



ECAFIR, S. L.

C/. BIGAL, 11, 2on, 4a - TEL. 93 416 60 31 - 08022 BARCELONA

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ DEL SECTOR SUR 1. RAÏMAT (LLEIDA)



OCTUBRE 2007

**COS DE CASTELLNOU
S.C.C.L.**

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ DEL SECTOR SUR 1. RAÏMAT (LLEIDA)

ÍNDEX MEMÒRIA

1. Introducció	3
1.1. Antecedents	3
1.2. Legislació	3
1.3. Objectius de l'estudi	4
1.4. Àmbit d'actuació	4
2. Anàlisi de la situació actual	6
2.1. Condicionants socio-econòmics	6
2.2. Estructura del territori i urbanisme	6
2.3. Mobilitat de la població	7
2.4. Trànsit pesant, distribució de mercaderies	10
2.5. Xarxa viària interurbana	11
2.6. Xarxa viària urbana	11
2.7. Servei de transport públic	12
2.8. Compartir cotxe	13
2.9. Aparcaments	13
2.10. Bicicleta, vianants, zones peatonals	14
3. Escenaris de creixement	16
3.1. Proposta de desenvolupament del Pla Parcial d'Ordenació del sector SUR 1 a Raïmat	16
3.2. Actuacions i millores de la mobilitat que suposa la proposta	17
3.3. Mobilitat generada que suposa el desenvolupament del pla parcial	19
3.4. Altres actuacions previstes sobre la mobilitat	21
4. Propostes d'actuació	24
4.1. Xarxa d'itineraris principals per a vianants	24
4.2. Xarxa d'itineraris per a bicicletes	24
4.3. Integració del carrer Sifó a la trama urbana	25
4.4. Xarxa bàsica per a vehicles	25
4.5. Via pública	28
4.6. Xarxa d'itineraris de transport col·lectiu	28
4.7. Càrrega i descàrrega de mercaderies	29
4.8. Zones d'aparcament	29
4.10. Incorporació de la mobilitat al planejament urbanístic i al planejament urbanístic derivat	30
5. Valoració econòmica	32
6. Conclusions	33
7. Plànols	34
1. Situació	34
2. Emplaçament (ortofotomapa)	34
3. Localització	34
5.1. Punts atractors i transport públic	34
5.2. Xarxa viària, de vianants i carrils-bici	34
6. Mobilitat generada	34
7. Propostes d'actuació	34
8. Annexes	35
A.1. Fonts d'informació	36
A.2. Plànol del Pla parcial d'ordenació del sector SUR-1	37
A.3. Annex fotogràfic	38

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Antecedents

El Decret 305/2006, de 28 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, en la subsecció segona del *Capítol I; Figures de planejament urbanístic del Títol quart; del planejament urbanístic*, sobre la *Documentació dels plans parcials urbanístics i dels plans parcials urbanístics de delimitació*, diu en el seu Article 71:

Article 71

La documentació del pla d'ordenació urbanística municipal ha d'incloure un estudi de mobilitat generada, amb el contingut que determina aquesta legislació.

La legislació a la que es refereix aquest article és el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que estableix en l'article 3 el següent àmbit d'aplicació:

3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

...

c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

...

En conclusió doncs, el present informe s'ajusta al contingut que estableix el Decret 344/2006 per als estudis de mobilitat generada.

1.2. Legislació

El present Estudi d'avaluació de la mobilitat generada es regirà per la normativa vigent que inclou tant normativa urbanística, de mobilitat, de circulació de vehicles, així com normativa referent a soroll i vibracions.

Urbanisme

- Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme (DOGC núm. 4436, de 28.07.2005).
- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (DOGC núm. 4682, de 24.07.2006).

Mobilitat

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
- Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al consell de la mobilitat (DOGC núm. 4291, de 30/12/2004).
- Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Circulació

- Llei 19/2001, de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat per Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març. (BOE núm. 304, de 20-12-01).

- Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de circulació. (BOE núm. 306, de 23-12-03), i les següents modificacions: el Reial decret 965/2006, d'1 de setembre, pel qual es modifica el Reglament general de circulació.
- Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres (DOGC núm. 1807, 11/10/93).
- Decret 293/2003, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres (DOGC núm. 4027, de 10.12.03).

Transport de mercaderies perilloses

- Reial Decret 387/1996, d'1 de març pel que s'aprova la Directriu Bàsica de Planificació de Protecció Civil davant el risc d'accidents en els transports de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril.
- Reial decret 551/2006, de 5 de maig, pel qual es regulen les operacions de transport de mercaderies perilloses per carretera en el territori espanyol, (BOE 113, de 12-5-2006).
- Reial decret 412/2001, de 20 d'abril, pel qual es regulen diversos aspectes relacionats amb el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril, (BOE 110, de 8-5-2001).
- Reial Decret 230/1998, de 16 de febrer, pel qual s'aprova el reglament d'explosius.
- Pla de Protecció Civil per accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril a Catalunya (TRANSCAT).

Contaminació acústica

- Llei 37/2003, de 17 de novembre, de soroll (BOE núm. 276, 18.11.2003).
- Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica (DOGC núm. 3675, 11.07.2002).

1.3. Objectius de l'estudi

El present estudi d'avaluació de la mobilitat, té com a objectius principals els que diu el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada, en el seu article 2:

- Avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per la nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments a peu o en bicicleta, en el marc del sector de l'àmbit de l'estudi.
- Valorar la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.
- Proposar unes mesures per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

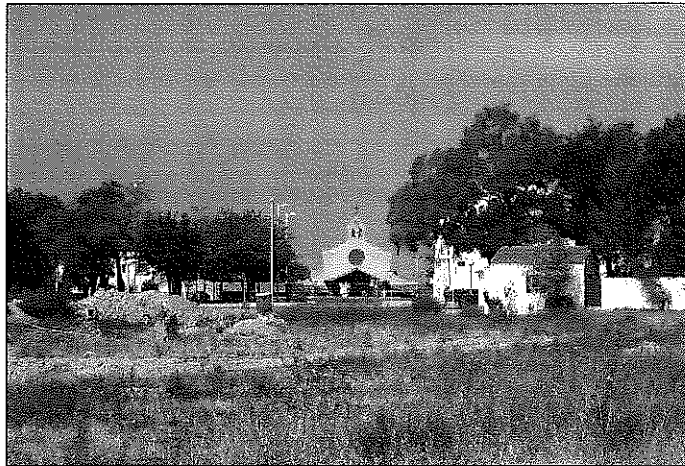
1.4. Àmbit d'actuació

Situat entre Almacelles i la Clamor Salada, a l'extrem occidental del terme de Lleida, Raïmat és una entitat municipal descentralitzada (des de 2002) del propi municipi de Lleida.

L'emplaçament de l'actuació es localitza a uns 14 Km del nucli central de Lleida i està rodejat per més de 3.000 ha destinades bàsicament al cultiu de les vinyes, ocupades per varies finques de gran qualitat, totes dins la comarca del Segrià.

En concret, el sector SUR 1, en el que s'assenta aquest Pla Parcial, està situat al SE del nucli que forma la plaça central de Raïmat, a la Valleta, entre el Castell i el ferrocarril. La seva superfície és 67.985 m² i els seus límits són:

- N: actual nucli de Raïmat i comunicació amb el mateix
- E: via del ferrocarril Saragossa-Barcelona
- S: camí que separa de les finques de cultiu de vinyes
- W: camí que separa del parc urbà del Castell de Raïmat



Vista general del sector en direcció a la pl. Major de Raïmat.

S'adjunten els plànols 1, 2, 3 i 4 relatius a situació i emplaçament.

2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

2.1. Condicionants socio-econòmics

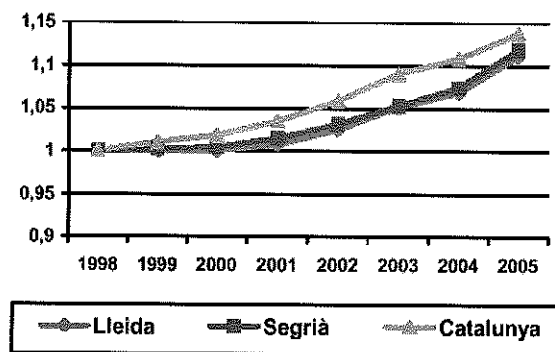
Lleida és el municipi més extens de la comarca (211,71 Km²) i comprèn, com ja s'ha esmentat, a més a més del cap municipal vuit entitats de població, entre les quals s'inclou Raïmat:

Entitats de població que inclou	Població 2005
Basses d'Alpicat, les	879
Butsenit	1.093
Gualda	1.093
Lleida	118.675
Llívia	975
Raïmat	431
Sucs	599
Torres de Sanui, les	964

Font: www.municat.net

A Lleida viuen per tant, gairebé uns 125.000 habitants. D'ençà a l'any 1998, la població ha experimentat un suau increment, del 1,5% interanual. Aquesta evolució representa un creixement lleugerament inferior al de la de la comarca del Segrià (1,6%), així com al de la mitjana de Catalunya (1,8%).

Comparativa evolució poblacional



font: Línies estratègiques per a la planificació de la bicicleta a Lleida (2006)

Pel que fa a la població de Raïmat, aquesta al 2006 era de 453 habitants, trobant-se en continu creixement tan sols limitat per la possibilitat de trobar habitatge, factor que ha obligat a una part de la població jove a allotjar-se a altres poblacions.

Respecte a indicadors econòmics el principal sector d'activitat d'aquest àmbit és l'agricultura, en especial la vinya. De fet, amb vinyes importades de Califòrnia i amb una moderna tecnologia s'elaboren vins de qualitat, que tenen la Denominació d'Origen Costers del Segre. Els negres de cabernet sauvignon, pinot noir, merlot i ull de llebre encapçalen la diversitat de vins que s'hi elaboren. La producció de raïm blanc es destina sobretot a l'elaboració de cava.

2.2. Estructura del territori i urbanisme

Els usos agrícoles de regadiu dominen l'àmbit de Raïmat, especialment les vinyes i els conreus herbacis extensius. El paisatge està dominat per extensos camps de vinyes d'una gran qualitat i geometria específica, formant un terreny ratllat amb extenses línies rectes que canvien d'aspecte i color segons l'època de l'any. És un paisatge singular i atractiu, de gran personalitat.

Els usos urbans es distribueixen de forma concentrada al nucli de Raïmat, entorn la plaça major del poble on es localitza l'església. Mentre que els usos industrials es limiten a l'explotació vinícola de les bodegues Raïmat situades a les afores del poble. També s'observa una zona d'extracció minera al sud del sector.

Per altra banda, les àrees de vegetació natural es localitzen entorn el turó al cim del qual s'implanta el castell de Raïmat, al turó de la Mare de Déu de Montserrat i en àrees més reduïdes en marges de conreus, d'infraestructures com la ferroviària i de camins de caràcter rural. També es localitzen taques de vegetació, en aquest es tracta de plantacions de coníferes, al voltant del pantà Gros i del cementiri.

Si finalment observem l'ocupació del sòl en més escala de detall, a la superfície del pla parcial del sector SUR 1 de Lleida presenta diversos usos. A destacar que l'àmbit objecte d'estudi es correspon amb un territori on les zones nues i de vegetació herbàcia són les dominants, tractant-se de conreus abandonats. De fet, es detecta puntualment l'ús d'abocador incontrolat de runes i residus varis que se li dona a la part més propera al poble. Ara bé, també cal destacar la presència de les formacions arbòries lineals entorn la via del ferrocarril com a usos més naturals de l'àmbit.

En termes urbanístics, el projecte de pla parcial té per objecte concretar l'ordenació i el desenvolupament del sector de sòl urbanitzable SUR 1 a Raïmat, qualificat com a Zona d'Urbanització Residencial Tipus 4 (clau 12D) segons el Pla Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial 1995-2015 de Lleida.

El sector SUR 1, en el que s'assenta aquest Pla Parcial, està situat al SE del nucli que forma la plaça central de Raïmat, a la Valleta, entre el Castell i el ferrocarril. La seva superfície és 67.985 m², propietat de la Cooperativa Cos de Castellnou, S.C.C.L.

En aquest sentit, es pretén crear una zona residencial entorn el centre urbà de Raïmat amb un conjunt d'equipaments públics i privats i àrees verdes per al gaudi de la població.

Per últim, de gran rellevància per al sector, ja que en determina l'ordenació, és la Notificació Resolució d'adjudicació de la concurrència d'ofertes, de 9 de Maig de 2007 i enespecial l'apartat Quart, punt 4, on indica:

4. Caldrà que el Projecte de Pla Parcial i posteriorment al Projecte d'Urbanització i de Reparcel·lació, s'ajustin al següent quadre:

	PLANEJAMENT VIGENT	PROPOSTA PP
SUPERFÍCIE DEL SECTOR	67.985,00 m2	67.985,00 m2
DENSITAT 15hab/HA	101,98 hab	102,00 hab
EDIFICABILITAT 0,35 m2st/m2s	23.794,75 m2 sostre	23.794,75 m2 sostre
reserva 20% HPO	4.758,95 m2 sostre	
reserva 10% HPC	2.379,50 m2 sostre	
total habitatge social	7.138,45 m2 sostre	13.850,00 m2 sostre
sostre terciari		5.624,75 m2 sostre
CESSIONS		
EQUIPAMENT SIST. GENERAL	15.258,93 m2	
E. SIST. LOCAL 4% sector	2.719,40 m2	
E. SIST. LOCAL 10 m2/Hab	1.020,00 m2	
TOTAL EQUIPAMENTS	18.998,33 m2	18.998,33 m2
ESPAIS LLIURES	12.241,92 m2	12.241,92 m2
TOTAL CESSIONS	31.240,25 m2	31.240,25 m2

2.3. Mobilitat de la població

No es pot estudiar la mobilitat de l'espai analitzat sense tenir en compte la seva localització dins la regió en la que s'enmarca. Lleida és un punt de convergència

important en localitzar-se entre la Catalunya marítima i les terres de l'interior de la Península, al voltant de la qual s'ordena tota la xarxa viària de la Terra Ferma.

Una primera aproximació a la mobilitat de Lleida la proporcionen les dades de l'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO). Tot i que les dades de l'EMO sols suposen una part del total de la mobilitat generada constitueixen una bona base ja que permet determinar tant la mobilitat interior del municipi com la mobilitat a l'entorn d'aquest, i només per aquests dos motius específics de mobilitat obligada (treball o estudi).

No obstant, cal tenir present que la distribució modal de la mobilitat s'estudiarà en l'àmbit global del municipi de Lleida, doncs és de l'àrea d'on es troben dades disponibles. Aquestes dades no són del tot extrapolables pel cas concret de Raïmat atès que coneixent el deficient servei de transport públic disponible, com més endavant es veurà, no és erroni pensar que la predominància del vehicle privat enfront el transport col·lectiu serà encara més gran que considerant el terme municipal sencer.

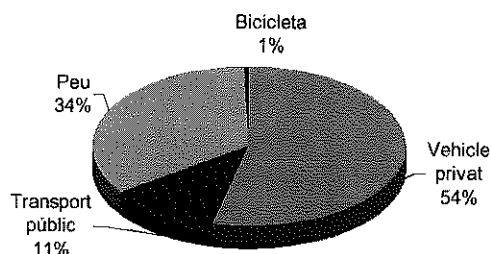
Desplaçaments dins del municipi

Segons les dades recollides a l'Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001, el total de viatges diaris que es realitzen per mobilitat obligada al municipi de Lleida és de 43.837 i la majoria es donen per motiu treball. No es comptabilitzen aquí (EMO'01) però, els desplaçaments dels menors de 16 anys.

El motiu del desplaçament és en la gran part dels casos (87%) per viatjar cap al lloc de treball, en contra del 13% que ho fa per motius d'estudi.

A la distribució modal d'aquests desplaçament predomina l'ús del vehicle privat, tot i tractar-se d'una ciutat a escala de vianants, tenint un pes superior al dels desplaçaments realitzats a peu/bici. L'ús del transport públic es limita a un 11% dels viatges.

DISTRIBUCIÓ MODAL DELS VIATGES INTERNS (EMO'01)



font: Línies estratègiques per a la planificació de la bicicleta a Lleida (2006)

En els darrers cinc anys (veure taula adjunta), hi ha hagut un lleuger augment del total de viatges interns domicili-treball (+8,9%), al mateix temps que un increment en el repartiment modal de l'ús del vehicle privat (+1%) en detriment del mode a peu (-1%). Pel que fa a la bicicleta es manté constant amb un 0,6%. El transport públic en aquests tipus de desplaçaments es manté estable.

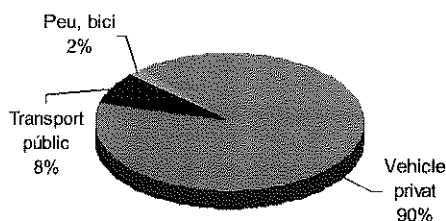
Distribució modal dels desplaçaments interns per motiu de treball (EMO'01)						
Mode	Viatges				Diferències 96-01	
	Núm. 1996	% 1996	Núm. 2001	% 2001	Núm.	%
Vehicle privat	19.885	57%	22.136	58%	2.251	11,30%
Transport Públic	3.155	9%	3.608	9%	453	3,80%
A peu	11.838	33%	12.276	32%	438	3,60%
Bicicleta	220	1%	218	1%	-2	-0,90%

Total	35.098	100,00%	38.238	100,00%	3.140	8,90%
--------------	--------	---------	--------	---------	-------	-------

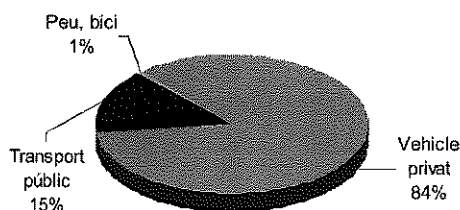
Desplaçaments fora del municipi

Els viatges que relacionen la ciutat de Lleida amb altres municipis es realitzen essencialment en automòbil. El transport públic, sobretot pel que fa a l'autobús, té un pes molt menys important en els viatges generats en el mateix municipi (8%) que en els atrets (15%).

DISTRIBUCIÓ MODAL DELS VIATGES GENERATS(EMO'01)



DISTRIBUCIÓ MODAL DELS VIATGES ATRETS (EMO'01)



font: Línies estratègiques per a la planificació de la bicicleta a Lleida (2006)

Pel que fa a les relacions amb els municipis de l'entorn el municipi més important en quant a generació de viatges segueix sent la ciutat de Barcelona, tot i que ha baixat considerablement. En segon terme queden les poblacions de l'entorn immediat Alcarràs, Torrefarrera, Mollerussa i Alcoletge. En aquests últims cinc anys destaca l'augment d'influència de Torrefarrera (414 viatges).

Principals fluxos generats per motiu de treball (IDECAT)						
Municipi	Fluxos				Diferències 96-01	
	Núm. 1996	% 1996	Núm. 2001	% 2001	Núm.	%
Barcelona	856	14,60%	614	6,40%	-242	-28,30%
Alcarràs	427	7,30%	447	4,70%	20	4,70%
Torrefarrera	132	2,20%	414	4,40%	282	213,60%
Mollerussa	243	4,10%	334	3,50%	91	37,40%
Alcoletge	269	4,60%	291	3,10%	22	8,20%
Total 5 principals	1.927	32,80%	2.100	22,10%	173	9,00%
TOTAL	5.876	100,00%	9.450	100,00%	3.574	60,80%

En relació a la mobilitat atreta, els treballadors procedeixen principalment d'Alpicat, Almacelles, Balaguer, Alcarràs i Torrefarrera.

Principals fluxos atrets per motiu de treball (IDESCAT)						
Municipi	Fluxos				Diferències 96-01	
	Núm. 1996	% 1996	Núm. 2001	% 2001	Núm.	%
Alpicat	751	8,80%	1.117	10,00%	366	48,70%
Almacelles	388	4,60%	589	5,30%	201	51,80%
Balaguer	332	3,90%	418	3,70%	86	25,90%
Alcarràs	320	3,80%	395	3,50%	75	23,40%
Torrefarrera	224	2,60%	353	3,20%	129	57,60%
Total 5 principals	2.015	23,80%	2.872	25,60%	857	43,50%
TOTAL	8.475	100,00%	11.197	100,00%	2.722	32,10%

Motorització

Segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya, Lleida disposa de més de 72.000 vehicles, el que comporta una relació de 606,5 vehicles per a cada 1.000 habitants. D'aquest total de vehicles, més de 52.000 són turismes pel que existeix un índex de motorització (turismes) de 437. A continuació es mostren les últimes dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya (1998-2004):

Evolució del parc de vehicles i índexs de motorització							
Any	Vehicles	Turismes	Motos	Furg./cam	Altres	IdM (vehicles)	IdM (turismes)
2004	72.745	52.399	4.953	11.786	3.607	606,5	436,9
2003	70.120	50.570	4.726	11.372	3.452	594,1	428,4
2002	70.347	50.815	4.871	11.333	3.328	611,7	441,9
2001	69.069	50.007	4.824	11.160	3.078	615,6	445,7
2000	67.700	49.006	4.769	10.993	2.932	603,4	436,8
1999	68.112	49.334	4.801	11.186	2.791	607	439,7
1998	64.977	46.980	4.660	10.797	2.540	579,1	418,7

L'evolució dels ràtios entre vehicles i habitants dels darrers anys presenta un increment del parc de vehicles (12,0%) superior al creixement de la població resident (6,9%).

Tanmateix, en comparar la taxa de propietat per a 1.000 habitants s'observa com la de Lleida és inferior (entre el 8 i el 12%) en relació amb la dada catalana (453,5 l'any 2004).

Pel que fa a la unitat d'actuació, és fàcilment observable com la nova urbanització estarà influenciada per la mobilitat del municipi. Així, recullirà gran part de la mobilitat interna del municipi per la presència d'equipaments de gran interès social com són els equipaments docents o esportius. Pel que fa a fluxos externs de desplaçament, la unitat rebrà fluxos de vehicles de fora del nucli de Raimat sobretot en generar-se nous llocs de treball. Aquests factors però s'aniran analitzant més endavant al llarg del present estudi.

2.4. Trànsit pesant, distribució de mercaderies

El municipi de Lleida presenta una significativa mobilitat de vehicles pesats en dies feiners donada la concentració tant al municipi com a la seva àrea d'influència d'una gran quantitat d'indústries.

A més, referent a la mobilitat de vehicles pesats, destaca la carretera N-240 que porta a Almacelles, important nucli productiu agropecuari i de la indústria dels materials de la construcció bàsicament.

La distribució de mercaderies és un problema que afecta de forma global a tot el municipi i que ha empitjorat en els últims anys. Les accions de càrrega i descàrrega es caracteritzen en un principi per temps de descàrrega breus però, el fet de no tenir zones plenament habilitades o que aquestes no es trobin en emplaçaments adients empitjoren la situació.

De fet, en el Pacte per a la Mobilitat Sostenible i Segura a Lleida s'estableix com a proposta d'actuació en matèria de distribució de mercaderies el 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.

No obstant, el pla parcial en estudi es troba en una zona de flux de desplaçaments de vehicles pesats, sobretot en època de la verema. En aquest sentit, és present un aparcament de camions darrera les piscines municipals tot i que resta prohibida la circulació de camions de tonatge superior a 5,5Tn per l'interior del casc urbà excepte per a càrrega i descàrrega. També s'observa una zona d'extracció minera al sud del sector.

Pel que fa a la distribució de mercaderies aquestes no afecten de forma significant a la unitat d'estudi.

2.5. Xarxa viària interurbana

Enclavada al costat del riu Segre, a mig camí entre el mar i la muntanya i perfectament comunicada, Lleida és un lloc de pas obligat entre les vies que connecten l'Estat espanyol amb la resta d'Europa i el Mediterrani.

D'entre la xarxa viària cal destacar l'autopista AP-2, que comunica Lleida amb les ciutats de Barcelona (també per autovia A-2, antiga N-II de Madrid a la Jonquera) i Saragossa, l'Eix Occidental que apropa Lleida al delta de l'Ebre i l'Eix Transversal que la uneix amb les comarques de Girona. Aquest caràcter d'encreuament de camins es completarà aviat amb la construcció de l'aeroport a la població veïna d'Alguairó i de l'autovia Lleida-Osca.

Quant a la ciutat, una xarxa de carreteres la comuniquen fàcilment amb la resta del territori: l'A-230, que ens acosta a la Vall d'Aran i a la Vall de Boí, o la C-1313, que creua les comarques de l'interior fins a arribar a la Seu d'Urgell i Andorra.

També és de destacar la N-240 de Tarragona a Sant Sebastià, que efectua de comunicació de l'àmbit del pla parcial amb Lleida. Tanmateix, l'accés des de la N-240 a Raïmat es realitza a través de la carretera local asfaltada que porta a Gimènells.

2.6. Xarxa viària urbana

D'entrada cal considerar que Raïmat es tracta d'una entitat menor de població de caràcter bàsicament residencial on més important que el trànsit urbà cal considerar el trànsit entre els diferents nuclis que li ofereixen servei. Val a dir, que aquesta distribució de les activitats en el territori propicia una major afluència de trànsit per aquestes vies, obtenint com a resultat un espai de mobilitat ampli que s'extén dins i fora del municipi.

Per tant, quant a l'àmbit d'actuació, els accessos a ell es donen a través de la xarxa viària interurbana i tal com ja s'ha descrit amb anterioritat, a través de la carretera N-240 i la carretera de Gimènells.

No obstant, si que es pot analitzar la via pública de Raïmat. De fet, la trama urbana del nucli s'organitza entorn la plaça Major i segueix una disposició ordenada o

característica, fruit del disseny de principis del segle passat projectat per l'arquitecte Rubió i Bellver.

En el cas del sector a urbanitzar té especial importància el límit construït de l'actual centre urbà de Raïmat, al nord de la finca, el qual determina la traça i dimensió del carrer Sifó (a construir).

Així doncs, com a vies urbanes perifèriques de l'àmbit del pla cal destacar:

- el Carrer Sifó ja indicat, forma el límit entre l'actuació i l'actual centre urbà.
- el Carrer d'Aragó. És la principal via de comunicació de l'actuació amb la Plaça Major de Raïmat. Servirà per localitzar i donar continuïtat urbana a la rambla central proposada.
- el Carrer del Castell. Envolta l'actuació en un arc que arrenca al NE de l'actuació (encreuament amb el carrer Sifó) i acaba al pont sobre el ferrocarril al S. Constitueix un límit de l'actuació però no forma part del sector SUR 1.

2.7. Servei de transport públic

El nucli de Raïmat disposa només d'un tipus de mitjà de transport públic; es tracta de l'autobús interurbà que ofereix un servei francament reduït. Tot i això, encara que sense tenir parades en la pròpia població cal considerar el servei de transport urbà i el tren de la veïna ciutat de Lleida, per resultar ser una opció al transport intermodal d'accés a l'àmbit estudiat.

Tren

Lleida és un important nus ferroviari. Bona mostra en constitueix la línia d'alta velocitat (Lleida-Saragossa-Madrid) així com les línies que la comuniquen amb Manresa i Reus.

Tot i que la línia de FFCC transcorre pel límit del pla parcial Raïmat no disposa d'estació de tren. Aquells que vulguin fer ús d'aquest mitjà de transport han de desplaçar-se a Lleida prenent les línies que a continuació s'esmenten:

- Lleida-Balaguer-la Pobla de Segur
- Barcelona-Manresa-Cervera-Lleida
- Catalunya-Madrid-Extremadura
- Barcelona-la Plana-Lleida
- Barcelona-Galícia

Autobús Interurbà

Hi ha dos autobusos interurbans de l'empresa Morell amb origen i destí Lleida que inclouen Raïmat en el seu recorregut (veure plànol 5.1). Tot i així, ofereixen tan sols un servei al dia en direcció Lleida (els dilluns feiners dos) i un altre en direcció Raïmat. Cal observar també que en dies festius no hi ha la possibilitat d'utilitzar aquest mode de transport. En concret, els horaris i les parades són les següents:

Línia: Sucs-Alpicat-Lleida					
Empresa: Morell Ibars, Isidre					
Telèfon: 973 736033					
Sucs	Raïmat	Embrancament N-240	Alpicat	Lleida	
15:00	15:10	15:15	15:30	15:55	Feiners
Lleida	Alpicat	Embrancament N-240	Raïmat	Sucs	
13:30	13:55	14:45	14:50	15:00	Dissabtes
14:00	14:25	14:45	14:50	15:01	De dilluns a divendres feiners.

Línia: El Pla de la Font-Lleida						
Empresa: Morell Ibars, Isidre						
Telèfon: 973 736033						
el Pla de la Font	Sucs	Gimenells	Santa Maria de Giménells	Raïmat	Lleida	
7:15	7:25	7:30	7:32	7:40	8:15	Dilluns feiners.

Font: Dept. Política Territorial i Obres Públiques

També cal fer constar que no hi ha cap servei de transport públic que connecti Raïmat amb Almacelles, un altre dels nuclis principals de la zona. En aquest sentit, la Compañía de Transportes Alto Aragonesa S.L. (ALARSA) efectua una parada no oficial a l'encreuament amb la N-240 en la seva línia de Binéfar que porta des d'Almacelles a Lleida.

Taxi

Si bé en vehicle individual una altra alternativa de transport públic a considerar és l'anomenat transport a demanda o taxi-bus. Aquest resulta ser de molta utilitat en àrees de baixa densitat de població o nuclis dispersos de barris o urbanitzacions com és actualment el nucli de Raïmat.

2.8. Compartir cotxe

Lleida ha dissenyat un projecte de compartir cotxe arran de la constitució del Pacte Social per a la Ciutadania, promogut per les centrals sindicals més representatives (CCOO i UGT) i l'Ajuntament de la ciutat, amb l'ànim de fomentar, entre la població, un ús més racional del cotxe, entenent aquest mode de transport com un model menys insostenible, menys contaminant, menys sorollós, més econòmic i pacificador del trànsit. El servei consisteix a facilitar la trobada de persones que estan interessades a compartir el vehicle privat a l'hora de fer un viatge.

En aquest sentit, i a través d'una pàgina web específica (<http://lleida.compartir.org/>) es fa possible el contacte entre persones que vulguin compartir cotxe per desplaçar-se al seu lloc de treball, d'estudis o fer un viatge. Així doncs, la pàgina web serveix perquè les persones interessades es posin en contacte entre elles i acordin el seu trajecte.

2.9. Aparcaments

En general, un dels principals problemes de les àrees urbanes és la insuficiència d'aparcament ja que aquest és un dèficit infraestructural motivat perquè molts dels habitatges construïts anys enrere no comptaven amb places d'aparcament. En el cas que ens ocupa però, aquest fet no es dona. I és que, actualment l'espai existent al carrer és suficient com per assumir les necessitats d'aparcament generades. A la vegada, en ser edificis de construcció no molt antiga en molts casos s'han pogut habilitar àrees d'estacionament.

Per tant, fins ara la disponibilitat d'espai per aquest fi determinen que la manca de places d'aparcaments no sigui significativa. Així, no s'ha fet necessari la implantació de mesures de gestió de places d'aparcaments, com ara la creació de zones d'aparcament públiques o zones de pagament i pels habitatges que no disposen d'aparcament propi és suficient amb les franges d'estacionament a les calçades i voreres dels carrers.

De la mateixa manera, com més endavant es detallarà, es preveu que la urbanització del sector de sòl urbanitzable SUR-1 disposi de les pertinents places d'aparcament per donar servei a les noves activitats a implantar.

És de destacar també l'aparcament de camions darrere les piscines municipals destinat a assumir el volum de vehicles pesants que arriben al nucli en motiu de la verema.

2.10. Bicicleta, vianants, zones peatonals

Segons el document *Línies estratègiques per a la planificació de la mobilitat en bicicleta a Lleida* (setembre 2006) la bicicleta al municipi de Lleida representa un 0,6% de la mobilitat obligada, estimant el total de desplaçaments interns en uns 1.000 al dia, als quals cal afegir els viatges exportats i importats del municipi.

L'any 2006 Lleida disposava d'aproximadament 16 Km de carrils bici, tots ells concentrats en el nucli poblacional i cap d'ells interurbà. En canvi, no per un ús quotidià però sí per un ús de lleure des del Centre BTT de Lleida s'han definit i senyalitzat un bon nombre de rutes per a bicicletes tot terreny de diversa longitud i dificultat.

En aquest sentit, des del centre BTT de Lleida es suggereixen dos itineraris que trascorren en bona part per Raïmat. Es tracta de les següents rutes circulars:

- Itinerari 5- Raïmat:

Sortida des del Centre BTT. Es tracta de la ruta més dura de totes tant per la seva llargada com pel seu desnivell acumulat, localitzat pràcticament en la primera meitat del recorregut. Gairebé tot l'itinerari discorre per camins asfaltats que ens porten per una gran varietat de paisatges i ens permetrà conèixer diferents aspectes del patrimoni arquitectònic i productiu de l'horta de Lleida. Es pot enllaçar amb la ruta 7 en la sortida a Raïmat.

Dificultat: Elevada

Temps aprox.: 4h 40min.

Distància: 56,02 Km

Desnivell: 349 m

Recorregut: Centre BTT de Lleida-Alpicat-Malpartit-La Saira-Raïmat-Casa dels Canonges-Centre BTT.

- Itinerari 7-Sucs:

Sortida des del Casal Social de Raïmat. Permet una passejada entre vinyes i boscos de pins. Tot i no ser excessivament llarga, el predomini de camins de terra, no sempre en gaire bon estat, i l'acumulació del pendent en pràcticament un tram fa que no es pugui catalogar com a fàcil. Permet gaudir d'agradables paisatges i de l'important jaciment arqueològic del Vilòt de Sucs. Enllaça amb la ruta 5 a Raïmat.

Dificultat: Mitjana

Temps aprox.: 1h 35min.

Distància: 19,25 Km

Desnivell: 95 m

Recorregut: Casal de Raïmat-Sucs-Raïmat.

Per a més detall podeu consultar l'annex 1 on es presenten les fitxes descriptives completes d'aquestes rutes de BTT i en el plànol 5.2. es pot observar el seu recorregut en els trams més propers a l'àmbit del pla parcial.

Tanmateix, a l'hora de desplaçar-se per l'interior de Raïmat és determinant el fet que es tracta d'un nucli a escala de vianants i, es preveu per tant, un pes important per als desplaçaments a peu/en bici, essent el transport públic urbà inexistent.

Igualment, respecte els vianants, fora del nucli urbà actualment no resulten viables els trajectes a peu ja que hi ha una manca d'espais que permetin el trànsit sense

difficultats dels qui es desplacen a peu. En aquest sentit, cal dir que la seguretat dels vianants no només s'ha de garantir en els nuclis urbans més compactes i on el nombre de vehicles a motor que circulen és elevat, sinó també a les zones periurbanes i interurbanes dels municipis, com és el cas que ens ocupa, on la velocitat dels cotxes és més elevada.

Així doncs, en major grau la N-240 i en menor la carretera que porta a Gimènells constitueixen vies interurbanes d'accés condicionades pel pas dels vehicles obligant als vianants i als ciclistes a moure's en condicions poc segures.

3. ESCENARIS DE CREIXEMENT

3.1. Proposta de desenvolupament del Pla Parcial d'Ordenació del sector SUR 1 a Raïmat

El projecte de pla parcial té per objecte concretar l'ordenació i el desenvolupament del sector de sòl urbanitzable SUR 1 a Raïmat, qualificat com a Zona d'Urbanització Residencial Tipus 4 (clau 12D) segons el Pla Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial 1995-2015 de Lleida.

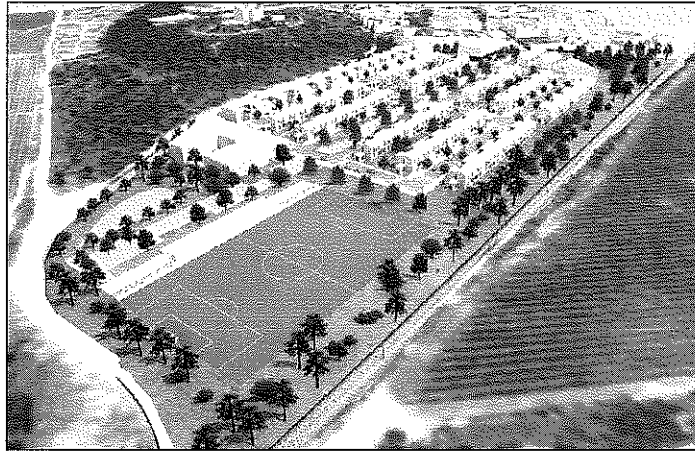
El sector SUR 1, en el que s'assenta aquest Pla Parcial, està situat al SE del nucli que forma la plaça central de Raïmat, a la Valleta, entre el Castell i el ferrocarril. La seva superfície és 67.985 m², propietat de la Cooperativa Cos de Castellnou, S.C.C.L.

En aquest sentit, es pretén crear una zona residencial entorn el centre urbà de Raïmat amb un conjunt d'equipaments públics i privats i àrees verdes per al gaudi de la població.

Segons la memòria del propi pla parcial els objectius perseguits en el desenvolupament del sector SUR-1 són els següents:

- a) Crear una zona residencial (102 habitatges) a un nucli concentrat de habitatge en filera, comunicat amb el centre urbà de Raïmat i la seva plaça Major a través del Carrer Aragó.
- b) Envoltar la zona residencial projectada amb un conjunt d'equipaments públics i privats que qualifiquin i potenciïn la zona i el poble de Raïmat. La localització dels equipaments es recolza en dos criteris:
 - Un primer grup: equipament públic de contingència (amb possible ús educatiu per a uns 225 alumnes) i part del privat (amb ús possible de terciari o residència de gent gran) ubicat al carrer Sifó, entre la nova zona residencial i el poble, al carrer Sifó, servint a ambdós.
 - Un segon grup: camp de futbol, parc final de la zona verda i part del privat (terciari possiblement) es disposen al final de l'actuació, al punt més allunyat del poble amb l'objectiu d'atraure a tota la comunitat de Raïmat per al seu ús i goig, resolent, donades les característiques físiques del territori, el límit del poble en aquesta zona. Aquesta localització dels equipaments, fonamentalment del camp de futbol, suposa un canvi de situació de l'equipament previst per a sistemes generals al Pla General de Lleida. Aquesta ordenació diferent es fa aplicant l'Informe Proposta del Servei Jurídic d'Urbanisme, Secció de Gestió Urbanística Exp. 6/05 GPPG, pel que es proposa una modificació puntual de les NNUU del Pla General de Lleida, relativa al text dels articles 11 i 15.
- c) Projectar una rambla que va recorrent, des del carrer Aragó, equipaments i zona residencial com a eix d'unió de Raïmat, des de la seva Plaça Major i tot el conjunt projectat, fins el límit ocupat pel camp de futbol i el parc.
- d) Distribuir les zones verdes amb dos objectius:
 - Potenciar el seu ús: rambla, parc final.
 - Paisatge pròxim perimetral i aïllament de la via de ferrocarril.
- e) Minimitzar el sistema viari sense perdre la seva capacitat de comunicació i d'emmagatzematge (aparcament).
 - Amb aquesta finalitat es crea un anell de sentit únic, tallat diametralment per la rambla (de doble sentit), que comunica totes les parcel·les i equipaments, públics i privats.
 - Com a excepció l'anell es comunica en un punt al SO amb el carrer del Castell.
 - Consolidar el carrer Sifó.

A continuació es presenta una simulació que permet visualitzar la proposta de desenvolupament del sector SUR-1:



Font: Pla Parcial d'ordenació del sector SUR-1

3.2. Actuacions i millores de la mobilitat que suposa la proposta

Respecte la mobilitat i l'espai urbà segons la memòria del pla parcial l'actuació proposa :

La Rambla

Es crea i es potencia una rambla que connecta amb la Plaça Major de Raïmat, recorre tot l'espai ordenat i acaba en una zona àmplia d'equipaments, generant un espai de gran qualitat, amb principi i final.

La rambla proposada conté un espai central ampli (12 m) que permet l'activitat, l'amoblament i l'equipament de jocs, terrasses, arbres, pèrgoles... com a recolzament a tota l'ordenació.

El recorregut de la rambla connecta:

- Plaça Major de Raïmat.
- Carrer Aragó.
- Carrer Sifó, que la creua.
- Equipament docent i un dels dos edificis d'equipament privat (terciari o residència de gent gran).
- La zona residencial.
- Zona final en la que es situen:
 - El segon edifici dedicat a equipament privat (terciari).
 - El camp de futbol
 - El parc on es proposa una bassa de recollida d'aigües pluvials.

Els espais lliures

Els espais lliures es disposen en tres zones: la rambla, els jardins al final de la rambla i la franja de separació amb la via del ferrocarril. Tots es situen a banda i banda de la rambla amb excepció de la franja de zona verda que, a proposta del Pla General, serveix de filtre entre la zona residencial i la via del ferrocarril.

Sistema viari

El sistema viari projectat constarà de les següents actuacions:

- La rambla, el seu espai central està alimentat per dos carrils i dos franges d'aparcament.

Aquest constituirà l'eix bàsic de la urbanització i es compondrà pels espais que es relacionen tot seguit.

Perfil 1 constituït per:

- Vorera de 3 m
- Aparcament de 2m
- Carril de sentit únic de 4 m
- Espai central de 12 m.
- Carril de sentit únic de 4 m
- Aparcament de 2m
- Vorera de 3 m

- Un anell de direcció única i aparcament que connecta totes les parcel·les, terciari i equipaments.

Perfil 2 (vial de sentit únic i aparcament en ambdós laterals) format per:

- Vorera de 3 m
- Aparcament de 2m
- Carril de sentit únic de 4 m
- Aparcament de 2m
- Vorera de 3 m

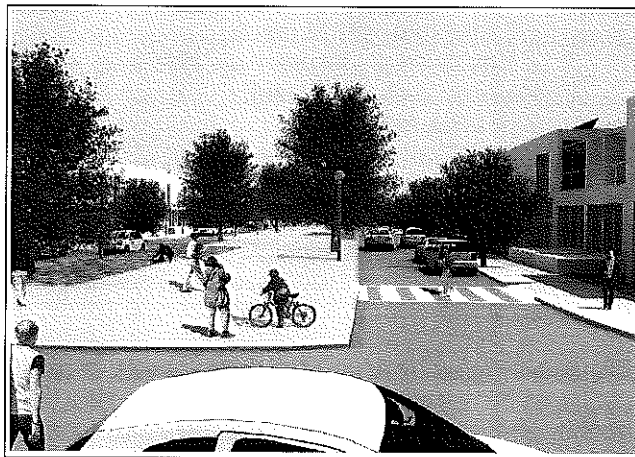
Perfil 3 (vial de sentit únic i aparcament en un lateral) format per:

- Vorera de 3 m
- Aparcament de 2m
- Carril de sentit únic de 4 m
- Vorera de 3 m

Perfil 4 (vial de sentit únic sense aparcament) format per:

- Vorera de 3 m
- Carril de sentit únic de 4 m
- Vorera de 3 m

- Es reforça el carrer Sifó addicionant-li un segon carril.



Font: Pla Parcial d'ordenació del sector SUR-1

3.3. Mobilitat generada que suposa el desenvolupament del pla parcial

3.3.1 Estimació de la mobilitat generada

El desenvolupament del pla parcial comporta certes actuacions que influeixen en la mobilitat del sector objecte de l'actuació.

Així doncs, per avaluar la mobilitat generada cal efectuar una estimació del nombre de desplaçaments que s'originen des dels diferents àmbits en funció de les superfícies, dels usos permesos, etc. En aquest sentit el Decret 344/2006, en el seu annex 1 fixa uns ràtios mínims de viatges generats/dia. Pel sector tractat els valors a considerar serien els següents:

	Superfície pla parcial Sur 1	Relació	Nombre viatges generats/dia
Ús residencial	23.794,75	10 viatges/100 m ² de sostre	2.379,48
Ús d'equipaments	1.020	20 viatges/100 m ² de sostre	204,00
Ús terciari (assimilat a oficines)	5.624,75	10 viatges/100 m ² de sostre	562,48
Zones verdes	12.911,34	5 viatges/100 m ² de sòl	645,57
TOTAL			3.791,51

La distribució de la mobilitat generada en funció dels usos previstos es pot visualitzar al plànol 6.

De fet, per efectuar un anàlisi que ens permeti reflexar la magnitud d'aquestes dades cal dir que el nou desenvolupament urbanístic suposarà un increment de prop d'un 9% de la mobilitat actual si ens atenem a les dades de l'EMO 2001 que mostren que la mobilitat obligada total del conjunt del municipi de Lleida és d'uns 43.837 viatges/dia.

Malgrat que aquest 9% en el conjunt municipal no respresenti una magnitud especialment elevada si ho situem en el context del nucli de Raimat on la mobilitat de partida és molt menor sí que podem interpretar que l'actuació suposarà un increment molt notable.

3.3.2 Distribució modal de la mobilitat generada

A partir de les dades de l'EMO 2001 es pot realitzar una aproximació a la distribució modal de la mobilitat generada. Així, partint de les dades tractades en l'estudi "Línies estratègiques per a la planificació de la mobilitat en bicicleta a Lleida" (Ajuntament de Lleida, setembre 2006) s'obtenen les següents xifres:

		Distribució modal (viatges/dia)			
		Bici	Vehicle privat	A peu	Transport Públic
Total viatges diaris generats: 3.791,52	Mobilitat obligada: 947,88 viatges diaris	9,48	511,85	322,28	104,27

Segons l'esmentat estudi els viatges de l'EMO vénen a representar prop d'una quarta part de la mobilitat dels desplaçaments quotidians, pel que el nombre de viatges generats per raons de treball o estudi serà de 947.

Per altra banda, s'ha estimat la distribució modal dels nous viatges en la mateixa proporció en la que es dona de mitjana al municipi de Lleida. Aquestes dades no són del tot extrapolables ja que sabent l'escàs servei de transport públic disponible a Raïmat no és erroni pensar que la superioritat del vehicle privat enfront el transport col·lectiu serà encara més gran.

No obstant, en funció a les dades de la taula podem concloure que la major part dels viatges generats s'efectuarien en vehicle individual però també a peu. En efecte, cal considerar que aquestes noves necessitats de mobilitat urbana seran en gran part cobertes pels itineraris a peu atès que alguns dels nous usos a implantar efectuaran de clars punts atractors de mobilitat en l'àmbit proper, com ara són els equipaments docents i esportius.

3.3.3 Avaluació de la mobilitat per gènere

Segmentada per gènere la mobilitat total es distribueix de manera semblant entre homes i dones, el que es diferencia és el motiu del desplaçament. Així, seguint les tendències generals a l'hora de recórrer una distància es preveu que les dones representin una xifra notablement més elevada de mobilitat no obligada respecte la obligada. A part de les motivacions per estudi o treball les dones mantenen un percentatge elevat de viatges derivats de les activitats quotidianes, del manteniment de la llar, les compres, entre d'altres activitats assistencials als fills, família, etc.

Respecte a la valoració de les diferències entre la mobilitat de les dones i els homes també cal recordar que nombrosos estudis indiquen que els desplaçaments efectuats per les dones són més propers al seu lloc de residència, utilitzant menys temps i amb transports més racionals (a peu, autobusos, etc.). No obstant, en un àmbit com l'estudiat on la localització de les activitats és dispersa es tendeix a seguir el patró masculí amb la utilització massiva de l'automòbil.

Tanmateix, l'actuació projectada pretén ser compacta i funcional tot dotant de serveis i equipaments la zona amb l'objectiu de satisfer les necessitats dels habitants de Raïmat sense necessitat de recórrer grans distàncies. En aquest sentit, la urbanització anirà en consonància amb la pauta femenina de mobilitat, que coincideix amb l'ambientalment més respectuosa, sempre i quan s'acompanyi el projecte d'actuacions que facilitin l'accés als mitjans de transport col·lectius o en bici/a peu.

3.3.4. Incidència de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica

Segons dades de la Direcció General de Qualitat Ambiental la capacitat del territori estudiat és alta en referència a les emissions de partícules en suspensió i SO₂, fet indicador del poder de dispersió del medi d'aquests contaminants atmosfèrics.

Per altra banda, la vulnerabilitat del SO₂, PST i CO a Raïmat és nul·la per tots els contaminants considerats.

Així doncs, es conclou que en el context ampli de la situació de Raïmat aquest presenta una vulnerabilitat nul·la i una alta capacitat i que, per tant, la problemàtica de la contaminació atmosfèrica no esdevé un element especialment destacable.

Es tracta doncs de minimitzar els efectes del planejament sobre la qualitat de l'aire i el canvi climàtic i, en general, reduir al màxim les immissions de substàncies contaminants. En aquest sentit, l'actuació que es durà a terme suposarà un increment de contaminants a l'atmosfera en quant es convertirà en un punt atractor de mobilitat i alhora modificarà els fluxes actuals de transport sobretot del tipus interurbà.

Ens centrarem doncs en la repercussió directa que té la reordenació de la mobilitat sobre el trànsit de vehicles, el qual constitueix el principal medi de transport i s'està convertint

en la primera activitat contaminant de l'aire per sobre de la industrial. Així, les emissions típiques dels motors de benzina i de gas-oil són principalment d'òxids de nitrogen, hidrocarburs, plom, monòxid de carboni i ozó.

Tanmateix, per caracteritzar les emissions generades per l'actuació estudiada cal diferenciar entre els desplaçaments urbans i interurbans:

Desplaçaments urbans generats:

A l'hora de desplaçar-se per l'interior de Raïmat és determinant el fet que es tracta d'un nucli a escala de vianants i, en un futur, quan es realitzi el desenvolupament del pla parcial també ho continuarà essent. Es preveu per tant, un pes important per als desplaçaments a peu/en bici, essent el transport públic urbà inexistent.

D'altra banda també alguns dels nous usos a implantar efectuaran de clars punts atractors de mobilitat en l'àmbit de Raïmat; ens referim especialment als usos d'habitatges, equipaments comunitaris, terciari i parcs i jardins. No obstant, com hem vist aquestes noves necessitats de mobilitat urbana seran en gran part cobertes pels itineraris a peu pel que no tindran influència sobre l'atmosfera.

Desplaçaments interurbans generats:

Per conèixer la incidència de l'increment de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica resulta insuficient l'esquema emissió-dispersió-emissió aplicat als límits de la zona d'estudi. En efecte, Raïmat es situa en la zona d'influència de l'eix Almacelles-Lleida amb totes les activitats i trànsit que aquest fet atrau i, per tant, la importació de contaminació originada fora del sector serà important. En qualsevol cas, l'àmbit d'actuació es situa al marge de la principal via de comunicació d'aquest eix de circulació viària (la N-240).

En aquest sentit, el Pacte per a la mobilitat sostenible i segura a Lleida té dins dels seus objectius:

- 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.

3.4. Altres actuacions previstes sobre la mobilitat

A l'àrea d'estudi existeixen diferents projectes previstos que, d'una banda milloren la qualitat urbana del municipi i, d'altra banda influeixen sobre la mobilitat. Alguns dels projectes són els que tot seguit es descriuen.

Per mitjà del Consorci del Transport Públic (CTP), la Generalitat, l'Ajuntament de Lleida i el Consell Comarcal del Segrià exerceixen de manera mancomunada les seves competències en matèria de transport públic de viatgers, seguint el model de l'Autoritat del Transport Metropolità de la regió metropolitana de Barcelona.

Els objectius del Consorci són augmentar l'ús dels serveis de transport públic, incrementar la seva quota reduint-ne la del vehicle privat i, d'aquesta manera, afavorir un model de mobilitat més sostenible, alhora que contribuir a millorar la fluïdesa del trànsit i la seguretat viària.

Amb la creació del CTP de l'àrea de Lleida s'han posat en marxa nombroses ampliacions del servei d'autobús previstes en el seu pla de serveis. D'entre elles la següent:

EIX ALMACELLES-LLEIDA: 10 noves expedicions amb destinació a Lleida i 9 noves expedicions amb origen Lleida. Implantació d'un servei a la demanda pels nuclis de Gimenells, el Pla de la font, Sucs i Raïmat, que enllaçarà amb 2 noves expedicions d'anada i 2 noves de tornada amb el servei Almacelles-Lleida

D'altra banda, el passat juny del 2007 es creà la secció territorial de Lleida de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). La PTP de Lleida es crea en resposta a la inquietud manifesta de ciutadans i ciutadanes que, a títol particular, decideixen treballar pel foment de la mobilitat sostenible dins de l'àmbit metropolità de Lleida i comarques.

Aquesta associació pretén treballar conjuntament amb les entitats responsables d'implantar les polítiques de mobilitat a la zona. En aquest sentit presenten diverses propostes per a millorar la mobilitat per a Lleida i comarques. Entre els quals hi ha els següents:

1. Participació ciutadana: garantia de salut democràtica
2. Implantació d'una xarxa de trens de Rodalia a Lleida
3. Pla estratègic per a l'autobús urbà de Lleida
4. Millora de la qualitat de l'autobús interurbà
5. Revisió de la política d'aparcaments
6. Ús racional del vehicle privat
7. Protecció dels vianants a la ciutat de Lleida
8. Pla Director de la Bicicleta
9. Integració tarifària

A escala catalana, la Secretaria per a la Mobilitat de la Generalitat de Catalunya ha elaborat el projecte de Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) amb l'objectiu de definir de manera integrada la xarxa d'infraestructures ferroviàries i viàries necessàries per a Catalunya amb l'horitzó temporal de l'any 2026.

A continuació s'enumeren les propostes del PITC que afecten a la regió de Lleida, i en concret als entorns de l'àmbit d'estudi, diferenciant entre xarxa viària i ferroviària:

• **Xarxa ferroviària:**

En l'àmbit metropolità de Lleida es desenvoluparan sistemes de rodalies propis que permetran fomentar l'ús del transport públic i estructurar el territori. Aquests serveis en principi es podrien consolidar a partir del reforçament dels serveis regionals convencionals existents, afegint-hi serveis propis de l'àmbit amb l'objectiu d'aconseguir en general un mínim de dos serveis per hora i sentit.

En el cas que ens ocupa és de destacar els trens regionals extensió de les rodalies de Barcelona que comportarien el perllongament de la línia de Lleida fins a Almacelles.

També és d'importància remarcable la construcció de l'anomenat Eix Transversal Ferroviari, una línia destinada al trànsit mixt de passatgers i mercaderies i que ha d'unir les principals capitals de la Catalunya central, des de Lleida fins a Girona incorporant la connexió amb l'aeroport d'Alguair.

• **Xarxa viària:**

Xarxa bàsica primària

Eixos de llarg recorregut:

Lleida - Osca

A-22: nova autovia entre Lleida (enllaç A-2) i el límit amb Aragó.

Aquest tram, que completa el traçat des de la ciutat de Lleida fins al límit de província, estarà format per dues calçades de 7 metres d'ample amb dos carrils de 3,50 metres i bandes laterals de 2,50 metres.

Segons la redacció originària, aquest tram de l'autovia començaria (per la banda d'Oscà), a l'alçada de la intersecció de la carretera regional A-2217 (cruïlla del Torricó) i enllaçaria, amb un ramal de 800 metres, a l'alçada del p.k. 89,230, amb l'antiga N-240. En aquest punt se situaria la primera sortida i/o entrada a Almacelles per la banda més aprop de l'Aragó (denominada "Almacelles Oest") i en tindria una altra, a l'alçada del p.k. 91,840, en l'enllaç amb la carretera local L-801 que va a Sucs i Gimènells (denominada "Almacelles Sud").

4. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Per tal de complir amb els objectius del present estudi, que proposen avançar cap a un model de mobilitat més sostenible i funcional en l'àmbit d'actuació del sector SUR 1 a Raïmat, es presenten a continuació diverses propostes d'actuació agrupades segons diferents àmbits i tipologies d'actuació.

4.1. Xarxa d'itineraris principals per a vianants

Tal com especifica el Decret 344/2006, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

Així, aquesta xarxa, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars.

Aquest sector es situa a la zona sud-est del nucli històric de Raïmat, encara i així, d'entre el centre del sector fins a la Plaça Major o l'Església hi ha una distància de menys de 200 i el centre cívic, la Casa de la Vila i l'indret on paren els autobusos que porten a Lleida es localitzen a uns 400 metres de la zona que abasta el pla parcial. Per tant, a l'hora de desplaçar-se per l'interior de Raïmat és determinant el fet que es tracta d'un nucli a escala de vianants i, en un futur, quan es realitzi el desenvolupament del pla parcial també ho continuarà essent.

No obstant, pel seu caràcter de recorregut especialment favorable pel vianant en termes de condicions idònies de mobilitat i seguretat cal destacar el passeig central projectat que efectuarà d'eix connector entre les zones residencials i els equipaments situats als dos extrems del sector SUR 1. Tanmateix, aquesta actuació no es pot desvincular de la resta de la trama urbana de Raïmat i especialment del seu centre. Per aquest motiu es preveuen una sèrie d'actuacions al Carrer Sifó considerant la seva màxima integració al centre de Raïmat (veure capítol 4.3.). Així la continuïtat de l'itinerari peatonal es veurà garantida a través del mateix Carrer Sifó que el creua i el Carrer Aragó que el comunica amb la Plaça Major i el Carrer Major.

En aquest sentit, les propostes d'actuació sobre la via pública que s'especifiquen al capítol 4.5. són totalment coherents amb la xarxa existent, considerant sempre el traçat més directe i natural possible, prioritzant el recorregut per rambles i passejos centrals i coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.

4.2. Xarxa d'itineraris per a bicicletes

La xarxa d'itineraris per a bicicletes ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments.

En el cas de Raïmat, per la seva localització aïllada respecte el cap municipal no acompanya a fer un ús quotidià de la bicicleta a l'àmbit interurbà encara que ja hem vist que sí que es troben senyalitzats diversos itineraris de cicloturisme (veure plànol núm.5.2).

El casc urbà representa un altre context atès que si bé no existeix cap carril bici pel caràcter principalment residencial del nucli les vies bàsiques es poden considerar molt aptes per fomentar la coexistència entre els diferents mitjans de transport i mobilitat.

I és que en aquest àmbit actualment el trànsit és reduït i aquest circula per dins del casc urbà a velocitat baixa, amb el que es permet que la bicicleta s'integri a la circulació dels mitjans motoritzats i fa innecessària la construcció de carrils específics.

No obstant, segons el nou context generat per l'actuació en estudi la xarxa bàsica ciclista es basarà en el passeig central de la urbanització connectant amb el carrer Sifó i el carrer Aragó amb la Plaça Major.

A Lleida l'Ordenança municipal de trànsit i ús de la via pública regula els carrils bici com a carrils reservats (art.7) i l'art. 96 regula la circulació i la prioritat de pas de les bicicletes:

4. Pels parcs públics, passeigs centrals o altres zones específicament autoritzades, hi poden circular (...) bicicletes (...) sense sobrepassar, però el doble de la velocitat normal del vianant, el qual sempre té preferència de pas.

4.3. Integració del carrer Sifó a la trama urbana

Ja ha quedat palès el futur paper estructurant del carrer Sifó, carrer que exerceix de límit del pla parcial i n'efectuarà la connexió amb el carrer Aragó i, per tant, amb la Plaça Major i també amb el carrer del Castell.

En conjunt, es pot dir que el carrer Sifó deixarà de tenir caràcter periurbà per passar a tenir una centralitat manifesta com a connector entre el nucli i la nova urbanització. Segons la memòria del pla parcial es preveu reforçar aquesta via addicionant-li un segon carril fet que es considera suficient per a exercir la funció que se li encomana.

No obstant, per afavorir la seva integració al nucli seria precís definir, allà on l'espai sigui disponible, una franja que permeti el trànsit sense dificultats dels qui es desplacen a peu –o en bicicleta– i en condicions de seguretat.

Així, atesa la proximitat de l'àmbit d'actuació al carrer Sifó, que en constitueix el límit en bona part, el que fa possible l'accés a peu, es proposa diferenciar clarament dos espais: el destinat al trànsit rodat i el destinat als vianants i ciclistes.

També es proposa la bona adequació i amplada de les voreres, per tal que aquestes no es converteixin en barreres arquitectòniques per a persones de mobilitat reduïda i es doni comoditat i seguretat als vianants en les seves activitats quotidianes (passejar amb cotxets, desplaçar-se a comprar, etc.).

A aquests factors cal afegir el fet que la xarxa d'itineraris per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments (com és el centre històric). I la construcció dels nous serveis i llocs de treball previstos a l'àmbit a urbanitzar generarà una nova demanda de mobilitat que ha d'anar acompanyada d'actuacions com poden ser la millora de la connexió a peu dels diferents àmbits. Fet que s'ha de reflectir especialment en el carrer Sifó.

4.4. Xarxa bàsica per a vehicles

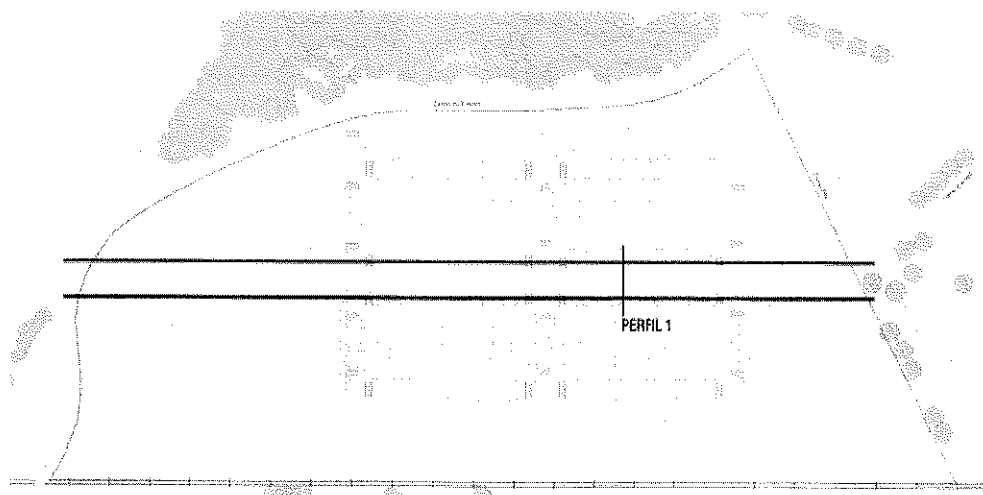
1. El sistema viari està compost per:

- La rambla central, principal via de connexió amb Raïmat i eix bàsic de la urbanització.
- Un anell de direcció única i aparcament que connecta totes les parcel·les, terciari i equipaments.
- El carrer Sifó, que com ja s'ha esmentat en l'anterior apartat, es preveu el seu reforçament i integració a l'àmbit urbà existent

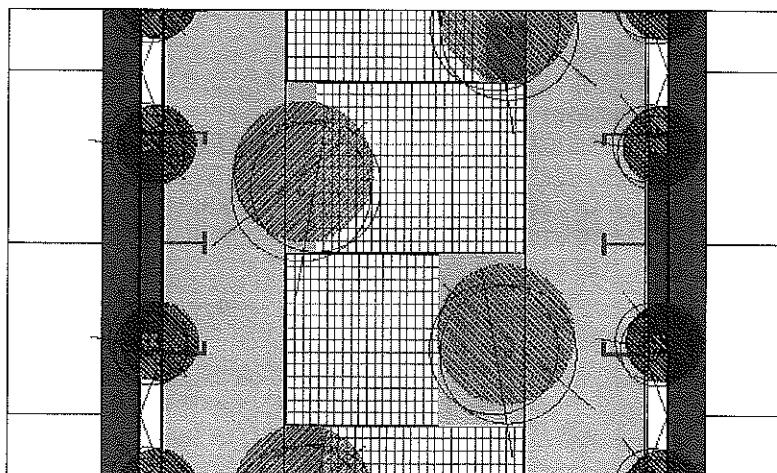
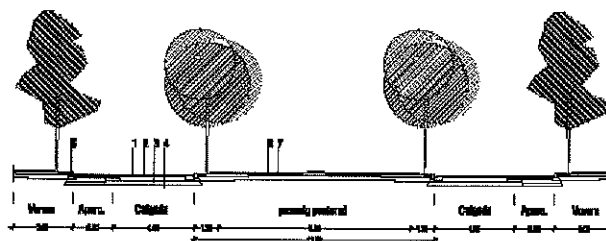
En concret, el pla parcial proposa 4 tipus de tractament dels nous vials, són els que a continuació es detallen:

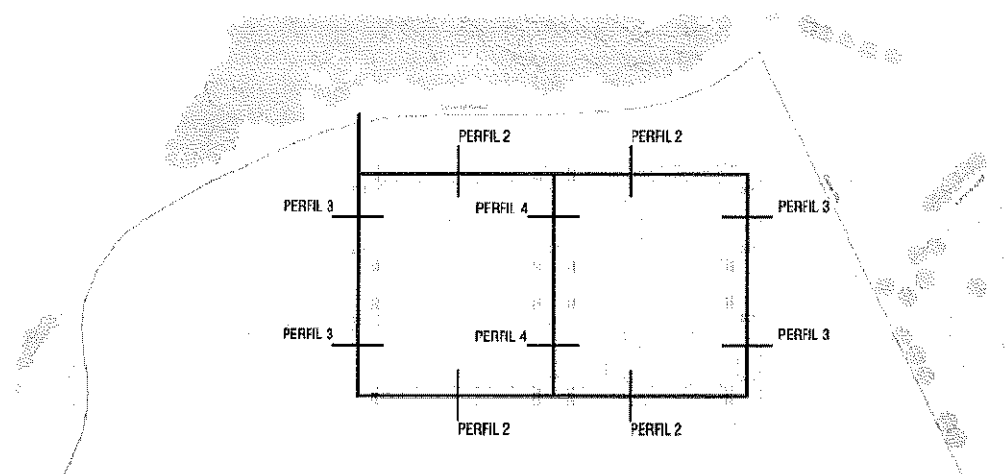
- Circulació rodada en doble sentit, aparcament i vorera als dos laterals i passeig peatonal al centre
- Circulació rodada en un sentit, aparcament i vorera als dos laterals
- Circulació rodada en un sentit, aparcament en un lateral i vorera en ambdós costats
- Circulació rodada en un sentit i vorera a ambdós costats

Visualment i tal i com es mostra a la memòria del pla parcial els tractaments esmentats es reflecteixen en les següents figures:

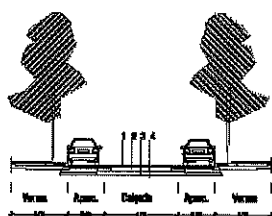


PERFIL TRANSVERSAL 1

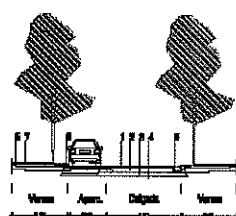




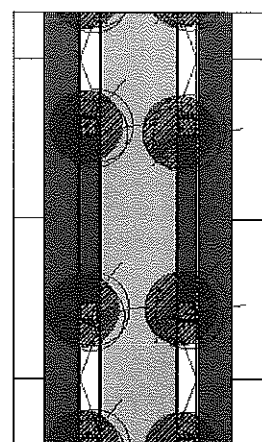
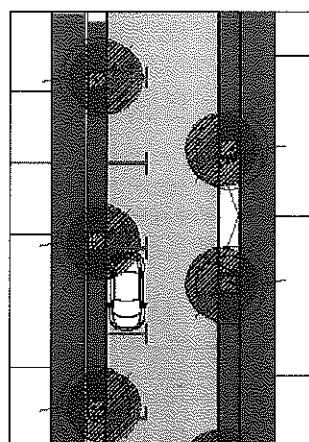
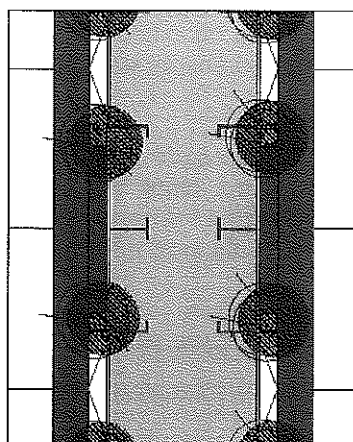
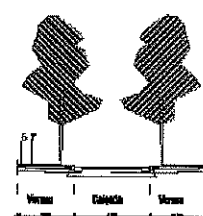
PERFIL TRANSVERSAL 2



PERFIL TRANSVERSAL 3



PERFIL TRANSVERSAL 4



De la mateixa manera, la documentació gràfica que s'adjunta, en concret al plànol núm. 6 de propostes d'actuació, permet identificar els diferents vials de nova creació amb el tractament a aplicar.

Esmentar especialment que un dels eixos principals de la intervenció proposada és la creació d'un passeig lineal que enllaci el nucli històric amb els espais de nou creixement. En termes de mobilitat, el vial central tindrà una notable importància connectora ja que suposarà l'articulació dels espais lliures existents i el nexa d'unió entre els diferents creixements residencials que es proposen, a est i oest del passeig. Per la seva suau pendent, la bona orientació i per la voluntat de que es converteixi en un indret de passejada s'ha plantejat com un carrer apte per fomentar la coexistència entre els diferents mitjans de transport i mobilitat.

4.5. Via pública

L'amplada mínima dels carrers que es planifiquen ve regulada pel Decret 344/2006, el qual estableix el següent:

- Carrers planificats com a xarxa bàsica i trams de carretera en trams urbans: 11 metres.
- Carrers en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.
- Els carrers en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.

En aquest sentit, segons el projecte d'urbanització, els vials projectats compleixen amb els esmentats requeriments atès que les seves característiques quant a amplada són les següents:

- En el cas del carrer central a construir, aquest tindrà una amplada de passeig de 12 m i 2 d'aparcament i 3 de vorera a ambdós costats.
- Els dos carrers paral·lels a la via principal tindran una amplada conjunta de 14 m, considerant els 4 m de calçada central i els 3 m de la vorera i 2 d'aparcament en superfície a banda i banda.
- Les vies exteriors perpendiculars al passeig s'han projectat tenint 12 m d'amplada incloent l'espai per a vorera, calçada i aparcament.
- En el cas del carrer central que comunica perpendicularment les dues illes de cases. Pel seu caràcter de connexió secundària només es preveu una calçada de 4 m i les pertinents voreres a banda i banda de 3 m cadascuna.

Respecte el pendent màxim estimat, l'actuació respectarà els pendents actuals del terreny. Els trams amb major pendent són trams curts, de pendent del 5% i corresponents als indrets pròxims al carrer del Castell i al carrer Sifó. No obstant, la major part de la vialitat es portarà a terme en pendents molt més suaus (2%-3%).

El decret 344/2006 determina que el pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

4.6. Xarxa d'itineraris de transport col·lectiu

La xarxa d'itineraris de transport públic ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments. Així, actualment es consideren pols atractors de mobilitat a l'àmbit d'estudi els següents punts grafats al plànol 5.1:

- Parada d'autobús propera al Centre Cívic
- Espais lliures amb freqüentació: Plaça Major
- Centre urbà: Ajuntament de l'entitat municipal descentralitzada
- Centres turístics: Bodegues Raïmat

El creixement en forma d'ocupació extensiva del territori, com s'ha donat en el cas de la creació del nucli de Raïmat, comporta un procés de segregació dels usos en el territori. Aquesta separació exigeix la utilització del cotxe per accedir als centres de treball o de serveis situats fora del casc urbà o en indrets allunyats de la xarxa de transport públic col·lectiu.

Per canviar aquesta tendència, és necessari dotar els centres residencials, industrials i lúdics de línies de transport públic col·lectiu que permetin accedir amb facilitat i

rapidesa a aquests espais tot fomentant el valor d'una mobilitat no basada exclusivament en l'ús del cotxe. L'eficiència, la comoditat, el bon servei i l'estalvi econòmic haurien de ser raons suficients per modificar els hàbits dels ciutadans en aquest sentit.

No obstant, per accedir a l'àrea estudiada en transport públic actualment es disposa únicament d'una opció, com ja s'ha vist amb anterioritat. Així, es pot utilitzar el servei regular d'autobusos Morell, que connecta el nucli amb Lleida, el cap municipal.

Si bé amb la configuració actual aquest servei no podria donar resposta a la nova demanda de mobilitat si que es poden portar a terme mesures per implantar i millorar el servei de transport públic col·lectiu del sector.

Així, principalment es proposa reforçar les línies existents (Sucs-Lleida i el Pla de la Font-Lleida) tant en nombre de serveis al dia (actualment només es disposa de 2 per cada sentit) com en el nombre de dies atès que en festius no hi ha la possibilitat d'utilitzar aquest mode de transport.

També cal fer constar que no hi ha cap servei de transport públic que connecti Raïmat amb Almacelles, una població que esdevé cèntrica i més pròxima a l'àmbit que la pròpia Lleida i, que, per tant, exerceix de clar nucli atractor.

De fet, el Pacte per a la mobilitat sostenible i segura a Lleida estableix com a millora l'increment d'un 30% del nombre de viatges en autobús entre Lleida i el territori. Per tant, sembla precis plantejar-se un servei d'autobús el recorregut del qual uneixi Raïmat amb Almacelles, ampliant-se el servei si s'escau cap a Sucs i Lleida.

Igualment i, en consonància amb el que estableix el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya, es proposa l'estudi del perllongament d'alguna de les línies de Rodalies que serveixi amb 2 serveis per hora el corredor comarcal Lleida-Almacelles.

El mateix Pacte per a la mobilitat de Lleida contempla la possibilitat de que en àrees de baixa població els usuaris disposin del transport "a demanda", és a dir, de taxi. Tanmateix, també preveu estudiar la viabilitat del bono-taxi i del cotxe compartit. Serien actuacions totalment aplicables al cas de Raïmat, encara que caldria efectuar-ne una difusió adequada com per exemple a través d'internet, del Casal Cívic de Raïmat, l'Ajuntament, etc.

4.7. Càrrega i descàrrega de mercaderies

A fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, el decret 344/2006 determina que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar.

No obstant, pel cas estudiat, no és aplicable atès que a la superfície edificable no residencial es preveu edificar per als usos permesos en l'annex 2 del Pla General, és a dir, oficines, establiment hotel·ler, recreatiu i restauració o residència de gent gran. D'entre els usos comercials només es permet l'establiment de quioscs, que, en cap cas no són activitats que tractin amb un gran volum de mercaderies.

4.8. Zones d'aparcament

Es proposa, en els vials de nova construcció la ocupació de part de la seva amplada per a la ubicació d'aparcaments en superfície. En concret, es deixarà un espai de 2m a banda i banda del passeig central i dels carrers paral·lels a ell. En el cas dels carrers perpendiculars, en canvi, o bé es permetrà estacionar només en un lateral o bé no es deixarà estacionar (aquest últim és el cas del vial central més petit).

En total, es generaran 170 places en superfície. A més a més, com ja és procediment habitual es proposa que les futures vivendes tinguin les seves necessitats d'aparcament cobertes mitjançant àrees destinades a aquest fi sota dels mateixos edificis.

En el document urbanístic ja es contempla una reserva de places fora de via pública de 1 garatge per habitatge (de 25 m² pels habitatges de protecció oficial i de 40 m² pels habitatges lliures) complint amb el nombre de places establertes pel Decret 344/2006.

En canvi, en relació als aparcaments per a motocicletes, seguint les consideracions del Decret 344/2006 la reserva fora de via pública seria de 51 places.

D'igual manera, cal reservar espai per a aparcament de bicicletes fora de la via pública per a usos residencials. En concret, es reservaran un mínim de 204 places per a bicicletes (2 places per a cada un dels 102 habitatges). Per a complir tal objectiu es preveu condicionar els baixos dels edificis o bé els aparcaments subterranis per aquesta finalitat.

Respecte les places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública destinades als usos terciaris es reservaran com a mínim un total de 56 places per a distribuir entre els diferents usos.

Finalment, les places per a bicicletes dels equipaments públics (equipament docent) serien un total de 51 i les associades a la zona verda serien 129, les quals es poden situar a la via pública.

4.9. Foment de la intermodalitat entre modes de transport

En general, a l'àmbit territorial analitzat la tinença del cotxe es fa necessària ja que existeix una segregació de les activitats (residencials, laborals, de serveis i de lleure, etc.) en el territori. En contrapartida, la xarxa de transport públic es troba poc desenvolupada i no arriba ni a tot arreu ni amb les freqüències demandades. És en aquest context on es pot recórrer a la intermodalitat, és a dir, a la combinació del cotxe amb altres mitjans de transport públic. Així, es pot realitzar el desplaçament en cotxe fins a la parada d'autobús més propera i, des d'allà, fer ús del transport públic col·lectiu per arribar fins al punt de destinació.

En el cas estudiat, per als desplaçaments des de Raïmat una opció vàlida seria utilitzar el cotxe o el propi autobús fins a una de les opcions de transport públic existents com ara la xarxa de ferrocarril a Lleida. En aquest sentit, seria útil la construcció d'aparcaments a les estacions de RENFE per facilitar l'estacionament dels vehicles i desplaçar-se fins al destí en tren.

4.10. Incorporació de la mobilitat al planejament urbanístic i al planejament urbanístic derivat

Un dels principals instruments que contribueix a la bona gestió de l'àmbit municipal és el planejament urbanístic. Aquest document recull i compendia els valors, l'estratègia política i les actuacions tècniques que defineixen una determinada forma d'interpretar i planificar el territori local.

La mobilitat, com a qüestió transversal que afecta molts aspectes de la vida quotidiana de les persones, ha de ser incorporada en aquests plans a fi d'ordenar l'espai públic també en funció quin és el model cap al qual es vol que avanci el municipi.

Així, la planificació de la mobilitat ha de ser incorporada des de les etapes inicials als plans d'ordenació, ja que això permet evitar disfuncions a mig i llarg termini que exigiria la inversió de nous recursos i la implementació de mesures correctores.

4.11. Accions de millora de l'accessibilitat

A Raïmat, com a tots els pobles i ciutats, hi conviuen grups de persones d'edat, gènere i característiques físiques molt diferents. Per aquesta raó, qualsevol espai públic com el projectat ha de ser accessible per a tothom, sigui quina sigui la seva capacitat de mobilitat i desplaçament a peu o en cadira de rodes.

En general, es proposa la bona adequació i amplada de les voreres d'accés i entorn el passeig central projectat i el carrer Sifó, per tal que aquestes no es converteixin en barreres arquitectòniques per a persones de mobilitat reduïda i es doni comoditat i seguretat als vianants en les seves activitats quotidianes (passejar amb cotxets, desplaçar-se a comprar, etc.).

Especialment destacables són les actuacions a realitzar en cas de donar-se certs desnivells (el terreny té un pendent sensiblement continu de nord a sud del 3%). Així, en cas de fer-se necessari es pot optar pels aterracaments esglaonats, que facilitarien l'accés peatonal amb escalinates i rampes.

Respecte a facilitar la mobilitat de les dones recordem que aquestes tendeixen a efectuar desplaçaments propers al seu lloc de residència, utilitzant menys temps i amb transports més racionals (a peu, autobusos, etc.) pel que portant a terme les actuacions descrites de foment d'aquest tipus de transport també s'afavoreix que la dona pugui mantenir la mateixa pauta de mobilitat que, de fet, coincideix amb l'ambientalment més respectuosa.

D'altra banda, les dones desenvolupen activitats quotidianes, del manteniment de la llar, compres, entre d'altres activitats assistencials als fills, família, etc. el que comporta que sovint vagin acompanyades de carros, cotxets, etc. fet que provoca que siguin necessàries les accions esmentades de millora de l'accessibilitat i adequació de l'espai públic.

5. VALORACIÓ ECONÒMICA

La valoració econòmica dels diferents aspectes de mobilitat relacionats amb l'actuació del pla parcial d'ordenació del sector SUR-1 queda dividida de la següent manera:

- Els costos de vialitat estimats pel propi document del pla parcial són els que es mostren a continuació, tal i com es troben expressats a la seva memòria.

Cost econòmico-financer de les obres d'urbanització, en concret, dels vials.	
Concepte	Total concepte
Voreres	190.490 €
Pavimentació	243.380 €
Xarxa viària	17.200 €
Vialitat àmbit	3.477.000 €
Aparcaments	73.100 €

Tal i com s'esmenta en la memòria del pla parcial, la concentració de les parcel·les residencials i el traçat viari format per la rambla i un únic anell perimetral permet l'optimització de costos, assegurant la qualitat de la urbanització.

- Les propostes previstes per l'ajuntament per l'adequació de l'àmbit afectat pel pla parcial seràn finançades pel propi ajuntament dins dels seus pressupostos municipals.
- Les propostes realitzades en el present estudi es definiran pressupostàriament al projecte d'urbanització que desenvolupa aquest pla parcial a i el seu finançament ha de ser absorbit per la iniciativa privada que desenvolupi l'aprofitament que es preveu.

D'altra banda, cal incloure a la proposta de finançament els diferents costos generats per l'increment de la mobilitat degut a la nova actuació, establint l'obligació de que les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si s'escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o del reforçament d'aquestes.

Tal com estableix el Decret 344/2006, les persones propietàries de participar en els costos d'implementació de l'increment d'aquest servei de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció al perllongament de la línia existent.

Per al càlcul del dèficit d'explotació del transport públic (D) de superfícies s'utilitza la següent fórmula:

$$D = 365 \cdot R \cdot P \cdot 0,7$$

sent R l'increment total dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada i P el preu unitari del km recorregut.

El preu unitari del recorregut és de 2,80 €, calculat a partir del valor de l'any 2004 en la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb la correcció corresponent de l'IPC fins l'any en curs. L'increment total dels Km recorreguts diàriament és com a mínim de 216 km (es farien 6 trajectes diaris).

El resultat total és de 154.526 €.

6. CONCLUSIONS

Per tal de definir les determinacions del planejament urbanístic general sobre mobilitat sostenible i en compliment del Decret 344/2006, es redacta el present estudi d'avaluació de la mobilitat generada del pla parcial d'ordenació del sector SUR 1 a Raïmat (Lleida).

El projecte de pla parcial té per objecte concretar l'ordenació i el desenvolupament del sector de sòl urbanitzable SUR 1 a Raïmat, qualificat com a Zona d'Urbanització Residencial Tipus 4 (clau 12D) segons el Pla Municipal d'Ordenació Urbana i Territorial 1995-2015 de Lleida.

El sector SUR 1, en el que s'assenta aquest Pla Parcial, està situat al SE del nucli que forma la plaça central de Raïmat, a la Valleta, entre el Castell i el ferrocarril. La seva superfície és 67.985 m², propietat de la Cooperativa Cos de Castellnou, S.C.C.L.

En aquest sentit, es pretén crear una zona residencial (102 habitatges) entorn el centre urbà amb un conjunt d'equipaments públics i privats que qualifiquin i potenciïn la zona i el conjunt del poble. Aquests usos, segons les estimacions efectuades, generaran una mitjana de 3.791 viatges diaris, valor que es considera de magnitud elevada si ho situem en el context del nucli de Raïmat on la mobilitat de partida és molt menor que la de la totalitat del terme de Lleida.

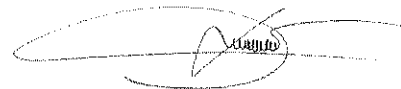
Per tal de millorar la mobilitat de l'àmbit d'actuació el present estudi de mobilitat proposa les següents actuacions:

- Zones d'aparcament
- Càrrega i descàrrega de mercaderies
- Via pública
- Xarxa d'itineraris de transport públic
- Xarxa bàsica per a vehicles
- Xarxa d'itineraris per a bicicletes
- Xarxa d'itineraris principals per a vianants
- Integració del carrer Sifó a la trama urbana
- Incorporació de la mobilitat al planejament urbanístic
- Foment de la intermodalitat entre els modes de transport
- Accions de millora de l'accessibilitat

Com a conclusió final es considera que pla parcial d'ordenació del sector SUR 1 a Raïmat (Lleida), amb el compliment de les propostes del present estudi d'avaluació de la mobilitat generada, creen un model de mobilitat més funcional que compleix les determinacions d'una mobilitat sostenible.

Barcelona, octubre de 2007

L'Autor de l'Informe,



Claudi Racionero i Cots