

PACTE PER A LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA A LLEIDA

objectius i propostes d'actuació





DOCUMENTS

1. Principis i objectius del pacte per a la mobilitat sostenible i segura a Lleida.....	pàg. 8
2. Propostes d'actuació en matèria de mobilitat.....	13
3. Membres del pacte.....	18
4. ANNEX: Estudis i actuacions presentades pels membres del pacte.....	19



Una Lleida sostenible i segura ofereix més qualitat de vida

El Pacte per a la Mobilitat Sostenible i Segura a Lleida, que es presenta en aquest document, dóna concreció al desplegament de l'Agenda 21 de Lleida, en la direcció de fer una ciutat més sostenible. La mobilitat urbana, que és un factor determinant del progrés ciutadà, ha de ser compatible amb un medi ambient urbà sostenible, la consecució del qual és responsabilitat de tota la població.



L'ús intensiu del vehicle privat, contra el que hom pugui pensar, redueix tant la mobilitat de l'usuari com la dels altres usuaris de vehicles, particulars i públics, per l'acumulació de vehicles a la via pública que contribueixen a una major emissió de gasos contaminants. L'opció del transport públic resulta, doncs, clarament preferible.

Ho és perquè limita l'emissió de gasos contaminants. Ho és, també, perquè millora la fluïdesa del trànsit i facilita el desplaçament per la ciutat en menys temps. Ho és, igualment, perquè redueix el risc d'accidents. I, és clar, perquè redueix no sols la contaminació del medi ambient local, sinó també del medi ambient global.

Juntament amb l'ús del transport públic, hauríem de preferir l'ús de vehicles no contaminants, com la bicicleta, i el desplaçament a peu pels carrers de Lleida. Caminar per les zones urbanes de vianants, que seguirem ampliant, a més de ser un exercici saludable és també l'ocasió per conèixer millor la ciutat i ampliar les nostres relacions personals.

En definitiva, la mobilitat sostenible i segura és cosa de tots. És un deure ciutadà, el compliment del qual ens atorgarà el dret a viure en una Lleida neta de contaminació. Una ciutat sostenible és, també, una ciutat amb major qualitat de vida. El pacte que ara presentem és un gran pas endavant per assegurar el compliment d'aquest deure; en el qual destaquen totes les entitats de Lleida que han fet seu aquest compromís. A totes, moltes gràcies.

Àngel Ros i Domingo
Alcalde de Lleida

Manifesto, en primer lloc, el meu agraïment a totes les persones i entitats de la ciutat que han volgut destinar una part important del seu temps a reflexionar sobre els criteris d'equitat que haurien de regir en el repartiment dels espais públics a la nostra ciutat i sobre els aspectes de la mobilitat urbana que, pel fet que afecten de forma negativa la nostra convivència, cal millorar.

Lleida, com tantes altres ciutats al món, s'enfronta actualment a un procés engrescador que té com a objectiu corregir algunes de les actuacions que es van dur a terme en etapes anteriors i que van provocar la renúncia al gaudi ciutadà de bona part dels espais públics (passejos i avingudes) a favor de la circulació i ocupació de la via pública dels vehicles. Es així com a la nostra ciutat va desaparèixer el passeig de la rambla d'Aragó i el de Prat de la Riba, entre altres, i es van dissenyar unes voreres estretes i insuficients per als vianants, que es veuen obligats a compartir, endemés, aquest escàs espai amb les diferents peces del mobiliari urbà. I malgrat tot, i com no podia ser d'una altra manera, a la nostra ciutat se segueixen produint problemes de fluïdesa en el trànsit, ja que els cotxes tendeixen a ocupar de forma immediata tot l'espai disponible.



Tanmateix, i com s'ha palesat en les reunions del Grup de Treball per la Mobilitat Sostenible i Segura, no es tracta de fer una creuada contra aquest mitjà de transport, tan útil en moltes ocasions. Es tracta, per contra, d'establir la disponibilitat de l'espai urbà d'una forma més justa i equilibrada entre els diferents sistemes de mobilitat que les persones emprem per desplaçar-se quotidianament. Es tracta també d'aportar alternatives (més transport públic, aparcaments dissuasius, carrers de vianants o compartits, etc.) a un bon nombre de persones que desitjarien poder prescindir del vehicle en els seus desplaçaments habituals per la ciutat i de respectar el dret dels vianants i els ciclistes a transitar pels carrers de la ciutat de forma segura i sostenible.

Els compromisos que recull aquest document representen també el compromís de la ciutadania de Lleida en la lluita contra el canvi climàtic. Lleida torna a manifestar el seu compromís amb la sostenibilitat del planeta, fidel a l'esperit i la lletra de l'Agenda 21, aportant el seu gra de sorra en la lluita contra l'escalfament global del planeta provocat per les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Finalment, m'interessa sobretot remarcar que aquest document, en què es defineix un model de mobilitat per a tots nosaltres i per a les generacions futures, constitueix un autèntic pacte ciutadà, ja que totes les propostes que contempla s'han elaborat a partir del consens, fruit d'uns debats que han estat regits per un gran sentit de la responsabilitat i una gran dosi de sentit comú. Tant de bo que ens serveixi, conjuntament, amb el ja elaborat Pla Director de la Bicicleta, per anar construint una ciutat autènticament per a les persones, per a totes les persones.

Mercè Rivadulla
Regidora de Medi Ambient i Sostenibilitat

Introducció

La nostra ciutat, com moltes ciutats del món desenvolupat, ha experimentat en les darreres dècades un creixement important de la seva activitat econòmica, social i cultural, caracteritzat per un **augment dels desplaçaments de les persones i de les mercaderies**, arreu.

El carrer ha estat durant generacions, a més d'una via de transport, un espai de convivència i de passeig, d'intercanvis comercials, de relació entre el veïnat i els visitants, de manifestacions culturals, de jocs i de conversa.

Així mateix, l'**ús excessiu del vehicle privat** i la dedicació de la major part del carrer al cotxe ha comportat una pèrdua del seu caràcter social, un augment important de la contaminació atmosfèrica i acústica de la ciutat i una **pèrdua de confort de l'espai públic**.

Recuperar la funció social i la qualitat ambiental dels carrers requereix quelcom més que solucions aïllades. És primordial un nou model que **integri les polítiques de transport i mobilitat amb les d'ordenació del territori**, i que fomenti una ciutat mixta, diversa, complexa, i amb igualtat de condicions per les diferents persones i pels diferents mitjans de transport.

Però res canvia si la societat no ho vol. És per això que són imprescindibles **espais d'encontre entre les diferents realitats socials**, sovint contraposades on es pugui debatre i consensuar les millors solucions pels interessos col·lectius, sense excloure cap sector. Amb aquest ànim neix a Lleida el Pacte per la Mobilitat Sostenible i Segura el 20 de setembre de 2005.

El document que teniu a mans és el primer treball de consens que ha dut a terme el Pacte. En ell es recullen els acords de quines han de ser les línies prioritàries d'intervenció en la ciutat i en el territori per aconseguir una mobilitat més sostenible i segura a la nostra ciutat.

Aquest document que defineix els principis, objectius i propostes d'actuació del Pacte ha estat realitzat i consensuat pels distints membres que formen part del Pacte per la Mobilitat Sostenible i Segura de Lleida.



Justificació

El Pacte per a la Mobilitat Sostenible i Segura a Lleida és un instrument més del desplegament de l'Agenda 21 de Lleida en l'avenç pel camí de la sostenibilitat. El Pla d'Acció Local i el Programa d'Actuació Municipal 2004-2007 recullen com a grans propostes de ciutat la voluntat i la necessitat d'endegar el procés participatiu que condueixi al Pacte per a la Mobilitat Sostenible i Segura.

Així, aquest Pacte es configura com **l'eina de treball per definir el nostre model de mobilitat**, per definir com és la ciutat que volem per a tots nosaltres i per a les generacions futures. Aquest plantejament comporta la necessitat d'**obrir aquest fòrum a tota la societat civil**, i de facilitar que hi estiguin representats tots els agents socials implicats en els canvis de les pautes de mobilitat de la nostra població, i més encara, que resti obert a tota la societat i que el subscriguin altres grups, associacions o entitats que estiguin a favor dels seus principis, objectius i actuacions per dur-lo a terme.

El Pacte per a la Mobilitat Sostenible i Segura és sobretot la voluntat de fixar el model de mobilitat que volem per als propers anys a la nostra ciutat, **amb uns criteris acceptats per tots els seus integrants**.

La pluralitat en la manera de concebre la dinàmica de la mobilitat al nostre municipi i la necessitat d'arribar a un compromís entre tots els agents implicats per tal de definir el repartiment en l'ús de l'espai públic, suposa que **la consecució d'aquest Pacte signifiqui sobretot un èxit en la voluntat de caminar ple-gats**: administració, associacions i representants de la societat civil, per tal de definir quin és el model de mobilitat que volem per a les nostres places i carrers.

Les respostes de cada col·lectiu per tal de solucionar les disfuncions actuals poden ser molt diverses, a vegades complementàries i no sempre coincidents, fins i tot contradictòries. Per això, la signatura d'aquest Pacte significa particularment **l'assoliment d'un consens entre els agents implicats**, amb l'acceptació d'uns principis i objectius comuns que pretenen afavorir un correcte desenvolupament social i econòmic de la ciutat, i superar les deficiències generades pel model actual de mobilitat.



Principis

Els **principis** que orienten el Pacte per a la Mobilitat Sostenible i Segura, i que emmarquen els objectius que determinaran el model de mobilitat, són els següents:

SOSTENIBILITAT

La **mobilitat sostenible** es concep com la que és capaç de satisfer les necessitats actuals sense comprometre per al futur els recursos naturals que tenim. Per tant, representa l'assumpció d'un conjunt d'estratègies i mesures destinat a recuperar la qualitat de l'espai urbà i afavorir els mitjans de transport que menys recursos naturals consumeixen i menys costos mediambientals provoquen. I tot plegat, compatibilitzar les necessitats i els drets de mobilitat amb el dret de tothom a gaudir d'un medi ambient de qualitat. D'aquest principi se'n deriva la promoció dels mitjans de transport més respectuosos amb el medi ambient, com els desplaçaments a peu i en bicicleta, i també el transport públic per sobre de l'ús de vehicles privats motoritzats.

ACCESSIBILITAT

El model de mobilitat ha de preveure que tots els ciutadans han de poder accedir als espais públics i, per això cal adoptar les mesures necessàries per garantir aquest dret a tothom, especialment a les persones amb qualsevol tipus de dificultat.

De manera complementària, el model ha de concebre una xarxa que garanteixi **accedir a tots els barris i zones de la ciutat en les millors condicions possibles**. Cal, doncs, superar els problemes de dotacions infraestructurals o de serveis que provoquen dèficits d'accessibilitat a parts concretes de la ciutat i que suposen desigualtats territorials.

SEGURETAT

El model ha de garantir la seguretat i la protecció de l'espai públic per tal que els desplaçaments es facin amb la màxima **seguretat viària**, especialment en els que es fan servir els mitjans de transport més vulnerables (a peu i en bicicleta).

Així mateix, el model de mobilitat ha d'establir sistemes que es regeixin pel principi d'autoritat municipal com a garant de la **disciplina viària**: ha de complir i fer complir les normes bàsiques de convivència en la mobilitat, de manera que augmenti el grau de seguretat en desenvolupar-la.

EFICIÈNCIA

El model de mobilitat té en compte les diferents característiques de cada mitjà de transport, els seus punts forts i les seves febleses quant a **eficiència operativa i energètica** per a cada desplaçament en concret i, per tant, les oportunitats i les amenaces que es deriven del seu ús. Per tant, aquest model ha de racionalitzar l'ús dels diferents mitjans de transport i facilitar la seva utilització en aquells desplaçaments en què sigui més adient, des del punt de vista de la seva eficiència.

GARANTIA DE LA QUALITAT DE VIDA

El model de mobilitat pactat ha de guiar-se pel principi de **millorar la qualitat de vida dels ciutadans**, ha de recuperar l'espai públic per a usos socials i de convivència, i ha de permetre millorar l'organització del temps en les activitats ciutadanes, reduint el temps esmerçat en els desplaçaments urbans i interurbans.

A més, ha de tenir present la cohesió social i, per això, cal augmentant els espais per a la convivència, dintre d'un marc de justícia social.

GARANTIA DEL DINAMISME ECONÒMIC

La mobilitat ha de permetre **afavorir l'atractiu com a centre de negocis i d'activitats terciàries** (serveis, comerç i turisme). El Pacte per a la mobilitat ha de convertir-se en un instrument per al desenvolupament correcte de la ciutat. Ha de contribuir al dinamisme econòmic de la ciutat, mantenir l'atractiu comercial dels carrers i combinar la recuperació de l'espai públic amb la revitalització del comerç, el desenvolupament dels serveis i l'augment de l'atractiu turístic.

INTEGRACIÓ DE TOTS ELS COL·LECTIUS I ADMINISTRACIONS

El Pacte vol **integrar tots els col·lectius i agents socials presents a la ciutat**. D'una manera pactada, ha de considerar les necessitats tant sectorials com territorials de tots els integrants de la ciutat, i fomentar la participació ciutadana. Mitjançant la creació d'un fòrum on estiguin representats tots els agents, s'ha d'assolir un compromís que permeti millorar les condicions globals en les quals es desenvolupa la mobilitat, aconseguir unes condicions equivalents a tots els barris i zones de la ciutat i atendre tots els col·lectius implicats. El Pacte ha d'intentar fer el màxim de compatibles els requeriments de tothom.

Igualment, ha d'**integrar les diferents administracions amb responsabilitat sobre l'àmbit real de la mobilitat al territori**, sovint supramunicipal o de conurbació, i coordinar els esforços entre totes elles. Aquesta integració ha de comptar amb el **compromís i treball col·lectiu** per impulsar aquest Pacte per a la Mobilitat.

OBJECTIUS

D'acord amb els principis esmentats, els signants del Pacte per a la Mobilitat es comprometen a adoptar les mesures necessàries per assolir els següents objectius:

1. Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).
2. Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat.
3. Fomentar l'ús racional del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.
4. Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport, amb un clima de convivència i urbanitat.



5. Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.

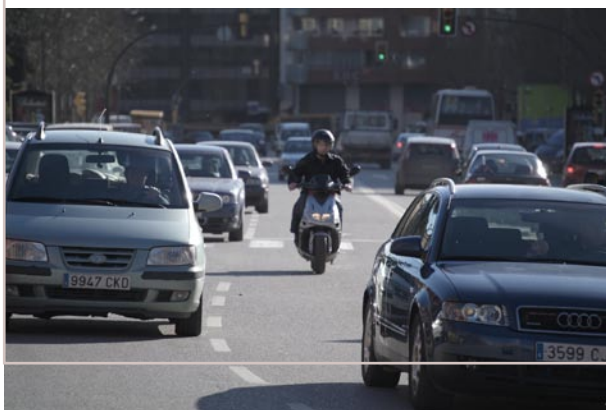
6. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat.

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

8. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

9. Fomentar els avenços tecnològics de millora de la mobilitat i el control del trànsit i la planificació de l'espai públic amb criteris sostenibles.

10. Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts en aquest Pacte. Presentacions fetes als membres del Pacte per la Mobilitat Sostenible i Segura durant el novembre 2005





PROPOSTES D'ACTUACIONS EN MATÈRIA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA A LLEIDA

Les propostes de cada objectiu han estat ordenades d'acord amb les prioritzacions fetes pels membres del Grup pel Pacte, extretes del *Model per al Pacte de la Mobilitat de la Xarxa i Pobles per la Sostenibilitat* (1999), del *Programa d'Actuació Urbanística de Lleida 2006*, i de les aportacions fetes pels membres del Pacte per la Mobilitat Sostenible i Segura de Lleida.

Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants major superfície d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)

- Elaborar un pla de millora de la mobilitat a peu a la ciutat de Lleida que defineixi uns itineraris segurs i confortables per al vianant que permeabilitzin les artèries viàries de la ciutat, i uneixi punts estratègics de la ciutat adoptant les mesures necessàries com són la reducció de la velocitat de pas dels vehicles, modificació dels cicles semaforics, d'ampliació dels espais per a vianants.
- Vetllar per que la xarxa viària dedicada als vianants tingui un manteniment adequat per garantir-ne la seva qualitat en el temps.
- Preveure durant els períodes d'obres que afecten a l'espai públic, mesures de senyalització i seguretat per facilitar els desplaçaments de tots els vianants, i especialment els que tenen alguna dificultat.

Promoure el transport col·lectiu, públic i privat, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat

- Augmentar la fiabilitat del servei d'autobusos mitjançant l'increment de la freqüència de pas i la velocitat comercial amb l'ampliació de la xarxa de carril bus, la prioritziació semàforica, etc.
- Millorar l'accessibilitat a persones amb dificultats (adaptació de la senyalització dels autobusos a invidents, per a les persones amb mobilitat reduïda així com de les plataformes en les parades...)
- Utilitzar vehicles amb millor eficiència energètica i menys emissions contaminants.
- Millorar la qualitat bàsica del punt de parada mitjançant la millora de la informació de pas i una major protecció i comoditat de les marquesines.
- Dotar de màxima cobertura i connectivitat entre barris, als polígons i altres zones del municipi, tot establint una tarifa integrada.

TAXIS

- Fomentar el transport a la demanda o taxi-bus en àrees de baixa densitat de població (nuclis dispersos o barris en urbanitzacions).

TREN

- Elaborar propostes per a la creació de la xarxa ferroviària de rodalia de Lleida basada en l'actual xarxa de RENFE.

Fomentar l'ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el pas de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat

- Elaborar d'un pla d'aparcaments dissuasoris de la ciutat, que promogui la intermodalitat.
- Dissenyar una xarxa viària jerarquitzada, per tal de què cada vial tingui unes intensitats de circulació i velocitats apropiades al seu entorn, aplicant polítiques moderadores del trànsit, que doni accés als diferents barris, polígons i altres zones, amb condicions de seguretat viària i qualitat.
- Fomentar polítiques de millor utilització del vehicle privat, com ara el car-sharing o altres, a més de potenciar l'ús del taxi com substitutiu dels viatges amb vehicle privat dintre de la ciutat.
- Millorar la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes per tal de minimitzar el trànsit de pas per carrers interns.

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport, amb un clima de convivència i urbanitat

- Implantar mesures de millora de la seguretat viària que permetin eliminar els punts negres de circulació de la ciutat, a partir de mesures com una major regulació dels passos de vianants, una millora de la senyalització del conjunt viari, o l'adopció de nous elements de seguretat als vehicles, etc...
- Evitar la inseguretat de gènere mitjançant mesures com la millora de la il·luminació, o el reforç de vigilància.
- Impulsar mesures per reciclar la formació en seguretat vial dels conductors i millorar les dotacions per garantir el compliment de la normativa en seguretat vial i impulsar una legislació que faci més dissuasives les sancions municipals.

Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

- Crear uns itineraris ciclables còmodes i segurs que uneixin els principals punts de destí de la ciutat i creïn una xarxa contínua per la bicicleta.
- Millorar la xarxa de carril bici actual amb major senyalització, seguretat, protecció, etc.
- Augmentar els llocs d'estacionament de bicicletes, i afavorir sistemes anti-robatori que garanteixin unes bones condicions de seguretat.

Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat

- Regular l'accés del vehicle privat al centre, utilitzant el valor estratègic de l'oferta de places d'aparcament mitjançant el dimensionament de la zona blava per a necessitats d'aparcament de molt curta durada.
- Dotar d'aparcaments subterranis, que permetin alliberar el sòl en superfície actualment destinat a aparcament per a modes de transport sostenibles.
- Dotar de suficient oferta d'estacionament a autobusos i camions, de manera que no interfereixin amb la mobilitat urbana.
- Millorar la senyalització d'accés als aparcaments subterranis, així com les dimensions de les seves places.

Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti la realització de les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat

- Potenciar la vigilància i fer complir la normativa en matèria de circulació de vehicles pesants i estacionament dels mateixos al casc urbà de la ciutat.
- Ordenar les condicions operatives de la distribució urbana de mercaderies, establint la reserva suficient de zones de càrrega/descàrrega regulades (en horari i temps de repartiment) i optimitzades en el seu disseny funcional i localització, per tal de reduir la durada de les operacions i la distància als punts origen o final de la mercaderia.
- Promoure la construcció d'un Centre de Transports i Plataforma Logística als afores de la ciutat, incentivant el trasllat d'empreses de transport i operadors logístics.

Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit

- Impulsar l'adopció de mesures encaminades a reduir les emissions de gasos contaminants mitjançant la promoció de l'ús de carburants menys agressius per al medi ambient, i el control de la realització de la inspecció tècnica de vehicles.
- Implantar sistemes que permetin reduir el nivell de soroll als vehicles i el seu impacte sobre els habitatges i l'espai públic de la zona, a través del foment d'ús de paviments antisoroll i del control del funcionament dels tubs d'escapament de les motocicletes.

Fomentar els avenços tecnològics de millora de la mobilitat i el control del trànsit

- Instal·lar sistemes de senyalització dinàmica i especial per a persones amb dificultats (senyals acústiques en les semaforitzacions...)
- Incorporar sistemes avançats de millora del control i gestió del trànsit i de la distribució urbana de mercaderies, així com sistemes d'ajuda a l'explotació per a la gestió dels serveis de transport públic.
- Implementar sistemes automàtics d'informació sobre l'ocupació dels aparcaments.

Planificació de l'espai públic amb criteris sostenibles

- Potenciar un tipus d'urbanització amb menor especialització, encaminada a la barreja d'usos (residencial, comercial, serveis, industrial no contaminant), reduint la necessitat de desplaçament en vehicle privat
- Promoure la urbanització d'una ciutat compacta en lloc d'un model urbànic més expansiu pel que fa a l'ús del sòl, tot adoptant en les noves àrees a urbanitzar, el criteri bàsic d'accessibilitat per a tothom (tot potenciant la mobilitat a peu en bicicleta i en transport públic)
- Preveure i reservar a les noves àrees urbanitzades les places d'aparcament per a residents i de rotació necessàries fora de la calçada, en suficient nombre per absorbir la demanda d'aparcament generat per aquestes noves actuacions.

Fomentar la intermodalitat com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport en cada tram de la cadena de transport

- Fomentar la construcció d'aparcaments d'intercanvi prop parades de serveis d'autobús (aparcaments de dissuasió i/o perifèrics correctament urbanitzat i vigilat).
- Concebre uns intercanviadors entre línies de transport públic amb bones condicions de seguretat i accessibilitat, de manera que la xarxa integrada tingui en el punt de ruptura la mínima capacitat dissuassòria i mínim cost generalitzat per a l'usuari.
- Possibilitar el transport de la bicicleta en els transports públics.
- Preveure la coexistència de la bicicleta i del vianant en vials secundaris, limitant les condicions de velocitat permesa per als ciclistes, així com la possibilitat de transportar la bicicleta en els mitjans de transport públics.

Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura

- Fomentar incentius per part de les empreses o dels establiments comercials per tal que els seus treballadors o clients accedeixin en transport públic en lloc de en vehicle privat, substituint les bonificacions d'aparcament per abonaments en transport col·lectiu. Implicar al màxim nombre d'entitats de Lleida per a que generin opinió entre els seus representats.
- Organitzar campanyes integrals i coordinades, de sensibilització per promoure el civisme en la conducció i l'estacionament, millorar la seguretat viària, i l'ús dels modes de transport més sostenibles.
- Promoure la utilització de vehicles menys contaminants, i amb materials de més fàcil reciclatge.

D'altra banda el Pacte per la Mobilitat Sostenible i Segura de Lleida recull i recolza les mesures sobre mobilitat aprovades al Pacte Social per la Ciutadania (2005-2007), i signades per CCOO, UGT i l'Ajuntament de Lleida.

MEMBRES DEL PACTE

Alcalde de Lleida
Sr. Àngel Ros Domingo

Regidora d'Urbanisme i de l'Àrea de l'Horta
Sra. Marta Camps Torrens

Regidor de Programació i
Relacions Externes
Sr. Josep Maria Llop Torné

Regidora de Comerç, Consum i Turisme
Sra. Montse Bergés Saura

Regidor de Serveis Personals
Sr. Candi Villafañe Árboles

Grup municipal PSC

Grup municipal CiU

Grup municipal PP

Associació de Transportistes de Lleida

Asociación Española de Prevención de
Accidentes de Tráfico

Associació d'Autoescoles de Lleida

Associació de Taxistes

Centre Excursionista de Lleida

Col·legi d'Arquitectes de Catalunya a Lleida

Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes
Tècnics a Lleida

Confederació Sindical de Comissions
Obreres de Lleida

Federació Catalana de Ciclisme

Federació de Comerç de Lleida

Prefectura Provincial de Trànsit

Universitat de Lleida

Regidor de Participació Ciutadana
i Promoció de la Dona
Sr. Francesc Pané Sans

Regidor de Seguretat Ciutadana i Vía Pública
Sr. Lluís Pere Alonso Ballester

Regidora de Sostenibilitat i Medi Ambient
Sra. Mercè Rivadulla Gràcia

Regidor d'Educació
Sr. Ramon Camats Guàrdia

Gerent Institut Municipal de Sostenibilitat
Sr. Pere Blasco Balagueró

Grup Municipal ERC-EV

Grup Municipal ICV-EUiA
Associació Catalunya Camina

Associació Provincial Empreses
d'Automoció

Autobusos Lleida, SA

Cambra Oficial del Comerç

Col·lectiu d'Amics i Usuaris de la Bicicleta

Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials

Coordinadora de Jubilats

Federació d'Associacions de Veïns

Guàrdia Urbana

ONCE

IPCENA

Reial Club Automòbil

Unió General de Treballadors de
les Terres de Lleida

Unió de Consumidors de Catalunya
de les Terres de Lleida

ESTUDIS I ACTUACIONS EN MATÈRIA DE MOBILITAT A LLEIDA

Presentacions fetes als membres del Pacte per la Mobilitat Sostenible i Segura durant el novembre de 2005

Seguretat viària

Col·locació d'elements reductors de la velocitat dels vehicles rodats, en punts d'alt risc de la ciutat (com ara centres escolars, centres cívics...). Elements reductors:
1- bandes rugoses en vies interurbanes
2- passos elevats de vianants (regidories d'Urbanisme i de Seguretat Ciutadana, 2005).



Pla per a la disminució de l'accidentalitat a Lleida (Regidoria de Seguretat Ciutadana, 2004)

Estudi sobre l'accidentalitat a Lleida durant el període 2002-2004:

El 30% dels accidents en vies interurbanes es produeixen en cruïlles i interseccions i són deguts principalment a infraccions

El 68,9 % dels accidents amb víctimes són de ciclomotors (amb un índex de mortalitat de 2/4)

Atropellaments: franja més comuna 26-45 anys

Tipologia d'accidents de trànsit més comuna: xocs front-laterals per distraccions i infraccions

Responsabilitat: compartida entre conductors i vianants

La velocitat no és causa immediata d'accidentalitat (5.9% dels accidents són per velocitat excessiva)

Principals propostes d'actuació:

Millorar la seguretat en interseccions

Prohibicions de girs incorrectes

Constitució d'una comissió tècnica de seguretat viària que estudiï i proposi millores immediates.(2005)



Educació Ambiental en Mobilitat

Activitats d'educació viària per a centres de primària, públics i concertats de Lleida. (Regidories de Seguretat Ciutadana i d'Educació. L'oferta es fa a cada curs escolar)

Plenari d'infants i adolescents sobre **mobilitat sostenible**, celebrat l'any 2004. (Regidoria d'Educació)

Seminari per als professionals de la **comunitat educativa** sobre mobilitat sostenible dins el marc de l'Escola d'Estiu (Regidoria d'Educació, 2004)

Activitats didàctiques per a escolars de primària i secundària per treballar la **relació entre la mobilitat, l'espai urbà i la qualitat ambiental**. (Regidoria de Sostenibilitat i Medi Ambient. Oferta que es fa a cada curs escolar).

Proposta d'una campanya de conscienciació sobre l'ús racional del vehicle privat prevista a fer durant l'any 2006 (Institut Municipal de Consum)

Concurs internacional de còmics sobre la mobilitat sostenible. Publicació i repartiment als centres educatius de Lleida i a través de la premsa local (organitzat per IPCENA 2004)

Campanyes de conscienciació sobre **l'accessibilitat** de la ciutat als **invidents** (ONCE)

Dia sense cotxes i Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura. Organització d'activitats des de 1999, amb l'objectiu principal d'educar ambientalment en qüestions de mobilitat sostenible i ús racional del vehicle privat, amb tendència a consolidar els aspectes educatius i de canvi d'hàbits i a minimitzar el tall de carrers. (Coordina la Regidoria de Sostenibilitat i Medi Ambient)



Accessibilitat

Pla d'etapes i projectes d'accessibilitat:

Pla de millora del barri de la Mariola (millora de l'espai públic, accessibilitat i supressió de barreres)

Pla de millora de l'entorn de l'edifici del rectorat de la Universitat de Lleida (millors espai públic dels carrers de Messeguer i de Canonge Brugulat)



Pla de millora de l'Escorxador (carrers de Lluís Companys i de Castella)

Integració dels Camps Elisis i canalització del Segre

Estudi de millora de la "zona alta" (plaça de Ricard Vinyes) Realització d'enquestes

Pla de millora del pont Vell (ampliació de voreres)

Camins escolars de Lleida: proposta per dur a terme 3 camins escolars on participen associacions de pares i mares, i de veïns, institucions educatives i l'administració, per tal de crear rutes segures i sostenibles que permetin als alumnes anar caminant sols a l'escola. (Regidoria d'Educació)

Fase inicial: (actualment s'hi està treballant) exploració de les circumstàncies físiques de 4 centres escolars amb major problemàtica. Realització d'enquestes. Conscienciació i informació a la comunitat escolar i al barri per acollir la proposta

Segona fase: actuacions per condicionar el camí escolar: elevació de passos de vianants, coordinació de cicles semafòrics, col·locació de senyalitzacions...)

Tercera fase: implicació de la societat civil

Campanya de supressió de barreres arquitectòniques en edificis d'ús públic (Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Lleida, 2002). Es va donar assessorament i facilitats a aquells comerciants que van optar per fer accessibles els seus establiments a persones de mobilitat reduïda.

Pla d'Incentius per millorar l'accessibilitat a les zones comercials. Bonificacions als comerciants per la utilització de les zones blaves. Mesures per potenciar que el client vagi a comprar caminant (Regidoria de Comerç i Turisme)

Estudi d'accessibilitat del nucli antic? i proposta de jerarquitització dels carrers segons la seva utilització (Regidoria d'Urbanisme)

Estudi per a l'ordenació de la càrrega i descàrrega a les zones comercials (Regidoria de Comerç i Turisme, Regidoria d'Urbanisme)



TRANSPORT PÚBLIC

Constitució del Consorci de Transport Públic de l'Àrea de Lleida (Regidoria de Programació i Relacions Externes).

Integrat per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Lleida i el Consell Comarcal del Segrià.

Objectiu: organitzar un sistema de transport col·lectiu urbà i interurbà coordinat que millori les connexions i les prestacions de servei, amb vista a incrementar l'ús del transport públic a Lleida

Posada en marxa: a partir del gener de l'any 2007

Millores:

- Increment d'un 30% del nombre de viatges en autobús entre Lleida i el territori
- Ampliació del servei de bus per donar cobertura a la franja horària de la nit (de 0 a 6 hores)
- En determinades àrees de baixa població els usuaris tindran el transport "a demanda" (taxi) a les línies d'autobús principal
- Integració tarifària: tarifa unificada dels 60 autobusos de Lleida amb la resta de la flota del territori, que permetin disminuir el cost de desplaçament en autobús.

TRANSPORT PÚBLIC ALS POLÍGONS

Realització d'enquestes als treballadors dels polígons industrials de Lleida per estudiar les millores de la seva mobilitat en desplaçar-se a la feina

Previsió de posada en marxa d'una nova línia d'autobús als polígons industrials de Lleida (desembre 2005)

MILLORES DEL TRANSPORT PÚBLIC LOCAL:

(Autobusos de Lleida SA i Ajuntament de Lleida)

Renovació de la flota d'autobusos: incorporació de sis nous vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda i que generen un baix nivell d'emissió de contaminants i de soroll. Amb l'estrena d'aquests nous vehicles, la flota dels autobusos té una edat mitjana de sis anys i totes les línies disposen de vehicles adaptats.

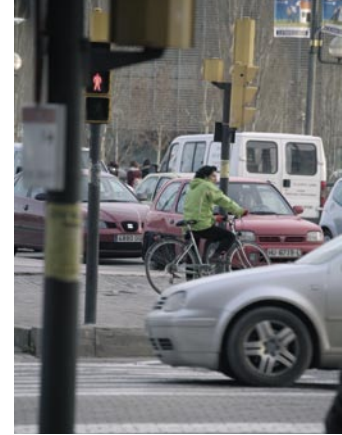
Implantació del nou sistema de validació i venda de bitllets d'autobús a la ciutat de Lleida:

Fase 1: Instal·lació de màquines expenedores de bitllets i validadores a l'autobús. Amb la nova targeta intel·ligent (amb xip) recarregable d'autobús es substitueix la tradicional targeta de cartró, a partir del mes de novembre.

Fase 2: Accés al sistema de recàrrega via Internet i telefonia mòbil. També es podran recarregar als estancs i a les administracions de loteria que ja venen abonaments d'autobús.

Fase 3: Adquisició i implantació del sistema SAE: accés a la informació de línies i freqüències en el temps real per part de l'usuari mitjançant Internet, telefonia mòbil i rètols informatius.





TAXI

MILLORES EN EL SERVEI DE TAXI (Cooperativa Ràdio Lleida)

Implantació d'un sistema de localització de vehicles per millorar el servei i augmentar la seguretat en cas de robatori

Instal·lació d'un sistema GPRS que permetrà coordinar millor els serveis simultanis per tal de reduir el temps d'espera del client i els desplaçaments sense servei

Posada en marxa d'un sistema per tal d'informar al client en cas d'incidències del servei de taxi

BICICLETA

- **Estudi de la mobilitat amb bicicleta a Lleida** (any 2003). Aquest primer estudi assenyalava que es fan més de 1.000 trajectes diaris amb bicicleta, principalment d'homes, per desplaçar-se a la feina.

- **Estudi de revisió de l'estat actual del carril bici** (Regidoria de Sostenibilitat i Medi Ambient 2005). Les principals conclusions són que cal connectar els carrils ja existents per tenir un circuit tancat entre els punts més importants de la ciutat, millor senyalització i la creació d'un responsable del carril bici que coordini els diferents departaments.

- **Revisió del Pla del carril bici actual** (Regidoria d'Urbanisme i Regidoria de Sostenibilitat i Medi Ambient)

- **Elaboració del Nou Pla director** (Regidoria d'Urbanisme i Regidoria de Sostenibilitat i Medi Ambient)

- **Actuacions per fomentar l'ús de la bicicleta als estudiants de la UdL** (Comissió Medi Ambient UdL, 2005)

Previsions a fer en els diferents campus:

- Lloguer de cadenats
- Venda/lloguer de bicicletes de segona mà

VEHICLES RODATS

– Realització d'un **estudi de trànsit** amb l'objectiu d'especialitzar i jerarquitzar les vies urbanes en funció de la intensitat de trànsit i els usos previstos (Regidoria d'Urbanisme, en procés d'elaboració, 2005)

- **Promoció del cotxe compartit entre els estudiants de la UdL** a través d'una pàgina web amb un enllaç a la pàgina principal de la Universitat on s'informi dels viatges previstos pel personal de la UdL a fi de poder viatjar conjuntament i reduir costos. Actualment existeix una pàgina amb els mateixos objectius anomenada "vaig i vinc". Es tractaria, per tant, de millorar l'eficàcia i l'ús d'aquest web: <http://estudiantat.udl.es/vaigivinc.htm> (Comissió de Medi Ambient de la UdL, en procés d'elaboració).

ALTRES INFORMACIONS

Estudi per conèixer Com es desplacen els alumnes per anar al centre d'ensenyament: (Regidoria de Sostenibilitat i Medi Ambient)

• Alumnes de primària i secundària:

69 % es desplacen a peu
21,8 % amb cotxe
6,7 % amb bus
1,7 % amb moto
0,4 % amb bici
(nombre d'enquestats 7959, 2001)

• Alumnes universitaris

42% amb cotxe
36 % a peu
11 % amb bus
10% amb bici
2 % amb moto
(nombres d'enquestats 550 l'any 2003)





- L'estat d'utilització del transport públic a la ciutat de Lleida és del 17% del total de desplaçaments
- L'estat d'utilització del transport interurbà per desplaçar-se a Lleida és del 8%
- A Lleida, hi ha un total de 200 persones invidents:
 - 19 en edat escolar
 - 77 pensionistes menors de 65 anys
 - 51 d'edat entre 18-65 anys que no tenen cap activitat laboral
 - 52 d'edat entre 18-65 anys que estan inserides en el món laboral (39 treballen a l'ONCE, 13 són autònoms o feines laborals, i 4 treballen a l'Administració pública)

Les principals causes d'accident en mobilitat dels invidents a Lleida són els obstacles i les obres mal senyalitzades al carrer.





Realitza:
Fundació Lleida 21
Ajuntament de Lleida

Coordinació:
Esther Fanlo
Elisenda Pardell

Maquetació i disseny:
estudi NiX

Fotografies:
Arxiu Municipal i estudi NiX

Edita:
Regidoria de Sostenibilitat i Medi Ambient de
l'Ajuntament de Lleida

Imprimeix:
Anfigraf

DL:
Imprès en paper reciclat i ecològic

