



DOCUMENT N°5

Pla de Mobilitat Urbana de Lleida

Prognosi de creixement

Propostes d'actuació

Indicadors de seguiment

Pla d'etapes i pressupost

Setembre de 2024

8. PROGNOSI DE CREIXEMENT 4

8.1. Descripció dels escenaris considerats.....5

8.2. Avaluació d'escenaris.....7

9. PROPOSTES D'ACTUACIÓ 8

9.1. Punt de partida. Fonaments.....8

10. INDICADORS DE SEGUIMENT DEL PLA 10

11. PLA D'ETAPES I PRESSUPOST 13

11.1. Distribució de les etapes 13

11.2. Propostes per etapes i pressupost 13

11.2.1.A curt termini – Fase 1..... 13

11.2.2.A mig termini – Fase 2..... 14

11.2.3.A llarg termini – Fase 3..... 15

11.3. Resum del pressupost..... 16

ÍNDEX

8. PROGNOSI DE CREIXEMENT

8.1. Descripció dels escenaris considerats

Segons estableix la Llei 6/2009, es consideren tres escenaris:

- Escenari A (tendencial): escenari calculat anteriorment, on la distribució modal resta similar a l'actual.
- Escenari B (optimista): se superen els objectius marcats.
- Escenari C (objectiu): s'arriba a l'escenari objectiu.

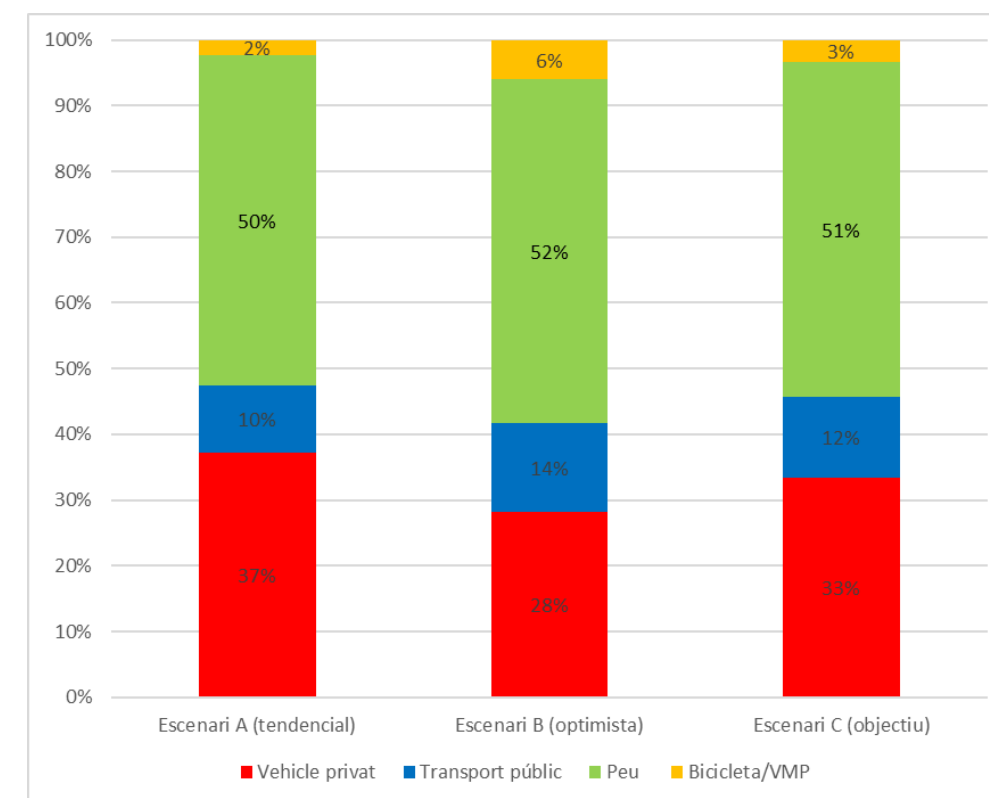
El següent quadre resumeix els tres escenaris. De forma general, als escenaris B i C s'aconsegueix reduir el vehicle privat, en detriment dels altres mitjans de transport:

Escenari A (tendencial)	transport públic	vehicle privat	peu	bicicleta	total
interns	43.786	134.308	271.243	12.813	462.150
connexió	11.741	69.311	3.550	316	84.918
total	55.527	203.619	274.793	13.129	547.068

Escenari B (optimista)	transport públic	vehicle privat	peu	bicicleta	total
interns	70.058	122.220	339.054	38.439	569.771
connexió	18.786	63.073	4.438	948	87.244
total	88.843	185.293	343.491	39.387	657.015

Escenari C.1 (objectiu)	transport públic	vehicle privat	peu	bicicleta	total
interns	54.733	126.250	287.518	19.220	487.719
connexió	14.676	65.152	3.763	474	84.066
total	69.409	191.402	291.281	19.694	571.785

Il·lustració 1. Distribució dels desplaçaments per mode de transport i destinació (interns o de connexió). Font: elaboració pròpia.

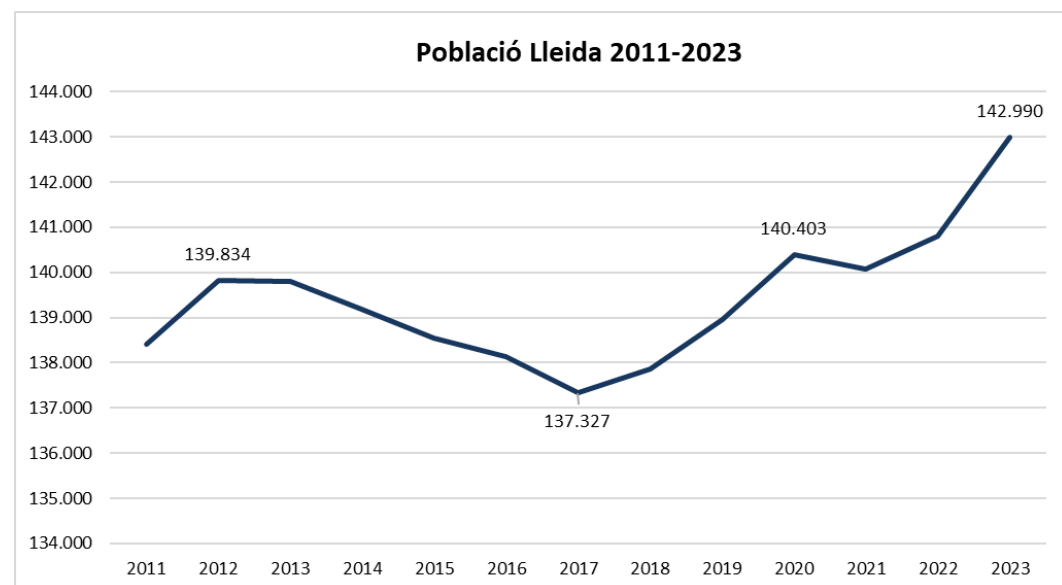


Il·lustració 2. Distribució dels desplaçaments per mode de transport i destinació (interns o de connexió) de cada escenari. Font: elaboració pròpia.

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

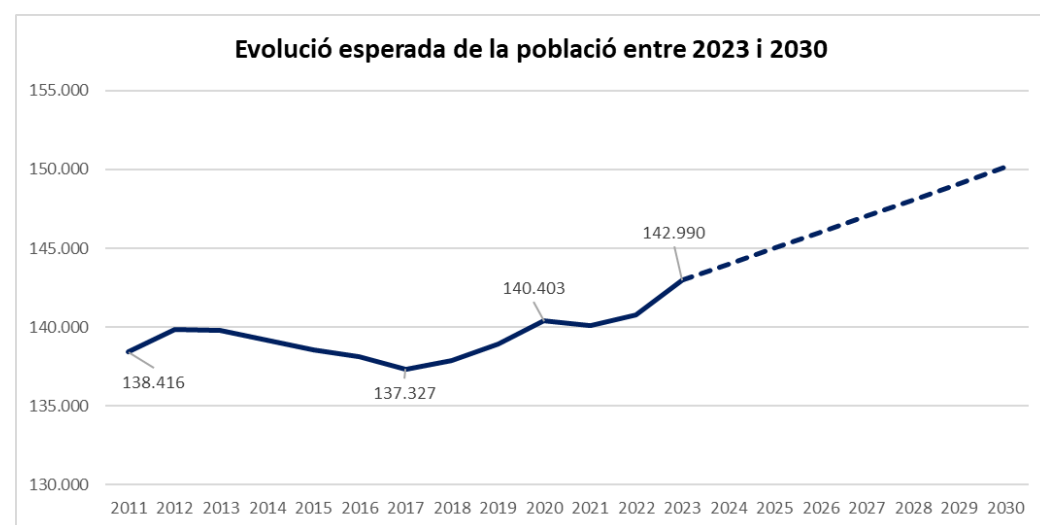
A l'escenari A (tendencial) s'estima que, en el cas més desfavorable, el creixement de la mobilitat interna i de connexió dels residents és conseqüència de l'evolució de la població i de la tendència de les pautes de mobilitat, encara que pot patir d'altres factors com l'augment del teletreball, o l'envelliment de la població.

En relació al creixement de la població, aquest ve determinat pel creixement natural i per la construcció de nous sectors urbanístics. L'evolució de la població natural és positiva i sobretot des de l'any 2017, quan la població va tocar mínims dels darrers anys després de la crisi del 2008. El creixement dels propers anys es preveu que mantingui aquesta tendència positiva. Son moltes les persones que des de l'inici de la pandèmica de la COVID-19 han emigrat de grans ciutats com Barcelona, cap a ciutats i pobles de l'interior, optant per la modalitat del teletreball i per viure en entorns menys densos i més naturals.



Il·lustració 3. Evolució de la població resident al municipi. Font: elaboració pròpia.

Tenint en compte l'efecte de la pandèmia sobre l'evolució de la població, es descarten les dades dels anys anteriors a 2020, doncs no reflecteixen les noves tendències migratòries internes de la C.A. de Catalunya. Així doncs, s'ha elaborat una mitjana del creixement interanual dels últims 4 anys (2020-2023) per fer una predicció de creixement durant els pròxims anys i amb horitzó a 2030. Entre l'any 2019-2020, la població va augmentar aproximadament un +1%; entre el 2020 i el 2021, un -0,2%; entre el 2021-2022, un +0,5% i, finalment, entre el 2022 i el 2023, un +1,6%. Aquestes quatre dades, donen una mitjana de creixement interanual del +0,7%.



Il·lustració 4. Evolució de la població esperada durant la vigència del PMUS. Font: elaboració pròpia.

Per altre banda, l'escenari tendencial considera que no es duren a terme modificacions en el sistema de mobilitat actual, per la qual cosa s'estima que la distribució modal es mantindria igual que la calculada al PMUS de Lleida.

Tanmateix, cal recordar que com ja s'ha comentat al apartat 3.5 del present document, hi ha actuacions programades a altres plans i programes que poden afectar directament a la mobilitat de Lleida. Tot i així, les actuacions que podrien tenir una incidència en el canvi modal són:

- L'aprovació de la Zona de Baixes Emissions prevista per principis de 2025, comportarà una reducció de la circulació de vehicles contaminants pel centre de la ciutat, que es traduirà en un augment de l'ús del transport públic i de vehicles de mobilitat personal en detriment de l'ús del vehicle privat. A més, comportarà a una davallada de les emissions de gasos perjudicials per la salut, com l'NO₂, el CO₂, el PM₁₀ i el PM_{2,5}.
- El desenvolupament del nou sector urbanístic inclòs en el PDU d'activitat econòmica de la Plana de Lleida. El sector, farà créixer el número de desplaçaments de la zona, sobretot des del centre de la ciutat de Lleida fins al sector. Així doncs, i tal com està planificada la xarxa de mobilitat, es preveu un increment sobretot del transport públic.
- Les mesures d'ambientalització de la flota també es consideren molt adequades, especialment per aconseguir l'objectiu de minimitzar l'impacte del vehicle privat, especialment dels viatges que no disposen d'alternativa. Tot i així aquesta actuació no tindrà gairebé incidència en el canvi de distribució modal, però sí en les emissions que el parc genera.

Així doncs, considerant l'augment poblacional estimat per l'escenari tendencial i mantenint la ratio de desplaçaments per habitant actual, es fan dues hipòtesis de creixement de la mobilitat:

1. Mantenint la distribució modal actual si no es duu a terme cap de les actuacions ni del PMUS ni dels plans i programes supramunicipals.
2. Modificant lleugerament la distribució modal actual si s'apliquen les actuacions de plans i programes que poden coincidir en el temps amb la vigència del PMUS (+2% Transport públic, +1% a peu i +1% bici/patinet).

	2023/24		H.1 2030 sense cap actuació		H.2 2030 amb actuacions plans supramunicipals	
MODE DE TRANSPORT	TOTAL DESPLAÇAMENTS	%	TOTAL DESPLAÇAMENTS	%	TOTAL DESPLAÇAMENTS	%
TRANSPORT PÚBLIC	55.527	10%	59.587	10%	68.393	12%
TRANSPORT PRIVAT	203.619	37%	218.507	37%	203.830	35%
A PEU	274.793	50%	294.885	50%	297.821	51%
BICICLETA I PATINET	13.129	2%	14.089	2%	17.024	3%
TOTAL	547.068	100%	587.068	100%	587.068	100%

Il·lustració 5. Estimació del creixement de la mobilitat. Font: elaboració pròpia.

La hipòtesi 1, suposa l'augment de gairebé 15.000 desplaçaments al dia en vehicle privat, mentre que la hipòtesi 2, suposaria un increment de gairebé 200 desplaçaments en vehicle privat al dia. Cal mencionar que, tot i que augmentin els desplaçaments en vehicle privat en l'horitzó 2030, aquests ho faran a ritme inferior als altres modes de transport. Per la segona hipòtesi, dels 40.000 desplaçaments

generats, només un 0,5% seran generats per vehicles privats, mentre que la resta, un 99,5%, es faran en transport públic o a peu/bicicleta o VMP. Això és així, degut a que el nou sector urbanístic que contempla el PDU d'activitat econòmica de la Plana de Lleida, presentarà una ampla oferta de transport públic que ajudarà a la consolidació d'aquests desplaçaments.

L'**escenari B**, com s'ha comentat anteriorment, és un escenari optimista que preveu un augment tendencial dels viatges en transport públic i dels mitjans no motoritzats, superant els establerts tant pels objectius generals com específics. És a dir, aquest escenari contempla sobretot millores en les xarxes a peu i en bicicleta, millores en la xarxa actual d'autobusos i trens per al 2030 i la finalització de les actuacions supramunicipals pel 2030.

Per últim, l'**escenari C** (objectiu), és aquell en el que, essent realistes, es creu que s'arribarà amb la implantació de les actuacions i propostes que contempla el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Lleida.

8.2. Avaluació d'escenaris

Amb l'objectiu de determinar l'elecció de l'escenari més adequat, i seguint les recomanacions exposades per la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat, es procedirà a la confrontació de cadascun dels escenaris considerats amb cadascun dels objectius ambientals definits anteriorment.

Així, inicialment, s'ha considerat l'avaluació qualitativa del grau de compliment de cadascun dels objectius, tal com recull la taula que es mostra i es justifica a continuació:

ESCENARIS			
OBJECTIUS	A (0)	B	C
1. Reduir l'impacte de la contaminació atmosfèrica sobre la salut de la població del municipi	1	4	3
2. Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle	1	4	3
3. Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica	1	3	3
4. Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli	1	4	3
Puntuació objectius principals	5	15	12
Grau de compliment dels objectius ambientals principals	0.25	0.94	0.75

5. Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	1	4	3
6. Reduir el nombre de km anuals realitzats en vehicle privat	1	3	2
7. Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats de motor	2	3	3
8. Garantir una oferta adequada per als modes no motoritzats als principals centres atractors de viatges	2	4	3
9. Optimització del servei de transport públic	1	3	3
10. Racionalització de l'ús del vehicle privat	1	4	4
Puntuació objectius secundaris	8	21	18
Grau de compliment dels objectius ambientals secundaris	0.33	0.88	0.75
Grau de compliment dels objectius ambientals	0.28	0.91	0.75

Criteri de puntuació: 1 = nul, 2 = baix, 3 = mitjà i 4 = alt

Il·lustració 6. Avaluació del grau de compliment dels objectius ambientals. Font: Elaboració pròpia

9. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

9.1. Punt de partida. Fonaments

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

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

El Pla de Mobilitat Urbana de Lleida, seguint aquests principis i fruit de l'anàlisi realitzat a la diagnosi, ha fixat uns objectius per millorar la mobilitat de la ciutat. Aquests, s'emmarquen en una sèrie de propostes i d'actuacions que es desenvoluparan en els pròxims 6 anys, i han de ser conseqüents amb els desenvolupament d'altres plans i previsions de planejament com el futur POUM, actualment en redacció, i del PDUAE de la Plana de Lleida. Dins d'aquest marc de planificacions, cal assegurar doncs, que el PMSUS sigui coherent amb la resta de figures i que les actuacions que es proposen donin continuïtat a les xarxes de mobilitat.

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

- Seguretat Viària
- Mobilitat a Peu
- Mobilitat en Bicicleta i VMP
- Mobilitat en Transport Públic
- Mobilitat en Vehicle Privat
- Aparcaments
- Distribució Urbana de Mercaderies
- Qualitat ambiental
- Zones de Baixes Emissions
- Desenvolupament i seguiment

Dintre d'aquess grups d'actuació, esdevenen diferents línies estratègiques, amb l'objectiu de detallar les actuacions i la funcionalitat de cadascuna d'elles.

Les diferents línies estratègiques són les següents:

Seguretat Viària	Reduir l'accidentalitat.
	Fomentar la convivència entre els diversos mitjans de transport.
	Establir un compromís per educar i sensibilitzar en matèria de mobilitat.
Mobilitat a Peu	Millorar l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu.
	Donar especial atenció a la seguretat en els desplaçaments escolars i de les cures.
	Incrementar el nombre de desplaçaments a peu.
Mobilitat en Bicicleta i VMP	Augmentar els espais destinats al vianants i millorar la seva gestió.
	Crear una xarxa connexa i segura de carrils bici i VMP.
	Potenciar la bicicleta convencional i la bicicleta elèctrica. Establir un compromís per educar i sensibilitzar en matèria de mobilitat.
Mobilitat en Transport Públic	Desenvolupar un pla d'aparcaments per a bicicletes a la ciutat.
	Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta.
	Millorar la xarxa de bus: parades, cobertures, connectivitat i velocitat comercial.
Mobilitat en Vehicle Privat	Incrementar la mobilitat en transport públic.
	Millorar la informació a l'usuari i al conductor.
	Millorar la cobertura de la xarxa ferroviària.
Aparcaments	Reduir l'impacte ambiental.
	Millorar la regulació del taxi a la ciutat de Lleida.
	Optimitzar el funcionament de la xarxa de vehicles.
Distribució Urbana de Mercaderies	Fomentar la convivència entre els diversos mitjans de transport.
	Augmentar els espais destinats als vianants i millorar la seva gestió
	Implementar sistemes intel·ligents i innovadors en la gestió del trànsit.
Qualitat ambiental i Zones de Baixes Emissions	Fomentar el vehicle compartit.
	Millorar i optimitzar l'espai públic final destinat a l'oferta d'estacionament.
	Crear mesures tecnològiques que permetin gestionar els aparcaments.
Desenvolupament i seguiment	Millorar i optimitzar l'oferta de places de C/D per zones.
	Fomentar la distribució urbana de mercaderies (DUM) eficient a la ciutat.
	Controlar i adequar els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit motoritzat.
Desenvolupament i seguiment	Promoure el canvi modal en la mobilitat ocupacional i altres focus de desplaçaments.
	Dotar al PMUS De viabilitat tècnica i econòmica pel seu desenvolupament.
	Fer el seguiment del Pla.

Un dels principals objectius del Pla de Mobilitat és donar més visibilitat al vianant dins dels vials de Lleida, i un nou dinamisme al bus urbà, millorant l'accessibilitat i recorreguts donat els nous creixements que ha patit la ciutat en els darrers anys.

Totes les propostes també tenen un caràcter estratègic per millorar i reduir els nivells de contaminació provocats pel trànsit rodat.

A més, es té en compte la perspectiva de gènere, millorant la seguretat i accessibilitat en tots els aspectes derivats de la mobilitat. Dins d'aquest concepte, l'objectiu és millorar i tenir en compte totes les relacions de desplaçaments, no només els ocupacionals, sino tots els motius i cada una de les xarxes, amb criteris de seguretat i accessibilitat per afavorir una mobilitat universal, independentment del gènere, edat o diversitat funcional.

Cadascuna de les propostes es divideix en una fitxa on s'indiquen els objectius, la línia estratègica, les actuacions a desenvolupar, les prioritats en el desenvolupament de la proposta, calendari, agents implicats, el cost de l'actuació i els indicadors de seguiment.

Entre els costos de l'actuació, s'han detallat alguns segons el pressupost municipal. Altres actuacions, a mesura que es tingui la intenció d'implementar aquelles que no hi hagi un cost especificat, es recomana fer una estimació del pressupost que serà necessari.

Altres propostes hi figura "recursos propis". Aquesta respon, principalment, al pressupost de l'Ajuntament per fer actuacions del Pla de Mobilitat. També hi ha partides que poden quedar imputats a serveis que actualment ja es porten a terme i altres propostes que qedin dins d'altres actuacions més globals.

10. INDICADORS DE SEGUIMENT DEL PLA

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

	INDICADOR	UNITAT	VALOR REFERÈNCIA	VALOR OBJECTIU ESCENARI 2030
Generals	Índex de motorització per tipus de vehicle	Nº vehicles / 1.000 habitants	648,8	600
	Nivell d'immissió de contaminants	Superacions diàries dels nivells màxims segons UE i segons OMS	PM2,5 --> 65 dies (OMS) PM10 --> 36 dies (OMS) / 25 dies (UE) NO2 --> 73 (OMS) / 0 (UE)	PM2,5 --> 30 dies (OMS) PM10 --> 10 dies (OMS) / 0 dies (UE) NO2 --> 40 (OMS) / 0 (UE)
	Víctimes mortals anuals en accident de trànsit	Nº de morts / 100 accidents	0,15%	0%
	Accidents anuals	Nº d'accidents / 10.000 habitants	126	0
	Controls alcoholèmia/1.000 habitants	Controls alcoholèmia/1.000 habitants	---	---
	Controls de velocitat/1.000 habitants (Guàrdia Urbana)	Controls de velocitat/1.000 habitants (Guàrdia Urbana)	---	---
	Repartiment modal Peu	% quota modal a la ciutat	48%	55%
	Repartiment modal bici/VMP		2%	5%
	Repartiment modal Transport públic		9%	20%
	Repartiment modal vehicle privat		41%	20%

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

Vianants	Xarxa de prioritat per a vianants (Plataforma única)	Km plataforma única	22	50
Transport públic	Viatges anuals del transport públic (distingint els diferents operadors)	Viatgers / any	4.353.740	5.224.488
	Adaptació dels vehicles a PMR	% vehicles adpatats	100%	100%
	Viatges anuals del transport públic interurbà (distingint els diferents operadors)	Viatgers / any	FGC --> 207.367 RENFE llarga distància--> 817.321 RENFE curta distància --> 577.797 Autobús interurbà --> 1.983.252	FGC --> 248.840 RENFE llarga distància--> 858.187 RENFE curta distància --> 606.686 Autobús interurbà --> 2.222.1242
	Adaptació dels vehicles a PMR del transport públic interurbà (distingint diferents operadors)	% vehicles adpatats	100%	100%
	Oferta de taxi	Nº de taxis (licències) / 1.000 habitants	0,71	0,85
Bicicleta	Longitud total d'itineraris ciclables urbans	Km / habitant	49 km 0,00035 km/hab	60 km 0,00043 km/hab
	Oferta aparcaments segurs	Nº places d'aparcament / 1.000 habitant	0,11	0,58

	Ús dels aparcaments tancats (Bicibox o similar)	Nº hores d'ús / 1.000 habitants	s.d	
	Usuaris dels aparcaments tancats (Bicibox o similar)	Nº Usuaris / 1.000 habitants	s.d	
	Usuaris del servei de bicicleta pública	Nº Usuaris bici pública	actualment sense servei	8.336
	Ús del servei de bicicleta pública	Nº d'usos de bicicleta / Nº usuaris	0	
	Serveis DUM en bicicleta	Nombre d'empreses DUM que operen en bicicleta o tricicle	0	1
Vehicle privat motoritzat	Nombre de punts de càrrega de vehicle elèctric (distingint per tipus si s'escau)	Nº punts / 1.000 habitants	0,40	0,80
	Oferta carsharing	Nº de vehicles de carsharing / 1.000 habitants	0	0,0720
	IMD (de les vies amb aforaments)	Mitjana IMD	5792	4054
Aparcament	Oferta aparcament regulat (per tipus de regulació, verda, blava, etc.) (MOSTRA DEL RECORREGUT DEL PMUS)	Nº de places d'aparcament en zona blava / habitant	0,006	0,010

	Oferta aparcaments soterrats públics (distingint abonats / rotació)	Nº places aparcaments soterrats / habitant	0,038	0,050
Mercaderies	Nº de places de C /D	Nº places CD / 1.000 habitants	2,37	2,84

11.1. Distribució de les etapes

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

- a. A curt termini (Fase 1): entre el primer any i el tercer de l'aprovació.
- b. A mig termini (Fase 2): entre els tercer any i el sisè e l'aprovació
- c. A llarg termini (Fase 3): més de 6 anys

Com s'indica en les fases, hi ha propostes que són de llarg termini, i per tant, hauran de ser considerades en tota la seva duració per portar arribar als objectius marcats en el Pla de Mobilitat. En aquest cas, s'han classificat a partir de l'última fase que necessitarà l'actuació.

Per altre banda, també hi ha propostes que per la seva magnitud, o bé per ser anuals, aquestes estan en totes les fases de les etapes considerades.

A la següent taula s'indiquen les propostes a partir dels criteris d'etapes i pressupostos, tenint en compte la distribució esmentada anteriorment.

11.2. Propostes per etapes i pressupost

11.2.1. A curt termini – Fase 1

1.2	Elaborar el mapa de seguiment d'accidents de trànsit
1.3	Millorar l'Ordenança de mobilitat i circulació adaptant-la a la Zona de Baixes Emisions (ZBE). Nova Ordenança ZBE
4.1	Elaborar l'estudi integral de la xarxa de transport públic urbà de Lleida, repensar la xarxa de transport públic en autobus aprofitant la nova ubicació de l'estació d'autobusos
4.2	Estudiar la viabilitat del sistema de pagament per km al transport públic
4.7	Estudiar un servei de transport públic urbà nocturn que complementi la xarxa de bus interurbana en alguns sectors de la ciutat.
4.10	Estudiar la viabilitat de connectar els polígons d'activitat econòmica amb la xarxa d'autobús urbà, millora de la configuració de la línia 9
4.12	Redactar i aprovar el Reglament del Transport públic.
4.13	Actualitzar i ampliar la funcionalitat dels sistemes d'informació a l'usuari mitjançant web i dispositius mòbils.
4.18	Projecte de millora de les parades de taxi: Informació, confort, ubicacions...
10.1	Signar el Pacte per la Mobilitat de Lleida.

La suma de les inversions a realitzar durant aquests dos primers anys es de 100.000 € (moltes de les actuacions són amb fons propis o cal determinar el pressupost final).

11. PLA D'ETAPES I PRESSUPOST

11.2.2. A mig termini – Fase 2

A mig termini (tenint en compte propostes fase 1 i 2 i únicament 2), es preveu una inversió de 7.852.000 €. Aquesta segona fase hi ha moltes de les propostes que requereixen una gran inversió, com estudis de millora de les xarxes o la implantació de Zones de Baixes Emissions.

1.4	Redactar i aprovar el Protocol d'Assetjament al Vianant i al Ciclista
1.5	Realitzar campanyes d'educació viària, sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària
2.1	Pla Camina Lleida
2.2	Actualitzar i implementar progressivament el Pla d'Accessibilitat. Adaptar progressivament la ciutat a la normativa d'accessibilitat, Ordre TMA/851/2021 i Decret Generalitat 209/2023 Codi d'Accessibilitat de Catalunya
2.3	Pla Camins Escolars. Itienraris segurs fins a les escoles, IES i Escoles Bressol
2.4	Promocionar i realitzar campanyes de foment de la mobilitat a peu. Impulsar el canvi modal cap a una mobilitat sostenible i saludable, potenciar les arribades a peu, bicicleta i autobús, i facilitar iniciatives de bus a peu i bus bici
2.8	Estudi d'eixos de vianants amb itineraris segregats i protegits fora de zona urbana que connectin amb equipaments i pols d'atracció a l'Horta
3.2	Promocionar i fer campanyes de foment i sensibilització sobre l'ús de bicicleta i la bicicleta elèctrica i els seus beneficis en la salut i el medi ambient.
3.3	Estudiar la viabilitat d' implantar un sistema públic de lloguer de bicicletes de tracció mecànica o elèctriques i VMP.
3.4	Implantar un sistema d'aparcaments públics segurs per a bicicletes/VMP. Aparcaments bici en Parquings municipals.
3.5	Modificar les Normes Urbanístiques, i/o Ordenança Municipal de Regulació de l'Edificació, per a establir l'obligatorietat de previsió d'aparcament de bicicletes en edificis d'obra nova i gran rehabilitació.
4.3	Digitalització dels títols propis i facilitar la recàrrega de viatges per internet
4.4	Transport escolar a les zones fora de zona urbana
4.5	Millorar l'accessibilitat per a persones amb diversitat funcional a les parades i autobusos de transport públic urbà.
4.8	Estudiar alternatives en transport públic i /o col·lectiu per accedir als principals equipaments municipals, com les escoles, universitat, etc.
4.9	Millorar la velocitat comercial mitjançant sistemes de prioritat de l'autobús (coordinació semaforica, carrils bus, etc.).

4.14	Continuar amb la renovació de la flota d'autobusos urbans per vehicles elèctrics o híbrids.
4.15	Facilitar la transformació de la flota de taxi en vehicles elèctrics.
4.16	Estudiar l'ampliació del servei de transport a demanda mitjançant taxis en zones sense cobertura de servei de transport públic urbà.
4.17	Estudi de millora de la integració de les línies interurbanes metropolitanes en la zona urbana.
5.1	Aprovar la Xarxa Bàsica Viària de circulació que determinarà la jerarquia, especialització i funció de les vies.
5.2	Optimitzar la funcionalitat de la xarxa viària (simplificació de sentits, reducció de carrils, modificació de la secció, implantació de mesures de reducció de la velocitat).
5.3	Pacificació de barris. Impulsar la pacificació de la xarxa de carrers veïnals i transformar les vies per adequar-les als nous límits de velocitat.
5.5	Adequar la senyalització viària de Lleida a urbana (panells d'autovia en algunes vies de la xarxa bàsica)
5.6	Potenciar els desplaçaments pels eixos perimetral en detriment del pas pels carrers centrals de la ciutat. Pla per evitar els <i>bypass</i> de vehicles per dins de la xarxa secundària.
5.7	Pla de mobilitat elèctrica i compartida de Lleida. Potenciar els sistemes de vehicle compartit (motosharing, carsharing i car-pooling).
5.8	Impulsar mesures per facilitar l'ús del vehicle elèctric: aparcaments preferents, punts de recàrrega a la via pública i als aparcaments públics, i modificació de les Normes Urbanístiques i/o Ordenança Municipal de Regulació de l'Edificació per a l'obligatorietat de la instal·lació de punts de recàrrega als nous aparcaments.
6.1	Redactar el Pla d'aparcaments de Lleida per unificar criteris i garantir que els veïns tinguin una plaça disponible
6.2	Optimitzar les places d'aparcament de la Zona Regulada d'Estacionament , per tal de guanyar espais destinats a altres usos. Optimitzar els solars habilitats provisionalment per l'estacionament amb altes ocupacions
6.3	Ordenar la mobilitat de circulació i aparcament de la zona centre
6.4	Modificar les Normes Urbanístiques i/o l'Ordenança Municipal de Regulació de l'Edificació per a establir l'obligatorietat de previsió d'aparcament de motocicletes en edificis d'obra nova i gran rehabilitació.
6.6	Avançar en la creació d'un estacionament regulat per camions al perímetre de la ciutat, ordenar l'espera als polígons i cercar espais que no afectin la convivència
6.7	Impuls per a la modificació de la normativa perquè els equipaments tinguin places d'aparcament

6.9	Impulsar la creació d'una plataforma d'informació de l'ocupació dels aparcaments públics, en calçada i fora, horaris, preus, etc.
6.10	Reformular la Zona Regulada d'Estacionament amb criteris de sostenibilitat, accessibilitat i estacionament veïnal
7.1	Revisar i unificar els horaris dels espais de C/D en funció de les necessitats vinculades a l'activitat, habilitant nous espais a les zones més sol·licitades. Implantar un sistema de gestió mitjançant sistemes tecnològics per al control i regulació de l'estacionament de la distribució urbana de mercaderies.
7.2	Regular la DUM nocturna silenciosa
7.3	Impulsar la creació de microplataformes de DUM, especialment al centre de la ciutat o aquelles zones on es detecti el potencial de servei, amb cargobicis Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies (lockers) per l'e-commerce
7.4	Major control de les indisciplines de vehicles de càrrega i descàrrega. Sobretot en el centre de la ciutat
7.5	Implementar el Sistema telemàtic de control i APP de temps d'estacionament i informació de disponibilitat de plaça de Càrrera i descàrrega (Parkunload)
8.1	Fer seguiment de l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NO2, PM2.5 i PM10), més amb la posada en funcionament de la ZBE
8.2	Fer seguiment de l'evolució de les dades del mapa acústic de la ciutat de Lleida
8.4	Promoure els Plans de Desplaçaments d'Empresa i dels centres generadors de mobilitat. Elaborar un pla d'accés als polígons industrials d'acord amb l'art. 9 de la Llei 9/2003, de la mobilitat
8.5	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals, ja siguin motos o cotxes de la Policia Local, com vehicles de neteja, etc.
9.1	Delimitar i implantar una Zona de Baixes Emissions
9.2	Posar en funcionament i regular de manera progressiva l'estacionament dins de la ZBE de la ciutat.
9.3	Definir un sistema d'aparcaments dissuasius perimetral per promoure la interconnectivitat amb altres modes de transport
9.4	Establir polítiques de gestió integral dels aparcaments públics de la ZBE que promoguin l'ús dels aparcaments soterrats en detriment de l'ús de l'aparcament en superfície, i bonifiqui els vehicles menys contaminants.
10.2	Generar una estructura tècnica suficient i una Comissió de Seguiment amb una vessant administrativa i tècnica que permetin desenvolupar el PMUS eficientment.

10.3	Donar un impuls a la Taula de Mobilitat de Lleida, garantir la participació ciutadana i institucional en el seguiment del PMUS.
10.4	Elaborar els informes de seguiment intern anual sobre el desenvolupament del PMUS.
10.5	Mantenir la pàgina WEB municipal pel que fa a la informació de la mobilitat com a portal de referència.

11.2.3. A llarg termini – Fase 3

A llarg termini, les actuacions encara no tenen un pressupost determinat, donat que moltes d'elles són estudis a realitzar. En tot cas, quan s'hagin de desenvolupar, aquestes propostes derivaran en actuacions que s'hauran d'executar amb unes inversions i propostes per desenvolupar.

1.1	Materialitzar les propostes del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV) de Lleida
2.5	Avançar en la transformació de de la ronda interna de circulació (1. Eix: Balmes - Aragó - Av. Catalunya - Av. Madrid-Blondel - Rbla. Ferran; 2. Eix: Gran Passeig de Ronda)
2.6	Impulsar mesures de protecció als vianants davant de situacions climatològiques extremes (fomentar vials i eixos de protecció)
2.7	Millorar la connexió de la trama urbana en els eixos transversals al riu Segre
3.1	Elaborar el Pla director de la bicicleta de Lleida pels propers 6 anys i establir una xarxa de carrils i itineraris en bicicleta urbans i interurbans. Tenir en compte l'Estratègia Catalana de la Bicicleta.
4.6	Millorar la infraestructura de les parades (marquesines, informació, bancs, etc.)
4.11	Demandar a les administracions competents l'execució d'un Pla de Rodalies per Lleida
5.4	Sol·licitar a les administracions que tenen competències sobre les vies interurbanes o enllaços la seva transformació en vies urbanes
6.5	Ordenar l'espera d'estacionaments per camions al perímetre de la ciutat, als polígons i cercar espais que no afectin la convivència
6.8	Optimització de l'espai públic: Estudi per a l'estacionament nocturn en diversos trams del carril bus
6.11	Estudi per implantar una àrea pública de caravanes
8.3	Estudiar la implantació de paviments menys sorollosos en els plans de pacificació
8.6	Fer activitats en la Setmana de la Mobilitat Sostenible per donar a conèixer totes les possibilitats del municipi en quant a modes alternatius al vehicle privat.

11.3. Resum del pressupost

Es preveu una inversió d'un total de 7.952.000 €, repartits durant els propers 6 anys i es realitzaran en funció de les disponibilitats econòmiques de l'Ajuntament i tenint en compte el compromís de les diferents fonts de finançament.

Fase		TOTAL
A CURT TERMINI	1	100.000
A MIG TERMINI	2	7.852.000
A LLARG TERMINI	3	sense determinar
		7.952.000 €

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

- Pressupost de l'àrea de mobilitat de l'ajuntament de Lleida.
- Pressupost de l'àrea de medi ambient
- Pressupost de l'àrea d'urbanisme
- Servei Català del Trànsit
- Generalitat de Catalunya
- Fons Europeus
- Altres figures de planejament (Pla de barris, Plans especials de millora urbana, etc).
- Altres subvencions
- Privats
- Etc.

