

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida
Secretaria General

LA PAERIA



PPU.DOC

Ajuntament de Lleida

22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

**estudi
de mobilitat generada**

**Pla Parcial Urbanístic
SUR-4**

SECÀ DE SANT PERE

LLEIDA

Document per a l'Aprovació Definitiva
Montserrat Giné Macià Juny 2007

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida
Secretaria General

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida

22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

EQUIP REDACTOR

Desarrollo, Organización y Movilidad, DOYMO S.A.
c. Diputació, 238, 2º 5ª
93 412 39 29
08007 Barcelona

Manuel Pineda Ruiz
Director del Projecte

Noemí Requena i Ruiz
Responsable del Projecte

Delineant
Lluís Thomas Lieb

Barcelona, Maig del 2007

DOYMO S.A.
Empresa certificada

ISO-9001:2000



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT

Verificació del Projecte

Data

31-05-2007



Ajuntament de Lleida
Secretaria General



INDEX



Ajuntament de Lleida

22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

	<u>Pàg.</u>
1. Introducció	3
1.1. Àmbit d'estudi	4
1.2. Objectius	6
1.3. Pautes de mobilitat intra i inter-municipal	7
1.4. Intensitats de trànsit	10
1.5. Oferta de transport públic	11
2. Previsió de creixement de la mobilitat i estimació de l'impacte generat sobre la situació actual	13
2.1. Previsió de generació de viatges	13
2.2. Distribució modal i previsió de vehicles/dia	14
2.3. Anàlisi del viari intern	19
3. Propostes de mobilitat del Pla parcial	22
4.1. Amplada dels carrers	22
4.2. Xarxa d'itineraris principals per a vianants	22
4.3. Xarxa d'itineraris per a bicicletes	24
4.4. Xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu	24
4.5. Xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles	26
4.6. Directrius sobre l'estacionament	28
4.7. Proposta de finançament	30
4. Resum i conclusions	33



1. INTRODUCCIÓ

D'acord amb l'article 59.3.c de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'Urbanisme i de la Llei 10/2004, que la modifica, la memòria dels Plans d'ordenació urbanística municipal han d'integrar les mesures a adoptar per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible en el municipi. A més, la *Llei de Mobilitat 9/2003, de 13 de juny* i, en concret, el *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada* obliga a la realització d'aquests estudis en totes les figures de planejament, indicant el Decret quin ha d'ésser el seu contingut. En aquest sentit, s'incorpora aquest estudi de mobilitat generada a la Memòria d'ordenació del Pla Parcial Urbanístic SUR-4 Secà de Sant Pere del municipi de Lleida.

Aquest Pla Parcial ve determinat per la modificació del Pla General Municipal d'Ordenació Urbana en l'àmbit del sector SUR-4 aprovada per l'Ajuntament de Lleida i informat favorablement per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida en sessió de 8 de setembre de 2005. Paral·lelament, es va redactar el Pla Parcial del Sector SUR-4 'Secà de Sant Pere', aprovat inicialment el 5 de juliol de 2005 per la Junta de Govern Local, condicionada i amb prescripcions derivades dels informes dels diferents serveis municipals.

L'article 195 de les Normes Urbanístiques del Pla General regula específicament la qualificació de Zona d'urbanització residencial, tipus 1, Clau 12A, que correspon al sector SUR-4.

La redacció d'aquest Pla ve justificada atenent el creixement del barri del Secà de Sant Pere i satisfer la futura demanda d'habitatge de la ciutat en aquest sector. En termes de política social té els objectius de definir un model social que eviti la segregació i marginació de certs segments de la població, incrementar els estàndards de qualitat de vida del barri i fixar la població jove en el barri amb atractius que s'ajustin a la seva realitat i necessitats.



1.1. Àmbit d'estudi

La ciutat de Lleida, capital de la província homònima, té una població de 125.677 habitants (dades any 2006), concentrada en bona part al nucli de la població. L'arribada de l'AVE, el futur aeroport d'Alguaire, el port sec, etc. configuren les terres de Ponent com unes de les zones del país amb unes majors potencialitats de creixement, i per tant, amb la necessitat de nous desenvolupaments urbanístics.

La ciutat de Lleida es caracteritza per una estructura compacta i densa que potencia la utilització de mitjans de transport sostenibles. Només alguns barris tenen una situació molt perimetral amb una connexió precària amb el resta de la ciutat, com és el barri del Seca de Sant Pere

Així, les necessitats de creixement de la ciutat, i la integració del barri de Secà motiven el desenvolupament urbanístic al nord-est de la ciutat.





22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

1.2. Objectius

El present informe, en base al decret que regula els estudis de mobilitat generada, té els següents objectius:

- Definir la ordenació vial de la zona.
- Avaluar la mobilitat que generaran les noves activitats
- Analitzar el nivell de saturació que es registrarà en els accessos.
- Definir fórmules de pacificació del trànsit.
- Definir la distribució de l'espai viari
- Determinar la xarxa de vianants i de bicicletes de l'àrea SUR-4 i la seva connexió amb la resta de la ciutat.
- Determinar l'accessibilitat al transport públic.

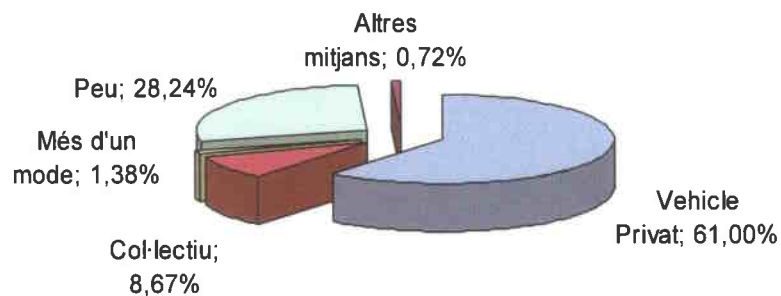
En definitiva, aquest informe recull totes els requeriments que el Decret 344/2006, de 19 de setembre estableix per a la realització dels estudis de mobilitat generada, que en aquest cas seguirà les directrius de la mobilitat generada referents a implantacions singulars, ja que com diu l'article 3.4 c) es consideren implantacions singulars aquelles que "puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000".

1.3. Pautes de mobilitat intra i intermunicipal

En aquest capítol es destaquen els trets més característics de la situació de la mobilitat al municipi de Lleida, anàlisi que servirà de base per a la realització de l'estimació de distribució modal de la zona objecte d'estudi.

S'han analitzat les dades sobre **mobilitat obligada** per motiu de treball de l'any 2001, que són les dades que actualment publica l'Institut d'Estadística de Catalunya.

L'any 2001 es produïen al municipi Lleida 43.728 desplaçaments diaris, la majoria dels quals es realitzaven en vehicle privat (61%), mentre que el transport públic era utilitzat tant sols en un 8,67% dels viatges.

MOBILITAT OBLIGADA TOTAL (2001)

Total: 43.728 viatges

Dels viatges generats al municipi, el mode de transport més utilitzat és el vehicle privat (56,58%), seguit de prop pel transport a peu amb un 31,90%.



Ajuntament de Lleida
Secretaria General

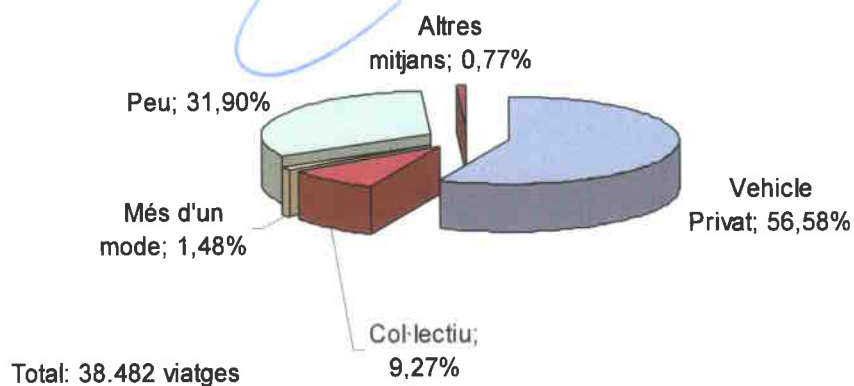


Ajuntament de Lleida

22 JUNY 2007

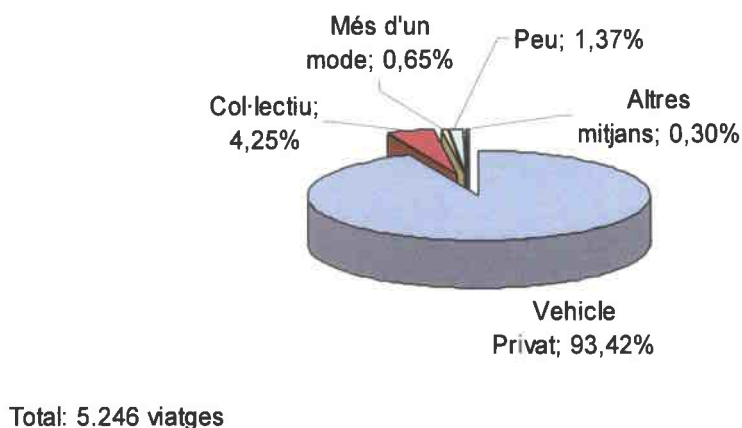
Secció de Gestió
Urbanística

MOBILITAT OBLIGADA INTERNA (2001)



Val a dir que tot existir una significativa oferta de transport públic hi ha una utilització majoritària del vehicle privat en els viatges interns-externs (93,42%)

MOBILITAT OBLIGADA INTERNA/EXTERNA (2001)



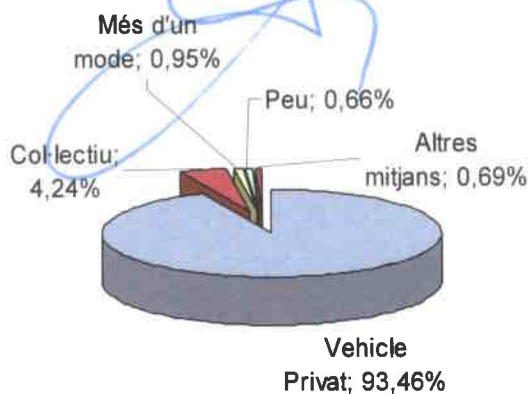
Per últim, Lleida atrau prop de 9.393 viatges diàriament, la gran majoria en vehicle privat (93,46%).



22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

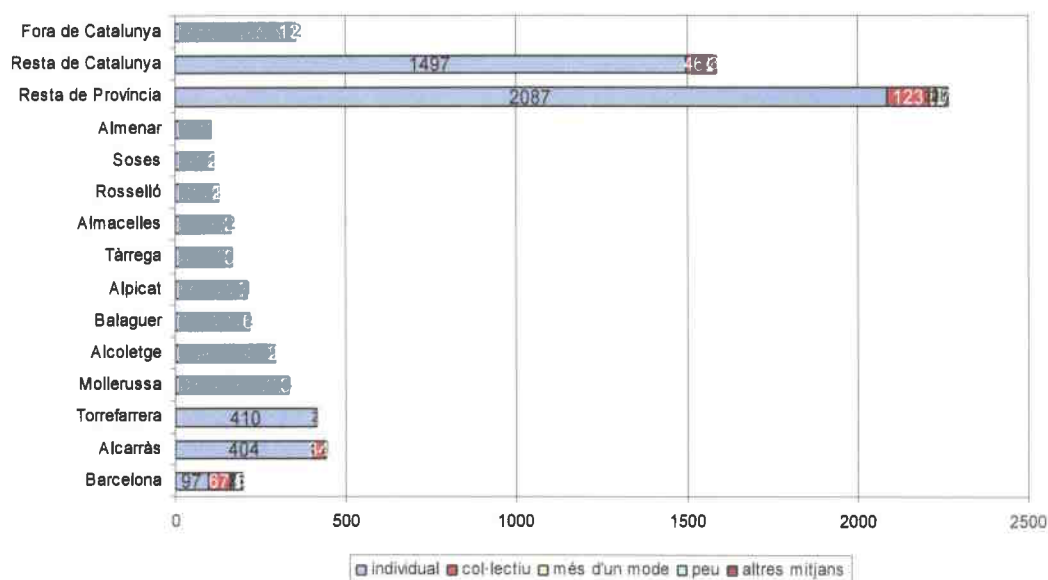
ATRACCIÓ DE VIATGES (2001)



Total: 9.393 viatges

D'altra banda, l'any 2001 la principal destinació de la mobilitat externa per motiu treball és Alcarràs, amb 447 viatges. De la resta de destinacions destaquen Torrefarrera (414), Mollerussa (334) i Alcoletge (291). Però el que més destaca és el significatiu nombre de viatges amb altres destinacions fora de la província o de Catalunya (2.265 i 1.958 respectivament), la qual cosa indica una elevada interrelació amb el territori català. En la majoria dels desplaçaments interns-externs s'utilitza en gran part el vehicle privat.

MOBILITAT INTERNA/EXTERNA (2001)



En quant als viatges externs amb destinació Lleida, bona part d'aquests es produeixen des de Alpicat, Almacelles i de l'entorn proper del municipi,

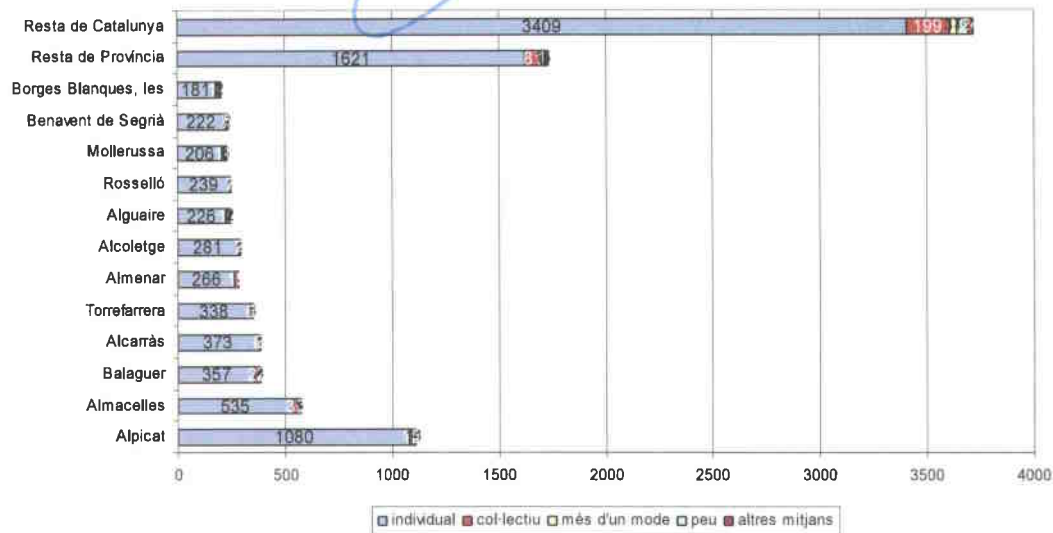


22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

bàsicament per motiu treball. Aquests desplaçaments es realitzen bàsicament en vehicle privat.

ATRACCIÓ DE VIATGES (2001)



Pel què fa als nivells d'autosuficiència i autocontenció, són molt destacables ja que Lleida presenta uns valors alts en els dos casos, **80,38%** i **80% respectivament**. Això vol dir que del total de treballadors de Lleida, un 80% treballen a la mateixa població (autocontenció) i de l'oferta total de treball que hi ha a Lleida, el 80,38% està ocupada per persones de Lleida mateix.

1.4. Intensitats de trànsit

Cal destacar que l'àrea d'estudi no presenta gaire trànsit degut a la seva posició dins de la ciutat de Lleida. Aquest no té carrers o carreteres importants de el converteixin en un lloc de pas. La via principal, el Camí de Marimon només és utilitzat, a part del veïns del barri, pels que van a la zona esportiva situada més al nord de l'àmbit.



22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

1.5. Oferta de transport públic

Lleida disposa de setze línies de transport urbà per donar servei a totes les parts del municipi, sent la L7 la que dona accés al barri de Secà de Sant Pere i la nova àrea. Aquesta línia té els dies feiners una freqüència de 15 minuts entre les 7h i les 21h, i de 30 minuts entre les 21h i les 22'15h. Els dissabtes la freqüència és de 45 minuts entre les 7h i les 21'15h i els diumenges és de 40 minuts entre les 8h i les 21'50h.





La línia comunica el barri amb el centre de Lleida en aproximadament 15-20 minuts, cobrint pràcticament per bona part del nucli urbà, a més de permetre el transbordament amb l'estació de RENFE i l'estació d'autobusos.



Al **plànol 1** es troba la situació de l'àrea dins de Lleida.

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida
Secretaria General

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida

22 JUNY 2007

Sacció de Gestió
Urbanística

Nº PLÀNOL

1

Desarrollo
Organización
Movilidad
DOYMO
Certificado ISO 9001:2008

CONSULTOR

SITUACIÓ

TÍTOL DE PLÀNOL



ESCALA

DATA
MAIG 2007

RES INFORMATICA
SITUACIÓ

INDICA DEL PROJECTE
ESTUDI DE MOBILITAT PLA PARCIAL URBANÍSTIC
SECTOR SUR-4 SECA DE ST. PERE DE LLEIDA





22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

2. PREVISIÓ DE CREIXEMENT DE LA MOBILITAT I ESTIMACIÓ DE L'IMPACTE GENERAT

2.1. Demanda prevista

Pel que fa a la previsió de trànsit s'han aplicat sobre les superfícies previstes pels diferents usos els ratis d'atracció de viatges que determina el Decret que regula els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada¹:

- 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona pel que fa a l'ús de l'habitatge
- 20 viatges/100m² de sostre pel que fa a la superfície d'equipaments
- 5 viatges/100m² de sòl pel que fa a la superfície de zona verda
- 50 viatges/100m² de sostre pel que fa a la superfície comercial

En les taules que es mostren a continuació es detalla el nombre de viatges que generaria o atrauria el sector. Es consideren viatges generats aquells que realitzarien els residents dels nous habitatges, i es consideren viatges atrets aquells que els nous equipaments, zones verdes o comerços atrauen d'altres parts del municipi, d'altres municipis o dels propis nous residents del sector.

VIATGES GENERATS

Residencial

SECTOR	HABITATGES	HABITANTS	Total viatges
12A.1	288	720	2.016
12A.2	340	850	2.380
12A.3	105	263	735
3A	22	55	154
5	2	5	14
	757	1.893	5.299

¹ Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

SECTOR	Superfície en m ²	m ² de sostre	Total viatges
EC	3.079,70	2.617,75	524
DOCENTS	5.604,24	4.763,60	953
ALTRES	4.542,62	3.861,23	772
	13.226,56	11.242,58	2.249

Zona verda

SECTOR	Superfície en m ²	Total viatges
PU	21.015,95	1.051
VJ	5.840,07	292
	26.856	1.343

Ús comercial

SECTOR	m ² de sostre	Total viatges
	24.603,28	12.302

D'aquesta forma, a la zona, es generarien al voltant de 21.192 viatges/dia (5.299 generats i 15.893 atrets).

Total viatges residencial	5.299
Total viatges equipaments	2.249
Total viatges zona verda	1.343
Total viatges ús comercial	12.302
	15.893

Al plànol 2 s'observen els viatges generats.

2.2. Distribució modal i previsió de vehicles/dia

Pel que fa a la distribució modal, es considera el manteniment de l'esquema de distribució modal actual del municipi, amb un clar predomini de la utilització del vehicle privat (56,58% aproximadament en els desplaçaments interns i entre el 93,42% i el 93,46% en els interns - externs).



Ajuntament de Lleida
2 2 JUNY 2007
Secció de Gestió
Urbanística



Ajuntament de Lleida
Secretaria General

LLEENDA

- EQUIPAMENTS
- ZONA VERDA
- ZONA RESIDENCIAL
- ZONA COMERCIAL
- VIATGES/DIA



TÍTOL DEL PROJECTE ESTUDI DE MOBILITAT PLA PARCIAL URBANÍSTIC SECTOR SUR-4 SECA DE ST. PERE DE LLEIDA	REF. INFORMÀTICA VIATGES GENERATS	DATA MAIG 2007	ESCALA 1:5.000	TÍTOL DE PLANO VIATGES GENERATS	N° PLANO 2
---	---	--------------------------	--------------------------	---	----------------------





22 JUNY 2007

Viatges Generats				
Interns residencial	Autocontenció	Peu	Vehicle Privat	Transport P.
	88,00%	43,20%	54,47%	1,36%
Subtotal	4.663	2.014	2.540	63
Externs residencials	A fora	Peu	Vehicle Privat	Transport P.
	12,00%	0,65%	89,76%	7,98%
Subtotal	636	4	571	51
Total	5.299	2.019	3.111	114

Pel que respecta als viatges generats (residents) s'ha considerat el percentatge d'autocontenció del municipi per determinar els que es realitzen dins de la mateixa zona.

Pel que respecte als viatges atrets s'ha considerat que aquests seran majoritàriament interns, és a dir, que es faran dins mateix del barri. Els equipaments i les zones verdes estan planificades bàsicament pel barri. D'altra banda, la zona comercial és localitza en els baixos dels habitatges, és a dir, no es preveu cap centre comercial, i per tant predominarà el comerç quotidià d'àmbit local. Degut a això es considera que aquests viatges es realitzaran a peu o en bicicleta.

Per a determinar l'impacte del nou creixement sobre la xarxa d'infraestructures, en primer lloc, s'ha procedit a determinar el nombre de vehicles que generarà el nou creixement. En concret, s'ha considerat una ocupació mitjana d'1,5 persones/vehicle (mitjana de Catalunya). D'aquesta forma, el nou creixement generaria un augment de **2.074 vehicles/dia** si considerem el manteniment de les pautes actuals de mobilitat.

NOMBRE DE VEHICLES/DIA I SENTIT

	Interns zona	Interns resta municipi	Interns/Externs	Total
Tendencial actual	1.693	0	381	2.074



22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística2.3. Anàlisi del creixement de mobilitat sobre el viari intern

Pel que respecta a la oferta viària interna s'ha considerat una capacitat mitjana de 7.500 vehicles/dia per via bàsica (considerant només un únic carril de circulació). Tal i com es pot observar en la taula anterior, en cap supòsit el nombre de vehicles superaria la demanda prevista. Cal indicar que el trànsit actual al camí de Marimon és mínim.



Ajuntament de Lleida
Secretaria General

3. PROPOSTES DE MOBILITAT DEL PLA PARCIAL



Ajuntament de Lleida

22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

3.1. Amplada de carrers

Els vials superen els criteris que estableix el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, amb amplades compresa entre els 8 i els 26 metres (Veure **plànol nº3**). Cal indicar que no es preveu que cap dels vial interns formin part de la xarxa d'itineraris principals de vehicles o del transport col·lectiu i per tant no necessiten una amplada superior. Els carrers amb el perfil 3 i 5 que tenen una amplada inferior a 10 metres s'han considerat com a zona de prioritat de vianants.

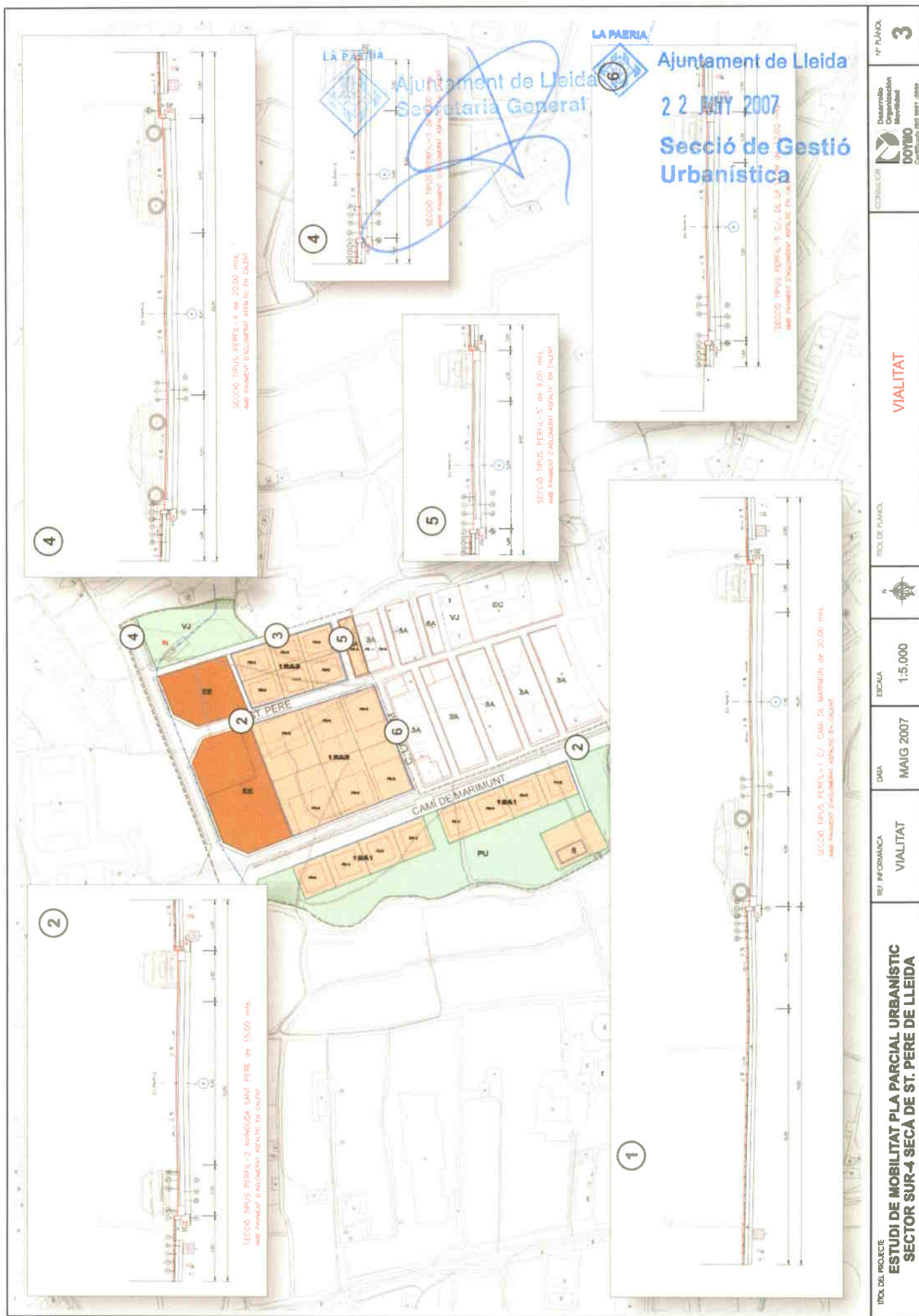
Criteris d'amplades mínimes del Decret de Mobilitat

Tipologia	Amplada mínima
Zones 30	10 m
Xarxa bàsica de vehicles (XB) o carretera en trams urbans	11m
Xarxa Bàsica + Xarxa Principal de bicicleta	11m + 2m
Xarxa Bàsica + Transport Públic	11m + 5m

3.2. Xarxa d'itineraris principals per a vianants

La xarxa d'itineraris principals per a vianants és aquella que connecta els principals centres d'atracció (zones d'activitat) amb els seus respectius orígens (zones residencials i parades de transport públic). Per aquest motiu es designen una sèrie de vies on es garanteixen les condicions d'accessibilitat i seguretat bàsiques per una bona mobilitat de vianants.

La nova àrea SUR-4 serà eminentment residencial. Es construiran 6 illes d'ús residencial, les quals tindran la planta baixa destinada a ús comercial amb un mínim del 50% de la superfície.



LA PAERIA
 Ajuntament de Lleida
 22 JUNY 2007
 Secció de Gestió Urbanística

TÍTOL DEL PROJECTE	ESTUDI DE MOBILITAT PLA PARCIAL URBANÍSTIC SECTOR SUR-4 SECA DE ST. PERE DE LLEIDA	REF. INFORMACIÓ	VIALITAT	DATA	MAIG 2007	ESCALA	1:5.000	N	TÍTOL DE PLÀNOL	VIALITAT	Nº PLÀNOL 3
--------------------	---	-----------------	----------	------	-----------	--------	---------	---	-----------------	----------	----------------

CONCESSION
 Desenvolupament
 Organització
 Mobilitat
 DOTMO
 Certificació ISO 9001:2000



22 JULY 2007

Secretaria de Gestió
Urbanística

Altres centres d'atracció seran els **nous equipaments**. Aquests estaran destinat a espais socio-culturals i esportius. Finalment, altres centres d'atracció de viatges seran les zones verdes.

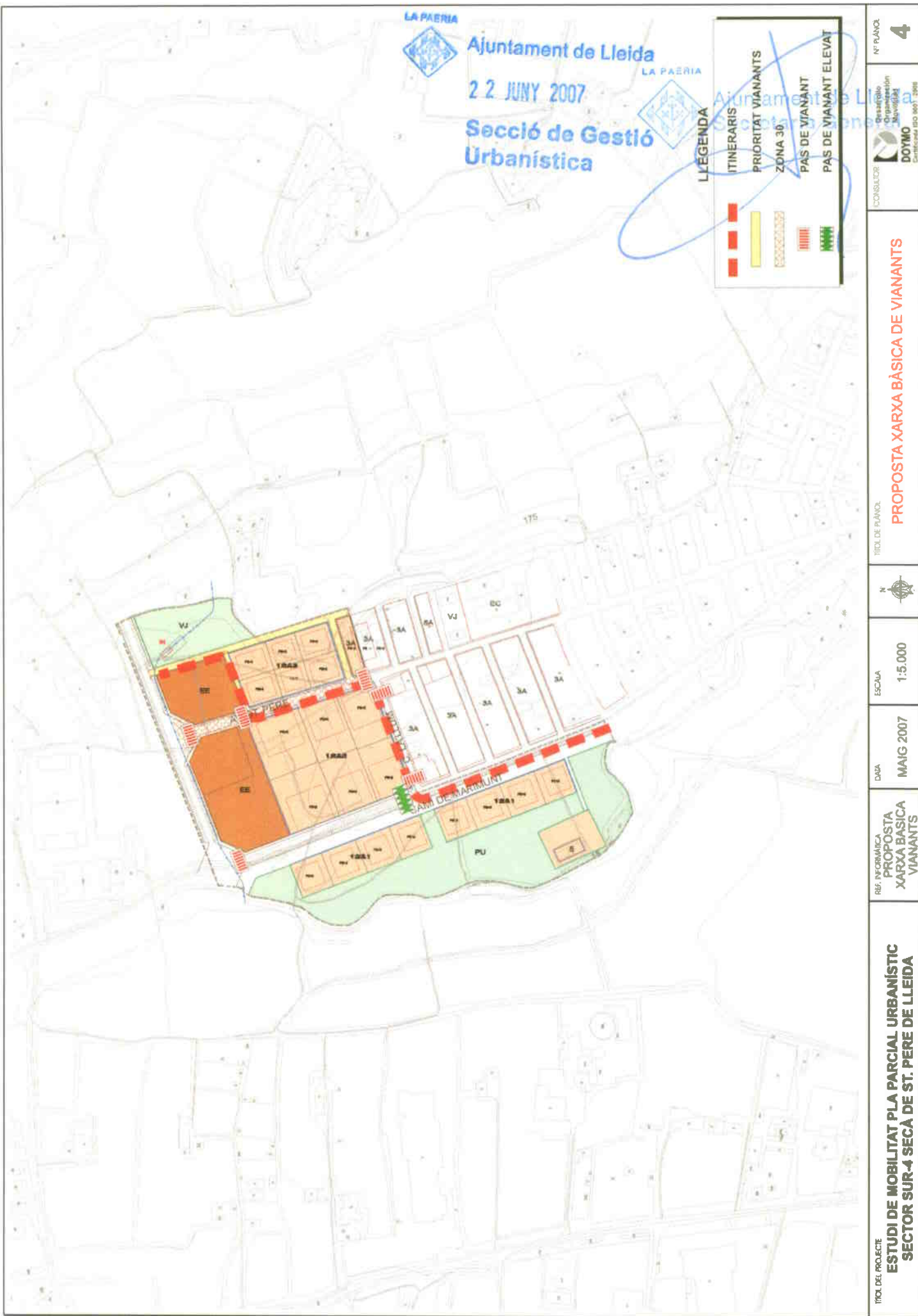
Tots aquests centres d'atracció de viatges tenen com a eix d'unió el nou espai viari. **L'Avinguda Sant Pere i el Camí Municipal de Marimon són les vies que comuniquen l'àrea amb el barri i aquest amb Lleida.**

Per a donar continuïtat a una xarxa de vianants, detallada al **plànol nº4**, que connecti els equipaments, zona verda i àrea residencial amb el transport públic, es proposen les següent vies:

- Camí Municipal de Marimon: Aquest carrer disposa d'un passeig molt ample en una de les voreres (14 metres), per on és ideal fer passar l'itinerari de la xarxa bàsica de vianants de connexió amb la resta del barri i del municipi..
- C. De la Llum: Aquest carrer forma part de la xarxa bàsica principal perquè entre d'altres coses hi ha una parada d'autobús de la línia 7
- Av. Sant Pere: Des del carrer de la Llum fins on acaben els equipaments al nord del sector. A més, aquest tram quedarà transformat en Zona 30. Permet connectar els nous equipaments amb el barri i amb el centre educatiu situat més al sud..

D'altra banda, el carrer que separa la zona 3A de la 12A3,(secció tipus perfil 5') i el que separa la zona verda VJ dels equipaments i la zona 12A3 (secció tipus perfil 3) es convertiran en zona de prioritat per vianants amb aparcament, facilitant l'accessibilitat a la zona verda.

També s'implantaràn de dos passos de vianants al Camí Municipal de Marimon, un elevat a l'alçada del Carrer de la Llum i l'altre al nord del carrer al final dels equipaments. El carrer que separa la zona 12A3 i uns equipaments també disposarà d'un pas de vianants per a la seva connexió amb la zona verda VJ.



LA PAERIA

Ajuntament de Lleida

22 JUNY 2007

Secció de Gestió Urbanística

LA PAERIA

L'LEGENDA

- ITINERARIS
- PRIORITAT VIANANTS
- ZONA 30
- PAS DE VIANANT
- PAS DE VIANANT ELEVAT

Nº PLANO 4

CONSELLER
DOYMO
Certificat ISO 9001:2008

PROPOSTA XARXA BÀSICA DE VIANANTS



ESCALA 1:5.000

DATA MAIG 2007

REF. INFORMÀTICA
PROPOSTA
XARXA BÀSICA
VIANANTS

TÍTOL DEL PROJECTE
ESTUDI DE MOBILITAT PLA PARCIAL URBANÍSTIC
SECTOR SUR-4 SECÀ DE ST. PERE DE LLEIDA



22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

Es preveu que es generaran al voltant de 17.912 viatges diaris realitzats a peu que amb la conversió dels carrers a Zona 30 i prioritat de vianants la assimilació d'aquests serà possible. Cal remarcar el passeig de 14 metres del camí municipal de Marimon.

3.3. Xarxa d'itineraris per a bicicletes

Pel que fa a l'itinerari principal de bicicletes, aquest anirà per la vorera del Camí Municipal de Miramon, ja que aquesta té amplada suficient per fer un carril de dos sentits.

D'altra banda la conversió de l'Av. Sant Pere en zona 30 farà que les bicicletes també hi podran circular amb més seguretat per aquest eix intern.

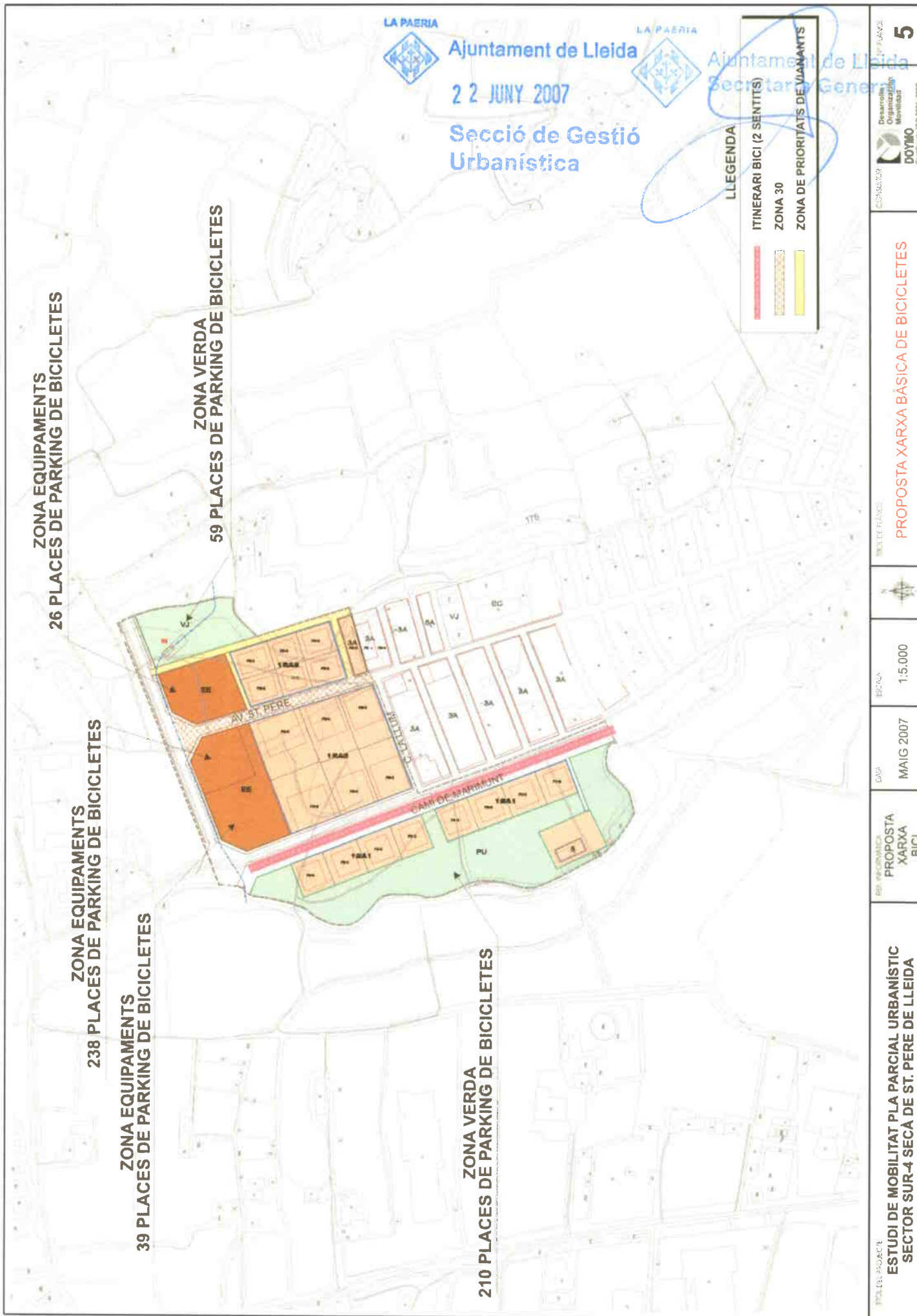
A la resta de carrers no es preveu que cap viari no principal que superi els 3.000 vehicles diaris, i per tant és factible la coexistència amb la resta de vehicles.

Al **plànol nº 5** es detalla la xarxa bàsica de bicicletes proposada.

3.4. Xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu

Hi ha una línia d'autobús urbà que passa pel nou desenvolupament, amb quatre parades pròximes. Si es té en compte un radi de cobertura per parada de 500 metres, cap zona del nou desenvolupament quedaria a una distància inferior a una parada. D'altra banda, la connexió mitjançant els itineraris peatonals és bàsica, i tal i com es proposa a l'apartat de xarxa de vianants l'accés fins a les parades està plenament garantit.

Segons la previsió de generació de viatges i el repartiment modal, uns 114 viatges es realitzarien en transport públic seguint la tendència actual.





22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

Considerant que actualment la línia disposa de més de 40 expedicions/dia, surt a menys de 3 viatgers addicionals per expedició, demanda assumible ja que el transport públic actual no presenta una plena ocupació.

D'altra banda, 51 viatges/dia tindran origen o destinació a fora del municipi, i seran realitzats en tren o en autobús interurbà. Tal i com hem incidat amb anterioritat, la línia urbana permet el trasbordament amb les diferents línies de trens i d'autobusos interurbans (estació d'autobusos).

Al plànol nº6 s'observa la proposta de transport públic.

3.5. Xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles

Tal i com s'ha indicat anteriorment, s'estableix una classificació viària d'acord amb les característiques morfològiques, de funcionalitat i d'hàbits d'utilització en:

- Vies de passar
- Vies d'estar

⇒ **Vies de passar**

Són aquelles vies que connecten el nou desenvolupament urbanístic amb la resta de la ciutat i les vies interurbanes. En aquest cas és el Camí Municipal de Marimon i tindrà continuïtat en el nou carrer perpendicular al nord d'aquest (secció tipus perfil 4). Aquest últim ara no té funcionalitat, però no es vol 'hipotecar', ja que en el Pla General de Lleida aquest té continuïtat cap a la N-230 i en futurs desenvolupaments pot tenir continuïtat.

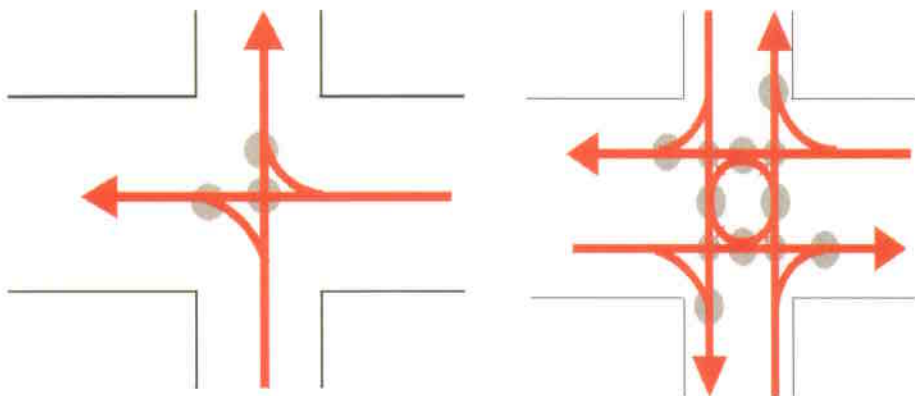
⇒ **Vies d'estar**

Aquestes són la resta de vies del nucli, que en funció de la seva morfologia esdevindran zona 30 o zones de prioritat per a vianants. Aquestes seran El



tram de l'Av. Sant Pere fins el C. De la Llum i les dues vies que separen les seccions 3A i 12A3 i la 12A3 amb uns equipaments.

A les vies d'estar es planteja un esquema de dobles sentits però amb la possibilitat de convertir-los en sentit únic i així tenir més places d'aparcament. A més, els sentits únics provoquen una disminució dels punts de conflicte en les interseccions.



Pel que fa a l'esquema viari plantejat, es proposa que les dues vies de pas tinguin doble sentit de circulació.

Per últim, que fa a la seguretat viaria, no hi ha carrers amb una excessiva continuïtat que incentivin l'excés de velocitat. A més, en el cas del camí de Marimon es proposa la implantació d'un pas de vianants elevat, mentre que en el cas de l'Av. de San Pere es proposa la seva conversió en zona 30.

Al **plànol n°7** s'exposa la xarxa bàsica de vehicles definida.

3.6. Directrius sobre l'estacionament

El planejament indica que "les disposicions d'edificabilitat i ús d'aquests queden regulats en les fixades amb caràcter general per a tot el municipi en les normes subsidiàries" i que contempla una sèrie de places mínimes per a tots els usos pels vehicles.



D'altra banda, el planejament assumeix també els ratis establerts en el Decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada pel que fa a bicicletes/ motocicletes:

▪ **Aparcament de bicicletes**

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge
	2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl

Això farà que per l'ús comercial hi haurà 492 places d'aparcament de bicicletes, per la zona verda VJ 59 i per la PU 210. L'ús habitatge crearà 1.514 places d'aparcament i els equipaments docents en crearan 238 places i per altres equipaments en crearan 39 places d'aparcament de bicicletes. Per els equipaments culturals les places es calcularan amb els m² se sostre ja que no es disposa de l'aforament, per tant, en necessitaran 26 places.

▪ **Aparcament de motocicletes**

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

Places mínimes d'aparcament de motocicletes

	(places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. de 0,5
	places/habitatge



▪ ***Càrrega i descàrrega***

El plantejament també assumeix les directrius pel que respecta a la càrrega i descàrrega de mercaderies:

- 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, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.
- Als projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:
 - Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m2.
 - A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m2 de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m2.
- S'han de contemplar les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:
 - Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m2 de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
 - Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m2 de sostre.



22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

Respecte a aquesta última dotació, al **plànol nº8** s'observa la proposta de localització de places de càrrega i descàrrega i d'aparcaments de bicicletes.

Per últim, es preveuen diferents zones d'aparcament de 85, 78, 36, 15, 23 i 109 places en bateria. Les dues primeres zones es troben al Camí Municipal de Marimon i la resta es troben al nou carrer perpendicular al Camí al nord dels equipaments (secció tipus perfil 4).

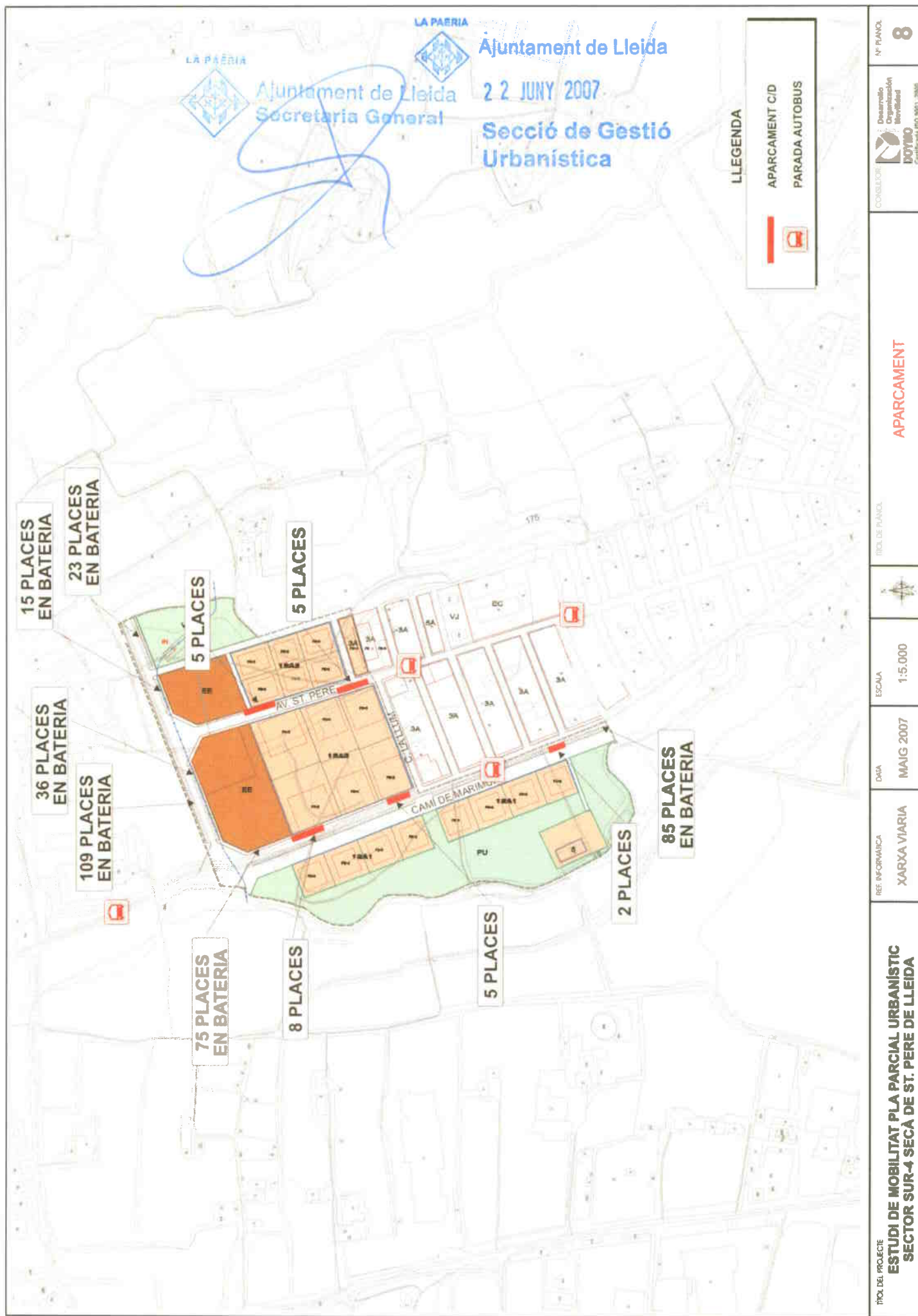
D'altra banda tots els carrers també presenten aparcaments en cordó el que significa que les hi haurà:

- 38 aparcaments al Camí Municipal de Marimon
- 38 aparcaments a banda i banda de l'Av. Sant Pere (un total de 76)
- 38 aparcaments en la Secció tipus perfil 3 en la banda de residències
- 13 aparcaments en la secció tipus perfil 5' també en una banda de la calçada
- 24 aparcaments en el c. De la Llum a una sola banda de la calçada.

Això fa que en total hi hagi 346 aparcaments en bateria i 151 en cordó.

3.7. Proposta de finançament

No serà necessari fer una proposta de finançament ja que no s'ha de crear ni allargar cap itinerari nou d'autobús.



TÍTOL DEL PROJECTE

**ESTUDI DE MOBILITAT PLA PARCIAL URBANÍSTIC
SECTOR SUR-4 SECÀ DE ST. PERE DE LLEIDA**

REF. INFORMÀTICA

XARXA VIÀRIA

DATA

MAIG 2007

ESCALA

1:5.000



TÍTOL DE PLANOL

APARCAMENT

CONSELLOR



Nº PLANO

8

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida

22 JUNY 2007

**Secció de Gestió
Urbanística**

**Ajuntament de Lleida
Secretaria General**

LLEGENDA

APARCAMENT C/D

PARADA AUTOBUS





Ajuntament de Lleida
Secretaria General



Ajuntament de Lleida

22 JUNY 2007

Secció de Gestió
Urbanística

4. RESUM I CONCLUSIONS

A continuació, per a cadascun dels aspectes que s'han analitzat al llarg de l'estudi, destaquem els aspectes més importants:

A/ Vehicle privat

Els itineraris principals de vehicles es redueixen al Camí Municipal de Marimon, i el nou carrer perpendicular al nord d'aquest. Tant aquesta intersecció com la resta del viari tenen capacitat suficient per absorbir la mobilitat generada.

Des del punt de vista de seguretat viària els passos de vianants elevats i la conversió de les vies locals en zona 30 permeten pacificar i moderar el transit de vehicles.

B/ Transport Públic

El nou sector queda cobert (radi inferior als 500 metres) per la línia actual de transport urbà.

C/ Vianants i bicicletes

Es proposa un eix per a bicicletes i vianants que connecti les diferents àrees comercials, residencials, d'equipaments i de zones verdes del nou sector entre elles i amb les parades de transport urbà. En el cas dels vianants aquest eix passa per un tram de l'Av. Sant Pere que serà de zona 30 i continuarà pel C.de la Llum i pel Camí Municipal de Marimon, el qual disposa d'un passeig arbrat ample. Alhora, l'itinerari estarà protegit per passos de vianants en els punts on és travessat pel Camí Municipal de Marimon, un d'ells elevat. En el cas de la bicicleta, aquest disposarà d'una vorera-bici també al Camí Municipal de Marimon.



Pel que fa a la resta de vials seran de prioritat per vianants, potenciant d'aquesta forma la mobilitat a peu i la coexistència de la circulació de bicicletes amb la de la resta de vehicles.

D/ Aparcament

Es planteja una oferta d'aparcament als propis equipaments en funció del planejament vigent al municipi i dels ratis establerts pel Decret de Mobilitat pel que es refereix a bicicletes i motocicletes. A més, es contempla la implantació de 497 places en calçada per a turismes i 28 places de càrrega i descàrrega.