

INFORME-ESTUDI DE MOBILITAT

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL
DEL SECTOR SUR 6 "Aubarés",
PEL CANVI DE QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA D'UNA PARCEL·LA.

EMPLAÇAMENT DE LA PARCEL·LA:

**C/ MANUEL CARRASCO
I FORMIGUERA, Nº18
SECTOR SUR 6 "AUBARÉS"
(25001) LLEIDA**

PROMOTOR:

**PROMOTORES AUBARES 2005, S.L.
C/ Príncep de Viana, nº 44
(25004) LLEIDA**

AUTOR DEL PROJECTE:

**DAVID GARCIA ESCOLÀ
ENGINYER TÈCNIC INDUSTRIAL**

DATA:

GENER 2010



FULL RESUM DE SIGNATURES ELECTRÒNIQUES

Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Lleida c. Aribau, núm. 8 25008 Lleida
Tel. 973 232 253 Fax 973 232 588 cetill@cetill.cat www.cetill.cat

**SIGNATURA DE L'ENGINYER TÈCNIC O
ENGINYERA TÈCNICA INDUSTRIAL,**
autor o autora del document electrònic

**SIGNATURA DEL 2N ENGINYER
TÈCNIC O ENGINYERA TÈCNICA
INDUSTRIAL,** *autor o autora del document
electrònic (signatura compartida)*

**SIGNATURA DEL COL·LEGI D'ENGINYERS
TÈCNICS INDUSTRIALS DE LLEIDA** *en
reconeixement del Visat del document electrònic*

**SIGNATURA DEL TÈCNIC O TÈCNICA
DE L'ADMINISTRACIÓ O ORGANISME
DE CONTROL** *que ha revisat el document*

**SIGNATURA DEL 2N TÈCNIC O
TÈCNICA DE L'ADMINISTRACIÓ O
ORGANISME DE CONTROL** *que ha revisat
el document*

Validesa del document en suport electrònic

D'acord al punt 1 de l'article 30, de la Llei espanyola 11/2007, d'accés electrònic dels ciutadans als Serveis Públics.

El document electrònic original està en poder del Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Lleida i, la validesa de la signatura electrònica reconeguda d'aquest document electrònic, es pot comprovar utilitzant un lector de PDF gratuït, com ara l'[Adobe Reader](#), seguint els següents passos:

1. **Confiar amb el Prestador de Serveis de Certificació de Signatures Electròniques Reconegudes:** En el cas de la FNMT (*Fàbrica Nacional de Moneda y Timbre*), per fer-ho, només cal que tinguem instal·lats els drivers de la FNMT, els quals es poden descarregar des del següent enllaç: <http://www.cert.fnmt.es/>
2. **Comprovar que el document no s'ha modificat des de la seva signatura per part del Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Lleida:** Validem les signatures del document i premem sobre la signatura del Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Lleida. Les úniques modificacions permeses són la signatura dels tècnics de l'Administració o Organisme de Control que revisen el document.

Validesa del document en suport paper

D'acord al punt 5, de l'article 30, de la Llei espanyola 11/2007, d'accés electrònic dels ciutadans als Serveis Públics.

L'autenticitat del present document es pot contrastar mitjançant l'accés als arxius electrònics del Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Lleida, sempre que inclogui la impressió del segell de Visat, on s'informa entre d'altres del número de Visat i del número d'Autenticació, a més, hem de tenir en compte els següents punts:

1. En cas que el requadre "*Signatura del Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Lleida en reconeixement del Visat del document electrònic*" del present full no es trobi emplenat, el document ha d'estar signat amb signatura manuscrita pel seu autor/a.
2. **En cas que el requadre "*Signatura del Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Lleida en reconeixement del Visat del document electrònic*" del present full es trobi emplenat, i inclogui la impressió del segell de Visat, la còpia en suport paper d'aquest document públic administratiu, ja té la consideració de còpia autèntica, sense necessitat d'anar acompanyada de la signatura manuscrita del seu autor o autora.**
3. L'adreça electrònica del Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Lleida, és www.cetill.cat, i per l'accés als seus arxius electrònics, d'acord amb el punt 3, de l'article 31 "Arxiu electrònic de documents", de la Llei espanyola 11/2007, de 22 de juny, d'accés electrònic dels ciutadans als Serveis Públics, es necessari la identificació de l'usuari mitjançant signatura electrònica reconeguda i, l'usuari ha d'acreditar un interès legítim en el document.

INFORME-ESTUDI DE MOBILITAT

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL
DEL SECTOR SUR 6 "Aubarés",
PEL CANVI DE QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA D'UNA PARCEL·LA.**

**C/ MANUEL CARRASCO I FORMIGUERA, Nº18
SECTOR SUR 6 "AUBARÉS"
(25001) LLEIDA**

ÍNDEX DE DOCUMENTS

I.- INTRODUCCIÓ I METODOLOGIA

II.- ANÀLISI I DIAGNOSI

III.- PLÀNOLS

**DGenginyeria.
DAVID GARCIA ESCOLÀ**

ENGINYER TÈCNIC INDUSTRIAL

INFORME-ESTUDI DE MOBILITAT

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL
DEL SECTOR SUR 6 "Aubarés",
PEL CANVI DE QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA D'UNA PARCEL·LA.**

**C/ MANUEL CARRASCO I FORMIGUERA, Nº18
SECTOR SUR 6 "AUBARÉS"
(25001) LLEIDA**

I.- INTRODUCCIÓ I METODOLOGIA

- 1.- FINALITAT I OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ
- 2.- ANTECEDENTS I OBJECTE DEL INFORME-ESTUDI DE MOBILITAT
- 3.- PROMOTOR, INICIATIVA I REDACTOR.
- 4.- DELIMITACIÓ DE L'ÀMBIT DE LA PROPOSTA.
- 5.- AUTOR DE L'INFORME-ESTUDI.
- 6.- METODOLOGIA.

DGenginyeria.
DAVID GARCIA ESCOLÀ
ENGINYER TÈCNIC INDUSTRIAL

1 FINALITAT I OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ.

La Modificació del PLA PARCIAL DEL SECTOR SUR 6 "Aubarés", té per objecte modificar la qualificació urbanística de l'àmbit, qualificat com sòl d'aprofitament privat (zona 12AFR), per a passar-ho a Equipament Comunitari de Titularitat Privada. Sense modificar els paràmetres de la seva edificació ni l'aprofitament urbanístic.

2 ANTECEDENTS I OBJECTE DEL INFORME-ESTUDI DE MOBILITAT.

L'objecte de l'informe-estudi de mobilitat és l'anàlisi de la mobilitat en l'àmbit de la Modificació Puntual del PLA PARCIAL DEL SECTOR SUR 6 "Aubarés" de Lleida que té per objecte modificar la qualificació urbanística de l'àmbit, qualificat com sòl d'aprofitament privat (zona 12AFR) de LLEIDA. En compliment del Decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada.

És un estudi tècnic complementari a l'elaboració dels altres documents tècnics vinculats a la modificació puntual del Pla Parcial Sector Sur 6 "Aubares" d'ordenació urbana de Lleida.

La present modificació puntual del Pla Parcial té com a objecte modificar la qualificació urbanística del terreny que es troba dins de l'àmbit de la modificació, que en l'actualitat es qualificat com a sòl d'aprofitament privat, per tal que es qualifiqui com a Equipament Comunitari de Titularitat Privada.

Aquest estudi analitza, diagnostica el sistema de mobilitat actual i el derivat del canvi de qualificació urbanística i proposa, en cas que es cregui necessari, unes mesures a incorporar en la modificació citada, així com unes recomanacions per a promoure la mobilitat sostenible.

La proposta de finançament, en cas d'haver-hi, anirà a càrrec del promotor de la modificació, que és PROMOTORES AUBARES 2005, S.L.

3 PROMOTOR, INICIATIVA I REDACTOR.

La Modificació puntual del Pla Parcial d'ordenació urbana de Lleida pel canvi de qualificació de l'àmbit, es una operació d'iniciativa privada, sent el seu promotor:

PROMOTORES AUBARÉS 2005, S.L.
C/ Príncep de Viana, núm. 44
25004 LLEIDA

4 DELIMITACIÓ DE L'ÀMBIT DE LA PROPOSTA.

L'àmbit objecte de la present Modificació puntual del PGOU, es defineix gràficament en els plànols d'informació i d'ordenació i té una superfície de 420,46 m².

Correspon a la parcel·la ocupada per un edifici, ja construït, situat al Carrer Manuel Carrasco i Formiguera, nº 18 de Lleida, i que originalment es pretenia destinar a apartahotel.

5 AUTOR DE L'INFORME-ESTUDI.

Les dades professionals legalment establertes del tècnic autor del present document son les següents:

Nom:	David Garcia Escolà N ^o Col.: 19.320 - L
N.I.F. :	43.782.011 - M
Adreça:	C/ Magí Morera 25620 (Pallars Jussà) - Lleida
Tel.:	973 24 35 26

6 METODOLOGIA.

Aquest informe analitza diferents aspectes de mobilitat, avalua el sistema de mobilitat i la generació de mobilitat que se'n deriva i el seu context social i territorial.

Si s'escau, incorpora mesures correctores, proposant recomanacions per a que millori la sostenibilitat del sistema de mobilitat, especialment tractant els aspectes relacionats amb l'organització la mobilitat. També s'estudia la gestió actual de la mobilitat, i es fa una reflexió sobre la planificació i la gestió de la mobilitat.

S'estudien específicament les xarxes per a vianants, bicicletes i la de transport col·lectiu, com a factors principals per a la sostenibilitat de la mobilitat.

Així, com diem, alguns dels principals continguts estudiats són: el transport públic, les infraestructures i la xarxa viària, l'accessibilitat, i l'estacionament.

El sistema de mobilitat és estudiat globalment; els continguts de l'informe són estudiats, analitzant i diagnosticant el sistema de mobilitat i la seva sostenibilitat interna (en l'àmbit del territori objecte d'estudi, i d'aquest territori en el context de Lleida).

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada també és definir les mesures i actuacions necessàries 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 acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. En aquest sentit, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una 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 amb bicicleta o a peu. També es valora la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat.

El treball s'ha fet partint de la consulta dels estudis i les dades existents, consultant diferents fonts d'informació, la bibliografia existent, principalment a partir de les dades de l'ajuntament de Lleida, dels diferents estudis regionals de mobilitat, i de les dades de mobilitat de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

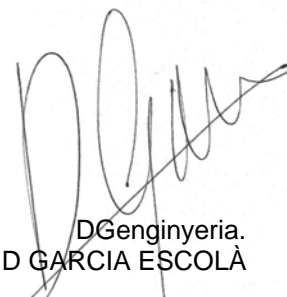
S'ha fet treball de camp sobre estacionament, accessibilitat, i sobre els tipus de mobilitat municipal. S'han fet entrevistes de mobilitat, per a conèixer els hàbits de mobilitat de la població.

Es tracta d'un informe tècnic que conté informació sobre les característiques de la mobilitat actual.

P

er a elaborar aquest estudi s'han tingut en compte, principalment les normatives següents:

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
- Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Decret 362/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'aproven Directrius Nacionals de Mobilitat.



DGenginyeria.
DAVID GARCIA ESCOLÀ

ENGINYER TÈCNIC INDUSTRIAL
COL·LEGI E.T.I. LLEIDA
NÚM. COL·LEGIAT: 19.320
GENER 2010

INFORME-ESTUDI DE MOBILITAT

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL
DEL SECTOR SUR 6 "Aubarés",
PEL CANVI DE QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA D'UNA PARCEL·LA.**

**C/ MANUEL CARRASCO I FORMIGUERA, Nº18
SECTOR SUR 6 "AUBARÉS"
(25001) LLEIDA**

II.- ANÀLISI I DIAGNOSI

- 1.- MOBILITAT, PLANIFICACIÓ, XARXA VIÀRIA I D'INFRAESTRUCTURES.
- 2.- PROPOSTES PER A UNA MOBILITAT SOSTENIBLE.
- 3.- CONCLUSIÓ.

DGenginyeria.
DAVID GARCIA ESCOLÀ
ENGINYER TÈCNIC INDUSTRIAL

1 MOBILITAT, PLANIFICACIÓ, XARXA VIÀRIA I D'INFRAESTRUCTURES.

Mobilitat, legislació, normativa, ordenació, planificació territorial i planificació sectorial.

La mobilitat a Lleida està condicionada per les seves característiques com a nucli urbà, pels seus aspectes socials, la seva situació i característiques geogràfiques, en què destaca la seva situació entre grans eixos de comunicació, fet que comporta una excel·lent accessibilitat; incloent les connexions regionals amb la resta del territori.

A nivell municipal, la planificació urbanística, la planificació territorial, i especialment la sectorial en infraestructures condicionen l'organització de la mobilitat municipal.

El sistema de mobilitat s'organitza a partir de la xarxa d'infraestructures en modificació, segons el model de planificació sectorial sobre infraestructures, (ferrocarrils, carreteres, camins,...), i segons el vigent Pla d'infraestructures de Transport de Catalunya (PITC), segons el model de la planificació territorial del Pla Territorial General de Catalunya (PTGC).

La planificació i gestió de la mobilitat també és conseqüent amb allò establert en les planificacions estratègiques que afecten el sistema de mobilitat.

L'urbanisme és un dels factors principals condicionant del sistema de mobilitat. Aquests aspectes que afecten indirectament la mobilitat, també es tenen en compte en l'ordenació territorial, urbanística, i de la mobilitat a nivell supramunicipal.

Així, es busca una ordenació coherent amb el seu context territorial, i amb les necessitats de mobilitat a partir de polítiques territorials supramunicipals comunes.

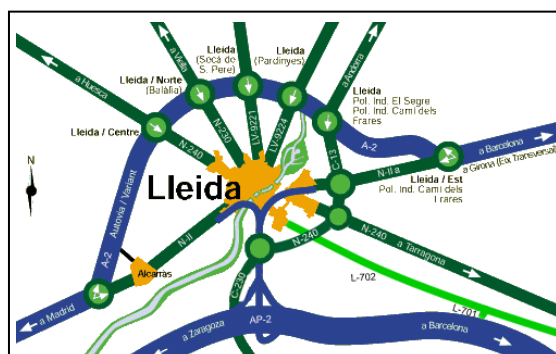
El nou planejament urbanístic haurà de preveure i articular un sistema de mobilitat coherent i respectuós amb els aspectes culturals, socials, naturals i paisatgístics, sense crear impactes negatius. Igualment la proposta, objecte d'aquest document, haurà de ser harmònica amb el sistema de mobilitat previstos i en les infraestructures relacionades amb altres aspectes socials i ambientals, tenint en compte el context geogràfic.

Cal referir-se també a què el Pla Territorial General de Catalunya (PTGC) genera una sèrie d'estratègies. També hi ha eixos est-oest, com la A-2. En referència a la xarxa ferroviària la línia del tren d'alta velocitat que juntament amb el nou aeroport configuren un gran entramat per la ciutat de Lleida.

Infraestructures i xarxa viària

Comunicacions:

El nucli urbà de Lleida disposa d'unes comunicacions modernes encapçalades per la línia d'alta velocitat (AVE) i la xarxa viària: l'autopista AP-2, que comunica Lleida amb les ciutats de Barcelona (també per autovia) 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'Alguaire i de l'autovia Lleida-Osca.



Les distàncies quilomètriques amb els principals nuclis de població són:

BARCELONA: 156 Km	TARRAGONA: 100 Km
GIRONA: 205 Km	MADRID: 465 Km

La xarxa vial bàsica del nucli de Lleida es considera formada per aquells carrers que han de complir la funció de distribució del trànsit pels diferents sectors de la ciutat, i que principalment té forma de cercle, envoltant la Seu Vella.

Els restants carrers, que principalment sorgeixen capil·larment, sovint tenen un sentit transversal i perpendicular als citats, i formen la denominada xarxa veïnal, caracteritzada per la baixa velocitat de circulació i per la seva funció d'accessibilitat i capil·laritat.

La xarxa vial existent a Lleida, es tracta d'un sistema funcional gràcies al moderat trànsit rodat caracteritzat per una baixa i/o moderada intensitat de trànsit en la xarxa veïnal.

La normativa vigent pel què fa a la xarxa bàsica per a vehicles fa referència a què cal establir una xarxa d'itineraris principals per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments.

La normativa també fa referència a que la xarxa bàsica per a vehicles proposada sigui contínua i, que ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels nuclis veïns.

Altres infraestructures.

La ciutat disposa de 17 línies de transport públic, les quals cobreixen amb transport públic tots els barris de la ciutat. Es disposa també d'un bus turístic, que recorren els diferents punts d'interès de la ciutat.

Actualment, es disposa d'infraestructura exclusiva per a bicicletes. Igualment existeixen rutes perifèriques senyalitzades parcialment com a itineraris per a bicicletes, es tracta de camins amb molt poca senyalització ni regulació en els quals hi transiten diferents tipus de vehicles, sense regulació específica.

Aspectes i característiques del sistema de mobilitat de Lleida

A l'inici de l'any 2006 Lleida pràcticament assoleix els 126.000 habitants i en un dia feiner tipus s'hi produeixen més de 505.000 desplaçaments.

En un 77,1% dels casos es tracta de desplaçaments interns, tant de residents com de no residents a Lleida, mentre que el restant 22,9% són de connexió. D'aquests desplaçaments de connexió un 65,5% són realitzats per residents a altres poblacions, és a dir, que el municipi té una capacitat d'atracció molt important i que atrau més desplaçaments dels que genera.

Si s'analitza el mode de transport utilitzat pels residents en els seus desplaçaments interns s'identifica que en un 59% dels casos el mode utilitzat és un mode no motoritzat, és a dir, que els desplaçaments es realitzen a peu o amb bicicleta, el vehicle privat és utilitzat en un 33%, i el transport públic és utilitzat en el 8% restant.

Pel que fa als desplaçaments de connexió, els residents utilitzen el vehicle privat en un 89% dels casos en que es desplacen cap a fora de Lleida, mentre que els no residents utilitzen el vehicle privat en un 85% dels desplaçaments cap a Lleida.

Les zones de la Rambla Ferran - Estació, la zona del Centre Històric i la zona Universitat són aquelles que atrauen més residents d'altres zones de transport, al voltant d'uns 5.000 residents cada una. Tot i que amb xifres inferiors, de major a menor cal destacar la zona del Camp d'Esports, la zona de Ricard Vinyes - Av. Prat de la Riba, i la zona dels polígons de El Segre i Camí dels Frares.

Fins a l'any 2001 les zones situades al nord-oest del casc urbà (Joc de la Bola, Camps d'Esports, Xalets – Humert Torres i Príncep de Viana – Clot) són els principals orígens dels treballadors i estudiants, però en els últims anys han augmentat de forma notable els desplaçaments amb origen als nous barris de l'est del casc urbà, especialment en els nous creixements residencials de Pardiniyes i Balafia.

La zona que rep més persones no residents a Lleida que hi venen a treballar i/o estudiar és la zona del Centre històric i part del barri de la Universitat, i en els últims anys ha incrementat molt la mobilitat cap a la zona de Cap Pont degut al trasllat dels Campus. A continuació cal destacar la zona del Campus

d'Agrònoms, La Caparrella i la presó de Lleida, la i la zona de la Rambla Ferran - Estació, on es localitza un nombre important d'edificis d'oficines.

Cal destacar que diàriament arriben per motius obligats (treball i/o estudis) unes 2.500 persones a l'estació d'autobusos i únicament unes 1.000 a l'estació de ferrocarril. En aquest sentit, els fluxos cap a les principals zones de destinació són més elevats per a l'estació d'autobusos que no pas per a l'estació de ferrocarrils.

El conjunt de la comunitat universitària de la ciutat de Lleida ascendeix a unes 10.000 persones comptant conjuntament estudiants, treballadors PDI i treballadors PAS.

Pràcticament un 60% prové de fora del municipi de Lleida. El Campus de Cap Pont és el centre que concentra un major número de desplaçaments diaris ja que s'hi desplacen pràcticament 3.000 persones. En segon lloc es situa La Caparrella, on si comptem conjuntament Ciències de l'Educació i INEF es superen les 2.100 persones.

En tercer lloc és situa l'ETSEA, amb poc més de 2.000 persones, i Ciències de La Salut (Medicina i Infermeria) es queda en unes 1.200 persones. L'anàlisi del lloc de residència ha constatat que el Campus de Cap Pont i la Facultat de Lletres – Rectorat, són els centres que en termes relatius tenen una major proporció de persones que provenen del mateix municipi de Lleida, més del 50%, mentre que en el cas de l'ETSEA, més d'un 75% del conjunt de treballadors i estudiants que s'hi desplacen diàriament provenen de fora del municipi de Lleida.

Aquest anàlisi de la mobilitat a Lleida s'ha realitzat a partir de les fonts d'informació:

- *Dades de l'avanç de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) de l'any 2006 realitzada per l'ATM que recull resultats per al conjunt de desplaçaments setmanals per qualsevol motiu (obligat o no obligat), obtinguts a partir d'enquestes telefòniques en l'àmbit català. Inclou tots els desplaçaments de la població major de 3 anys.*

- *Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO) de l'any 2001. Els resultats recullen les dades referents al primer desplaçament d'un dia feiner per motius obligats, és a dir, treball i/o estudis. Aquesta enquesta està basada en les dades del cens i, per tant, considera les respostes de totes les persones de 16 o més anys residents a Catalunya. A més a més, inclou les dades de matriculacions escolars de l'any 2001, del Departament d'Educació, que ens permeten conèixer el nombre d'escolars entre 3 i 15 anys que s'han matriculat als equipaments educatius en funció del seu municipi de residència. El conjunt de dades obtingudes s'ha analitzat per zones de transport a l'hora de caracteritzar la mobilitat a l'interior del municipi.*

Pel què fa a les intensitats de la mobilitat actual, la majoria de trànsit sigui d'arribada i de sortida de la zona; i no de pas, donada la situació de la zona en el context de Lleida; la zona està situada a la perifèria del nucli de Lleida. Es preveu que aquest flux respongui a un trànsit d'intensitat moderada.

Sí que es preveu un flux de mobilitat entre aquesta zona i la resta del nucli de Lleida. Per tant cal preveure circuits per bicicleta (a l'espai per a vehicles), tota la zona verda (i els equipaments), tenint en compte que hi ha altres equipaments esportius i escolars a prop.

Puntualment la intensitat pot augmentar alguns dies. Tot i que es considera que no hi ha cap causa regular que pogués afectar especialment l'àmbit que tingui com a conseqüència l'augment de la intensitat de la mobilitat.

Accessibilitat, connectivitat i espai urbà per a la mobilitat.

Les diverses característiques del territori de Lleida condicionen la mobilitat: la situació geogràfica, o l'orografia, expliquen parcialment les característiques de la xarxa actual, el canvi puntual que es vol realitzar no afectarà a les infraestructures de transport i comunicacions i el sistema de mobilitat.

Pel què fa a la vialitat i espai públic per a la mobilitat, s'hi pot distingir:

- Les voreres, com a espai per a vianants
- La calçada, per als diferents tipus de vehicles.
- L'espai intern a les illes (d'ús privat en alguna comunitat de propietaris)
- L'espai de mobilitat en els equipaments i serveis.

Lleida està situada en un punt geoestratègic, un dels punts amb millor centralitat i accessibilitat de la demarcació. La zona que es pretén canviar la seva qualificació, té una accessibilitat sostenible, amb la connectivitat principal amb el Carrer de Miquel Batllori.

Com a regla general, quan sigui possible, cal optar per un únic sentit de circulació de vehicles, assegurant un sistema i circulació sostenible.

Els carrers limítrofs amb l'àmbit d'actuació són deun únic sentit, fet que es considera positiu donada l'amplada del Carrer Manuel Carrasco i Formiguera. En canvi el carrer de Miquel Batllori es de doble sentit, ja que és la comunicació directa entre el centre de Lleida i l'àmbit d'actuació.

Una vegada analitzada l'accessibilitat, connectivitat i espai urbà, podem afirmar que no s'haurà de fer cap canvi en els carrer propers a l'àmbit d'actuació, per assegurar una bona accessibilitat a aquest.

Característiques de la mobilitat i tipus de trànsit.

Pel què fa a la distribució modal dels viatges interns, per modalitats de transport, tot i destacar que la modalitat motoritzada és majoritari pel desplaçament pel nucli urbà, l'ús del vehicle privat pels desplaçaments entre nuclis de població és, també, molt majoritari.

No s'ha estudiat en profunditat el nombre ni les característiques, ni els hàbits dels usuaris de bicicletes ni dels qui es desplacen a peu. Com diem, en els desplaçaments i fluxos amb l'exterior del nucli de Lleida la majoria de desplaçaments es realitzen mitjançant el vehicle privat.

Hi ha poc hàbit d'ús de bicicletes, sí bé és costum el viatge a peu en distàncies curtes, ja que una part de la població va a peu per tot Lleida. El transport públic és minoritari, ja que és molt majoritari el transport en vehicle privat.

Pel que fa a l'avaluació de la mobilitat generada, s'avalua que no hi ha increment potencial de desplaçaments provocat per la modificació puntual, serà funcional i integrable en el sistema de mobilitat del nucli de forma sostenible, ja que serà suficient la capacitat d'absorció dels serveis viaris, i dels sistemes de transport, sumant-hi el fet implícit d'incloure i potenciar els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

Urbanisme, població i sistema de mobilitat.

Es recullen les mesures adients, sobretot pel que fa a la adequació de la xarxa viària, per tal que l'augment de població i la mobilitat generada no afecti negativament el sistema de mobilitat, ni l'organització de la distribució d'espai de la mobilitat del municipi i municipis veïns.

Mobilitat interna a LLEIDA

L'efecte previst després del canvi proposat sobre el sistema de mobilitat de Lleida no serà destacat.

El canvi de qualificació no suposa en cap cas un augment de densitat d'us, respecte a la ordenació actual.

El sistema de mobilitat intern depèn de l'organització del flux de mobilitat que circula pels vials del nucli urbà. Amb el foment de la sostenibilitat en la mobilitat, es pretén que, dels tipus de mobilitat del nucli, la de "a peu" segueixi sent important, i també potenciar la utilització de la bicicleta, que actualment és baixa, però que es pretén que augmenti, tot i que per la dimensió territorial és possible que els desplaçaments a motor es prefereixin als de bicicleta i transport públic.

La implantació d'aquest àmbit territorial, a partir de la Modificació Puntual, no suposa cap increment del trànsit de vehicles motoritzats a la zona, respecte els previstos amb anterioritat. Com diem, ja actualment, la majoria de la població de Lleida es desplaça amb vehicles privats per moure's pel nucli urbà.

La Modificació no suposa cap increment en la superfície urbanitzada i urbanitzable de Lleida (s'integra al teixit urbà existent), ni en els fluxos de mobilitat generada.

L'impacte de la nova implantació en el sistema de mobilitat, serà sostenible, ja que la majoria de la població s'hi podrà desplaçar amb vehicles a motor. El temps màxim de desplaçament serà de 15 minuts. La mobilitat interna per l'àmbit també podrà ser majoritàriament feta a peu.

Els fluxes de mobilitat amb nuclis immediats

L'execució del canvi puntual, no tindrà cap efecte amb altres nuclis, ja que tindrà bàsicament impacte intern en el nucli de Lleida.

Transport públic.

Actualment el sistema de transport públic que abastís la zona on es vol realitzar el canvi puntual, és suficient i per tant en el futur també ho serà.

Les parades d'autobús existents més funcionals per l'àmbit actualment són parades situades a menys de 200 metres.

Línies d'autobús

La freqüència de pas mitjana dels autobusos és d'entre 10 i 15 minuts en horari laboral. Com diem, la parada de bus més propera a l'àmbit d'estudi és situada a 200 metres. També hi ha altres parades que són relativament properes.

Les línies intramunicipals tenen freqüències irregulars segons l'horari.

Estacionament.

Estacionament, capacitat d'aparcament i tipus d'aparcament.

La zona propera a l'àmbit de la Modificació Puntual, actualment no presenta dèficit d'aparcaments, per tant en un futur tampoc presentarà cap mena de dèficit.

Actualment l'oferta d'estacionament a Lleida es basa en l'aparcament dels vehicles al carrers, a més dels aparcaments particulars dels habitatges.

La bona ordenació direccional en els sentits de circulació dels vehicles, sovint no és suficient si no va acompanyada d'una bona estratègia d'estacionaments, que respongui d'una part a les necessitats de tots aquells que arriben amb vehicle i el volen deixar el més a prop possible del seu destí, i d'altra banda, a que el nivell d'ocupació dels vehicles a la superfície estacionats respecti als diferents usuaris de l'espai públic, especialment als vianants. Malgrat tenir en compte els efectes induïts, la generació de mobilitat, i la relació entre desplaçaments i l'estacionament.

En la zona avaluada l'estacionament és en bateria inclinat en alguns trams, concretament en els més propers al nou sector o objecte de la modificació. Per tant, no és necessari augmentar l'estacionament en bateria, per tal d'augmentar el nombre de places d'aparcament disponibles, ja que amb les que existeixen n'hi ha suficient.

Pel que fa a l'estacionament de motos i bicicletes, es recomanen les dimensions estàndards de 0.60 m. d'amplada per a motos i 0.50 m. per a bicicletes, ambdós en disposició paral·lela en la mateixa ubicació que es troben en l'actualitat.

La capacitat d'estacionament del propi edifici és la suficient ja que es compleix amb el que regeix al actual Pla Parcial.

Altres aspectes de mobilitat i problemàtiques concretes.

L'estat de l'espai públic de mobilitat dels àmbits propers als de l'àmbit de la modificació és immillorable (l'estat de l'espai per a vianants, l'estat de voreres, l'estat de l'asfalt,...). A destacar que la urbanització de la zona afectada és relativament nova i per tant la mobilitat té unes característiques excel·lents.

Sobre aspectes de Seguretat viària, la senyalització, tan horitzontal com vertical, preceptiva com informativa, està en molt bones condicions, especialment la que fa referència als noms dels carrers, direccionalitat, distàncies, cessió i preferència de pas, obligació, perills, usos, limitació de velocitat.

2 PROPOSTES PER A UNA MOBILITAT SOSTENIBLE.

Es concreten una sèrie de propostes per a una mobilitat sostenible. A més de les genèriques, es concreten propostes específiques per l'àmbit de la Modificació Puntual; també es fa referència a les millores que estan sent aplicades, el foment del respecte a les normes d'estacionament, a mesures de moderació de la velocitat, a mesures d'organització de la mobilitat, a la millora d'aspectes de seguretat viària, el manteniment i millora de la senyalització.

Pel què fa a la mobilitat generada, a partir de les propostes de mobilitat sostenible, també es pretén definir les mesures i actuacions necessàries, dins la mesura del possible, 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 acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. A partir de les propostes, també es valora la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat.

Les propostes per a una mobilitat sostenible, des de la perspectiva del desenvolupament sostenible en el camp de la mobilitat i el transport, són necessàries i suficients en els àmbits més urbans, però les polítiques sectorials de transport públic i de mobilitat sempre hauran de ser completades, perquè no aborden part de les pautes de mobilitat actuals, que s'originen en el model de desenvolupament territorial.

Es suggereix intervenir en el model territorial, amb una visió integrada i global de l'ordenació del territori. No pot existir una política territorial ni urbanística que no contempli com a element central un model de mobilitat, de la mateixa manera que qualsevol política de mobilitat ha d'estar integrada i formar part d'una política d'ordenació del territori i de planificació urbanística.

Les propostes de mobilitat sostenible, al costat dels criteris de preservació ambiental, prioritzen l'accessibilitat i proximitat de totes les persones (en un model urbà compacte i complex que integri les funcions urbanes) sobre les intervencions, també necessàries, en el sistema de transport.

Les propostes territorials que es generin han de donar resposta a les diferents problemàtiques analitzades: dificultats de comunicació entre nuclis de població, ús excessiu del cotxe, indisciplina en l'aparcament, existència de cruïlles perilloses, escassetat d'espai públic per a vianants i bicicletes, velocitat excessiva i accidentalitat, estat de la senyalització.

La justificació de l'observança de l'objectiu de desenvolupament sostenible, seguint les directrius de la nova Llei d'urbanisme, es valoren en aquells aspectes de la planificació, que afecten al medi ambient o que responen a la definició que la Llei fa de desenvolupament urbanístic sostenible.

En aquest sentit, les mesures adoptades han de permetre un sistema de mobilitat sostenible.

A més de les explicitades a continuació, es proposa l'estudi d'altres mesures: control de la contaminació acústica produïda pel trànsit, i elaboració de mapes de soroll, i l'asfaltat amb paviment sonoreductor i aplicació de mesures antisoroll.

Propostes sobre la mobilitat en bicicleta.

Objectius socials i ambientals:

- Considerar la bicicleta com un mitjà de transport més a l'abast dels ciutadans; no només com un element lúdic o de lleure.
- Afavorir els desplaçaments en bicicleta mitjançant la creació de vies segures per als ciclistes.
- Facilitar l'aparcament de la bicicleta per a totes aquelles persones que la utilitzen com a mitjà de desplaçament habitual.
- Crear itineraris per a bicicletes.
- Fomentar l'ús de la bicicleta com a model de transport habitual dins el nucli.
- Implantació de vies i nous aparcaments per a la bicicleta. Aparcaments Tipus "U" per a bicis en llocs estratègics.

S'ha constatat que la bicicleta és un mitjà de transport més ràpid que el cotxe, si es calcula el temps de porta a porta, i que té a més uns efectes molt beneficiosos per a la salut de les persones i per al medi urbà. Això no obstant, mentre que a moltes ciutats europees més del 25% dels seus ciutadans fan servir diàriament la bicicleta, a Catalunya menys d'un 1% dels desplaçaments es fan en aquest mitjà.

La bicicleta és un mitjà compacte, relativament, accessible, flexible, sa i ecològic.

Es reflecteix la voluntat de fomentar l'ús d'aquest vehicle i incorporar-lo al ventall d'alternatives que els ciutadans tenen al seu abast a l'hora de moure's.

La bicicleta és un element silenciós que no afecta la fluïdesa del trànsit ni contribueix als embussos habituals. És també el més eficient dels sistemes de desplaçament a la ciutat, fins i tot més que la mobilitat a peu.

Per aquesta raó, el progrés cap a un model de mobilitat urbana més pacífic, eficient i segur –és a dir, més sostenible- implica considerar la bicicleta com un mitjà de transport urbà més, en igualtat de condicions amb la resta de vehicles i mitjans. La bona senyalització dels carrils i la regulació del trànsit de les bicicletes, sobretot en els punts de confluència amb altres mitjans de transport, contribueix a ordenar la mobilitat i millorar la seguretat col·lectiva.

La bicicleta és un element silenciós que no afecta la fluïdesa del trànsit. Per aquesta raó, el progrés cap a un model de mobilitat més pacífic, eficient i segur –és a dir, més sostenible- implica considerar la bicicleta com un mitjà de transport, en igualtat de condicions amb la resta de vehicles i mitjans. La bona senyalització contribueix a ordenar la mobilitat i millorar la seguretat col·lectiva.

Propostes sobre la mobilitat dels vianants.

Objectius socials i ambientals:

- Foment del viatge a peu.
- Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa de vianants.
- Garantir un espai mínim lliure sense obstacles per a vianants.
- Millorar la connectivitat a peu. Promoció del desplaçament a peu. Crear itineraris per a vianants.
- Atorgar als desplaçaments a peu un paper protagonista en la mobilitat del nucli, amb l'objectiu d'afavorir un entorn urbà més tranquil i segur.
- Millorar la seguretat viària i reduir el risc d'accident de vianants.
- Donar prioritat als sectors d'edat més febles i amb major risc de patir un accident (nens, gent gran, persones amb disminucions físiques o psíquiques, etc.).
- Aconseguir un espai públic a l'abast de tothom, en el que qualsevol ciutadà pugui desplaçar-se sense barreres arquitectòniques o urbanístiques.
- Afavorir les relacions socials i la convivència ciutadana tot fomentant el contacte humà.

Les propostes d'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques són complementàries, ja que qualsevol espai públic ha de ser accessible per a tothom, sigui quina sigui la seva capacitat de mobilitat i desplaçament a peu o en cadira de rodes. Per tant en la creació del nou espai urbà, no es construeixen barreres arquitectòniques.

Així, en la planificació es té en compte l'accessibilitat i s'eviten les barreres arquitectòniques que impedeixen el lliure moviment de tots els ciutadans, tenint com a objectiu fonamental fer un espai més habitable i transitable, de manera que el handicap físic no sigui impediment per fer una vida normal, pel que fa a la mobilitat en un entorn urbà

Propostes sobre la mobilitat en transport públic col·lectiu.

Objectius socials i ambientals:

- Donar prioritat al transport públic col·lectiu davant dels vehicles a motor privats.
- Facilitar l'accés als serveis de transport públic a tots els ciutadans, sigui quin sigui el seu grau de mobilitat.
- Millorar la qualitat del servei a fi d'augmentar el nombre d'usuaris del transport públic col·lectiu.
- Reduir progressivament l'ús del cotxe privat.
- Impulsar la millora dels serveis d'autobusos interurbans. Oferir un servei de transport públic més adient a les noves pautes de mobilitat per tal de reduir la proporció de desplaçaments que només poden fer-se en cotxe.

L'existència d'una bona xarxa de transport públic garanteix en primer lloc, el dret a la mobilitat universal, i sobretot de totes aquelles persones que no disposen d'un vehicle privat o que tenen una mobilitat més limitada.

La creació i millora de línies intermunicipals contribueix també a la millora del servei i a la eficiència del sistema de mobilitat, ja que els hàbits i les necessitats actuals de mobilitat fan que una persona al llarg del dia es pugui desplaçar entre el seu municipi i altres del mateix territori o comarca.

L'aplicació de mesures d'ampliació i millora del servei de transport públic col·lectiu repercuteix en un millor servei al ciutadà i en un grau de satisfacció dels usuaris més elevat, atès que el transport públic és més eficaç i econòmic que el cotxe.

Altres propostes de mobilitat sostenible.

Es proposa incorporar, planificar i implementar accions, estratègies i polítiques de mobilitat basades en un model de mobilitat que esdevingui un model sostenible, que prioritzi la seguretat viària, i garanteixi la qualitat de vida de tots els habitants de l'àmbit i als usuaris de la zona socio-sanitària.

Un model que fomenti un canvi d'actituds, que garanteixi la disciplina viària, complint i fent complir les normes bàsiques de convivència pròpies de la mobilitat sostenible.

Altres objectius socials del desenvolupament d'un model de mobilitat sostenible són:

- fomentar mesures de mobilitat i alhora afavorir un urbanisme compacte.
- millorar la connectivitat amb els nuclis veïns.
- millorar de la seguretat viària.
- fer campanyes per a fomentar els valors del civisme en la mobilitat.
- la reducció de les velocitats de trànsit.
- augmentar els controls de la indisciplina viària.
- millorar la senyalització.
- l'optimització sostenible de la distribució i ús de la xarxa viària.
- la jerarquització dels carrers a partir de la distribució modal i l'ús de la xarxa viària

Concretament, els objectius socials i ambientals de les propostes sobre millora de la qualitat ambiental urbana i de mobilitat són:

- Crear un espai urbà compatible entre l'espai de zona verda, el centre sociosanitari i l'espai residencial, fent-lo més habitable i saludable, millorant també la mobilitat per a totes les persones.
- Aplicar les normes d'accessibilitat per a tothom al disseny urbà.
- Garantir el manteniment dels elements urbans (carrers, voreres, parcs i jardins, arbrat, cadires i bancs, etc.) , convertint els espais comuns en llocs de trobada.
- Instal·lar mobiliari urbà suficient, sense impedir la mobilitat.

- Utilitzar els vegetals (arbres, tanques, etc.) com a reductor del impacte visual i contaminació acústica.

Regulació de la mobilitat dels vehicles de transport de mercaderies.

La distribució urbana de mercaderies és una de les causes més freqüents de conflicte en la mobilitat urbana. La falta d'espai per tal que els camions i vehicles comercials puguin aturar-se per carregar o descarregar fa que sovint hi hagi embussos.

L'actuació sobre aquest sector ha de millorar el moviment dels vehicles que transporten mercaderies tot controlant el temps màxim permès per a l'estacionament en càrrega i descàrrega, adequant l'horari de distribució, i reservant zones destinades a aquestes activitats a les noves actuacions urbanístiques.

També cal millorar el moviment dels vehicles que transporten mercaderies, tot i que es tracti majoritàriament de furgons amb capacitat i volum baix, controlant el temps màxim permès per a l'estacionament en càrrega i descàrrega, i adequant i limitant l'horari de distribució en una zona adaptada.

3 CONCLUSIÓ.

Analitzats i avaluats els indicadors i aspectes de mobilitat, l'informe-estudi de mobilitat conclou que el sistema de mobilitat consegüent amb la Modificació Puntual és sostenible, sense necessitat d'aplicar cap mesura correctora sobre infraestructures i xarxa viària, accessibilitat, estacionament, transport públic, organització del sistema de mobilitat, intensitat i tipologia de trànsit, i vialitat i espai públic per a la mobilitat.

Allò proposat pot tenir en compte doncs mesures adequades per al sistema de mobilitat sostenible, sent també coherent amb el que recull i preveu la Planificació Territorial i Sectorial vigent.

Així doncs, a zona de la modificació puntual te garantida la mobilitat, tant privada, i pública a través de les diferents línies d'autobusos públics.

Pel que fa a la necessitat d'aparcament que podria generar l'ús de Equipament Comunitari de Titularitat Privada es resol amb la zona d'aparcament situada al soterrani de l'edifici i que forma part de la promotora actual. La necessitat d'aparcament que genera la nova qualificació és la mateixa que l'anterior segons determina el Pla General de Lleida.

La mobilitat derivada és sostenible, ja que el canvi d'ús al que es destina no suposa en cap cas un augment de densitat d'us, respecte a la ordenació actual. Un altre dels aspectes ha tenir en compte, és que la urbanització de la zona es força nova, tenint totes les necessitats cobertes per aquest fet.



DGenginyeria.
DAVID GARCIA ESCOLÀ

ENGINYER TÈCNIC INDUSTRIAL
COL·LEGI E.T.I. LLEIDA
NÚM. COL·LEGIAT: 19.320
GENER 2010

INFORME-ESTUDI DE MOBILITAT

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL
DEL SECTOR SUR 6 "Aubarés",
PEL CANVI DE QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA D'UNA PARCEL·LA.**

**C/ MANUEL CARRASCO I FORMIGUERA, N°18
SECTOR SUR 6 "AUBARÉS"
(25001) LLEIDA**

III.- PLÀNOLS

DGenginyeria.
DAVID GARCIA ESCOLÀ
ENGINYER TÈCNIC INDUSTRIAL

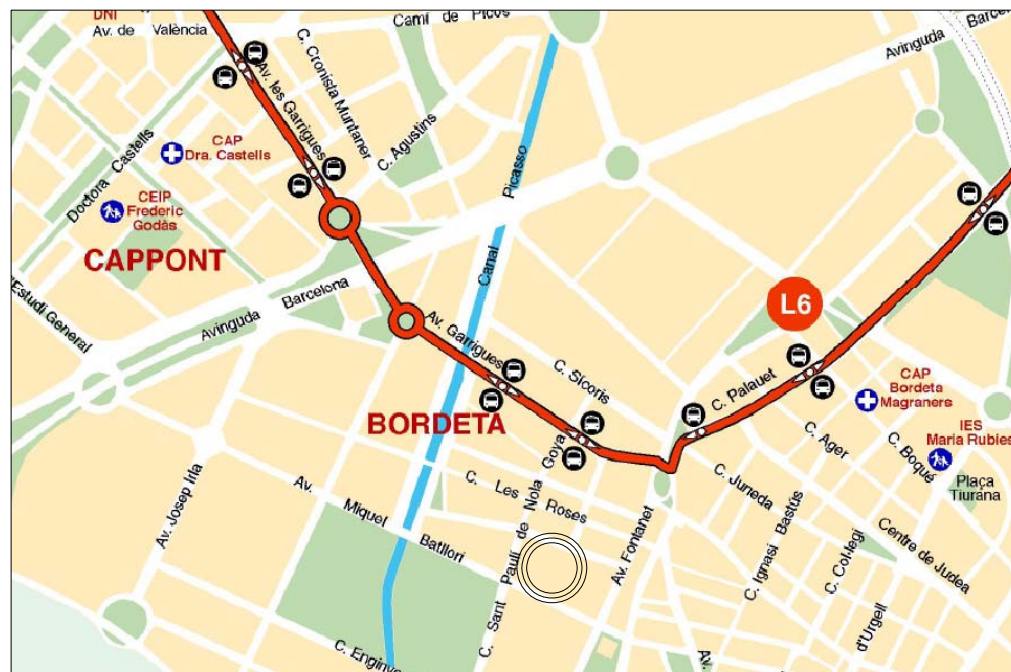


L5

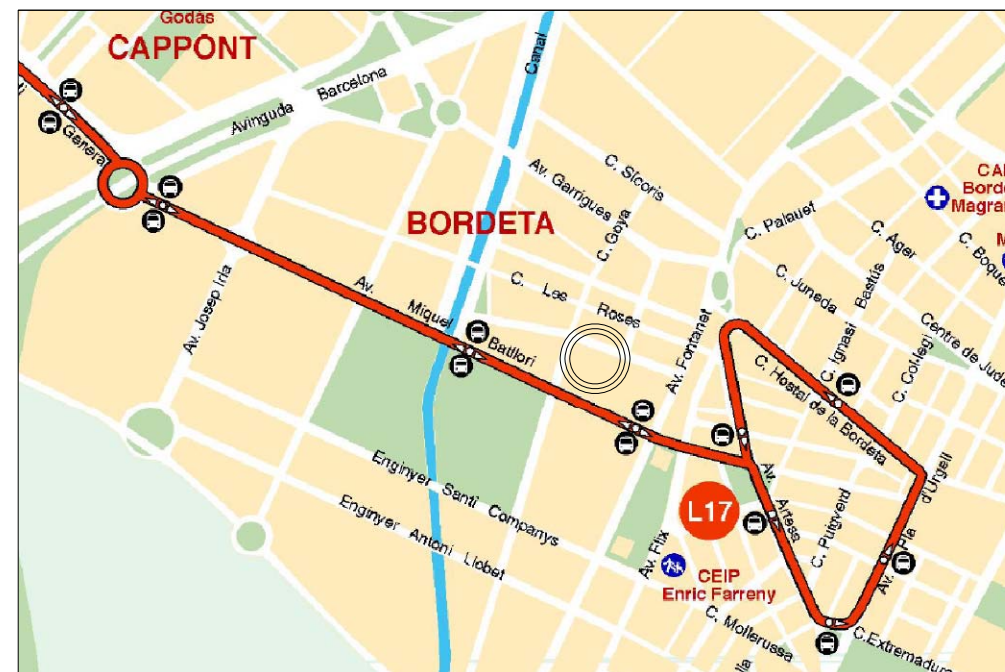


LP

Col·legi d'Enginyers Tècnics
Industrials de Lleida
DAVID GARCIA ESCOLÀ 19320
C/ MANUEL CARRASCO I FORMIGUERA, Nº18 L
1 Ud
VISAT 21002002
Data: 22-03-2010 Autenticació: 10587514



L6



L17



Carrer Indústria, 11 - 25620 TREMP
Av. Alcalde Areny, 6 - 25002 LLEIDA
Tel 973 282 363 - Mòbil 649 973 728
www.dgenginyeria.com

PROJECTE:

INFORME-ESTUDI DE MOBILITAT
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL
DEL SECTOR SUR 6 "Aubarés", PEL CANVI DE
QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA D'UNA
PARCEL·LA.

C/ MANUEL CARRASCO I FORMIGUERA, Nº18
SECTOR SUR 6 "AUBARÉS"
(25001) LLEIDA

PLÀNOL:

LÍNIES AUTOBÚS EXISTENTS

PROMOTORES AUBARES 2005, S.L.
C/ Príncep de Viana, nº 44
(25004) LLEIDA

PROMOTOR:

ENGINYER: David Garcia Escolà

DATA: GENER de 2010

REF.: 001-10

ESCALA: --- **Nº Plànol:** 2




Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Lleida
 DAVID GARCIA ESCOLÀ 19320
 C/ MANUEL CARRASCO I FORMIGUERA, Nº18 L
 1 Ud
VISAT 21002002
 Data: 22-03-2010 Autenticació: 10587514



Carrer Indústria, 11 - 25620 TREMP
 Av. Alcalde Areny, 6 - 25002 LLEIDA
 Tel 973 282 363 - Mòbil 649 973 728
 www.dgenginyeria.com

PROJECTE:

INFORME-ESTUDI DE MOBILITAT
 MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA PARCIAL
 DEL SECTOR SUR 6 "AUBARÉS", PEL CANVI DE
 QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA D'UNA
 PARCEL·LA.

C/ MANUEL CARRASCO I FORMIGUERA, Nº18
 SECTOR SUR 6 "AUBARÉS"
 (25001) LLEIDA

PLÀNOL:

EMPLAÇAMENT I SITUACIÓ

PROMOTORES AUBARES 2005, S.L.
 C/ Príncep de Viana, nº 44
 (25004) LLEIDA

PROMOTOR:

ENGINYER: David Garcia Escolà

DATA: GENER de 2010

REF.: 001-10

ESCALA: --- **Nº Plànol:** 1