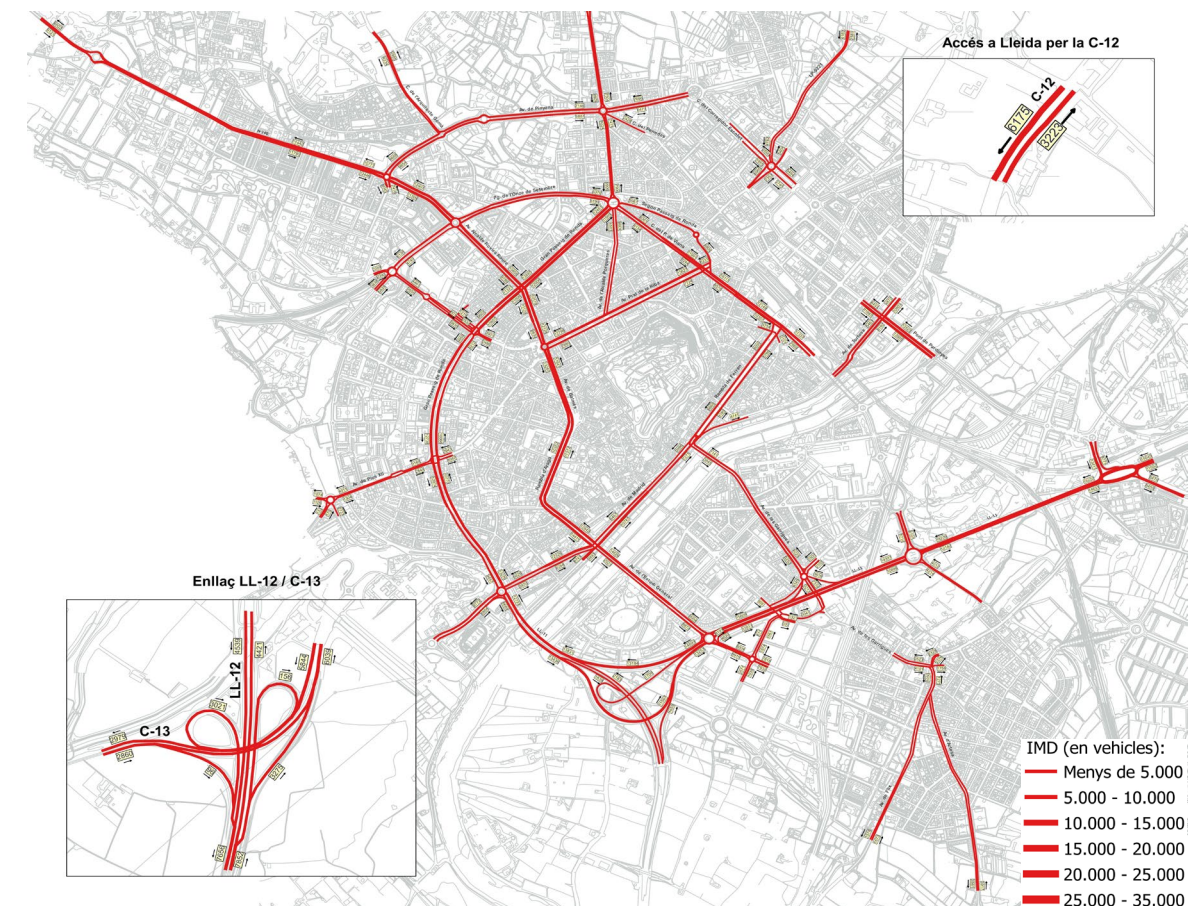
Els principals reptes estan vinculats amb el servei, i en concret, amb el desequilibri existent entre l'alta velocitat i els trens convencionals a nivell de freqüències, temps de viatge i manteniment de les infraestructures.

A més, cal tenir en compte que la ciutat no va esdevenir un nucli de Rodalies després de l'acord de 2014 entre Renfe i la Generalitat de Catalunya, com si van ser-ho Girona i Tarragona. En conseqüència, Lleida no disposa d'un Pla de Rodalies específic, però l'actual Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030 recull la major part de les propostes presentades pel sindicat CCOO, que planteja una xarxa de Rodalies amb 4 línies i 275.000 usuaris diaris. De fet, darrerament, la línia d'FGC a La Pobla de Segur ha sumat noves freqüències que faciliten els desplaçaments fins a Balaguer, i també ha incorporat un 3er tren que permetrà substituir el material rodant en cas d'avaria o revisió sense necessitat de recórrer al transport per carretera.

7.4. Diagnosi de la mobilitat en vehicle privat

Lleida està pensada per als desplaçaments en vehicle privat, fins al punt que és més ràpid creuar la ciutat pel centre que utilitzant vies perimetrals. Novament, la LL-11 es postula com la via més transitada amb 16.000 vehicles d'entrada diaris, tot i que a d'altres artèries principals com l'Avinguda de Catalunya, la Rambla d'Aragó, l'Avinguda de Prat de la Riba, el Gran Passeig de Ronda o el Carrer del Príncep de Viana es superen els 10.000 vehicles diaris. Si bé encara es registren xifres elevades, el trànsit rodat ha baixat entre 2009 i 2022 a vies cèntriques com la Rambla de Ferran, així com als accessos a la ciutat, per on passen un 24% menys de vehicles que fa 13 anys.

Volums de trànsit en un dia laborable



Font: Elaboració pròpia (2022)

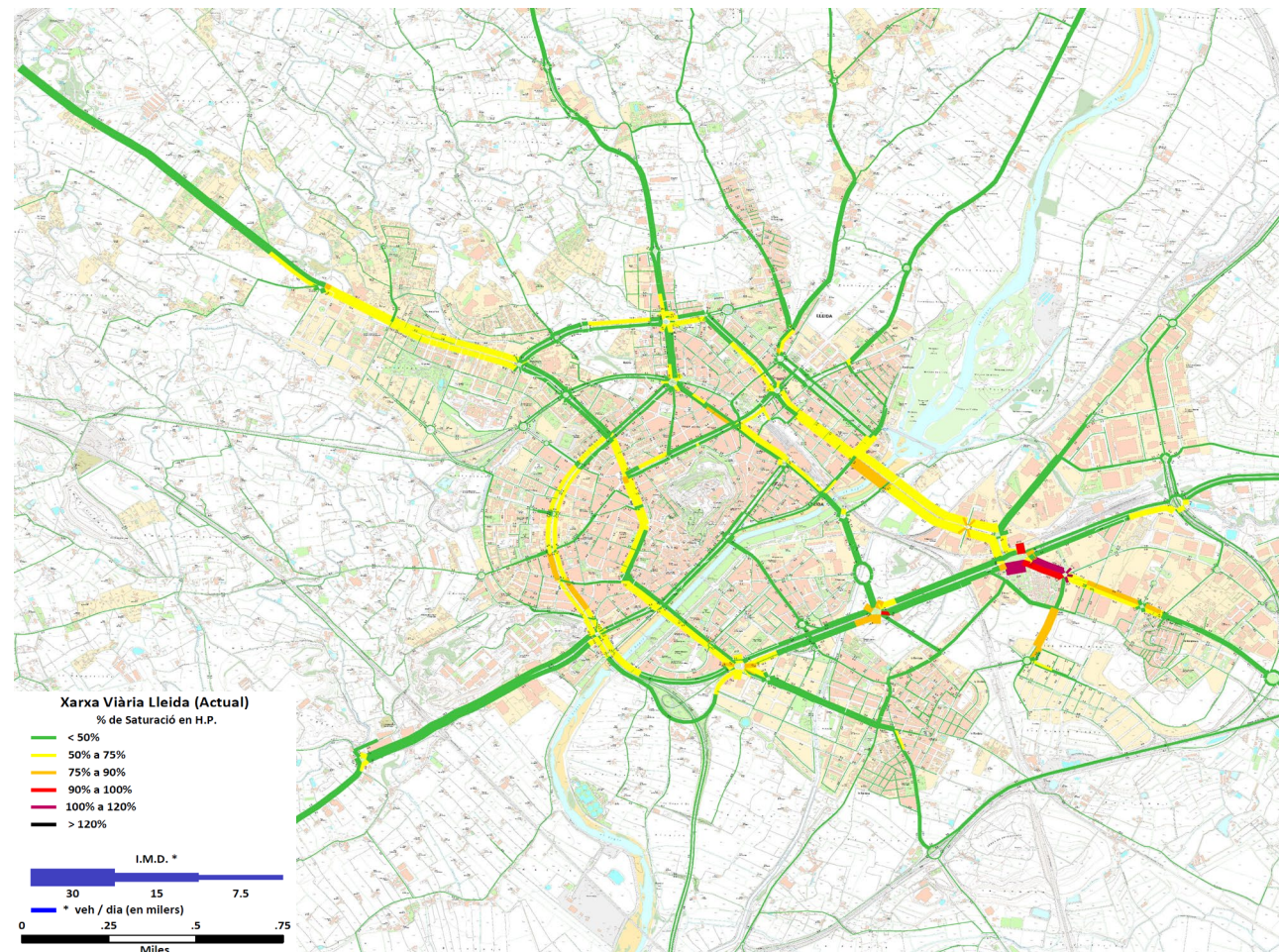
Ara bé, per als desplaçaments de connexió, el vehicle privat continua sent molt més competitiu que la resta de modes de transport, i és per això que encara representa més del 80% del repartiment modal en aquest tipus de viatges.

En termes generals, es pot afirmar que la xarxa viària de Lleida no es troba congestionada tot i ser una de les ciutats més poblades de Catalunya. Això sí, en hora punta, existeixen algunes excepcions on l'índex de saturació supera el 90%. Destaquen els següents punts:

- La **N-240a** (I.S d'entre 90 i 120%), a l'entorn del cementiri municipal, a tocar de l'LL-11. En aquest tram, l'existència de rotondes i l'elevat flux de trànsit tant d'entrada com de sortida de la ciutat compliquen la situació de la xarxa viària en hora punta. El resultat actual ha empitjorat respecte al 2009 perquè el nivell de saturació ha passat del 80% al 100-120%.

- **Carrer del Príncep de Viana** en sentit sud (I.S d'entre 75 i 90%), entre la Plaça del Treball i l'Avinguda de Prat de la Riba. La saturació ha augment en comparació amb la de 2009, ja que llavors el resultat oscil·lava al voltant del 60%.
- El **Gran Passeig de Ronda** (I.S d'entre 75 i 90%) en sentit nord, entre el Carrer de la Unió i el Carrer de Lluís Companys. El resultat és similar al de 2009.
- El **Gran Passeig de Ronda** (I.S d'entre 75 i 90%) en sentit sud, entre l'Avinguda de Pius XII i el Carrer de Lluís Companys. El resultat és similar al de 2009.

Nivells de servei actuals



Font: Elaboració pròpia (2022)

7.5. Diagnosi de l'aparcament

La ciutat disposa d'una àmplia oferta d'estacionament tant en calçada com fora d'ella. A l'àmbit central predomina l'aparcament regulat de tipus zona blava, però existeixen diferents tarifes en funció de la rotació que es vol aconseguir (blava, verda, vermella o de llarga estància). A la resta de la ciutat, als barris de caire residencial, la major part de l'oferta d'estacionament és no regulada, i registra una ocupació que oscil·la entre el 46% de Ciutat Jardí i el 96% de Príncep de Viana-Clot, en funció de la densitat de població, el parc de vehicles i la disponibilitat d'aparcaments privats.

Les places regulades i no regulades en calçada es veuen complementades per les reservades per a vehicles de la Paeria de Lleida, dels equipaments sanitaris, policials, educatius o dels hotels. Cal afegir-hi també les places PMR per a persones amb mobilitat reduïda, les quals poden ser lliures (qualsevol usuari que acrediti una diversitat funcional pot utilitzar-les) o nominals (corresponen a un vehicle amb matrícula específica).

Pel que fa a l'aparcament subterrani, Lleida disposa de nombrosos estacionaments concentrats en major mesura al Centre i a prop dels principals equipaments. En termes de capacitat, destaquen l'Hospital Arnau de Vilanova (958 places), SABA Lleida Estació (531 places), la Lotja (470 places) i l'Interparking Blondel (390 places). A més, existeixen diversos aparcaments també fora de la calçada però en superfície, alguns regulats per zona blava, com el del Rectorat (127 places) o el del Museu de Lleida (128 places), i d'altres lliures, com el de Barris Nord (420 places).



Accés a l'Interparking Blondel (esquerra) i vehicle estacionat en una plaça PMR lliure (dreta)

Font: Elaboració pròpia

Respecte a la indisciplina, els comportaments indeguts més freqüents són l'estacionament en gual (39%) i en vorera (38%) i es donen precisament als barris amb una menor ocupació i control de l'aparcament formal, com Vila Montcada o Ciutat Jardí.

En resum, Lleida és una ciutat on és relativament fàcil estacionar gràcies, per una banda, a l'extensa oferta de zona blava i aparcaments subterranis amb preus assumibles al Centre i, per una altra, a la gran quantitat de places no regulades que hi ha a la resta de barris, una situació que contribueix a que els usuaris decideixin que el cotxe és el mode de transport que els permet optimitzar els seus temps de recorregut.

7.6. Diagnosi de la distribució urbana de mercaderies (DUM)

L'auge del comerç electrònic sumat a les necessitats tradicionals dels comerços i negocis ha intensificat la distribució urbana de mercaderies (DUM), diversificant la presència d'actors i incrementant el nombre de desplaçaments porta a porta, el xoc d'interessos i la disparitat d'horaris.

La capital del Segrià disposa de 323 places DUM repartides per tota la ciutat, però encara queden parts sense cobrir, com Ciutat Jardí o Els Magraners. Independentment de la presència de places DUM, hi ha zones de la ciutat (particularment al Centre Històric) que no estan dissenyades per suportar un trànsit intensiu de furgonetes, camions o altres vehicles de gran tonatge. És a dir, la distribució de mercaderies d'última milla no està pensada per a les característiques actuals de moltes vies (per amplada, per aflluència de vianants, per angles de gir, per soroll...).

Places per a la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)



Font: Elaboració pròpia (2022)

Davant d'aquesta situació, s'han identificat nombroses indisciplines relacionades amb la càrrega i descàrrega, com l'ocupació de reserves de forma indeguda, la presència de vehicles comercials a sobre de les voreres o l'incompliment dels horaris establerts. Això succeeix en major mesura al Centre i a les vies on hi ha grans comerços, com supermercats.

7.7. Resultats de la participació amb els partits polítics

Durant el procés d'elaboració i redacció de la memòria de diagnosi del PMUS de Lleida s'han realitzat entrevistes amb els partits polítics que conformen el consistori per conèixer la seva visió sobre la mobilitat a la ciutat. Es va permetre als participants centrar l'entrevista en els assumptes que consideressin més rellevants, dins d'unes temàtiques concretes.

Partit polític 1:

En termes generals, es considera que s'arriba tard a la implantació de la Ciutat 30 o de la Zona de Baixes Emissions (ZBE), perquè es va declarar vigent un PMUS que ja estava acabat. Respecte al PMUS que s'està redactant actualment, es mantenen escèptics a nivell polític perquè existeixen diversos factors de complexitat, però creuen que ha de ser una eina interessant per a tots els partits polítics que formen part del consistori per si un dia governen i han d'executar-lo.

En aquest sentit, el PMUS ha de ser rigorós i pràctic, aterrat a la realitat de la ciutat de Lleida, i ha de vetllar pel benestar de la ciutadania.

No obstant això, la paralització per part de l'actual equip de govern del POUM aprovat inicialment al 2018 és negativa i ha suposat la pèrdua de 4 anys per raons polítiques, quan l'urbanisme i la mobilitat van de la mà.

1. Vianants

S'ha d'incentivar a nivell urbanístic els desplaçaments a peu mitjançant la creació d'espais d'ombra, la plantació d'arbres i els itineraris còmodes per als vianants. Per aconseguir aquest objectiu, cal millorar el sistema de fases semafòriques de la ciutat atès que, actualment, prioritza als vehicles a motor en detriment dels vianants. L'equip de govern actual atribueix aquesta situació a la manca de capacitat tècnica, la durada dels cicles dels semàfors i la falta de temps per dur a terme les actuacions necessàries, unes explicacions que no resulten convincents.

D'altra banda, és important que la ciutat disposi de camins escolars (recorreguts segurs per als infants des dels habitatges fins a les escoles) i d'entorns escolars pacífics (reducció de l'espai dedicat al trànsit al voltant de les escoles i disminució de la velocitat dels vehicles que hi circulin).

A més, també es planteja la necessitat de millorar la permeabilitat entre Pardinyes i el Centre, afectada actualment per l'últim tram sense soterrar de les vies del tren, el qual correspon a l'estació de Lleida-Pirineus. Únicament hi ha una passarel·la per creuar aquesta barrera, la Passarel·la dels Ferroviaris. Addicionalment, es veu convenient impulsar noves àrees de centralitat al barri de Pardinyes, amb un teixit comercial complementari al del Centre.

Tot i així, en general es considera a la capital del Segrià una ciutat molt caminable que permet aparcar a estacionaments dissuasius i arribar fins a la destinació final caminant.

2. Bicicletes i VMP

És necessari ampliar la xarxa de carrils bici de la ciutat de forma segura i condicionant el menys possible el trànsit rodat. En relació amb els vehicles de mobilitat personal (VMP), s'ha de vetllar per la seva convivència amb la resta de mitjans de transport però la normativa ha de ser coercitiva amb els patinets perquè resulten perillosos per als vianants. Ja es va regular la situació amb l'ordenança però cal trobar altres solucions, i és necessària l'actuació de la Guàrdia Urbana.

3. Transport públic

A nivell de transport públic urbà, cal revisar la xarxa actual d'autobusos perquè ha resultat massa complicada i desfasada. En aquest sentit, és important modificar els transbordaments ja que generen incomoditat tal i com estan estructurats actualment. A partir d'aquesta reorganització del sistema, i tenint present la situació actual, es podria estudiar implantar la gratuïtat dels bitllets. Igualment, caldrà tenir present el debat sobre el procés de re-municipalització de l'empresa d'autobusos, on les conclusions semblen ja estar determinades.

Pel que fa a transport públic interurbà, Lleida és la única capital de província de Catalunya que no disposa d'una xarxa de Rodalies ni d'un tren de connexió per a la classe treballadora que, aprofitant la infraestructura existent i amb les actuacions necessàries, permeti els desplaçaments quotidians per anar i tornar de la feina o dels centres educatius. La xarxa de Rodalies de Lleida hauria de mirar cap a Catalunya però també cap a l'Aragó, un territori amb el que la capital del Segrià té un vincle socioeconòmic estret.

Des de Rodalies, es porta temps discutint sobre la relació entre Lleida i el centre de Catalunya a través de Cervera sense tractar la línia de Les Borges Blanques, que també és important.

En canvi, el Govern aposta per construir una nova estació d'autobusos en un emplaçament que no és adient per fer-ho en comparació amb la ubicació prevista inicialment. Amb aquest projecte, s'incrementa la saturació del pont del Príncep de Viana, es passa d'una despesa de 10 milions d'euros a una altra molt superior de fins a 40 milions i s'instal·la la infraestructura en un edifici protegit, una decisió que ja ha estat al·legada per part del Col·legi d'Arquitectes.

4. Aparcament

A l'hora d'impulsar mesures relacionades amb l'aparcament cal pensar en el Pacte Social per Lleida i crear estacionaments dissuasius que connectin amb el transport públic. A banda d'això, també es podrien fer actuacions puntuals, com el soterrament de l'aparcament del Rectorat per transformar la part de dalt en un parc urbà o la construcció de nous aparcaments per resoldre dèficits històrics.

5. Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)

S'ha d'apostar per transportar més mercaderies en tren. Actualment, l'estació de mercaderies prevista a Torre Blanca-Quatre Pilans es troba una mica aturada i genera inquietud entre els veïns.

Per últim, s'afirma que actualment la distribució urbana de mercaderies (DUM) d'última milla als principals eixos comercials conviu de forma complexa amb les limitacions horàries imposades per a aquesta activitat.

Partit polític 2:

El model de ciutat que volen per Lleida en matèria de mobilitat ha d'emular a Berlin (Alemanya) o Ferrara (Itàlia), ciutats amb pocs semàfors on tots els vehicles poden circular per la majoria de carrers en un context de respecte absolut envers la resta d'usuaris de la via pública. Es considera impossible fer un carril per a cada mode de transport perquè l'espai és limitat.

L'objectiu principal hauria de ser la millora de: la seguretat viària, la qualitat de l'aire, la qualitat de l'espai públic, l'accessibilitat i la connectivitat i eficiència amb l'aplicació de les noves tecnologies, així com la disminució dels nivells de contaminació acústica.

1. Vianants

No s'estima necessària la pacificació de tots els carrers perquè Lleida no és una ciutat on la gent gaudeixi del carrer. Per exemple, per Prat de la Riba, una avinguda que patirà una reforma substancial, la gent no passeja, els ciutadans únicament utilitzen la via pública per satisfer les seves necessitats quotidianes, no per estar-hi.

Tot i així, els itineraris per a vianants presenten deficiències que cal arreglar: voreres estretes i en mal estat que no compleixen amb la normativa d'accessibilitat, mobiliari urbà o terrasses de negocis de restauració que suposen un obstacle, fases de verd dels semàfors pensades per garantir la fluïdesa del trànsit en detriment dels vianants, motocicletes aparcades a sobre de les voreres, friccions amb altres modes de transport com bicicletes o VMP, quals sense rampa, brutícia que pot provocar relliscades... Ara bé, cal ser coherent i donar al vianant l'espai que necessita realment, ja que a molts indrets hi ha voreres molt amples que no s'utilitzen.

2. Bicicletes i VMP

La xarxa de carrils bici no té continuïtat i hi ha barris que queden desconnectats. A més, els camins rurals que uneixen Lleida amb les partides properes estan molt descuidats i no potencien l'ús de la bicicleta en aquest tipus de desplaçaments. També repercuteixen de forma negativa, per una banda, la manca d'aparcaments segurs, ja que els ciclistes no estan completament protegits davant de robatoris, i per una altra, els pendents existents al voltant dels turons de la Seu Vella i de Gardeny. Degut a aquest dèficit d'infraestructures, els ciclistes han d'utilitzar les voreres o la carretera i es produeixen friccions amb els vianants i els conductors, tant de turismes com de transport públic.

En relació amb els vehicles de mobilitat personal (VMP), existeix un desconeixement de les normes de circulació per part dels usuaris, que en moltes ocasions no disposen de carnet de conduir, modifiquen els vehicles per assolir majors velocitats de les permeses i circulen per sobre de la vorera.

3. Transport públic

En termes generals, suspenen el transport públic de Lleida, sobretot si es compara amb el d'altres ciutats de mida similar. L'autobús urbà no dona un servei suficient, manquen parades (i algunes no són accessibles), línies i freqüències, en particular per arribar als instituts situats fora del nucli urbà.

L'empresa que opera actualment el servei no funciona degut a la conjuntura del seu contracte, que no permet una nova licitació en aquest moment.

4. Vehicle privat

A la ciutat de Lleida es circula bé amb vehicle privat i es triga poca estona en arribar als llocs, a excepció de determinades interseccions on es generen cues. Això sí, es considera que hi ha deficiències en la senyalització informativa, absència de controls de la Policia Local i falta de civisme dels repartidors de mercaderies (DUM).

S'afirma que treure carrils de circulació sense donar alternatives de transport sòlides no serveix, i es qüestiona la reducció de capacitat a la Rambla d'Aragó.

En últim terme, s'aposta per potenciar els serveis de vehicles compartits (*car-sharing* i *moto-sharing*).

5. Aparcament

S'identifica un desequilibri en l'aparcament de Zona Blava, ja que hi ha barris com el Centre on pràcticament tota l'oferta és regulada i d'altres on tot l'estacionament és gratuït, és a dir, no és equitatiu. A més, es considera que les tarifes d'estacionament regulat són elevades i que hi ha una manca de places d'aparcament soterrat.

En alguns indrets de la ciutat hi ha dèficit d'aparcament tant en horari diürn com nocturn, de manera que els usuaris del vehicle privat es veuen obligats a cometre indisciplines que repercuteixen negativament en el trànsit rodat. Un exemple és l'estacionament en triple fila al voltant de les escoles.

Seria necessari associar el domicili a l'aparcament.

Partit polític 3:

La capital del Segrià és una ciutat mitjana i compacta on es poden dur a terme els desplaçaments interns en modes no motoritzats i en un temps raonable. Aquesta és una de les principals avantatges que cal tenir en compte a l'hora de planificar la mobilitat a la ciutat per avançar cap a un model més sostenible.

1. Vianants

Per tal de potenciar els desplaçaments a peu, cal millorar l'accessibilitat dels itineraris per a vianants. En primer lloc, s'han d'erradicar les voreres de mig metre i garantir que totes compleixin la normativa vigent (mínim 1,8 metres d'amplada útil). Ara bé, es continuen executant noves promocions d'habitatge a barris com Pardinyes i la via pública segueix incomplint la llei. És del tot inviable que es re-urbanitzin carrers i es deixin amb la mateixa configuració, sense fer-los més amables per al vianant (voreres més amples, plataforma única...). De fet, el propi Pla General de Lleida no recull unes normes bàsiques sobre accessibilitat, i per tant caldria modificar el document per incorporar aquesta informació.

En segon lloc, s'ha de millorar la seguretat viària, ja que al 2021 es van registrar 3 morts per atropellament a Lleida. En aquest sentit, cal modificar les fases semaforiques perquè perjudiquen els desplaçaments a peu i també s'estima necessària una reducció efectiva de la velocitat dels cotxes a 30 km/h, 20 km/h i 10 km/h, en funció del tipus de via. D'altra banda, també es permet l'estacionament de vehicles just al costat dels passos de vianants, dificultant la visibilitat tant del conductor com del vianant.

En tercer lloc, cal millorar les condicions de confort per als vianants, atès que a molts indrets falta ombra durant l'estiu, o s'obliga als vianants a fer un recorregut més llarg per no interposar-se en el camí dels cotxes. Per exemple, a la cruïlla entre les avingudes de Prat de la Riba, Rovira Roure i Balmes, els passos de vianants que provenen de Prat de la Riba no arriben directament a la Plaça de Ricard Viñes. De la mateixa manera, a la cruïlla entre l'Avinguda de Prat de la Riba i el Carrer del Príncep de Viana, el vianant està obligat a creuar fins a 4 passos per prosseguir el seu trajecte.

En quart lloc, falten molts eixos per a vianants, lliures de trànsit rodat. Es considera necessari actuar en les següents vies:

- El Carrer de Pi i Margall hauria de ser només per a vianants fins a la Plaça del Treball.
- El Carrer del Camí de Corbins, entre la Passarel·la dels Ferroviaris i la Plaça de Josep Piñol, hauria de ser un eix per a vianants.
- La Rambla de Ferran hauria de ser exclusiva per a vianants, de manera que s'ampliaria la capacitat viària a la Plaça de la Pau i es desviaria el trànsit per l'Avinguda del Segre.
- El Carrer de l'Alcalde Costa hauria de ser exclusiu per a vianants en tot el seu traçat, fins al Carrer d'Isaac Albéniz.
- L'Avinguda del Doctor Fleming hauria de ser únicament per a vianants entre la Plaça de Ricard Viñes i el Passeig de l'Onze de Setembre.

No cal destinar molts recursos econòmics a donar més espai al vianant, únicament amb pintura es poden dur a terme moltes actuacions.

En cinquè i últim lloc, existeixen deficiències en l'accessibilitat dels vianants als espais verds de la ciutat. No es donen facilitats per creuar a peu des del Parc dels Camps Elisis cap al Carrer de la Doctora Castells, no hi ha itineraris per a vianants entre els parcs urbans que millorin la permeabilitat i es cobra per entrar al Parc de l'Arborètum.

6. Bicicletes i VMP

La xarxa de carrils bici actual no arriba ni al 10% del que hauria d'haver-hi a una ciutat com Lleida. A més, la xarxa existent presenta problemes de connectivitat que cal resoldre a curt termini, i disposa de carrils desfasats i antiquats que transcorren per la vorera per no treure-li espai al vehicle privat, quan realment haurien d'anar per la calçada.

A banda de la limitació a 30 km/h, les bicicletes haurien de tenir prioritat de pas en els carrers d'un sol sentit de circulació davant dels cotxes.

En relació amb els vehicles de mobilitat personal (VMP), hi ha molts usuaris que no tenen coneixement sobre com portar-los o quines són les normes que han de complir, i tampoc es senten segurs anant per la calçada perquè no és prou pacificada.

7. Transport públic

Un dels principals problemes de la xarxa actual de transport públic urbà és la poca fiabilitat del servei, ja que els horaris i freqüències actuals requereixen una velocitat comercial de 20 km/h, un objectiu pràcticament impossible d'assolir. A més, hi ha una carència latent d'infraestructura associada per al transport públic, sobretot de carril bus, ja que actualment el servei queda subjecte a les condicions del trànsit i encara és més difícil complir amb els horaris i la velocitat comercial requerida.

8. Vehicle privat

Com es donen facilitats per desplaçar-se amb vehicle privat, moltes persones utilitzen el cotxe per recórrer distàncies curtes i perden molt de temps buscant aparcament, quan realment podrien haver fet el trajecte caminant en 10 minuts.

En aquest sentit, hi ha massa trànsit de pas pel Centre de Lleida perquè les condicions de les vies i la coordinació semaforica inciten a usar les vies cèntriques en comptes de les perimetrals. Per exemple, el Carrer del Príncep de Viana no pot continuar sent una via de pas perquè els mesuraments de contaminació a la Plaça del Treball i a altres indrets d'aquest carrer ja superen els llindars establerts per l'Organització Mundial de la Salut.

7.8. Resultats de la participació amb les entitats municipals

Durant el procés d'elaboració i redacció de la memòria de diagnosi del PMUS de Lleida s'han realitzat entrevistes amb diferents entitats municipals (associacions de veïns, sindicats, Guàrdia Urbana...). A continuació es presenten els resultats d'aquestes entrevistes agrupats per temàtiques.

1. Vianants

La ciutat de Lleida té una gran oportunitat per potenciar els desplaçaments a peu, ja que és una ciutat compacta i eminentment plana que durant els darrers anys ha millorat la permeabilitat del riu amb la incorporació de diverses passarel·les (la del Liceu Escolar, la dels Camps Elisis, la dels Maristes...). En contraposició, la mobilitat dels vianants es veu condicionada per la política centrada en el cotxe.

En aquest sentit, l'accessibilitat i el confort de l'espai públic dedicat als vianants presenta deficiències, com la coordinació de les fases semafòriques (pensades per a la fluïdesa del trànsit rodat), la manca d'ombra a l'estiu que dificulta els desplaçaments a peu per determinades vies (sobretot les passarel·les per sobre del riu Segre) o la presència de voreres estretes que no compleixen amb la normativa vigent en matèria d'accessibilitat. De fet, es planteja una falta de voluntat política a l'hora de restar espai al vehicle privat en les actuacions de reforma de les vies urbanes, com la del Carrer de Sant Martí, on no es va implementar plataforma única. A més, també es considera que l'ampliació de les voreres es porta a terme quan es millora el ferm de la calçada, és a dir, de forma supeditada a la millora de la xarxa viària.

Per tant, és important millorar la situació actual dels carrers per fer-los més amables per als vianants i incrementar la mobilitat a peu, ja que queda demostrat que quan els eixos estan pensats per a les persones, aquestes els utilitzen i caminen (eix per a vianants del Centre). En resum, cal invertir la piràmide de la mobilitat i col·locar als vianants, que són els més fràgils, al capdamunt de la classificació.

2. Bicicletes i VMP

Durant els darrers anys s'ha incrementat el nombre de carrils bici, però encara no és suficient per garantir una xarxa continua que connecti tots els barris de la ciutat, ni tampoc s'ha executat l'eix Nord-Sud, una reclamació històrica. Així mateix, es qüestionen les decisions polítiques preses a partir de processos de participació pública, ja que s'estima que no respecten els resultats obtinguts durant el procés per tal de mantenir files d'aparcament i no perjudicar als usuaris del vehicle privat.

En termes de seguretat, es considera que s'ha millorat el disseny del carril bici, però que encara queda molta feina per fer, especialment a les cruïlles on el trànsit rodat efectua gir a la dreta i pot atropellar als ciclistes. De la mateixa manera, els carrils bici en vorera (com el de l'Avinguda del Segre) no disposen d'una separació clara i els vianants l'envaeixen de forma recurrent, provocant friccions amb els ciclistes. També s'ha de treballar en matèria d'aparcaments segurs, perquè, a excepció d'exemples puntals com els edificis del Rectorat o el d'Agrònoms, en general els equipaments i estacionaments públics no disposen d'aparcaments segurs per a bicicletes. És més, juntament amb la manca de regulació dels VMP, es considera que la falta d'estacionaments és un dels motius que ha portat a usuaris de la bicicleta a utilitzar el patinet elèctric, perquè d'aquesta manera poden plegar-lo i entrar-lo a la majoria d'edificis.

D'altra banda, també es mencionen deficiències en la infraestructura ciclable interurbana, és a dir, en aquells camins que connecten el nucli urbà de Lleida amb les partides i els municipis propers. No només falten carrils bici per anar fins a l'Horta, sinó que la transició entre el teixit urbà consolidat i el camp és molt brusca, i al sortir de la ciutat es presenten problemes d'accessibilitat, neteja, manca de voral a les carreteres...

Pel que fa als VMP, els entrevistats consideren que hi ha un desequilibri entre les obligacions exigides als ciclistes i als usuaris de patinets elèctrics (els primers no poden circular pel Carrer Major perquè la senyal ho prohibeix de forma explícita i els segons ho fan, per exemple). Es creu que les actuacions han anat darrera del problema i s'han implantat mesures una vegada s'han produït els primers atropellaments.

Per últim, en relació amb la intermodalitat, les bicicletes estan permeses a les línies 6 i 9 del transport públic urbà (amb un nombre màxim de vehicles per autobús), i inicialment s'indicava de forma explícita el vehicle que les admetia però, a mesura que els usuaris van conèixer la iniciativa, va deixar d'anunciar-se.

3. Transport públic

Transport públic urbà

La flota actual d'autobusos urbans de Lleida està formada per 46 vehicles, 13 dels quals són híbrids i, durant episodis de calor extrema, al obrir i tancar les portes presenten problemes de sobreescalfament. La majoria dels vehicles tenen més de 12 anys, per això s'ha demanat que part dels fons Next Generation s'utilitzin per comprar autobusos elèctrics nous. Actualment, hi ha una sol·licitud de 5 autobusos elèctrics que arribaran a finals de 2023. No obstant l'antiguitat de la flota actual, tots els vehicles disposen de rampes per garantir l'accés i sortida dels usuaris, independentment de les seves característiques, però en ocasions la situació urbanística de l'entorn de la parada no permet el desplegament de la rampa, i per tant queda inutilitzable.

La xarxa d'autobusos urbans de Lleida va patir un canvi estructural al 2013, evolucionant cap a un model longitudinal basat en línies que creuen tota la ciutat en comptes de connectar cada barri amb el Centre. Tot i realitzar-se una campanya d'informació massiva i implementar-se el transbordament gratuït, als usuaris els va costar adaptar-se a aquest canvi i encara a dia d'avui es considera una xarxa poc intuïtiva. Ara bé, amb la construcció de la nova estació d'autobusos de Lleida, caldrà reorganitzar les línies urbanes per garantir la intermodalitat amb els serveis interurbans.

Adicionalment, hi ha una manca d'infraestructura associada, especialment de carril bus. En algunes vies, com al Carrer del Príncep de Viana, es va crear-ne un que posteriorment va ser obert a tot el trànsit, i a d'altres, com l'Avinguda de Prat de la Riba, existeix carril bus però es pot aparcar durant els caps de setmana o en horari nocturn, de manera que la figura d'una infraestructura segregada i exclusiva es dilueix. A més, tampoc hi ha una coordinació semafòrica que permeti la sortida avançada dels autobusos per assegurar l'angle de gir, i a diverses vies de la ciutat (com l'Avinguda de Madrid) els carrils no tenen una amplada suficient per garantir la correcta circulació dels autobusos.

A part de la manca d'infraestructura associada, el servei d'autobús urbà també pateix friccions amb altres alternatives de transport, com els autobusos interurbans o les rutes escolars, a les que la Paeria els hi assigna les mateixes parades. Es tracta d'una reclamació històrica per part dels conductors d'autobús urbà, que veuen endarrerit el seu servei degut a l'acumulació de vehicles i usuaris a les parades, especialment durant les hores d'entrada i sortida de les escoles o a l'estiu, quan els viatgers marxen de Lleida i porten molt equipatge.

A nivell de cobertura de servei, els polígons d'activitat econòmica són les zones amb més problemes, atès que es troben a les afores de la ciutat i la demanda té un marcat caràcter pendular (viatges d'anada i tornada en dies feiners i d'acord amb els horaris laborals). Els desplaçaments fins als polígons industrials es poden fer ràpidament en cotxe i allà no hi ha limitacions d'aparcament, ni tan sols control de les indisciplines (s'aparca inclús a sobre de les voreres).

En canvi, si es vol anar amb transport públic s'ha de fer transbordament al Pont Vell, l'autobús no deixa a l'usuari davant de la nau en qüestió i a la tornada cal esperar molta estona fins al proper servei. Així doncs, actualment per anar als polígons industrials només utilitza el transport públic la demanda captiva. En aquest sentit, algunes de les empreses dels polígons industrials que tenien serveis de transport per als treballadors es van posar en contacte amb Autobusos de Lleida S.A per cobrir les seves necessitats amb un servei públics. Finalment, no va haver-hi acord amb els horaris i no es va arribar a cap entesa.

Des del punt de vista dels usuaris, cal millorar, per una banda, la difusió i digitalització de la informació per tal de planificar els desplaçaments, ja que si es coneix el temps restant per al proper servei, l'usuari pot decidir prendre una altra alternativa. D'altra banda, també cal millorar l'estat actual de les parades, ja que moltes no disposen de marquesina o espai per seure, i la gent ha d'esperar de peu. En general, els usuaris defineixen el transport públic urbà com un servei poc fiable (a nivell de freqüències, horaris...) que l'utilitza la demanda captiva (gent gran, menors d'edat...). Per aquest motiu, és freqüent veure autobusos (com els de la L8) gairebé buits, consumint recursos sense transportar gaires passatgers. En conseqüència, es considera oportú estudiar la xarxa per veure les necessitats dels usuaris i fer-la més competitiva.

En últim terme, a nivell de demanda, encara no s'ha recuperat el volum de passatgers previ a la pandèmia, ja que es va registrar una davallada pronunciada en totes les línies i títols adquirits. L'any 2022, els autobusos encara transportaven un 20% menys de passatgers que al 2019, i eren palesos els efectes del teletreball o classes virtuals.

Transport públic interurbà

A finals del 2024, està prevista l'aplicació al transport públic de la província de Lleida del sistema de pagament per quilometratge, substituint el model actual de zones tarifàries. Els preocupa que aquest nou sistema pugui perjudicar als usuaris d'una zona extensa i dispersa com és l'àrea d'influència de Lleida, perquè és un model pensat per un entorn compacte com el de Barcelona. En aquest sentit, també es posa de manifest una assignació de recursos econòmics molt elevada a l'ATM de Barcelona i una situació d'abandonament a la resta de províncies catalanes. No menys important és l'absència d'una xarxa de Rodalies sòlida a la capital del Segrià. Al 2014, la Generalitat de Catalunya va acordar amb Renfe establir nuclis de Rodalies a Tarragona, Girona i Lleida i l'actuació només es va materialitzar a les dues primeres capitals. Per aquest motiu, actualment Lleida no disposa d'un pla de Rodalies específic, encara que el Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030 contempla la major part de les propostes plantejades per CCOO.

A l'igual que el transport públic urbà, l'interurbà també assenyala friccions amb les rutes escolars i els autobusos urbans. No obstant això, es considera oportú compartir parades amb la resta d'alternatives per així optimitzar la infraestructura existent, i s'apunta a la presència reiterada de vehicles particulars a les parades com un dels principals entrebancs per al correcte funcionament del servei. També es descriu la LL-11 com una via molt carregada que, amb el creixement previst de La Bordeta i el Parc de l'Aigua, empitjorarà en un futur.

A diferència del transport públic urbà, a l'interurbà la demanda s'ha recuperat amb força després de la pandèmia, i els nivells ja s'apropen als valors registrats abans de la crisi sanitària.

Estacions i intercanviadors

La futura estació d'autobusos de Lleida condicionarà la mobilitat de la ciutat, ja que es crearà una nova centralitat que generarà milers de desplaçaments. Caldrà fer un estudi de trànsit que contempli una possible saturació de la xarxa viària, l'enllaç entre Pardiniyes i Rambla de Ferran i la major afluència de vianants, especialment a cruïlles com la de l'Hotel Ramon Berenguer IV, on el temps per creuar actualment es limita a 17 segons.

S'especifica que el projecte anterior, a banda de ser més econòmic (18 milions d'euros enfront als 40 milions de l'actual) resolvia millor la saturació viària perquè disposava d'un aparcament dissuasiu i comptava amb entrades a dos nivells, de manera que no es congestionava Príncep de Viana, una via que es convertirà en el límit de la futura ZBE i per on s'accedeix a l'aparcament de SABA de l'estació de Lleida-Pirineus. En canvi, amb el projecte actual caldrà posar un semàfor per regular l'entrada i sortida dels autobusos i existeix preocupació en aquest aspecte.

Per últim, també es menciona que la ubicació de l'estació d'autobusos actual queda molt a prop de les universitats i dels instituts, i que la futura infraestructura estarà més allunyada. A aquesta situació cal sumar la manca d'intercanviadors a Lleida on es reculli informació de tots els modes de transport.

4. Vehicle privat

La política urbana de la ciutat de Lleida es veu influenciada per un conservadorisme del cotxe molt transversal. És necessari rebaixar l'ús del vehicle privat, però el fet de que Lleida no sigui una ciutat congestionada dificulta l'assoliment d'aquest objectiu. A dia d'avui, la manera més ràpida de travessar la ciutat és creuar-la amb cotxe en comptes de circumval·lar-la, i per tant és fonamental treure trànsit de pas del Centre. La reducció en l'ús del vehicle privat suposarà una millora de la qualitat de l'aire i en la relació amb l'espai públic.

Pel que fa al dossier Lleida Ciutat 30, es considera que va implementar-se amb un marge de temps molt reduït respecte a l'entrada en vigor de la normativa oficial, i que a més tampoc s'han fet controls per obligar als conductors a respectar els nous límits de velocitat.

Zona de Baixes Emissions

L'àmbit d'aplicació de la futura Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Lleida va aparèixer de forma reiterada en les diferents entrevistes. En primer lloc, es va considerar que el Carrer del Príncep de Viana -límit previst de la futura ZBE- no hauria de ser una via de tancament de l'àmbit perquè a dia d'avui ja suporta molt de trànsit i un elevat índex de contaminació acústica i atmosfèrica, i per tant, la situació empitjorarà. El Pont de Pardiniyes podria ser una alternativa viable però connecta amb el Carrer de Baró de Maials, que tampoc es creu oportú com a via de pas.

En segon lloc, es planteja començar aplicant la Zona de Baixes Emissions (ZBE) en un àmbit reduït i progressivament anar-la expandint en comptes de fer el procediment invers, iniciar amb un projecte molt ambiciós i haver de rectificar-lo per possibles problemes que puguin aparèixer. Cal tenir en compte que a les zones rurals -els habitants de les quals tenen com a referència la ciutat de Lleida- el parc de vehicles és més antic, i que les bonificacions per als vehicles elèctrics o híbrids no poden anar en detriment de les persones que no poden permetre's comprar un cotxe nou que contami menys. Abans d'instaurar-la, cal consens amb els veïns.

Per últim, es considera oportú vincular la ZBE a la futura estació d'autobusos per tal de garantir una alternativa de transport públic eficient que permeti l'accés a l'àrea restringida de forma còmode, especialment per aquells que arriben de fora de Lleida.

5. Aparcament

Es recull la preocupació dels treballadors que venen amb cotxe des de municipis veïns i que, quan arriben a la ciutat, no tenen espai on aparcar, atès que la major part de l'oferta d'estacionament existent al Centre és de pagament.

Igualment, tampoc hi ha zones de petó i adeu al voltant de les escoles, sinó que la Guàrdia Urbana tolera les indisciplines i l'estacionament en doble fila durant un període d'aproximadament 20 minuts a l'hora d'entrada i sortida dels centres educatius. Això és especialment conflictiu a les escoles infantils, on els pares han d'entrar dins del recinte per deixar els nens, i per tant es veuen obligats a estacionar el vehicle lluny del centre, contribuint encara més al col·lapse de la xarxa viària.

Distribució Urbana de Mercaderies

En altres ciutats s'intenta concentrar el repartiment de mercaderies d'última milla i adaptar-lo a les necessitats i característiques de l'entorn, sobretot des de la pandèmia, que ha suposat un revulsiu per al comerç electrònic. Això caldria fer-ho a Lleida per evitar el desplaçament continu de vehicles de mercaderies per la ciutat, que fins als atemptats del 17-A no tenien cap tipus de limitació.

Les indisciplines dels vehicles que efectuen la DUM es concentren majoritàriament a l'interior de la primera corona, on hi ha més comerç, així com als barris on han posat grans supermercats, com el Carrer del Baró de Maials. El comportament més comú es aparcar el camió o la furgoneta fora de les àrees delimitades per a aquesta activitat.

6. Seguretat viària

Segons la darrera Junta Local de Seguretat, en el transcurs de 2022 ha baixat el nombre d'accidents i ha pujat el nombre de ferits (264), però les lesions són més lleus per la reducció progressiva de la velocitat a 30 km/h. A més, s'han disparat els accidents de VMP (73). De fet, els ciutadans veuen la circulació per la vorera d'aquest tipus de vehicles com un perill que s'ha d'eliminar, especialment per la gent gran. Veuen necessari incrementar les campanyes informatives amb la normativa vigent i posar més sancions (segons la Guàrdia Urbana, al 2022 s'han posat més de 1.000 multes a patinets). En contraposició, s'han reduït a menys de la meitat els accidents de bicicleta.

D'altra banda, també s'aposta per portar la limitació a 30 km/h a totes les vies de la ciutat, incloses les rondes, ja que es considera que 50 km/h és una velocitat massa elevada per garantir la seguretat de tots els usuaris de la via pública.

