

Aprovat inicialment per l'Ajuntament Ple
en sessió de data 30 d'abril de 2026
En dono fe,
El secretari general de l'Ajuntament de Lleida,



Antonio Ropero Vilaró
Secretari General
Ajuntament de Lleida

2026.05.05

13:34:42 +02'00'

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL LLEIDA

ESTRATÈGIES PER LA MODIFICACIÓ DE L'ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

ABRIL DE 2026



Ajuntament de Lleida

ÍNDEX:

1. PRESENTACIÓ	5
2. ANTECEDENTS	7
3. OBJECTIUS.....	9
4. ÀMBIT DE L'ESTUDI	10
4.1. Descripció de l'àmbit	10
4.2. Evolució de la població	12
4.3. Evolució del parc de vehicles i índex de motorització.....	13
5. METODOLOGIA	15
5.1. Recull de dades referents al transport públic, vianants i bicicletes	15
5.2. Càlcul de la demanda generada.....	15
5.3. Efecte sobre el trànsit actual de la mobilitat generada.....	16
5.4. Aplicació del Decret 344/2006	16
6. ESTRATÈGIES DE MOBILITAT EN ELS NOUS SECTORS DE CREIXEMENT DERIVATS DEL POUM DE LLEIDA	17
6.1. Estratègies de mobilitat per activitats residencials	18
6.2. Estratègies de mobilitat per activitats comercials	19
6.3. Estratègies de mobilitat per activitats industrials.....	20
6.4. Estratègies de mobilitat per grans equipaments de transports.....	21
7. ANÀLISI DE LA MOBILITAT A L'ESCENARI ACTUAL	23
7.1. Mobilitat a peu	23
7.1.1. Accessibilitat de les voreres i passos de vianants	25
7.1.2. Pendants	31
7.2. Mobilitat en bicicleta i VMP	33
7.2.1. Xarxa actual ciclable	34
7.2.2. Demanda actual.....	36
7.3. Mobilitat en transport públic	37
7.3.1. Xarxa ferroviària	37
7.3.2. Xarxa de bus	39
7.3.3. Taxi.....	69
7.4. Mobilitat en vehicle privat	70
7.4.1. Xarxa viària d'aproximació.....	71

7.4.2.	Mobilitat als polígons d'activitat econòmica (PAE)	73
7.4.3.	Intensitat de trànsit	75
7.4.1.	Índex de saturació actual	76
7.4.2.	Velocitat de circulació.....	77
7.4.3.	Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Lleida.....	78
7.5.	Aparcament	79
8.	SÍNTESI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	86
9.	CÀLCUL DE LA DEMANDA GENERADA.....	88
9.1.	Descripció de les activitats proposades	88
9.2.	Activitats per a cada un dels sectors i nova mobilitat	89
9.3.	Activitats i nova mobilitat per cada figura de desenvolupament urbanístic.....	106
9.4.	Càlcul de generació de viatges per tipologia de desenvolupament.....	109
9.5.	Distribució modal dels desplaçaments	111
9.5.1.	Càlcul de la nova demanda en vehicle privat	111
9.5.2.	Càlcul de la nova demanda en transport públic.....	114
9.6.	Càlcul de la nova demanda a peu i bicicleta/VMP	116
9.7.	Distribució horària de les arribades i sortides dels vehicles	120
10.	IMPACTE DE LA NOVA ACTIVITAT SOBRE LA XARXA VIÀRIA	127
11.	INDICADORS DELS COL·LECTIUS VULNERABLES.....	131
12.	AVALUACIÓ DE LES EMISSIONS CONTAMINANTS.....	132
12.1.	Contaminants i límits d'immissions	132
12.2.	Contaminació acústica	137
13.	PROPOSTES I FINANÇAMENT	140
14.	IMPACTE DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT ALS 10 ANYS	141

1. PRESENTACIÓ

Els anàlisis de mobilitat que es desenvolupen en la present modificació del POUM de Lleida es plantegen com una continuació dels criteris de definició del model de la ciutat definits al Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Lleida.









El PMU, contempla un ambiciós projecte de canvi modal que donava prioritat a aquelles actuacions que potenciaven als modes sostenibles de transport.

La missió o els objectius estratègics que hereta el POUM es fonamenten en:

- **Millorar la qualitat de vida de les persones**, garantint la convivència entre els residents i l'activitat econòmica (comerç, oci, turisme...).
- **Reforçar una mobilitat ètica i equitativa** que recolzi als més dèbils de la cadena modal i a les persones amb mobilitat reduïda, posant al vianant en el centre de les prioritats.
- **Gestionar la mobilitat com un dret i un servei a la ciutadania** (dones, homes, nenes i nens, residents i visitants, etc.), aprofitant les possibilitats de tractament específic que donen les noves tecnologies de direccionament, control i seguretat.
- **Garantir la seguretat, la comoditat i l'economia** dels desplaçaments de persones i de les mercaderies.
- **Connectar de forma "harmònica" totes les infraestructures de les diferents xarxes de mobilitat de la ciutat**, de forma que sigui viable el PMUS amb un equilibri entre els nivells de servei.
- **Garantir la funcionalitat de les xarxes de transport** de Lleida i de les seves connexions amb la seva Àrea Metropolitana.
- Cercar una mobilitat que tendeixi cap a les zero emissions atmosfèriques i sòniques, desenvolupar zones de baixes emissions.
- **Comunicar les formes d'optimitzar la seva elecció modal.**

Amb aquests objectius estratègics, el POUM desenvolupa una sèrie d'actuacions urbanístiques íntimament lligades amb la mobilitat, actuacions que han de proporcionar els fonaments per que els Plans i Estudis que es derivin de cada un dels creixements urbans descrits al POUM disposin dels esquemes que permetin garantir un dimensionament sostenible i de disseny en els espais públics per donar confort a les persones.

Les línies estratègiques que desenvolupa el POUM relacionades amb la mobilitat són les següents:

- | | |
|--|--|
|  <p>VIANANTS</p> | <p>→ Generar àrees de centralitat de vianants i garantir la connectivitat entre elles.</p> |
|  <p>BICICI VMP</p> | <p>→ Ajudar a desenvolupar una xarxa de carrils i itineraris que cobreixi tot l'àmbit del POUM i connectin amb la xarxa actual i en desenvolupament.</p> |
|  <p>T.PUBLIC</p> | <p>→ Assegurar que tots els desenvolupament disposin de parades i estacions de transport públic accessibles.</p> <p>→ Dissenyar una xarxa viària que permeti mantenir els nivells de servei actuals.</p> |
|  <p>V.PRIVAT</p> | <p>→ Crear zones i seccions viàries de protecció ambiental, afavorir i crear infraestructures pels modes sostenibles.</p> |
|  <p>MEDI AMBIENT
NO₂ PM₁₀ CO₂</p> | <p>→ Dissenyar una xarxa viària i urbanitzacions pensades per preveure els accidents de trànsit.</p> |
|  <p>SEGURETAT</p> | <p>→ Cercar que els nous desenvolupaments equilibrin l'oferta i la demanda d'aparcaments en calçada i fora de calçada.</p> |
|  <p>APARCAMENT</p> | <p>→ Preveure la distribució urbana de mercaderies en el planejament: microplataformes i xarxes de consignes per tota la ciutat, per millorar l'e-commerce.</p> |
|  <p>D.U.M.</p> | |

2. ANTECEDENTS

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada que es presenta a continuació forma part de l'actualització del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Lleida. El POUM aporta un conjunt d'actuacions per tal de resoldre les necessitats del municipi, intentant aconseguir un model territorial eficient que afavoreixi uns eixos d'articulacions d'espais lliures i equipaments per obtenir, en el possible, un model equilibrat entre el nucli urbà de Lleida i els nous sectors a desenvolupar, generant oportunitats pel desenvolupament i millora locals.

El POUM desenvolupa una superfície de més de **9 milions de m² de sòl dividits en diferents subàmbits repartits per tota la ciutat**. Aquests nous sectors de creixement, estan dividits per estratègies d'activitat, és a dir, cada una de les actuacions, s'ha de contemplar i analitzar segons l'activitat que desenvolupi, creant estratègies diferenciades segons l'objectiu i creixement del sòl.

El document, projectat per la Paeria de Lleida, com a document de planejament general, requereix d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de planificació general per tal d'establir les bases de mobilitat dels futurs plans derivats que desenvoluparan els subàmbits que compon el planejament, tenint en compte cada una de les activitats futures, establint les estratègies de mobilitat i de ciutat necessàries per a cada cas.

La generació de nous viatges en aquests subàmbits, provocarà un increment de desplaçaments que cal calcular i analitzar en el marc del PMUS de Lleida Horitzó 2030, que planteja una aposta clara pel foment dels modes sostenibles de transport i la reordenació de la xarxa de transport públic urbà. També és necessari que el POUM integri les polítiques de mobilitat sostenible, i adequar al nou model de ciutat de Lleida amb el desplegament de la Zona de Baixes Emissions, localitzada en el centre de la ciutat i donant un nou dinamisme al seu conjunt. A més, aquest estudi de mobilitat generada es planteja com a objectiu acomplir amb les disposicions generals del Decret 344/2006 de 19 de setembre de Regulació dels Estudis de Mobilitat Generada, que es desenvolupa de la Llei 9/2003 de la mobilitat.

El document servirà com a base de partida o referència pels estudis de mobilitat generada que es desenvoluparan per cada subàmbit un cop s'aprovi el POUM.

L'EAMG s'ha de realitzar en motivació de l'article 3 del decret:

Article 3: 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:

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.
- b) **Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.**
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

Com a antecedents al present EAMG, Lleida compta amb l'antic POUM, el qual servirà de base per la seva actualització. També s'ha tramitat l'aprovació del nou Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, Horitzó 2030 i, tal com s'ha esmentat, a partir de gener de 2025 es va implantar i posar en funcionament la Zona de Baixes Emissions (ZBE). A part, des de la Paeria, hi ha diferents actuacions i propostes per millorar la mobilitat urbana i interurbana de la ciutat.

Pel que fa a la integració amb altres plans i programes, des del POUM s'han de tenir en compte els següents instruments de planejament:

- Pla territorial General de Catalunya.
- Pla Territori parcial de Ponent (PTPP).
- Catàleg del paisatge de les Terres de Lleida.
- Pla director urbanístic de les àrees residencials estratègiques de Ponent (Terres de Lleida).
- Pla especial dels Espais Naturals Protegits de la Plana de Lleida.
- Pla Director Urbanístic d'Activitat Econòmica de la Plana de Lleida.
- Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC) 2006-2026.
- Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya 2009-2015.
- Pla de regadius de Catalunya.
- Pla d'Acció de l'Energia Sostenible de Lleida 2020.

Des d'una perspectiva més enfocada a la mobilitat i la sostenibilitat, també caldrà comptar amb els següents plans per donar coherència a l'estudi, tant en l'anàlisi, com en les propostes de l'EAMG:

- Pla de transports de viatgers de Catalunya 2020.
- Estratègia Catalana de la Bicicleta.
- Pla de Qualitat de l'aire horitzó 2027 (Decret 132/2024) aprovat el 30 de juliol de 2024
- El Codi d'accessibilitat de Catalunya (Decret 209/2023) aprovat el 28 de novembre de 2023.
- Les mesures urgents a l'àmbit energètic pel foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desplegament d'energies renovables (Decret 29/2021).
- El planejament derivat aprovat encara no desenvolupat a Lleida, que generi molta mobilitat (per exemple la Modificació del Pla Parcial Urbanístic del sector SUR-19A Balàfia Nord, el Pla Parcial Urbanístic de Delimitació del Sector SUR-20, entre d'altres...).

3. OBJECTIUS

El present estudi té per objecte l'anàlisi de la situació actual en cada una de les xarxes de mobilitat i de les afectacions sobre aquestes amb la generació de nous desplaçaments segons les activitats planificades en el sòl de Lleida.

Les xarxes que es contemplen, en primer lloc fan referència a la mobilitat activa: peu i bici/VMP; en segon lloc, el transport públic, considerant tant la xarxa urbana, com la interurbana. Finalment, la xarxa viària i els aspectes relacionats amb aquesta.

En concret, es persegueixen els següents objectius:

- **Mesurar la intensitat de trànsit de la situació actual** a les vies que envolten l'àmbit d'estudi i les seves connexions immediates.
- **Analitzar la capacitat actual de les vies de circulació** i calcular els nivells de servei actuals, per tal de validar les possibles propostes d'actuació. Avaluar la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport i considerant especialment els sistemes de transport de baix o nul impacte (desplaçaments en bicicleta o a peu).
- **Calcular la generació de vehicles que provocarà l'actualització del POUM segons els ratis del decret 344/2006 de regulació dels EAMG**, els quals consideren una mobilitat diferent segons l'activitat plantejada.

Avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per la nova planificació dintre de la seva àrea d'afectació del municipi.

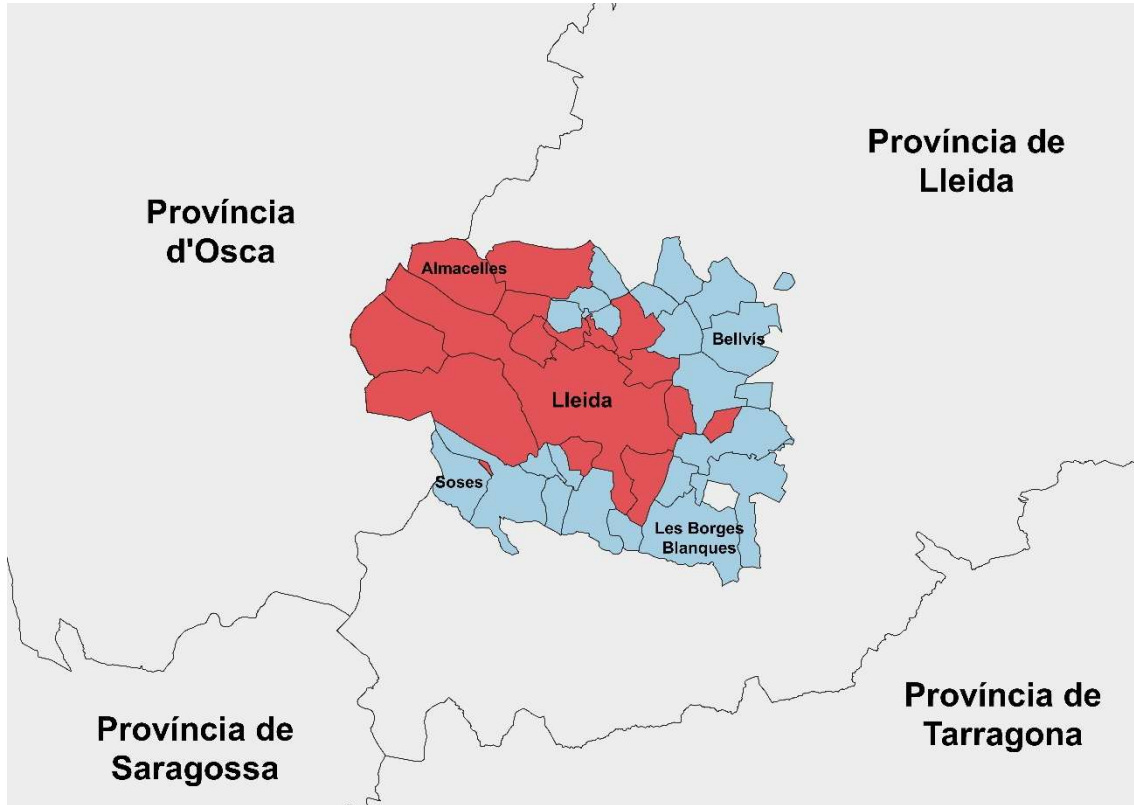
- **Proposar actuacions que millorin tant la situació actual com la futura** pel que fa a la mobilitat dels desplaçaments en vehicle privat, en transport públic i a peu. Proposar les xarxes per on s'haurà de distribuir la nova mobilitat, tot valorant la viabilitat de les mesures proposades en el pla per a gestionar de manera sostenible aquesta nova mobilitat. Aquestes propostes hauran de seguir les estratègies i actuacions plantejades en el Pla de Mobilitat Urbana de Lleida i ser respectuoses amb el medi ambient.
- **Estructurar l'estudi segons les activitats previstes**, indicant més al detall les estratègies de reordenació i l'anàlisi de la seva mobilitat.

Fomentar i donar preferència als mitjans de transport més sostenibles des del punt de vista ambiental i social, garantint els espais adequats per als vianants, facilitar els desplaçaments amb mitjans de transport alternatius com la bicicleta, aconseguir transport públic funcional i potenciar una cultura de la mobilitat i accessibilitat sostenibles, seguint les directrius actuals de la Llei 9/2003 de 13 de juny de la mobilitat.

4. ÀMBIT DE L'ESTUDI

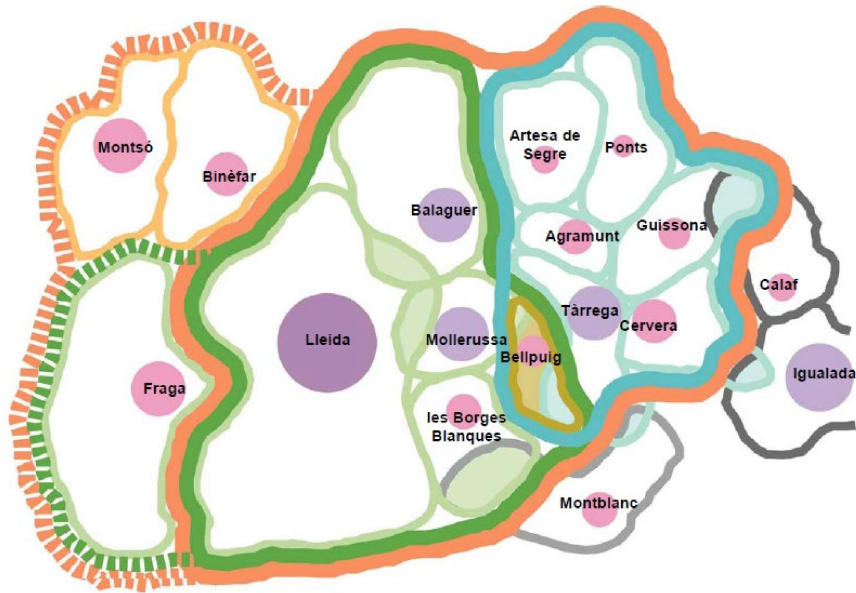
4.1. Descripció de l'àmbit

El municipi de Lleida, capital de la província del Segrià, és la ciutat més important en el seu radi, amb un àmplia influència a la seva Àrea Metropolitana.



Àrea Metropolitana de Lleida segons el Pla de Mobilitat

Els municipis que es troben en el seu entorn són, Mollerussa, Tàrraga i Cervera (est), Fraga (oest) i Balaguer (nord). Orogràficament es troba dins de la Depressió de l'Ebre i pel centre del municipi transcorre el riu Segre.



Interpretació de l'estructura funcional. Font: Pla Territorial Parcial Ponent (Terres de Lleida)

Lleida es troba en la confluència dels camins que s'endinsen cap als Pirineus (en direcció al Pirineu d'Osca i el Català), l'eix est-oest, que comunica la costa central catalana i França amb l'interior de la Península, i la ruta en direcció a Tarragona.

La xarxa vial externa és la xarxa de carreteres d'aproximació al municipi que permet tots els moviments amb els municipis i ciutats properes. Lleida compta amb dos eixos vertebradors que es creuen a la ciutat:

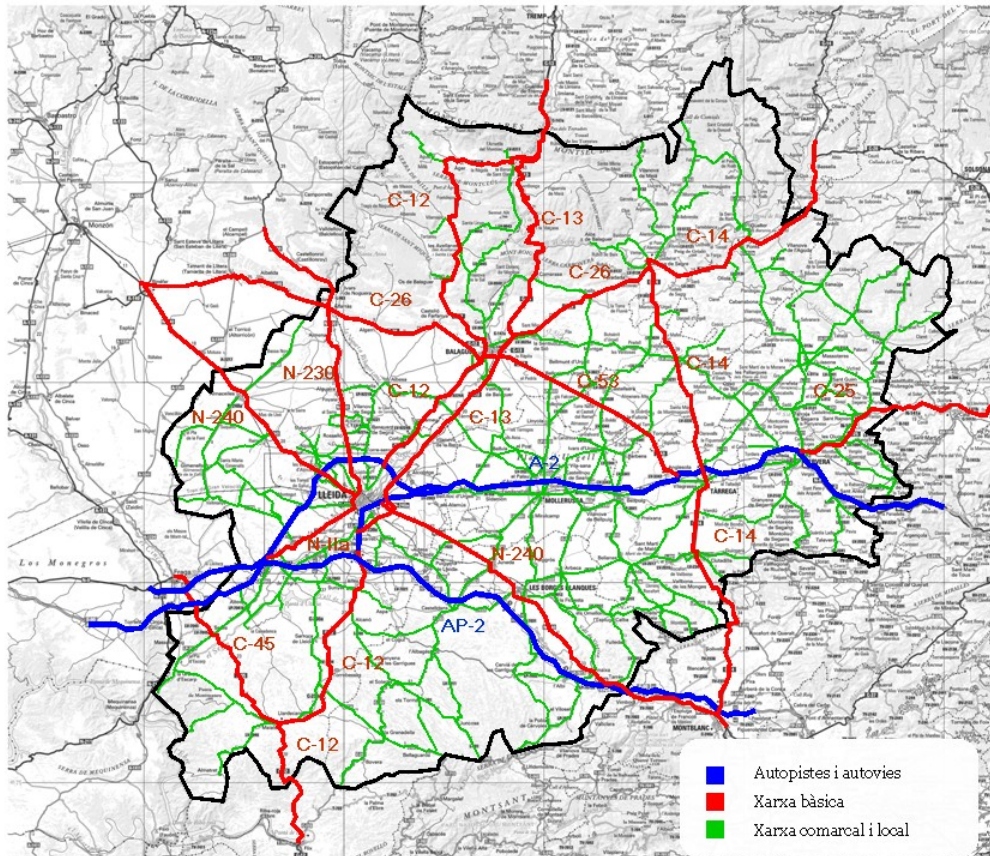
- Autovia A-2
- Autopista AP-2

Ambdós corredors viaris recorren la plana donant servei tant als fluxos de llarg recorregut que transiten entre el litoral català amb la vall de l'Ebre, com als trànsits interns entre comarques.

La xarxa d'aproximació de la que s'ha aprofitat Lleida està formada per:

- Carretera N-240/A-22
- Eix occidental N-230 / A-14
- Eix central C-12/C-13

Aquest àmbit de caire metropolità es veu dominat per la presència de grans infraestructures de transport de passatgers i mercaderies, que rodegen el perímetre de la ciutat en el seu trajecte entre Barcelona i Madrid, o Osca i Saragossa.



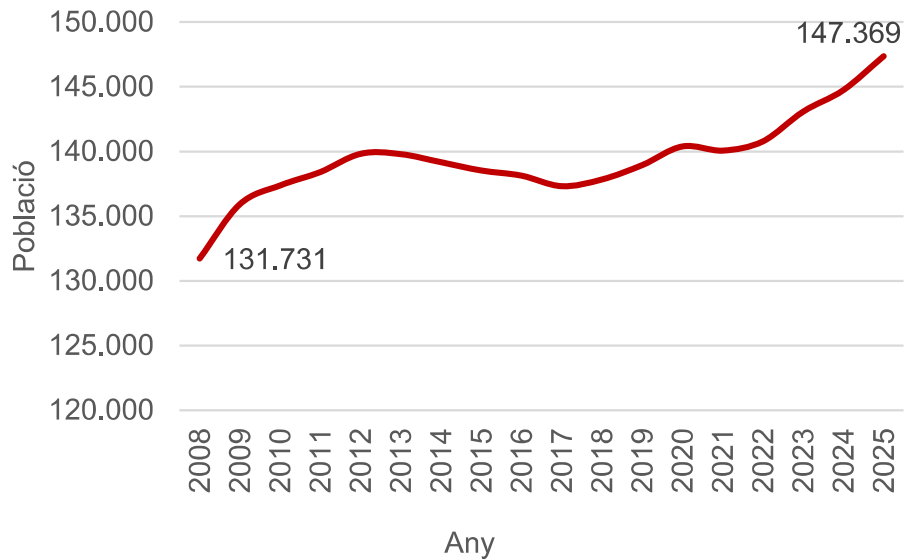
Xarxes viàries de Lleida

Pel que fa a la connectivitat interurbana en transport públic, el municipi disposa d'una estació de la xarxa de tren (estació de Lleida Pirineus) a l'interior del seu terme municipal i una estació de bus interurbana, la qual és objecte de remodelació i canvi d'ubicació, formant part de l'àmbit de l'estació de tren, i un gran intercanviador entre modes de transport.

A l'estació de tren hi ha diferents operadors, trobem línies gestionades per Renfe, tant de passatgers com de mercaderies, i una línia de FGC, amb un recorregut entre Lleida – Balaguer – La Pobla de Segur. A més, també circula el tren d'alta velocitat de l'AVE.

4.2. Evolució de la població

El municipi de Lleida ha tingut un creixement sostingut entre els anys 2008 i 2025, passant del primer any amb un total de 131.731 habitants al 2008 a 147.369 habitants al 2025. A continuació es mostra un gràfic on es mostra l'evolució els darrers anys.



Evolució de la població entre 2008 i 2025. Font: Dades IDESCAT

Si comparem la població actual del municipi amb el total de la comarca o la resta de Catalunya observem:

ÀMBIT	POBLACIÓ	%RESPECTE COMARCA	% RESPECTE CATALUNYA
Lleida	147.369	70,3%	1,82%
SEGRITÀ	209.769		2,59%
Catalunya	8.113.490		

Població en els diferents àmbits territorials. Font: Dades IDESCAT

Observem com el municipi de Lleida representa el 70,3% de la població de la comarca i un 1,82% de la població de Catalunya.

4.3. Evolució del parc de vehicles i índex de motorització

A Lleida hi ha 90.607 vehicles, dels quals més del 70% són turismes i gairebé el 16% vehicles industrials.

L'any 2020 es va assolir un màxim històric al superar per primera vegada els 90.000 vehicles a la ciutat, una xifra que suposa un increment de gairebé el 34% en només dues dècades. De fet, el creixement del parc de vehicles ha estat gairebé un 10% superior al de la població, que entre l'any 2000 i 2020 s'ha incrementat un 25%. Durant aquest període, els majors increments s'han donat en el nombre de motocicletes (+97,27%), d'autobusos (+69,51%) i de turismes (+29,68%). Actualment, dades 2024, el nombre de vehicles és molt semblant al 2020 (90.970 vehicles totals).

Parc de vehicles	
2024	
Turismes	62.553
Motocicletes	10.478
Vehicles industrials	14.449
Altres	3.490
Total	90.970

Parc de vehicles, per tipus Lleida						
	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
2024	62.553	10.478	13.439	1.010	3.490	90.970
2023	62.599	10.074	13.323	949	3.379	90.324
2022	62.483	9.727	13.026	915	3.281	89.432
2021	63.075	9.631	13.167	1.110	3.421	90.404
2020	63.552	9.408	13.173	1.077	3.397	90.607
2019	62.969	9.123	13.176	1.015	3.335	89.618
2018	61.344	8.889	13.096	1.027	3.277	87.633
2017	60.275	8.623	12.890	999	3.277	86.064
2016	58.515	8.367	12.865	1.244	3.850	84.841
2015	57.054	8.112	12.621	1.167	3.720	82.674
2014	56.132	7.880	12.523	1.099	3.669	81.303

Nombre de vehicles a la ciutat de Lleida. Font: Dades IDESCAT

Observem com, el parc de vehicles del municipi de Lleida ha anat incrementant al llarg del període 1997 – 2016, aconseguint una estabilització de creixement a partir de l'any 2007.

L'estabilització del parc és conseqüent de la potenciació de les polítiques de pacificació del trànsit a la ciutat.

L'índex de motorització és un dels principals indicadors per avaluar la disponibilitat del vehicle privat en un àmbit determinat. Relaciona el parc mòbil i la població resident d'un municipi i s'expressa en nombre de vehicles per cada 1.000 habitants.

En el cas específic de Lleida, l'índex de motorització és de 628,5 vehicles/1.000 habitants, una dada lleugerament inferior a la mitjana catalana, que se situa 691,3 vehicles/1.000 habitants (dades 2024). Si es prenen en consideració únicament els turismes el resultat baixa fins als 432,17 vehicles per cada 1.000 habitants, una xifra gairebé idèntica a la mitjana de Catalunya (453,9 vehicles/1.000 habitants).

5. METODOLOGIA

Per a l'execució d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada consistent, és necessària una campanya exhaustiva de recollida de dades sobre el terreny complementada amb les dades de trànsit més significatives de la zona facilitades per les administracions competents de la xarxa viària. Per això, s'ha realitzat un anàlisi de càrrega de la xarxa, basat en dades d'aforaments manuals i automàtics.

De la mateixa manera, s'ha efectuat un inventari de la xarxa viària pròximes als àmbits del POUM per a l'obtenció de possibles punts conflictius a la xarxa viària.

Per efectuar l'anàlisi de la xarxa viària d'aproximació i de pas de la xarxa de carreteres, s'estudien els aforaments realitzats amb anterioritat en altres estudis de mobilitat, a efectes de quantificar la previsió de viatges des de cada origen exterior i associar-los a les possibles entrades a l'àmbit d'estudi.

5.1. Recull de dades referents al transport públic, vianants i bicicletes

S'ha recollit la informació sobre les línies de transport públic que passen properes a l'àmbit d'estudi, per tal de conèixer l'oferta i demanda de les línies, tant d'autobusos com de serveis ferroviaris a l'àmbit.

5.2. Càlcul de la demanda generada

Es calcula la demanda generada en dies laborables i en caps de setmana segons les taules de càlcul i les dades recollides en funció dels tipus d'activitat a la zona, els metres quadrats de superfície destinada a cada ús i el trànsit generat per cada tipus d'activitat.

Els ratis emprats es poden trobar a l'annex 1 del decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

ANNEX 1

Viatges generats

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Ratis Decret 344/2006 de mobilitat

En el cas de les ràtios aplicades a superfície comercial (centre comercial) s'han considerat les que es recomanen des del document "indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials"

Taula 1: Recomanació de Ràtios mínimes de generació de viatges per dia

TIPOLOGIA ACTIVITAT COMERCIAL	DIVENDRES		DISSABTE	
	Viatges / 100 m ²		Viatges / 100 m ²	
	Visitants	Treballadors	Visitants	Treballadors
Hipermercats	87	5	131	7
Centre comercial / Grans Magatzems	71	7	106	10
Superfícies especialitzades	92	4	138	5

Font: Estudi Impacte de la mobilitat als equipaments comercials (DGC)

5.3. Efecte sobre el trànsit actual de la mobilitat generada

Es calcularà l'efecte sobre el trànsit actual en funció de les dades recollides, les intensitats de trànsit calculades a partir dels aforaments i del treball de camp i es plantejaran propostes de cara a la millora de la mobilitat a la zona d'estudi.

5.4. Aplicació del Decret 344/2006

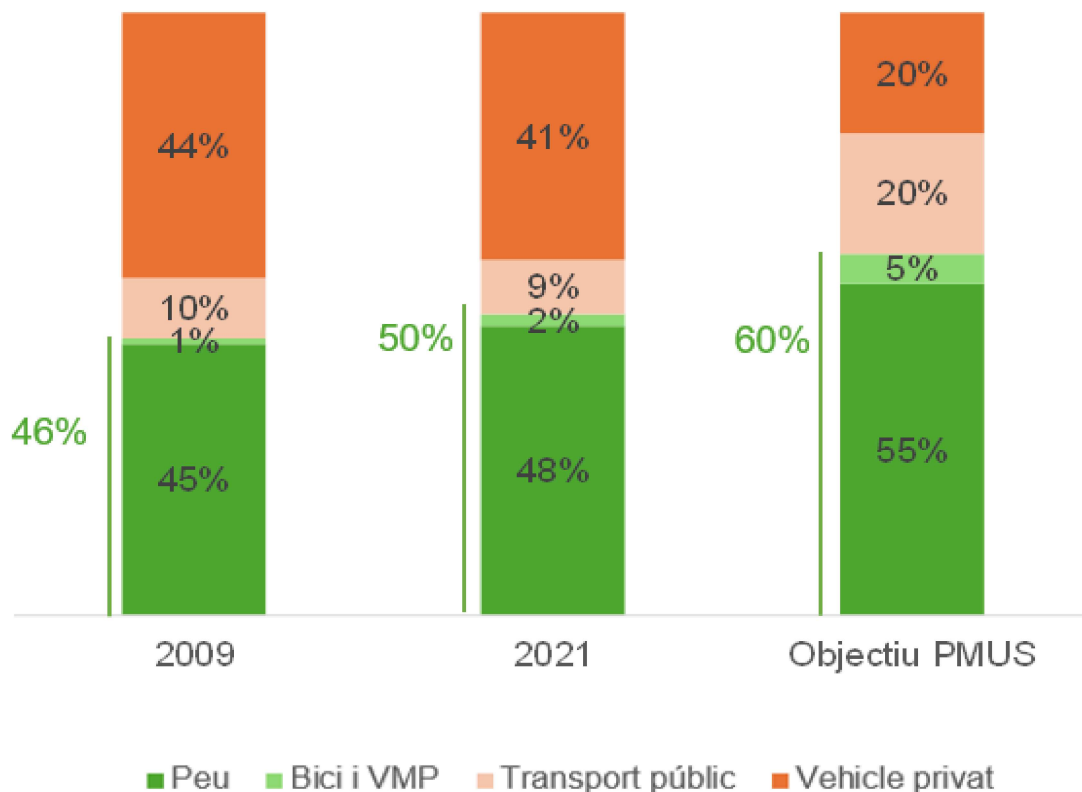
Per a calcular la mobilitat generada, per estar modificant el planejament en sòl urbà, **s'ha de considerar que estem davant d'una figura de planejament general.**

6. ESTRATÈGIES DE MOBILITAT EN ELS NOUS SECTORS DE CREIXEMENT DERIVATS DEL POUM DE LLEIDA

L'actualització de l'estudi de mobilitat derivat del POUM de Lleida té com a objectiu seguir les estratègies del Pla de Mobilitat de la ciutat.

Entre els objectius del pla de mobilitat, el més notable i la línia comuna entre les actuacions, és potenciar la mobilitat de modes sostenibles, sobretot anar a peu, bici i l'ús de modes de transport públic.

Evolució del repartiment modal a Lleida



Repartiment modal 2009, 2021 i objectiu del PMUS. Pla de Mobilitat Lleida, Horitzó 2030

Amb aquest objectiu, el POUM de Lleida treballarà cada una de les xarxes de mobilitat seguint aquests criteris, ajudant als nous desenvolupaments estratègics a desenvolupar infraestructures accessibles, segures i que fomentin la mobilitat activa seguint els principis del pla de mobilitat.

Les línies estratègiques que es desenvolupen en el pla de mobilitat, i per tant seran el full de ruta de les actuacions i propostes del POUM són les següents:

1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels més vulnerables.
2. Augmentar l'ús de la bicicleta/VMP desenvolupant una xarxa ciclable connexa i segura.
3. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu que garanteixi la màxima cobertura i intermodalitat.
4. Fomentar l'ús racional del vehicle privat.

5. Reduir la contaminació acústica i ambiental derivada de la mobilitat.
6. Reduir l'accidentalitat a la ciutat per assolir les 0 víctimes mortals.
7. Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcament tenint en compte als residents.
8. Garantir una DUM àgil i ordenada.
9. Sensibilització i conscienciació sobre els valors de la mobilitat sostenible.

A partir d'aquestes premisses, i per cada un dels desenvolupaments i activitats que es proposen en el POUM, es definiran les actuacions necessàries per connectar les xarxes de mobilitat.

L'estructura del present estudi de mobilitat s'ha considerat a partir de les diferents actuacions i activitats de l'actualització del POUM, amb l'objectiu de calcular la nova mobilitat i fer propostes que s'adeqüin a cada una de les realitats.

En aquest sentit, es plantegen diferents estratègies que serviran de fil conductor per analitzar la mobilitat actual i generada.

6.1. Estratègies de mobilitat per activitats residencials

De l'estudi del POUM relatiu a les projeccions de població i llars a Lleida, s'han analitzat diferents escenaris, fent la comparativa amb els publicats per l'IDESCAT, i amb les que es van publicar per l'elaboració de l'anterior POUM. Es menciona:

Un primer escenari, l'endogen, en què Lleida podria guanyar fins a 3.580 habitants, amb un creixement anual del 0,1%, això és un creixement quasi 0 i que encaixaria amb l'escenari mitjà del de l'IDESCAT.

- L'escenari baix, on es podria assolir fins als 145.355 habitants, amb un índex de creixement anual molt moderat, de gairebé el 0,3%, a cavall dels escenaris mitjà i alt de les projeccions de l'IDESCAT.

- Un escenari amb un guany més ampli d'habitants, d'una mica més de 24.100 habitants, el mitjà, amb un índex de creixement del 0,8%, però encara moderat.

- Finalment, en l'escenari alt en què Lleida podria arribar fins als 179.624 habitants, amb l'índex de creixement més gran, de l'1,35%, en sintonia amb el creixement mitjà dels anys 2002 al 2007, 2010 a 2012 i també del 2020 al 2023.

El resum de les últimes dècades, pel que fa a la població és d'un increment del nombre d'habitants, amb períodes de regressió o poc creixement, seguint la tendència del conjunt de la comarca del Segrià.

A partir de les dades evolutives i s'han realitzat diferents hipòtesis de creixement per la ciutat, amb tres escenaris d'increment diferent: creixement baix (índex de creixement del 0,1%, guanyant 262 hab. de mitjana), mitjà (índex de creixement de l'1%, aproximadament 1.100 nous hab. per any) i alt (índex de creixement del 2,3%, guanyant 2.000 nous hab. de mitjana i any).

Aquestes hipòtesis, a part d'estar fonamentades en els creixements de la ciutat en les últimes dècades, també van lligades al nombre d'habitatges necessaris que el POUM ha de preveure.

En cada un dels escenaris, l'estudi de població, defineix el nombre aproximat d'habitatges necessaris, amb un horitzó l'any 2044:

- Baix: 143.834 habitatges, amb un guany de 3.621 persones

- Mitjà: 25.948 nous habitants i amb un total de 166.161 habitatges a la ciutat.
- Alt: 185.792 habitatges, amb un guany de 45.579 persones.

Seguidament, l'estudi fa estimació de les llars, tenint en compte el nombre de persones per habitatge. Igual que la població, s'estimen els tres escenaris segons la previsió de creixement.

El nombre d'habitants i les noves promocions d'habitatges a Lleida donaran un nou dinamisme al conjunt municipal, i noves dinàmiques quant a la mobilitat.

Seguint les línies estratègiques que dicta el PMUS, serà necessari garantir una accessibilitat i seguretat als nous entorns dels habitatges, amb carrers pensats primerament per la mobilitat activa, amb voreres amples que compleixen les directrius d'accessibilitat vigents. Sempre que sigui possible, es recomana un itinerari ciclable segregat a la calçada, aportant una infraestructura per la mobilitat en bici i VMP.

Caldrà fer un repensament de les línies de bus urbanes per connectar les noves promocions residencials amb la trama urbana consolidada, ajudant els nous residents a tenir una xarxa connectada i competitiva enfront del vehicle privat. Continuant amb el transport públic, caldrà ubicar les parades en llocs estratègics i amb marquesines i informació accessible de la parada.

Altres actuacions a considerar serà la promoció de la ciutat dels 15 minuts, afavorint una trama urbana amb misticitat d'usos.

Caldrà analitzar el nombre de places d'aparcament per cada un dels edificis nous residencials, amb l'objectiu de reduir places a calçada. Aquests estacionaments hauran de complir les exigències de la normativa vigent sobre dimensió de les places i nombre de vehicles elèctrics.

6.2. Estratègies de mobilitat per activitats comercials

Un pol d'atracció de mobilitat en els municipis són les activitats comercials. Aquestes poden ser de planta baixa, aprofitant els locals residencials, o grans equipaments perifèrics a la ciutat, amb grans magatzems o centres comercials que agrupen diferents activitats destinades al comerç i a l'oci.

Cada un d'aquests comerços i activitats té diferents estratègies per fer els desplaçaments.

La mobilitat en planta baixa està més relacionada amb la mobilitat a peu i pròxima, amb el que es poden dur a terme actuacions per fomentar l'ús d'anar a peu a aquests establiments.

Per garantir l'abastiment de productes i de l'activitat, serà necessari també l'arribada de vehicles de mercaderies. Aquests és necessari que tinguin horaris i places reservades en entorns pròxims a concentració d'activitats comercials.

Per altra banda, els grans centres comercials o grans magatzems, sovint es troben en punts de la ciutat amb mancances per arribar a peu o bici. A Lleida, les noves promocions d'aquesta tipologia garanteixen itineraris per arribar des de diferents punts i barris propers amb modes actius.

Les estratègies de mobilitat en aquests espais, hauran de ser, continuar garantint la mobilitat sostenible i tenir punts de connexió amb el transport públic.

Respecte a les places d'estacionament, caldrà que no se sobredimensionin per tal que no s'afavoreixi a aquest mode de transport. Dins de l'aparcament, caldrà reservar segons la

normativa vigent, places de PMR i vehicle elèctric. Altres recomanacions de l'aparcament, són reservar places per vehicles d'alta ocupació.

Per l'arribada de vehicles comercials, es recomana que aquests facin itineraris d'entrada i sortida per vials d'alta ocupació i disposin de molls de càrrega i descàrrega en les instal·lacions.

A partir de les noves formes de comprar, és important incloure dins dels entorns comercials lockers per les comandes, agilitzant les entregues dels productes.

6.3. Estratègies de mobilitat per activitats industrials

Els entorns industrials i les noves projeccions són importants quant a pols d'atracció de mobilitat ocupacional i amb gran volum de vehicles pesants per les seves vies.

Sovint aquests polígons d'activitat són hostils a la mobilitat activa, o bé no tenen per xarxes segures, o hi ha punts amb mancança d'infraestructura (generalment per la presència de barreres físiques com carreteres). Les distàncies tampoc són un avantatge per fer desplaçaments a peu entre la ciutat i els polígons, però sí que com a estratègia pot ser un bon mode la bicicleta o els VMP.

També és necessari que el transport públic arribi a donar cobertura territorial i horària a aquests punts de la ciutat, amb unes freqüències que s'adaptin a les entrades i sortides laborals.

Per la complexitat del sistema és recomanable que les grans empreses disposin d'un Pla de Desplaçament d'Empresa (PDE) per ajudar a reordenar i millorar la mobilitat dels treballadors i fer propostes més acurades per facilitar els desplaçaments.

Un altre aspecte que s'ha de contemplar com a estratègia de mobilitat en entorns d'activitat són els desplaçaments de vehicles de mercaderies, els quals garanteixen l'aprovisionament i l'activitat de les naus.

Per carretera

Cal cercar itineraris des de les vies d'alta capacitat i que siguin directes als polígons, evitant el pas de vehicles de gran tonatge per carrers i vials cèntrics.

Ferroviari

Actualment hi ha una estació de mercaderies a Pla de Vilanoveta, que Adif posa a disposició dels possibles clients. Aquesta estació s'ubica a l'entrada de Lleida per la LL-11. Tot i la infraestructura, la realitat d'aquesta infraestructura és que està en desús o molt residual.

Portar mercaderies des de Lleida a altres punts mitjançant servei ferroviari és un escenari que actualment no està plantejat, donat les casuístiques del servei.

Possibles terminals ferroviàries en alguns dels polígons en desenvolupament. Aquestes estacions amb trens de mercaderies són una estratègia molt positiva, descarregant vehicles pesants de la via i transportant productes de manera ràpida, sostenible i més segura que amb els camions.

Algunes de les estacions ubicades en entorns industrials contempen l'arribada de trens per viatgers, el que permetrà una nova mobilitat pels treballadors de les naus i una oferta de transport públic que sigui competitiva amb el vehicle privat.

6.4. Estratègies de mobilitat per grans equipaments de transports

L'estudi que s'inclou en el POUM de Lleida sobre la xarxa ferroviària al POUM de Lleida recull l'evolució del servei, les prestacions actuals i les propostes de futur de les línies de tren de la ciutat.

Actualment, la xarxa ferroviària de Lleida es compon per línies de l'operador Renfe i de FGC.

El servei de Rodalies dona cobertura i connexió directa amb ciutats com Barcelona, Hospitalet de Llobregat, Tarragona i Cervera, amb una nova línia que s'ha posat en servei durant el 2024.

L'estació de Lleida també realitza expedicions de Trens Regionals, connectant ciutats com Binèfar i Montsó.

El servei que gestiona FGC fa un recorregut per municipis de la província de Lleida, amb 11 serveis al dia per sentit fins a Balaguer, i 5 d'aquest arribant fins a La Pobla de Segur.

A més dels serveis entre aquestes ciutats, l'estació Lleida Pirineus circula el tren d'Alta Velocitat, arribant a Saragossa, Madrid, Barcelona, o ciutats d'Andalusia, País Basc, Galícia i Castella i Lleó.

L'estudi específic sobre la xarxa ferroviària inclou els planejaments supramunicipals i municipals relacionats amb l'ordenació d'aquesta infraestructura:

- El POUM vigent fou aprovat definitivament l'any 2003, i ja estructurava i plantejava el traçat de la línia d'alta velocitat, així com la remodelació urbana entorn de l'estació.
- Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026, aprovat definitivament el 2003.
- El Pla territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida), aprovat definitivament el 2007.
- L'Eix Transversal Ferroviari (ETF), aprovat definitivament al 2010, oferirà un servei mix entre viatgers i mercaderies, connectant Lleida amb Girona, amb parades en diferents ciutats. Per altra banda, el servei fins a la Pobla, es planteja com un tramvia, oferint un nou servei a la població de l'entorn i possibles usuaris per fer-ne ús d'aquests mode de transport.
- Pla de transport de viatgers de Catalunya 2020, amb objectius a fer per millorar el servei de tren, els quals s'han posat en servei durant el 2024 (línia a Cervera). En aquests pla, es mencionen les propostes de servei de Bus exprés, una alternativa i complement al servei de tren de la ciutat per garantir una major cobertura territorial i horària.

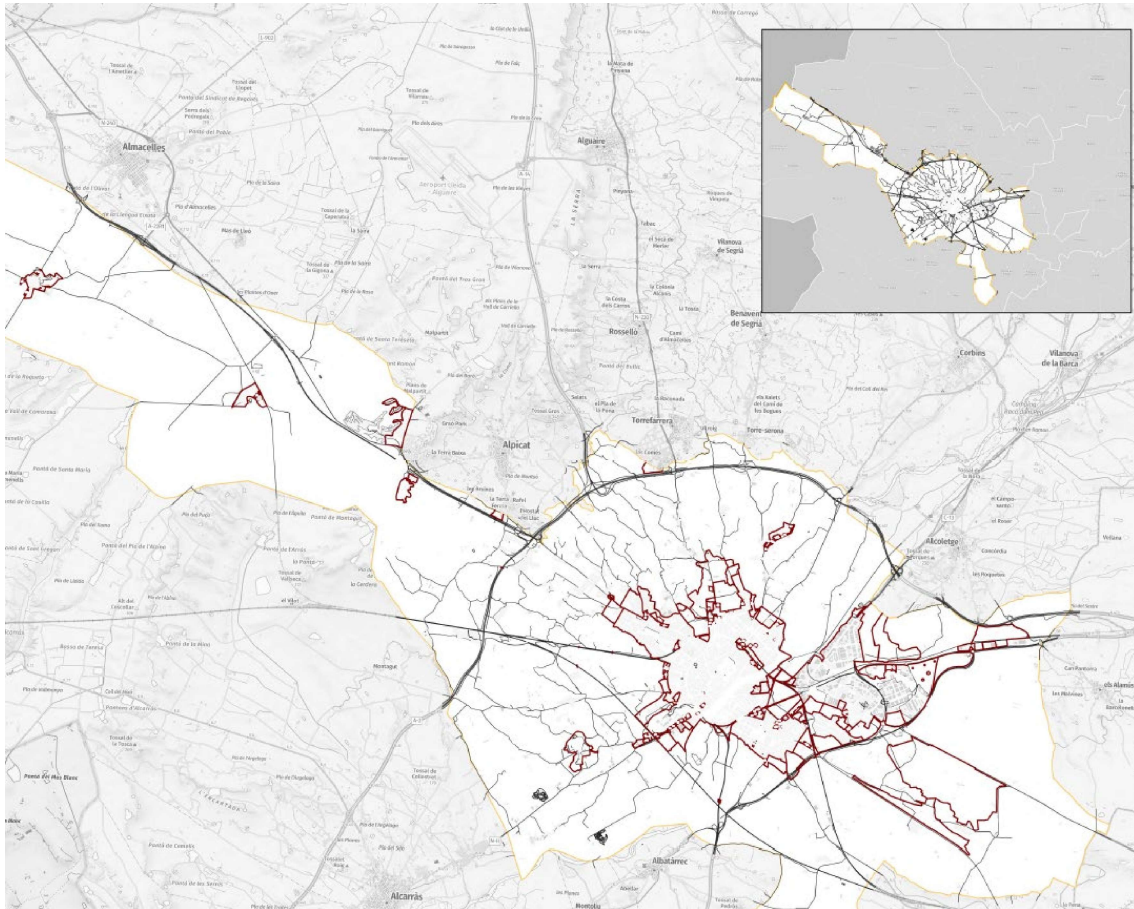
En el document d'avanç de 2013 del POUM es plantejaven diferents estratègies de creixement pel POUM, apostant per l'alternativa 3, escenari ponderat.

Amb les propostes realitzades, es va posar en funcionament una estació al polígon Industrial del Segre durant l'any 2024, la qual dona cobertura als treballadors i visitants que hagin d'arribar a aquesta part de la ciutat.

Les estratègies ferroviàries pel nou POUM proposen actuacions per millorar el servei pels passatgers i algunes altres per millorar el servei de mercaderies, com l'estació que es contempla en la Plana de Lleida, on s'està desenvolupant una gran activitat logística.

Pel que fa a les línies de FGC, s'està treballant per reconvertir la línia de la Pobla en un servei de tren-tramvia, incorporant nous vehicles. Tot i el reprensament de la línia, es creu convenient que el seu traçat sigui per travesseres urbanes i no per carrers o avingudes, donades les dimensions que són necessàries i el risc d'accidentalitat. No obstant això, es poden preveure noves estacions relacionades amb el traçat d'aquesta proposta, sobretot en aquells nous creixements previstos en el POUM.

El POUM de Lleida ha de recollir aquestes iniciatives, i tenir en compte actuacions per tal que aquests futurs canvis en el mode ferroviari, puguin arribar a més usuaris, amb campanyes de comunicació i oferint un entorn accessible per accedir amb diferents modes de transport, sobretot peu i bici.



Sectors POUM Lleida

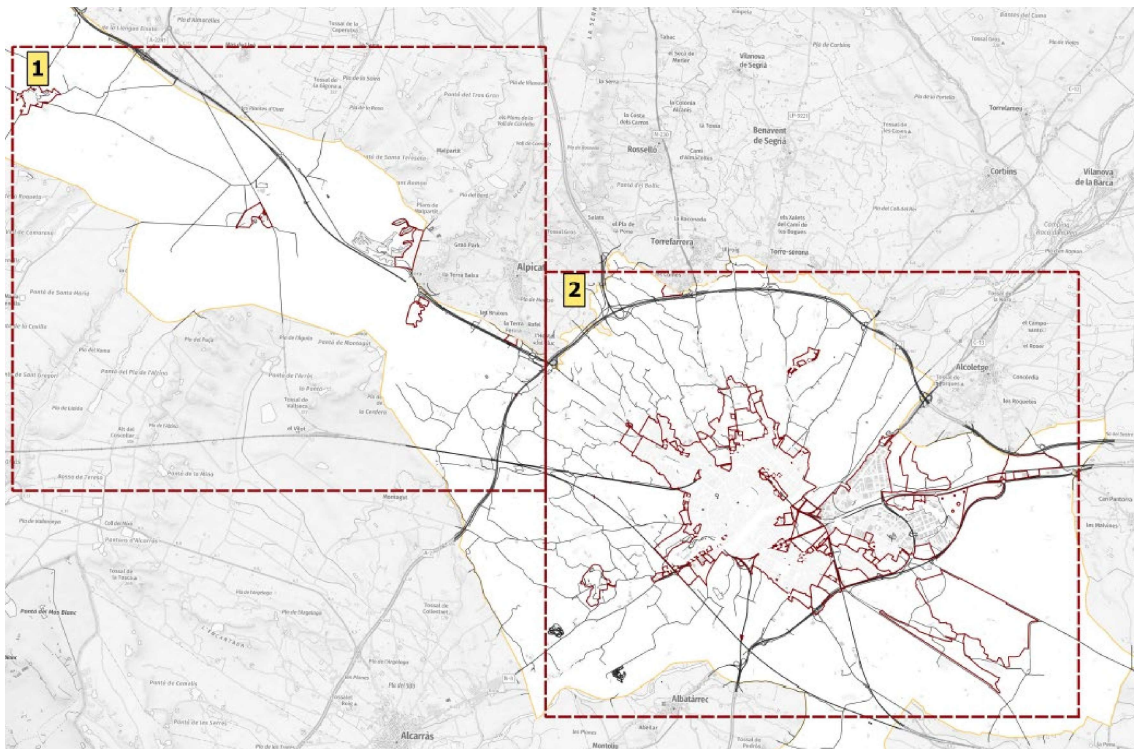
7. ANÀLISI DE LA MOBILITAT A L'ESCENARI ACTUAL

A continuació, s'analitza la mobilitat actual de la ciutat de Lleida dins del marc del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), amb l'objectiu de comprendre de manera rigorosa i integral els patrons de desplaçament dels diferents agents i modalitats de transport segons les xarxes actuals.

Aquesta anàlisi parteix d'un diagnòstic dels fluxos viaris, l'ús del transport públic, la intermodalitat i la influència de factors socioeconòmics i territorials en la generació de viatges.

Es pretén, així, identificar oportunitats de millora en l'eficiència, seguretat i sostenibilitat dels sistemes de mobilitat i establir una base sòlida per a propostes d'ordenació que afavoreixin una mobilitat més equilibrada, resilient i alineada amb els objectius de transició energètica i qualitat de vida urbana.

Per facilitar la visibilitat dels plànols, s'ha dividit en alguns casos en dos el conjunt de la ciutat:



Divisió plànols

7.1. Mobilitat a peu

La mobilitat a peu és un component fonamental de la xarxa de mobilitat urbana de Lleida, ja que representa la forma de desplaçament més accessible i sostenible per a la majoria de la població.

Aquesta modalitat es veu influenciada per factors com la densitat urbana, la connectivitat dels espais públics, i la seguretat dels entorns urbans.

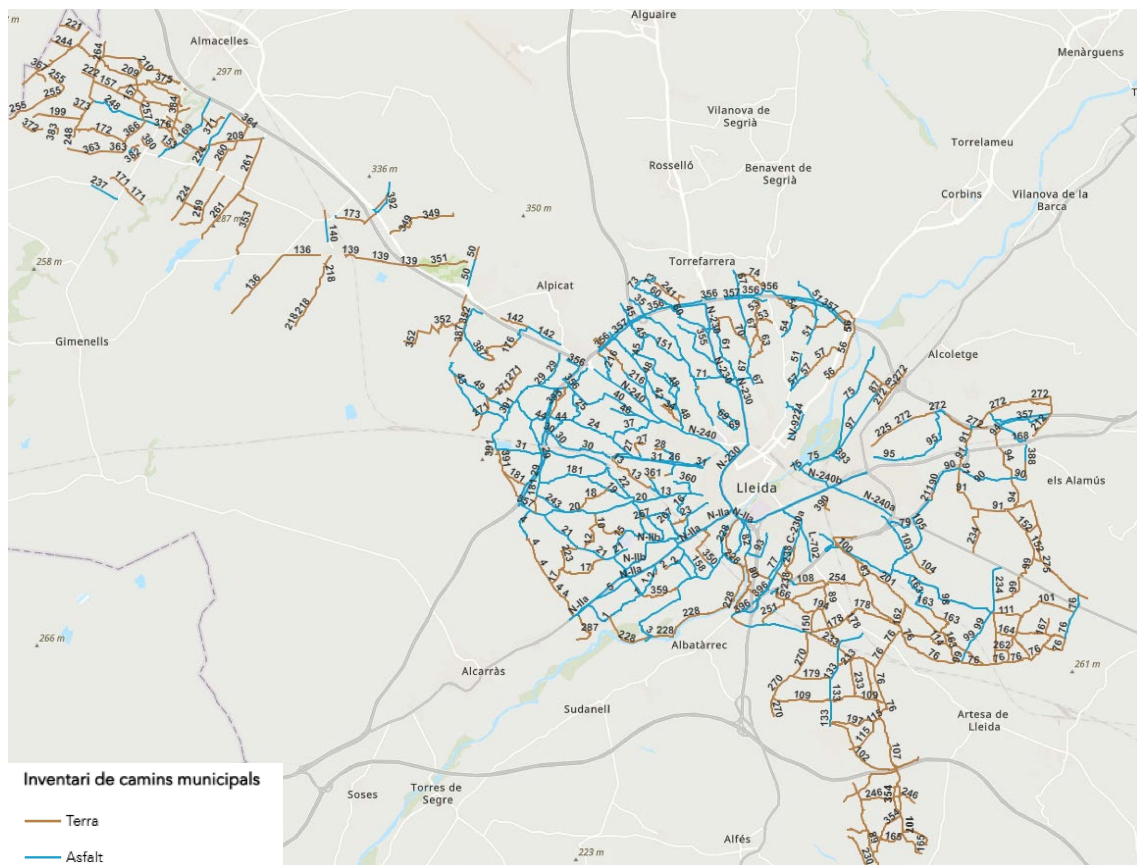
A mesura que la ciutat creix i es transforma, és essencial analitzar els patrons de mobilitat a peu per identificar possibles millores en l'accessibilitat, la qualitat dels camins i la convivència amb altres formes de transport.

L'objectiu d'aquest capítol és analitzar la xarxa actual i la demanda d'alguns dels punts de la ciutat, i estendre la xarxa actual a tots els polígons previstos del POUM, amb una infraestructura accessible.

Lleida, ciutat que ha anat estenent-se en el seu territori, compta amb un nucli compacte, carrers de vianants amb comerç pròxims a la Seu Vella i un fort creixement que s'estén a l'altre costat del Riu Segre, una de les barreres naturals del municipi. No obstant això, per salvar les distàncies i les possibles barreres, hi ha un seguit de ponts per travessar el riu, algunes compartides amb el trànsit i altres exclusivament per la mobilitat activa. A més, la part del riu, s'ha dotat de nova activitat, fent que sigui un corredor més de la ciutat, i un gran part de lleure i passeig, fet que ja no exerceix tant de separador, sinó de punt d'unió entre tots els barris de la ciutat.

Hi ha altres barreres físiques, com les rondes, principalment utilitzades per la mobilitat en transport rodat, que poden ser punts de dificultat de pas pels vianants, al tractar-se de grans avingudes, amb carrils de circulació i elevat volum de transit diari. En aquest punt, els darrers anys es fan esforços des de l'Ajuntament per tal de donar un nou dinamisme i naturalitzar aquests vials, amb carrils bici, millores en la seguretat viària i un enfoc des de la perspectiva del vianant, per tal de reduir temps d'espera en els semàfors, o fer corredors més amables a peu.

Lleida compta amb una extensa infraestructura per vianants, de caràcter local, veïnal, per on fer desplaçaments per la ciutat. hi ha altres camins rurals, que poden ser senders de gran o petit recorregut, i tot i que poden ser útils pels desplaçaments interns (o connectar amb municipis pròxims), són més utilitzats com camins de lleure.



Inventari de camins municipals. Visor Paeria

7.1.1. Accessibilitat de les voreres i passos de vianants

A partir de l'anàlisi i inventari de les voreres entorn de futurs desenvolupaments previstos en el POUM s'han analitzat les amplades útils de les voreres i el grau d'accessibilitat dels passos de vianants, diferenciant si aquests tenen els guals rebaixats, si són passos elevats o bé no tenen un o dos guals accessibles. En el cas de les voreres, s'han mesurat les amplades útils tenint en compte l'Ordre Ministerial TMA/851/2021 i el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, on defineix les voreres practicables a partir dels 2,4 metres d'amplada útil.

Hi ha diversitat de resultats segons les característiques de la zona observada, amb voreres encara inaccessibles en part dels itineraris analitzats i altres que, per renovació o per nova infraestructura, ja es fan amb les normatives d'accessibilitat vigents. A més, alguns dels carrers estrets, s'han convertit en plataformes úniques per tal de donar una major accessibilitat als vianants.

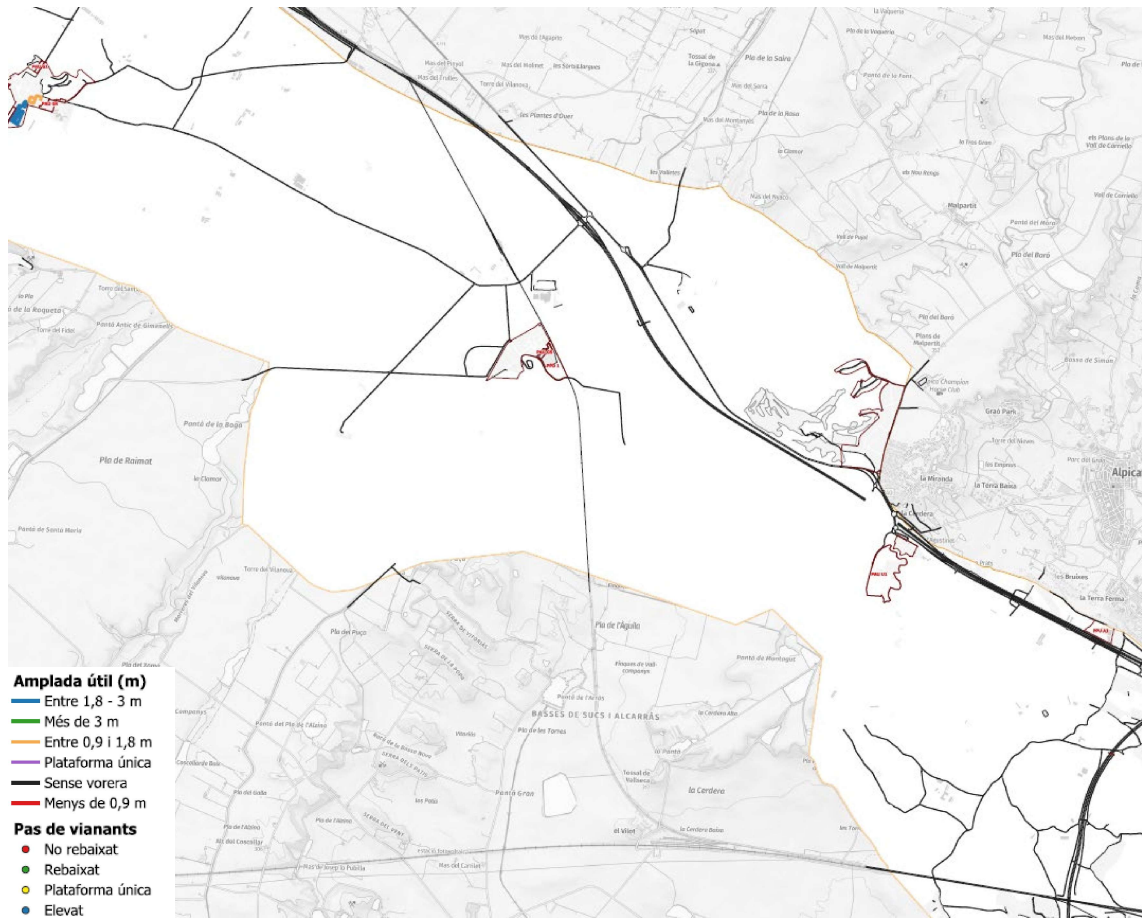


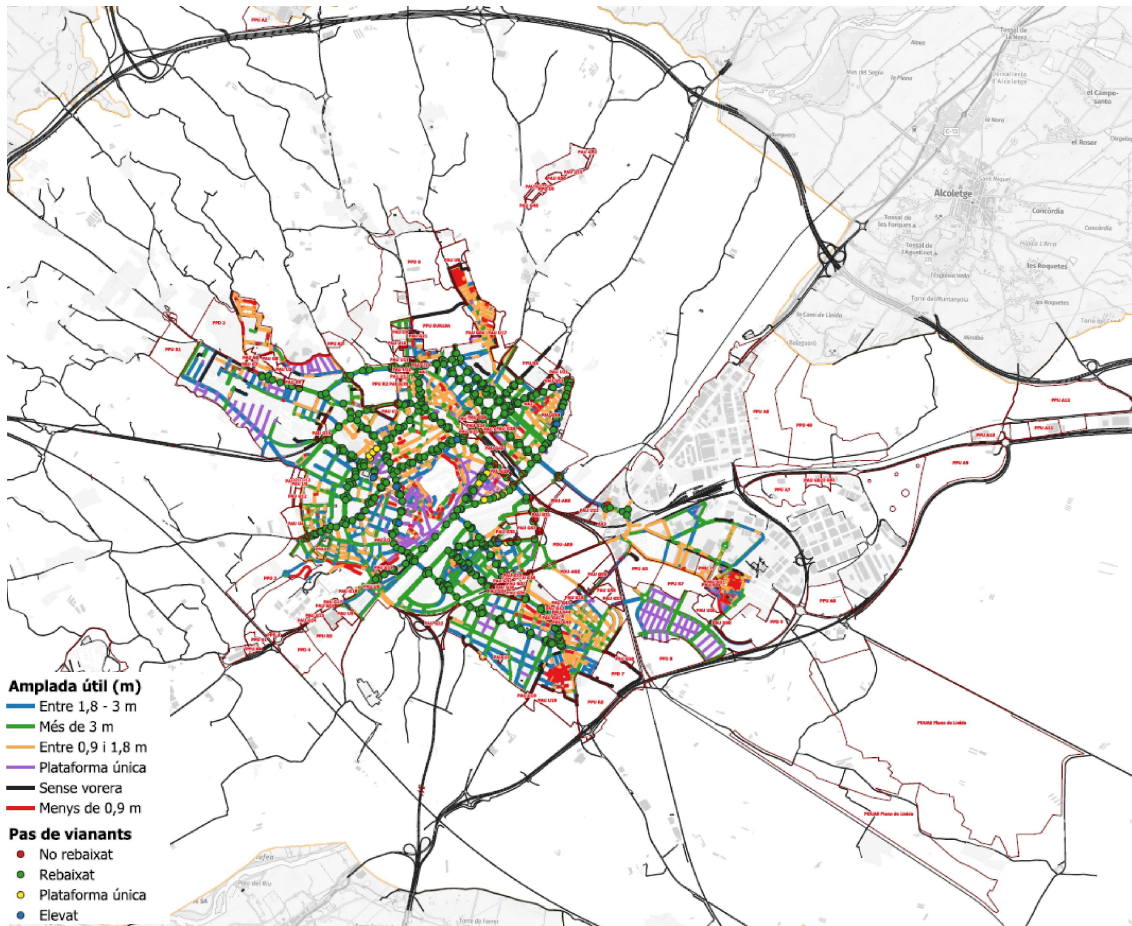
Zona comercial amb plataforma única

En aquest sentit, els sectors del POUM hauran de tenir unes infraestructures accessibles i connectades amb la resta de la xarxa de vianants actuals, definint itineraris el més ràpids, directes i agradables possibles, amb mobiliari urbà per tal que el desplaçament i experiència de l'usuari sigui més confortable.



Passos de vianants i voreres accessibles





Accessibilitat de les voreres i passos de vianants

L'estat de la infraestructura actual, i segons l'inventari fet, s'han comptabilitzat 350 km de xarxa de vianants. D'aquests km, més del 60% són carrers accessibles segons l'Ordre TMA/851/2021, on s'especifica que una vorera ha de presentar una amplada lliure de mínim 1,8 metres. El Codi d'Accessibilitat de Catalunya però, fa una distinció entre voreres no practicables (menys de 2,4 metres útils) i practicables (2,4 metres útils).

Tipologia Vorera	km	%	Estat
Sense vorera	23,57	7%	
Menys de 0,9 m	24,65	7%	36%
Entre 0,9 i 1,8 m	79,12	23%	
Entre 1,8 - 3 m	81,02	23%	
Més de 3 m	119,66	34%	64%
Plataforma única	22,17	6%	
	350,19		

Accessibilitat de les voreres analitzades segons l'amplada útil

Dels passos de vianants analitzats, només un 1% encara no tenen una accessibilitat òptima. La gran majoria, tenen els guals rebaixats, encara que alguns d'ells encara que siguin accessibles, poden millorar el qual. Un 6% són passos elevats, fet que, no només millora l'accessibilitat, sinó també la seguretat, ja que el vehicle ha de frenar i adequar la seva velocitat sempre davant d'aquest del pas. La resta de passos, es troben en plataformes úniques i són també accessibles. Per tant, des de la Paeria, s'ha fet un esforç d'adaptació dels passos a criteris d'accessibilitat.



Zones de passeig amb infraestructura accessible

Característiques de millora dels passos de vianants

Molts dels passos de vianants de la ciutat s'han millorat seguint criteris de seguretat i visibilitat. Tot i això, encara hi ha passos que, per l'aprofitament de l'espai d'estacionament o per contenidors, poden estar davant dels passos, afectant a la seguretat dels usuaris, reduint la visibilitat de la infraestructura de creuament del carrer.

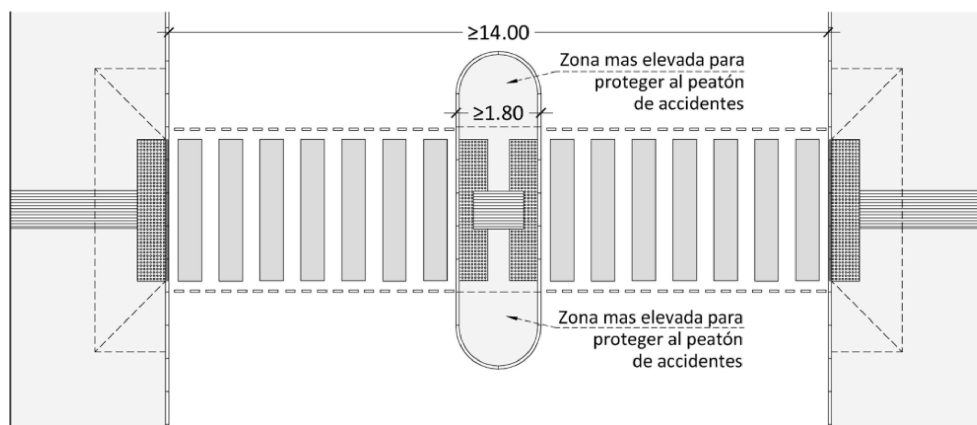
És per aquest motiu, que dins del present estudi, es menciona i es proposaran els criteris tècnics i bàsics per la nova vialitat de l'espai destinat als vianants.



Passos de vianants amb aparcament de turisme al davant

Un altre de les característiques a millorar en els passos de vianants d'alguns dels punts de la ciutat, és la llargada d'aquests, els quals superen els 14 metres sense illeta refugi, tal com marca la normativa d'accessibilitat.

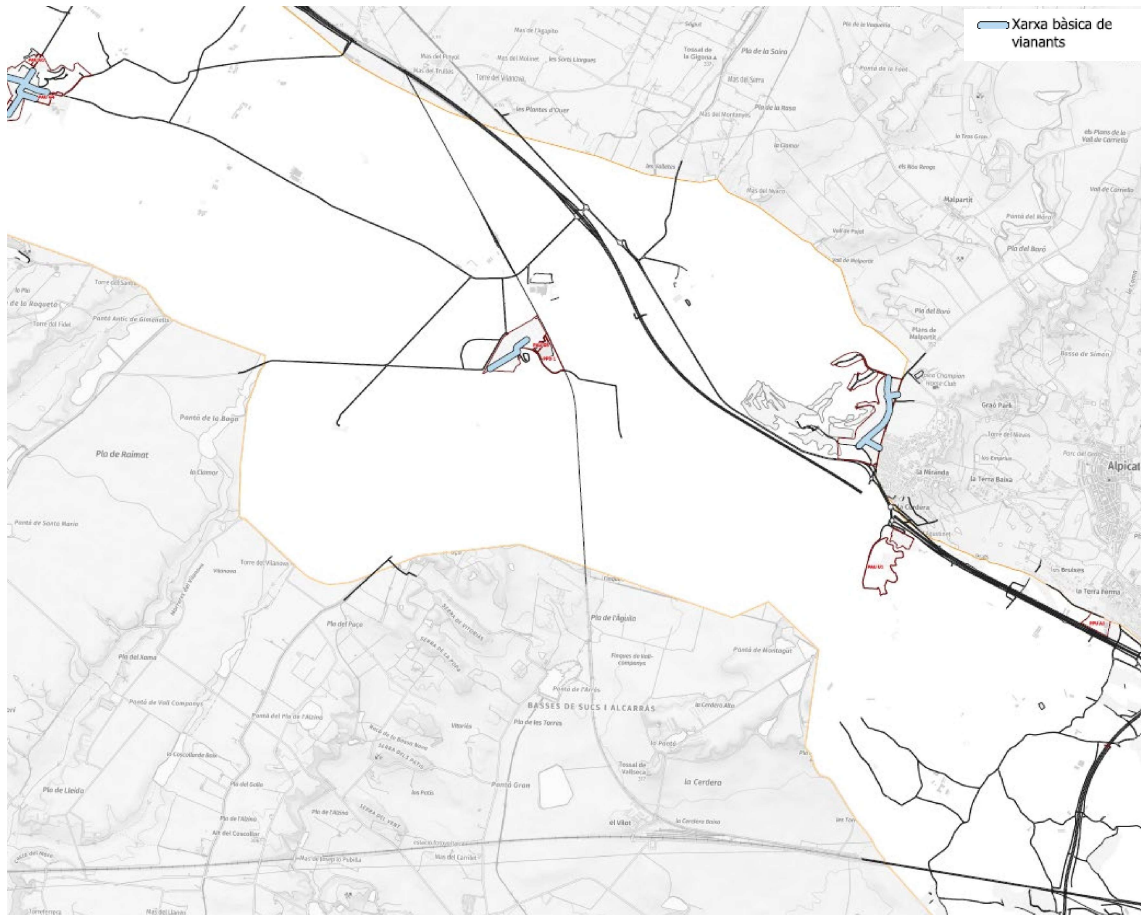
- Serà preciso instalar una isleta de refugio intermedia, en todo caso, cuando el itinerario peatonal del punto de cruce supere la distancia de 14,00 m.

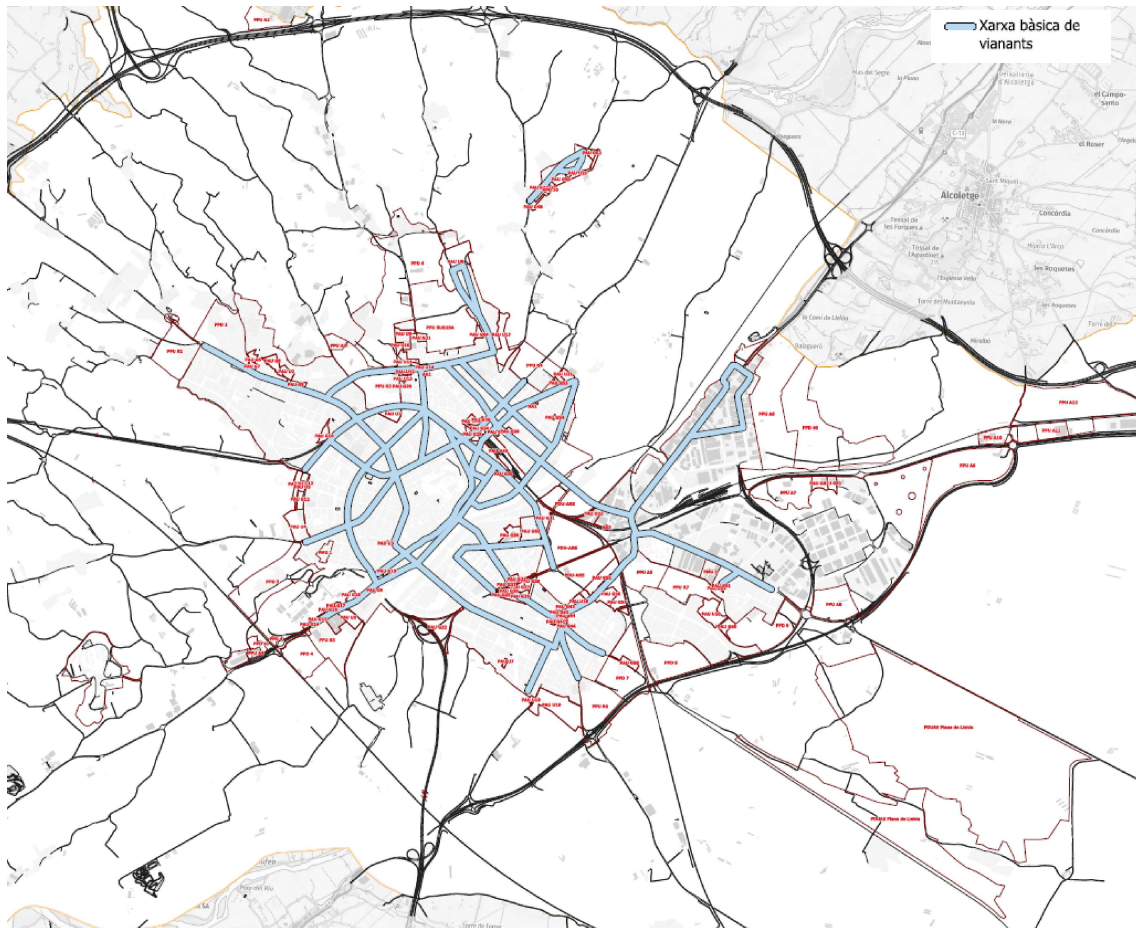


Ordre TMA/851/2021 d'accessibilitat



Gran Passeig de Ronda





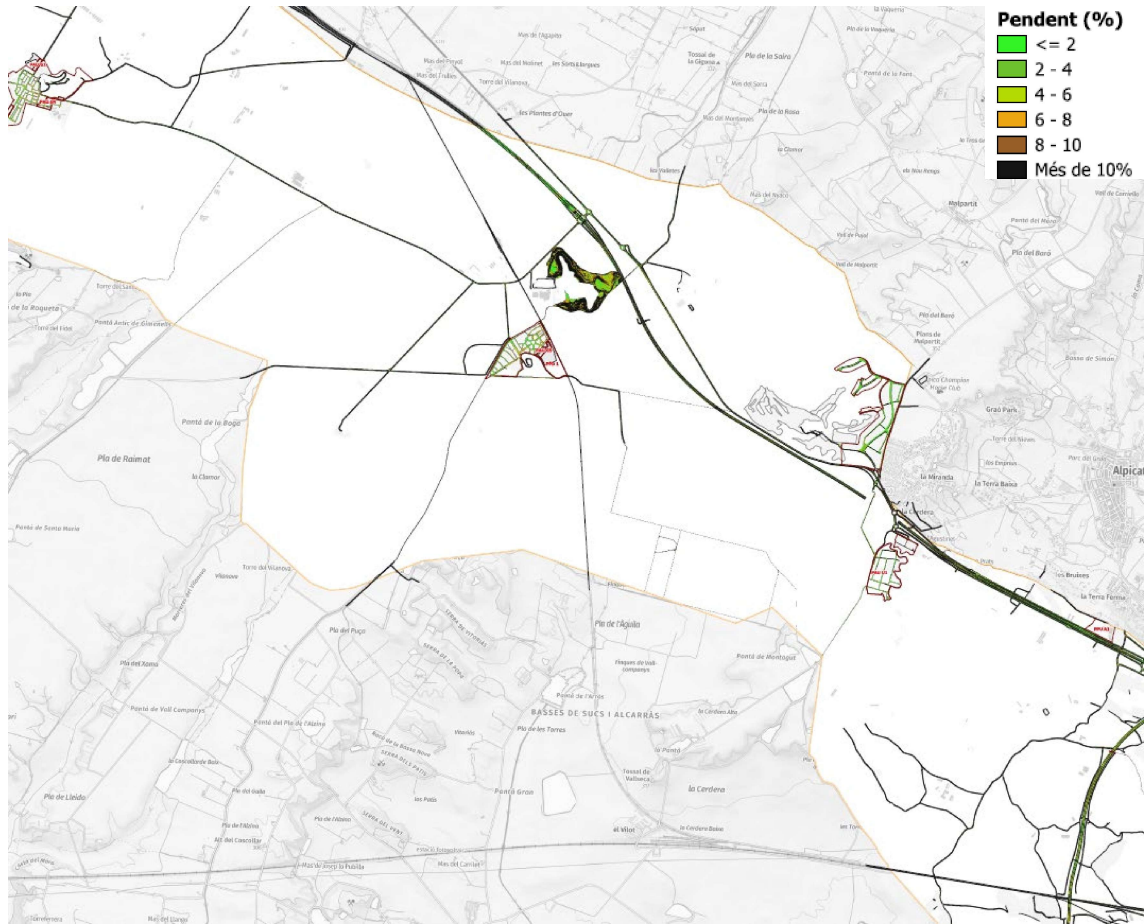
Itinerari actual de vianants

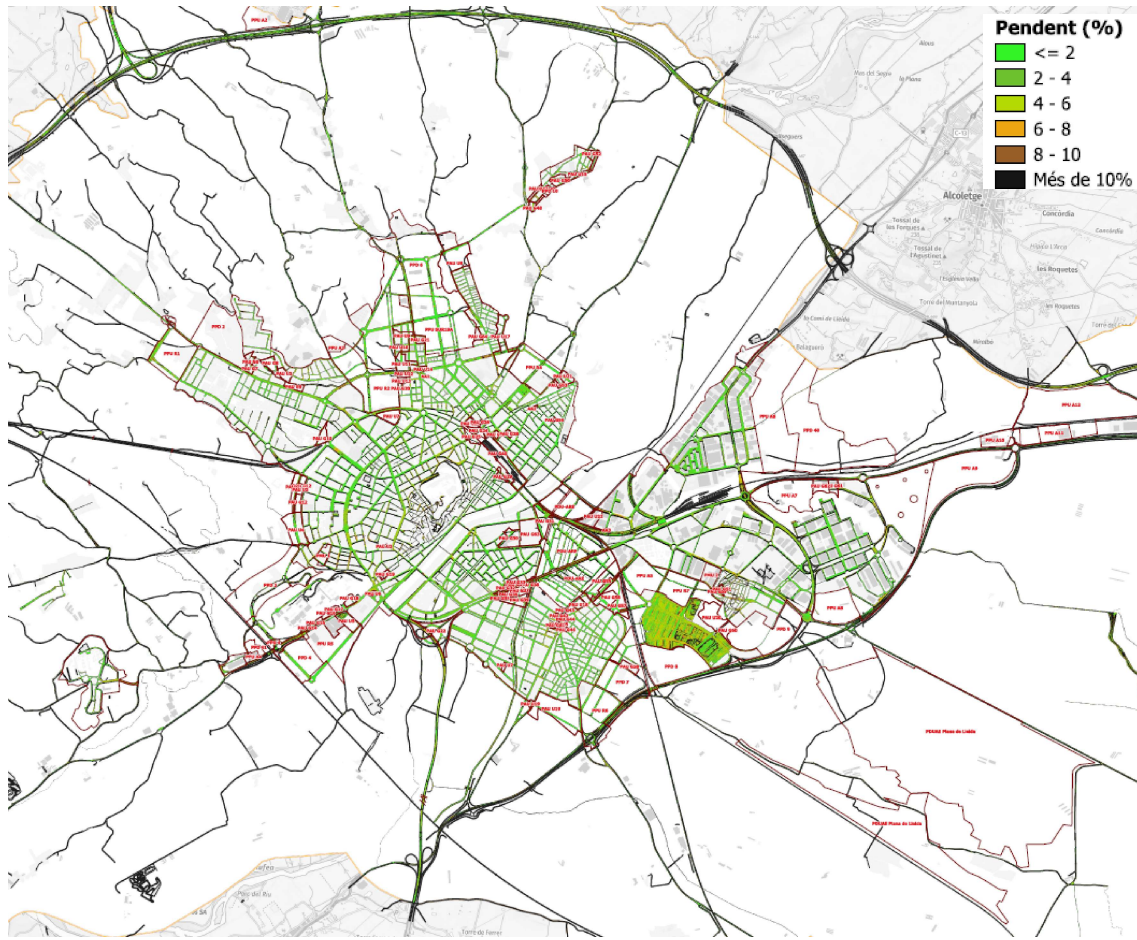
De la xarxa actual de vianants actual, la gran part de sectors del centre estan ben connectats per la xarxa actual. Hi ha sectors més allunyats que aquests, sí que necessitarien una ampliació de la infraestructura per arribar a aquests desenvolupaments del POUM.

7.1.2. Pendants

Els pendents del terreny són un factor clau que condiciona la mobilitat a peu, especialment en àmbits amb orografia accidentada o urbanitzacions situades en zones elevades. Quan les rampes o voreres superen els límits establerts per la normativa, l'esforç físic que requereixen pot esdevenir una barrera real per a moltes persones, especialment per a col·lectius amb mobilitat reduïda, gent gran o infants. Segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya (Decret 209/2020), els itineraris accessibles no poden superar un pendent longitudinal del 6%, i en casos excepcionals es permet arribar fins al 10%, sempre que es compleixin condicions específiques, com una longitud màxima limitada i la presència de replans de descans.

Quan aquestes condicions no es compleixen, els itineraris deixen de ser considerats accessibles i, per tant, vulnereu el dret a una mobilitat equitativa i universal. Això té implicacions directes en la planificació urbana i obliga a incorporar solucions que milloren la situació, com mobiliari urbà de descans, recomanació d'itineraris amb menys pendents, o en alguns casos escales, encara que aquestes no són accessibles per tots els col·lectius. Per tant, el pendent no només és una dada topogràfica, sinó un condicionant funcional i normatiu de primer ordre que ha de ser considerat en qualsevol estratègia de mobilitat a peu.





Pendents de la ciutat de Lleida

La gran part de les voreres i dels itineraris tenen uns pendents del 6%, accessibles segons les normatives actuals. La zona de la Seu Vella, part de Magraners i alguns vials de Raimat tenen pendents que poden superar aquests percentatges. En aquests casos, caldrà que el mobiliari ajudi a mitigar els pendents superiors al 6%.

7.2. Mobilitat en bicicleta i VMP

La mobilitat en bicicleta i en vehicles de mobilitat personal (VMP) ha adquirit un paper creixent en el sistema de desplaçaments urbans de Lleida, consolidant-se com una alternativa eficient, sostenible i competitiva per als recorreguts curts i mitjans.

Aquesta evolució respon tant als canvis en els hàbits de mobilitat de la població com a la necessitat d'avançar cap a un model urbà menys dependent del vehicle privat motoritzat.

L'anàlisi de la mobilitat ciclista i dels VMP permet avaluar el grau de continuïtat, seguretat i funcionalitat de la infraestructura existent, així com la seva integració amb la resta de modes de transport. En aquest context, aquest apartat estableix el marc de diagnosi de l'ús actual de la bicicleta i dels VMP, identificant potencialitats i dèficits per orientar actuacions que reforcin una mobilitat activa, ordenada i alineada amb els objectius de sostenibilitat i qualitat urbana del POUM.

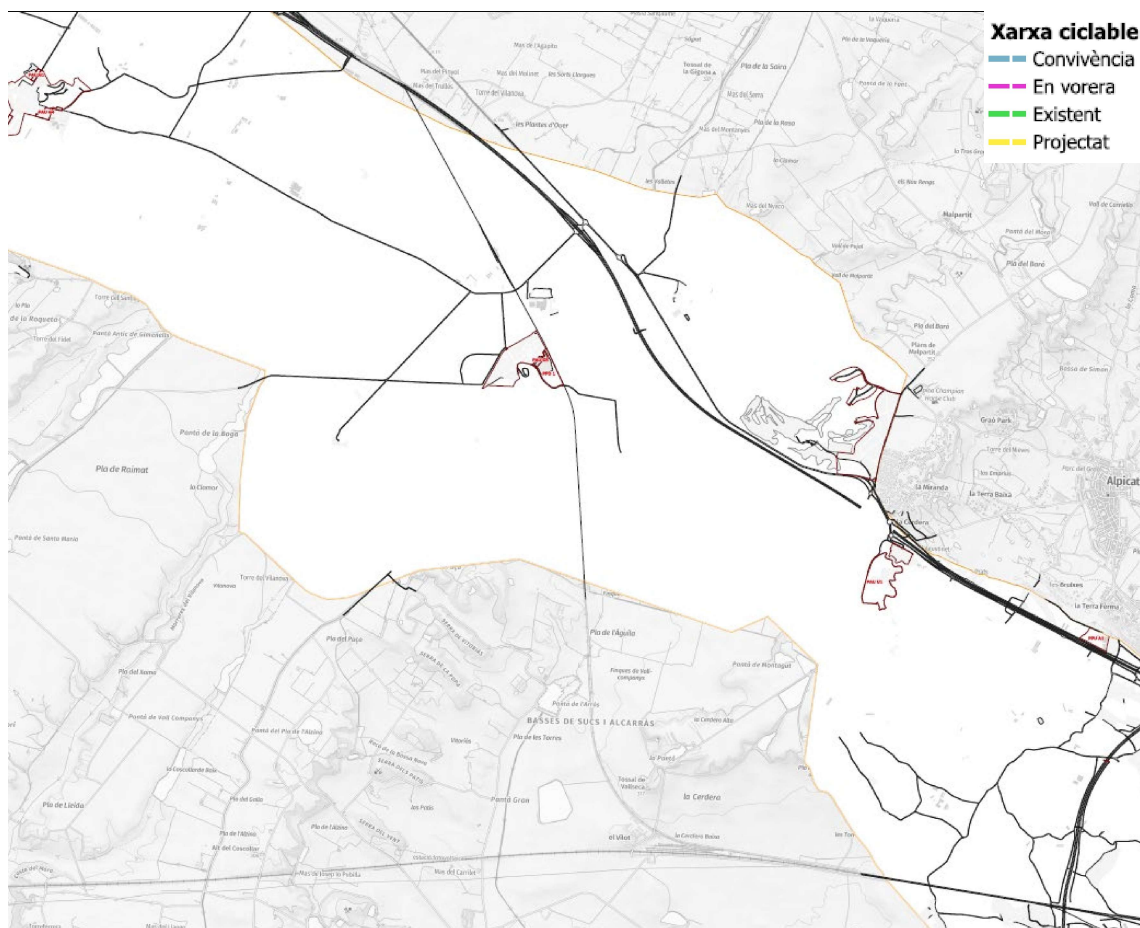
7.2.1. Xarxa actual ciclable

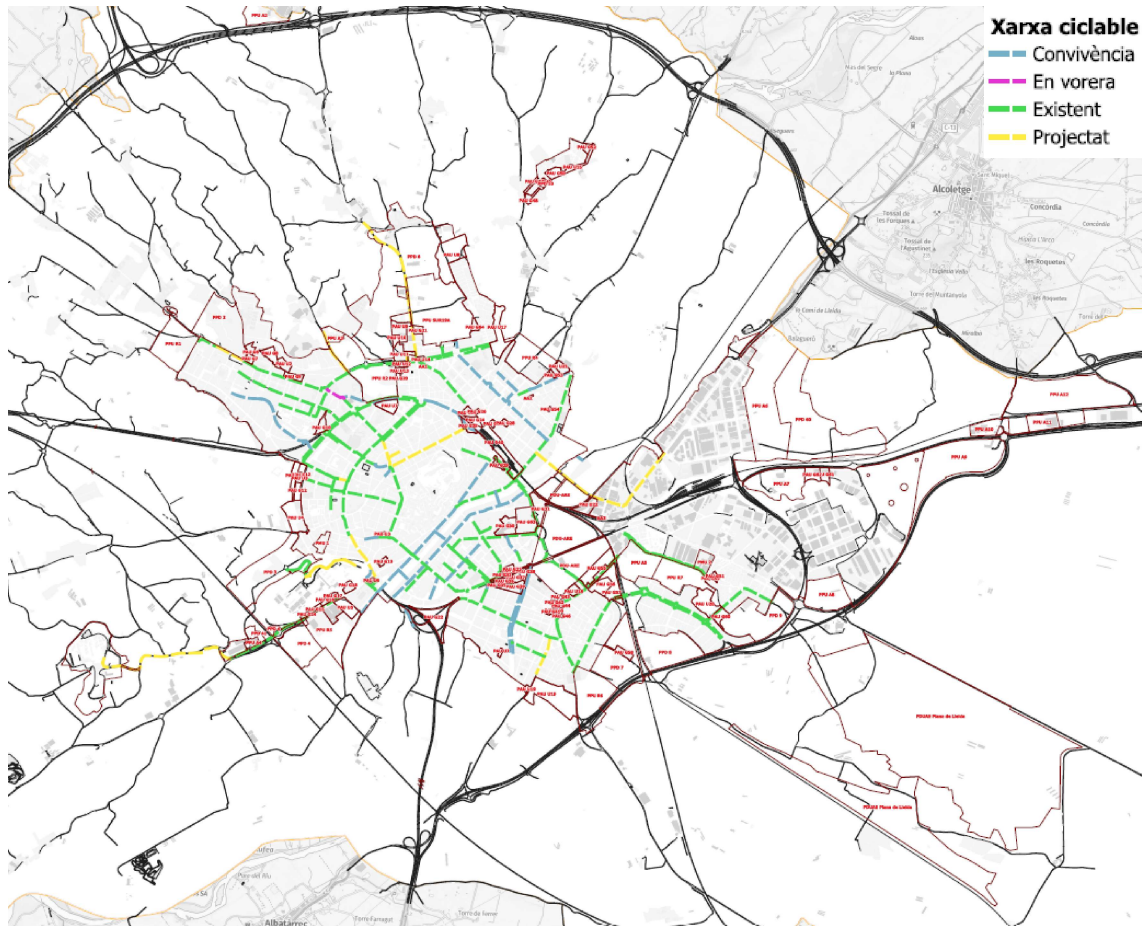
Actualment, la xarxa disponible a Lleida es configura per un total de 245 km d'infraestructura, amb 42 km de carril bici, 152 km en carrers 30 i 22 km de plataforma única.

Pel que fa els carrils bici, en una primera instància, Lleida va apostar per una infraestructura per vorera, tal com es feia en altres ciutats de Catalunya. A partir de la millora de la seguretat de tots els usuaris, i en especial dels vianants, es va fer una nova aposta per desplaçar els carrils bici per vorera, a segregats per calçada, fet que durant uns anys, en comptes d'ampliar la xarxa, s'han anat fent millores de seguretat. No obstant això, la xarxa ciclable ha anat ampliant-se posteriorment, aconseguint una xarxa més connectada i amb itineraris més directes i ràpids a diferents equipaments i barris de la ciutat.

Segons la ubicació dels sectors del POUM i la xarxa actual ciclable, igual que en el cas dels vianants, els sectors del centre urbà sí que queden connectats amb la xarxa actual, i altres que quedaran en un futur amb la xarxa projectada. Altres sectors més allunyats no tenen una xarxa actual ni projectada, però hi ha camins que poden ajudar als desplaçaments amb aquest mode de transport.

També hi ha carrers a velocitat 30 que poden conviure per calçada els vehicles privats amb bicicletes i VMP.





Carrils bici actuals de la ciutat de Lleida



Infraestructures per la circulació amb bicicleta i VMP

Pel que fa als aparcaments, hi ha més de 800 places disponibles en la via pública i en entorns dels principals equipaments públics, ajudant a l'usuari a fer el seu desplaçament més complert i on deixar la seva bicicleta. No obstant això, hi manquen espais més segurs, on deixar el vehicle en un període de llarga durada i resguardat de situacions climàtiques adverses o bé de possibles robatoris o vandalisme.

El 53% de les places tenen senyalització vertical, indicant que hi ha aparcaments per bicicletes. El 56% no tenen protecció amb pilones i un 48% de les places són compartides amb motos.



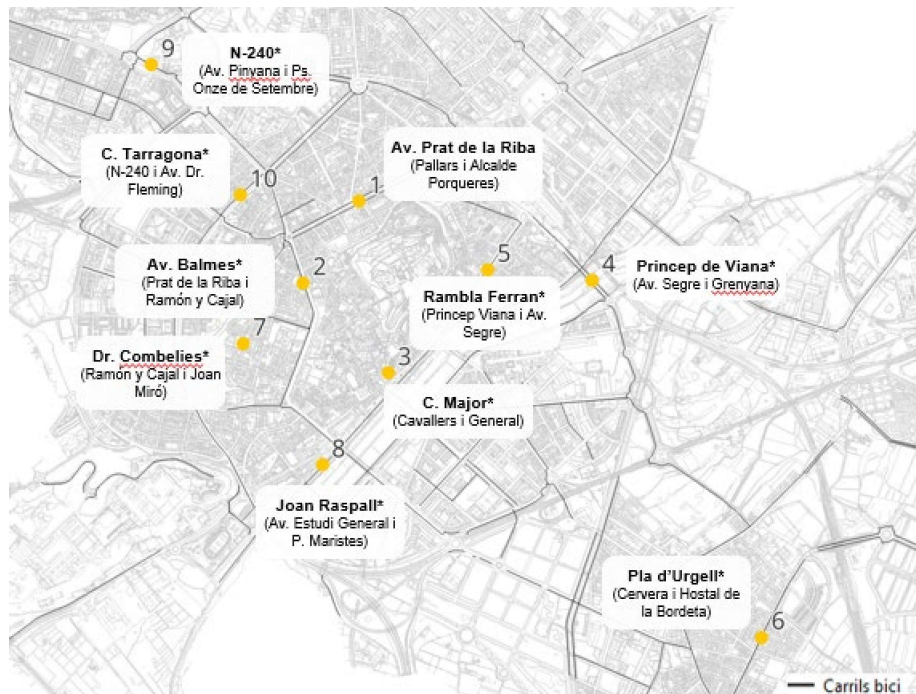
Aparcaments per bicicleta

A la ciutat no hi ha un sistema de bicicleta pública.

7.2.2. Demanda actual

A partir de diferents estudis d'ús de les xarxes ciclables, s'ha analitzat la demanda existent en 10 punts de la ciutat de Lleida. Els aforaments es van fer durant dies laborables del mes de maig de l'any 2025 en horari de 7 a 10h del matí i de 17 a 20h a la tarda.

Els punts aforats van ser els següents:



Punts d'aforament bicicletes i VMP. RACC

El resultat per cada un dels punts analitzats es mostra en la següent taula:

	Xarxa bici	Bicicletes		VMP		Total vehicles (6 hores)	Bicicletes per hora	VMP per hora
Urbà	Av. Prat de la Riba	78	52%	71	48%	149	13	12
	Av. Balmes*	129	54%	111	46%	240	22	19
	C. Major*	73	68%	35	32%	108	12	6
	Princep Viana*	111	74%	40	26%	151	19	7
	Rb. Ferran*	85	72%	33	28%	118	14	6
	Pla d'Urgell*	31	65%	17	35%	48	5	3
	Dr. Combelles	42	48%	45	52%	87	7	8
	Joan Raspall*	135	73%	51	27%	186	23	9
	N-240*	110	65%	58	35%	168	18	10
	C. Tarragona*	73	52%	68	48%	141	12	11
		867	62%	529	38%			

Ús de cada un dels punts analitzats. RACC

L'ús de la bicicleta respecte els VMP encara és superior en gairebé tots els punts, amb semblances d'ús en alguns d'ells, fet que determina un perfil d'usuari que aposta per una micromobilitat ràpida i elèctrica. A més, l'ús de les bicicletes elèctriques també és una solució per reduir distàncies i els pendents de la ciutat. El resultat, és que més de la meitat de la mobilitat en bici privada i VMP es realitza amb modes elèctrics (54%).

7.3. Mobilitat en transport públic

El sistema de transport públic de Lleida està format per la xarxa ferroviària, per on hi circulen línies de Rodalies de Catalunya i AVE, i la xarxa de bus, composta per diverses línies de bus urbà i interurbà.

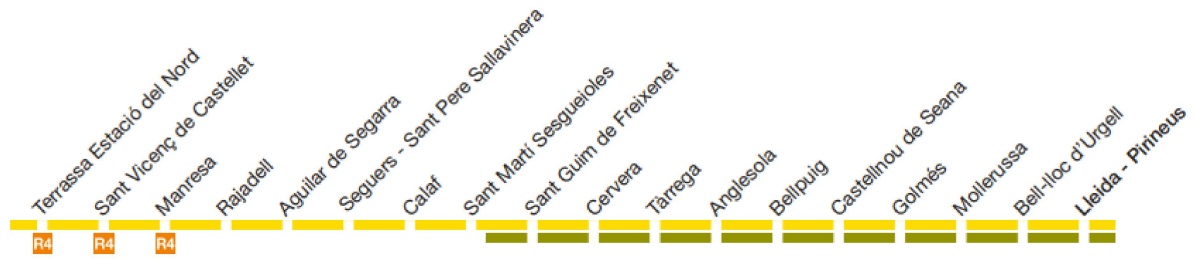
7.3.1. Xarxa ferroviària

Lleida ha esdevingut un node de confluència de tots els serveis ferroviaris que circulen per les Terres de Ponent, a través d'un esquema ferroviari radial que integra línies regionals i d'alta velocitat.

El servei ferroviari de Lleida s'estructura a partir de l'Estació Lleida-Pirineus, per on hi fan parada les línies RL1 i RL2, operades per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, les línies RL3 i RL4, operades per Rodalies de Catalunya, i la línia d'AVE Madrid – Saragossa – Barcelona – França.



Esquema de parades de les línies RL1 i RL2. Font: FGC



Esquema de parades de les línies RL3 i RL4. Font: Rodalies de Catalunya

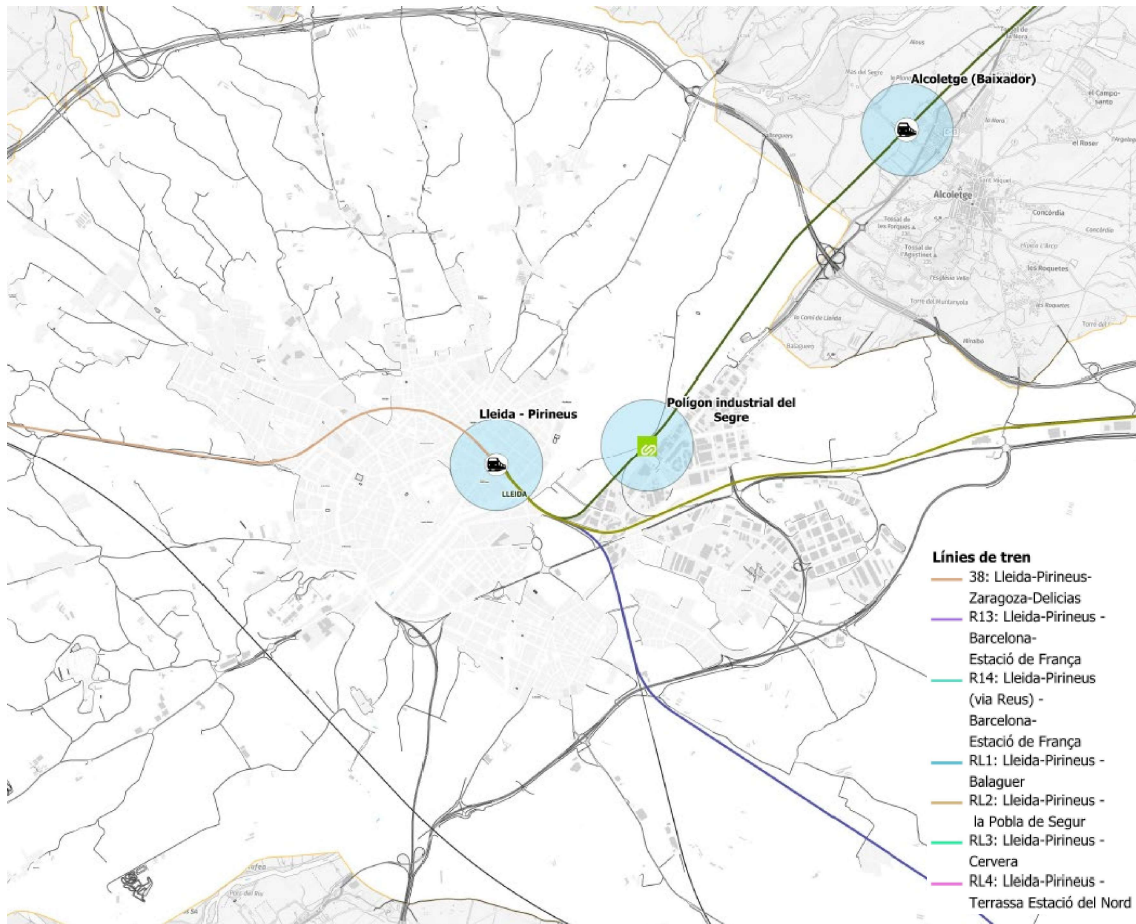
Els horaris, expedicions i freqüències de pas de les línies mencionades per l'estació Lleida-Pirineus són els següents:

	Dilluns-Dijous feiners			Divendres feiners		
	Horari	Expedicions	Freqüència (hp/hv)	Horari	Expedicions	Freqüència (hp/hv)
RL1: Lleida-Pirineus - Balaguer	4:59 - 21:30	10	1:12 / 2:52	4:59 - 21:30	10	1:12 / 2:52
RL2: Lleida Pirineus - La Pobla de Segur						
RL1: Balaguer - Lleida-Pirineus	7:24 - 22:28	10	1:02 / 2:52	7:24 - 23:19	10	1:02 / 2:52
RL2: La Pobla de Segur - Lleida-Pirineus						

	Dissabtes			Diumenges i festius		
	Horari	Expedicions	Freqüència (hp/hv)	Horari	Expedicions	Freqüència (hp/hv)
RL1: Lleida-Pirineus - Balaguer	5:27 - 21:05	10	0:53 / 2:20	5:27 - 21:30	10	0:53 / 2:20
RL2: Lleida Pirineus - La Pobla de Segur						
RL1: Balaguer - Lleida-Pirineus	7:24 - 22:09	10	1:20 / 2:16	7:24 - 22:28	10	1:20 / 2:53
RL2: La Pobla de Segur - Lleida-Pirineus						

	Dilluns-Divendres feiners			Dissabtes, diumenges i festius		
	Horari (h)	Expedicions	Freqüència (hp/hv)	Horari (h)	Expedicions	Freqüència (hp/hv)
RL3: Cervera - Lleida	8:27 - 23:20	6	1:37 / 3:30	8:20 - 23:20	2	15:01
RL3: Lleida - Cervera	6:20 - 21:19	6	1:44 / 3:44	6:20 - 21:19	2	15:00
RL4: Terrassa Estació del Nord - Lleida	7:42 - 21:56	5	3:29 / 3:44	10:13 - 21:56	4	3:29 / 4:43
RL4: Lleida - Terrassa Estació del Nord	5:12 - 19:26	5	3:30 / 3:44	7:42 - 19:26	4	3:29 / 4:44

Horaris, expedicions i freqüències de les línies ferroviàries de l'Estació Lleida-Pirineus. Font: DOYMO a partir de dades de Rodalies i FGC



Cobertura de les estacions de Lleida i proera a la ciutat

7.3.2. Xarxa de bus

El municipi de Lleida disposa d'una xarxa d'autobusos urbans, operada per l'empresa Moventis, que dona cobertura al conjunt de barris, així com de serveis interurbans que connecten la ciutat amb les poblacions de l'entorn. Les línies compten amb vehicles adaptats per a persones amb diversitat funcional.

Actualment, el sistema es troba en un procés de transformació que inclou la reordenació de les línies urbanes i la posada en funcionament d'una nova estació d'autobusos interurbans, actuacions clau per a la millora del transport públic.

En els darrers anys Lleida ha implantat diverses infraestructures específiques per a bus, com parades adaptades i carrils bus específics, com per exemple la Rambla Ferran.

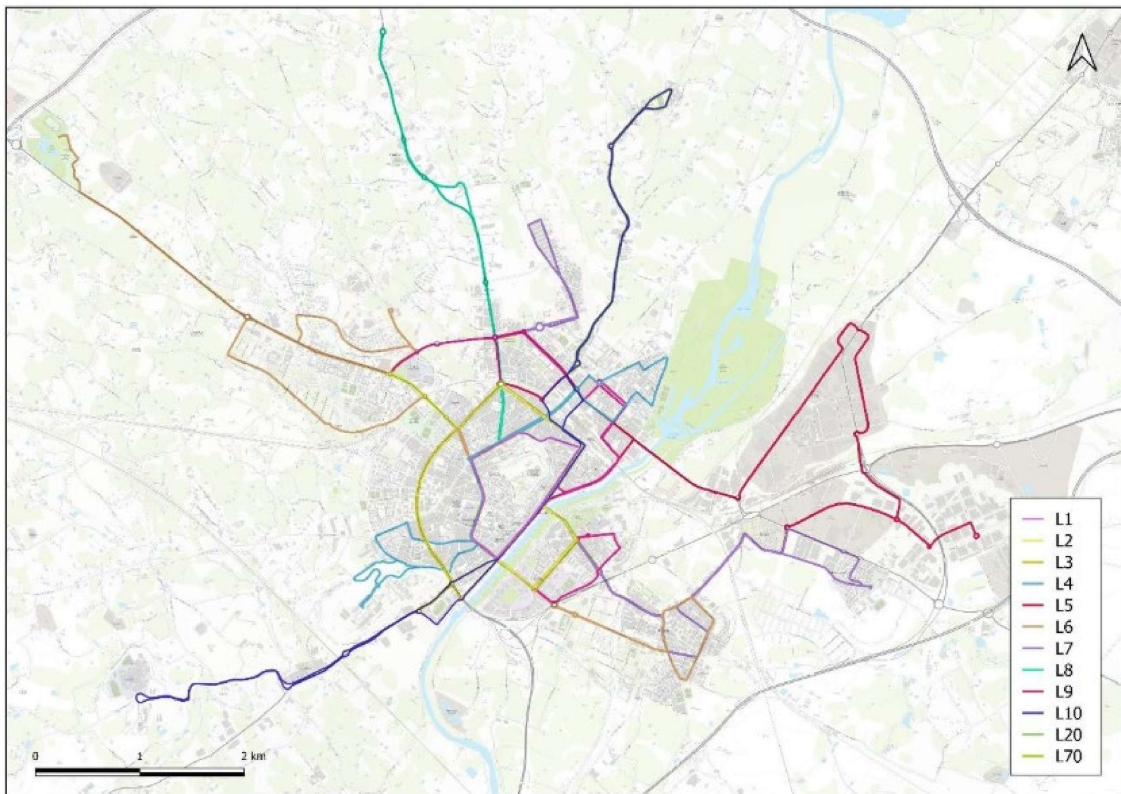


Carril bus de la Rbla. d'Aragó

- **Bus urbà:**

El servei de bus urbà de Lleida compta amb 12 línies en funcionament (L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, L8, L9, L10, L20, L70), que cobreixen el conjunt de les àrees urbanes del municipi.

Seguidament, es mostra la localització de les línies de bus urbà de Lleida:



Recorreguts de les línies de bus urbà. Font: Estudi reordenació de bus de Lleida

Les línies de bus urbà actuals s'articulen en tres tipologies: circulars, radials/transversals i reforç.

En la següent taula s'indica la longitud i les expedicions diàries per a un dia laborable per a cada variant de línia. Alguns valors apareixen acompanyats del símbol “*”, ja que corresponen a expedicions que no realitzen el recorregut complet de la línia, principalment per motius operatius a l'inici o fi del servei. En aquests casos, es presenta el nombre d'expedicions, agrupat per línia.

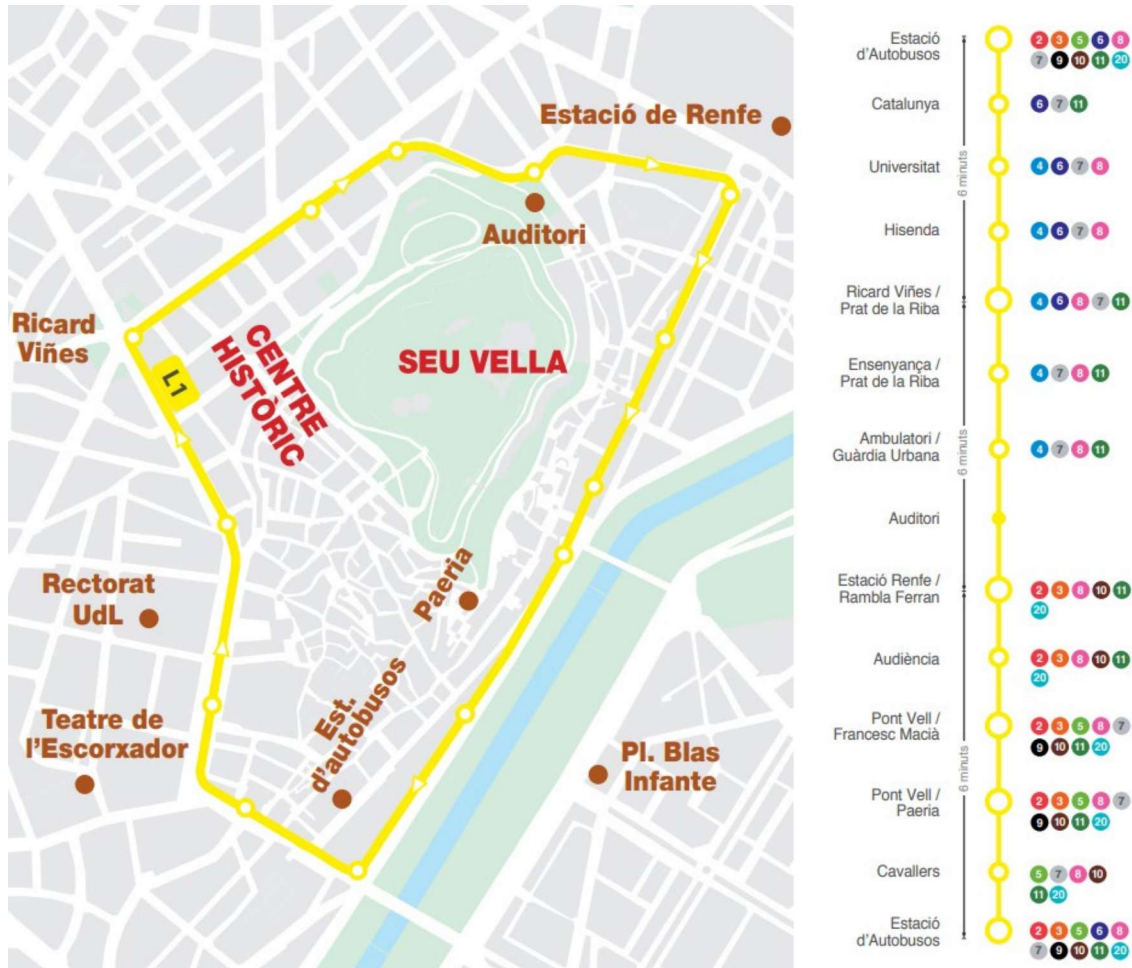
Línia	Variant	Sentit	Longitud (KM)	Expedicions/Dia
1	L1	CIRCULAR	4,12	87
2	L2.1	CIRCULAR	7,47	57
	L2.2	CIRCULAR	8,34	7
	L2*	*	*	3
3	L3.1	CIRCULAR	8,97	57
	L3.2	CIRCULAR	8,97	6
	L3*	*	*	3
4	L4.1	ANADA	4,29	20
		TORNADA	5,03	53
	L4.2	ANADA	6,08	13
	L4*	*	*	46
5	L5	ANADA	5,84	39
		TORNADA	7,07	37
	L5*	*	*	10
6	L6.1	ANADA	5,79	7
		TORNADA	6,42	10
	L6.2	ANADA	5,89	26
		TORNADA	6,28	36
	L6.3	ANADA	4,88	2
		TORNADA	5,65	2
	L6.4	ANADA	6,55	17
		TORNADA	6,54	16
	L6.5	ANADA	5,93	10
		TORNADA	7,47	14
L6/16	CIRCULAR	5,73	17	
L6*	+	*	88	
7	L7	ANADA	10,28	48
		TORNADA	11,50	57
	L7*	*	*	104
8	L8.1	ANADA	3,97	18
		TORNADA	3,08	18
	L8.2	ANADA	5,95	20
		TORNADA	4,60	20
	L8.3	ANADA	6,15	5
		TORNADA	6,58	5
9	L9.1	CIRCULAR	11,74	6
	L9.2	CIRCULAR	13,06	5
	L9.3	CIRCULAR	16,19	2
	L9*	*	*	2
10	L10	ANADA	9,90	12
	L10	TORNADA	10,05	7
	L10*	*	*	28
20	L20	CIRCULAR	5,27	62
	L20*	*	*	2
20	L20	CIRCULAR	5,27	62
	L20*	*	*	2

* Expedicions que no es realitzen de manera completa

Longitud i expedicions de les línies de bus urbà. Font: Estudi reordenació de bus de Lleida

A continuació, es mostren els recorreguts i els horaris de cada línia de bus urbà:

L1: Interior

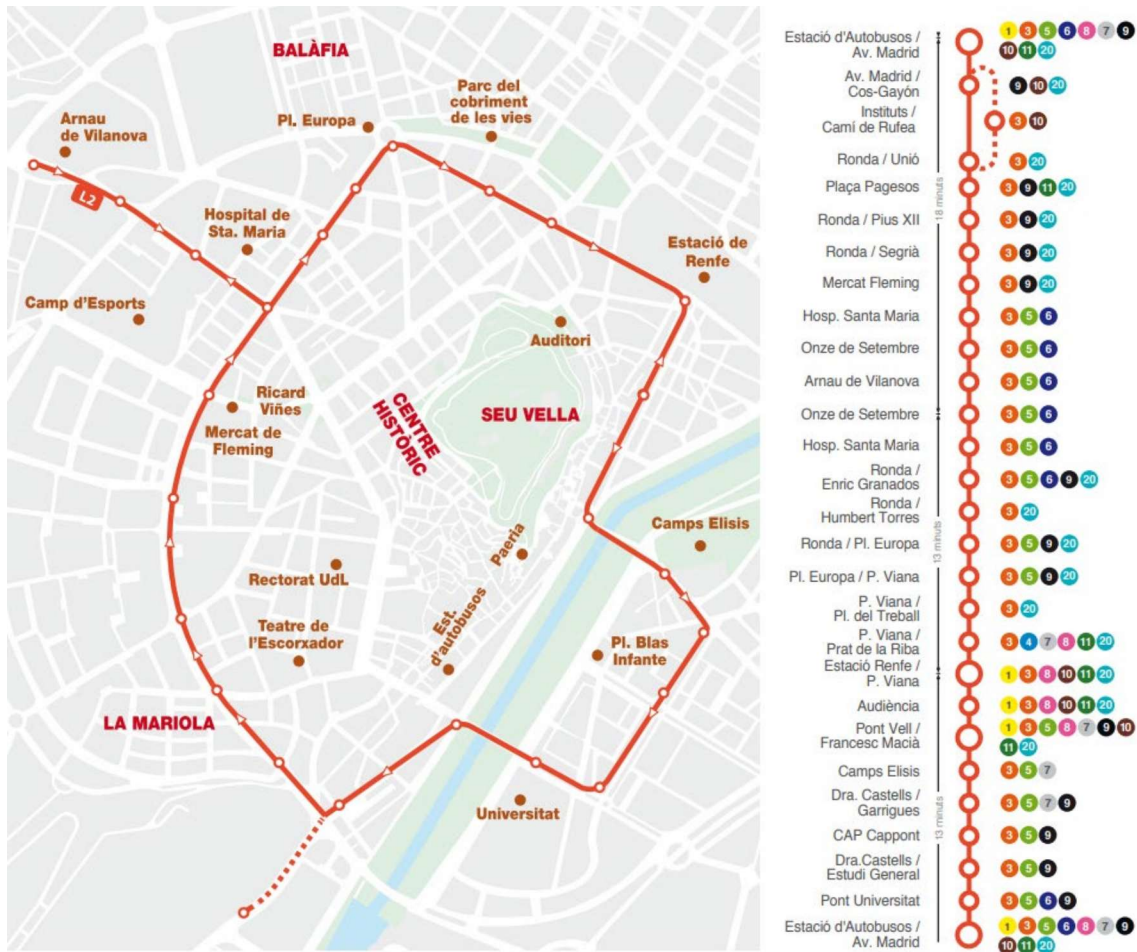


Recorregut i parades de la L1. Font: Moventis

FEINERS De setembre a juny			FEINERS De juliol i agost i DISSABTES
Estació d'Autobusos	Ricard Viñes	Estació Renfe	Estació d'Autobusos
6:55 - 7:13 de 7:31 a 9:44 cada 7' de 9:53 a 14:23 cada 10' de 14:31 a 19:05 cada 7' de 19:13 a 21:23 cada 10' 21:43	7:01 - 7:19 de 7:37 a 9:50 cada 7' de 9:59 a 14:29 cada 10' de 14:37 a 19:11 cada 7' de 19:19 a 21:29 cada 10' 21:49	7:07 - 7:25 de 7:43 a 9:56 cada 7' de 10:05 a 14:35 cada 10' de 14:43 a 19:17 cada 7' de 19:25 a 21:35 cada 10' 21:55	6:55 - 7:13 de 7:31 a 21:10 cada 9' 21:28 - 21:46
			FESTIUS
			Estació d'Autobusos
			de 9:07 a 21:27 cada 20'

Horaris de la L1. Font: Moventis

L2: Ronda – Hospitals



Recorregut i parades de la L2. Font: Moventis

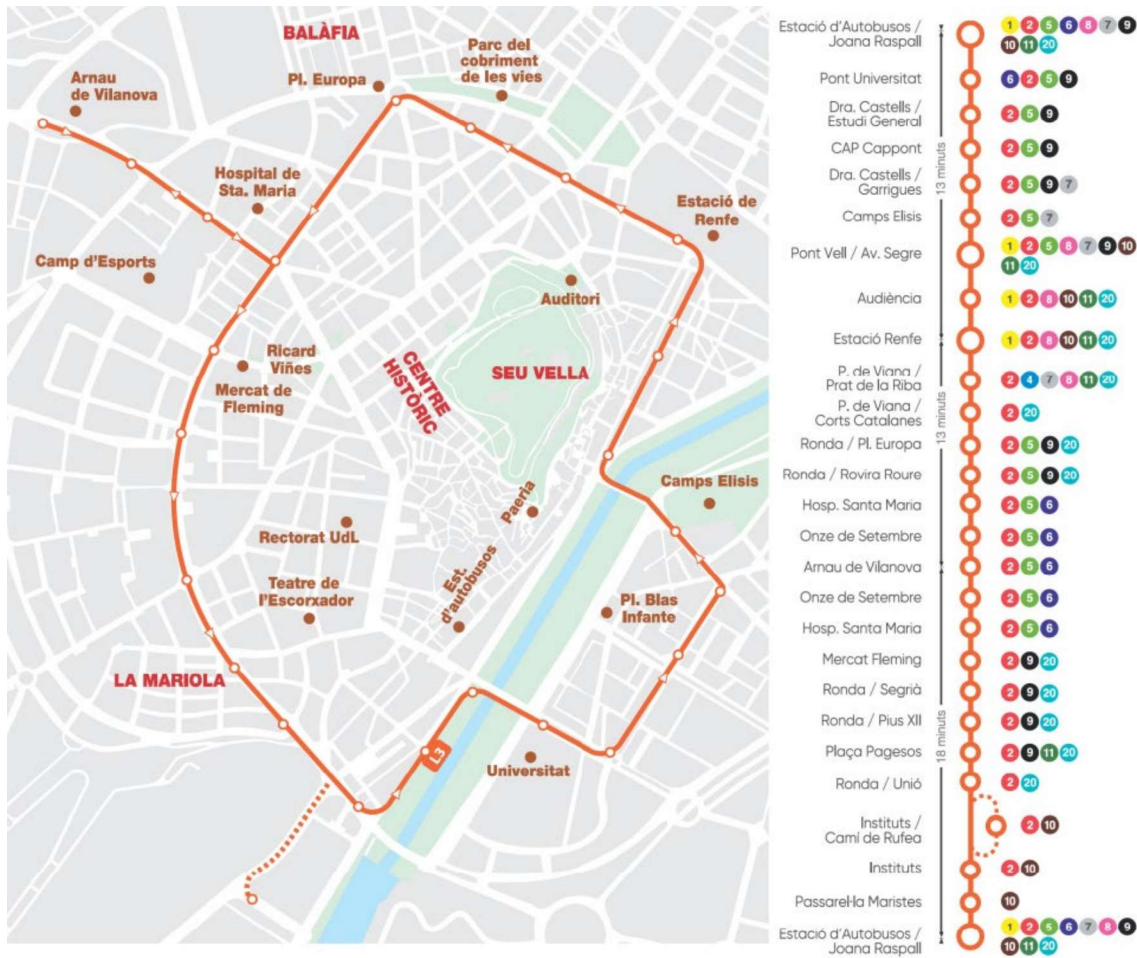
FEINERS De setembre a juliol		
Estació d'Autobusos	Hospitals	Estació Renfe
de 6:55 a 22:15 cada 15'	de 7:13 a 22:33 cada 15'	de 7:26 a 22:46 cada 15'
FEINERS D'Agost i DISSABTES		FESTIUS
Estació d'Autobusos		Estació d'Autobusos
7:00 - 7:45 - 8:30 - 9:10 de 9:30 a 21:30 cada 20' 22:10		7:00 - 7:45 - 8:30 - 9:10 de 9:30 a 21:30 cada 20' 22:10

2 + Extensió
Instituts
Camí de Rufeà

FEINERS De setembre a juny
Estació d'Autobusos
8:05 - 8:20 - 8:35 - 14:45 - 15:00 - 15:15

Horaris de la L2. Font: Moventis

L3: Exterior – Hospitals



Recorregut i parades de la L3. Font: Moventis

FEINERS de setembre a juny		
Estació d'Autobusos 6:55 - 7:10 - 7:25 de 7:30 a 22:15 cada 15'	Estació Renfe 7:08 - 7:23 - 7:28 de 7:43 a 22:28 cada 15'	Hospitals 7:21 - 7:36 - 7:51 de 7:56 a 22:41 cada 15'
FEINERS de juliol i d'agost		DISSABTES
Estació d'Autobusos de 7:50 a 21:50 cada 20' 22:25		Estació d'Autobusos de 8:30 a 21:50 cada 40' 22:25

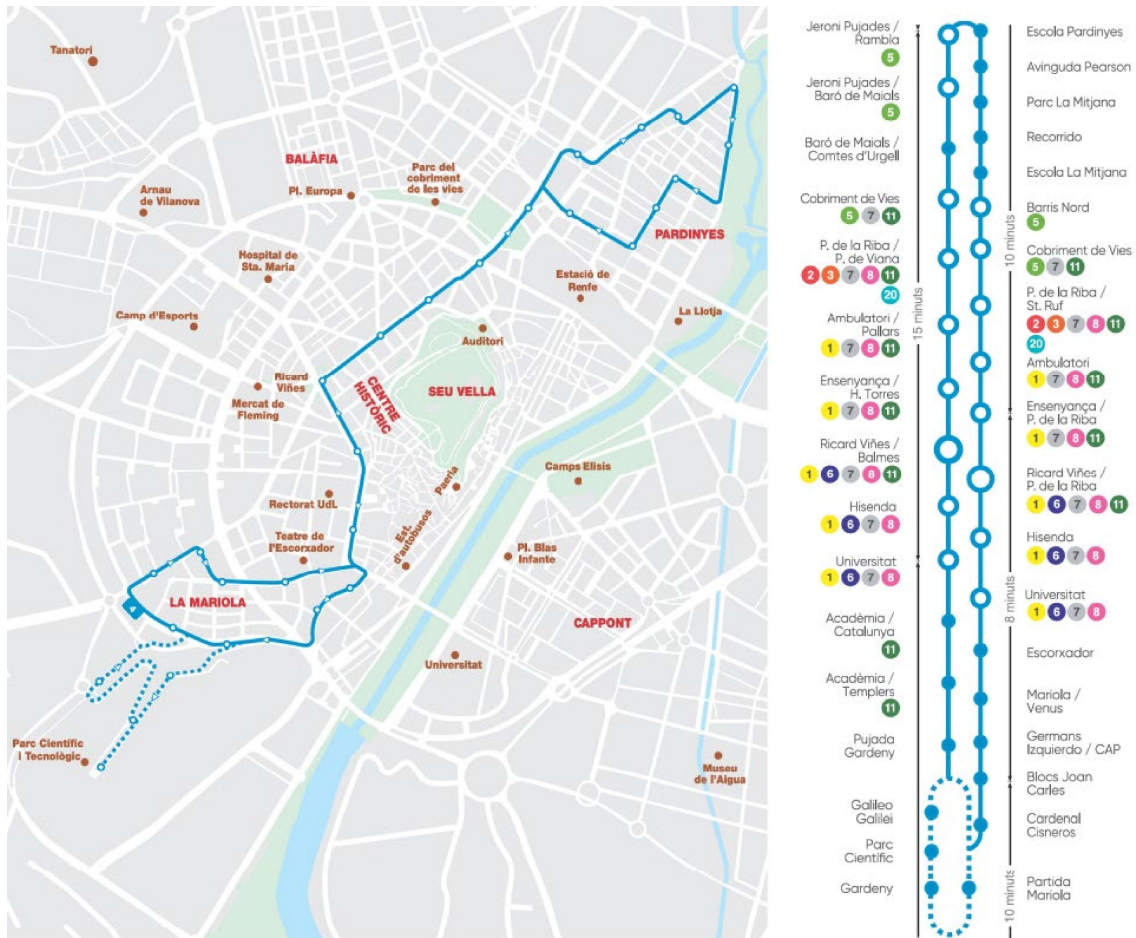
3 + Extensió Instituts Camí de Rufeà

FEINERS
De setembre a juny
Estació d'Autobusos
7:30 - 7:45 - 8:00 -
14:30 - 14:45 - 15:00

FESTIUS
No circula

Horaris de la L3. Font: Moventis

L4: Pardiniyes – Mariola



Recorregut i parades de la L4. Font: Moventis

FEINERS de setembre a juliol			
Jeroni Pujades	Universitat 2	Blocs Joan Carles	Universitat
de 7:00 a 19:50 cada 17'-18' de 20:05 a 22:05 cada 15'	de 7:15 a 20:05 cada 17'-18' de 20:20 a 22:20 cada 15'	de 7:30 a 20:12 cada 17'-18' de 20:27 a 22:27 cada 15'	de 7:38 a 20:20 cada 17'-18' de 20:35 a 22:35 cada 15'

FEINERS d'agost DISSABTES I FESTIUS
Jeroni Pujades

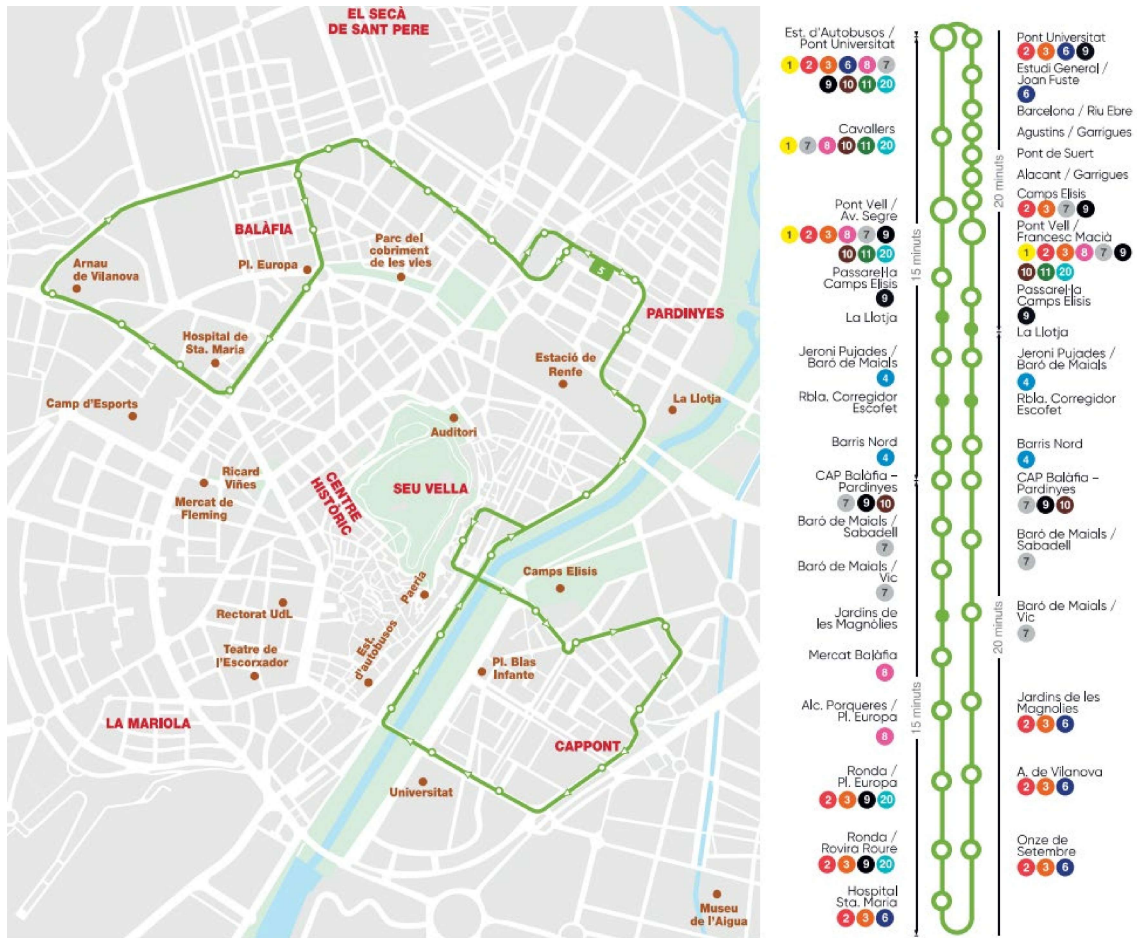
7:00 - 7:50
de 8:15 a 21:35 cada 25'

4 + Extensió
Parc Científic
Gardeny

FEINERS De setembre a juliol	FEINERS d'agost
Jeroni Pujades	Jeroni Pujades
7:00 - 7:18 - 7:35 - 7:55 - 8:13 8:31 - 8:50 - 13:05 - 13:21 - 13:40 14:00 - 14:18 - 14:38 - 14:55 - 15:11	7:00 - 7:50 - 8:15 - 8:40 - 9:05 13:15 - 13:40 - 14:05 - 14:30

Horaris de la L4. Font: Moventis

L5: Dra. Castells – Arnau de Vilanova

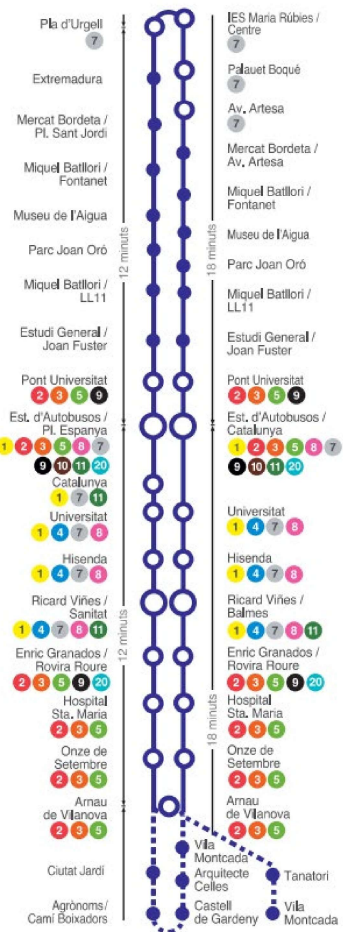
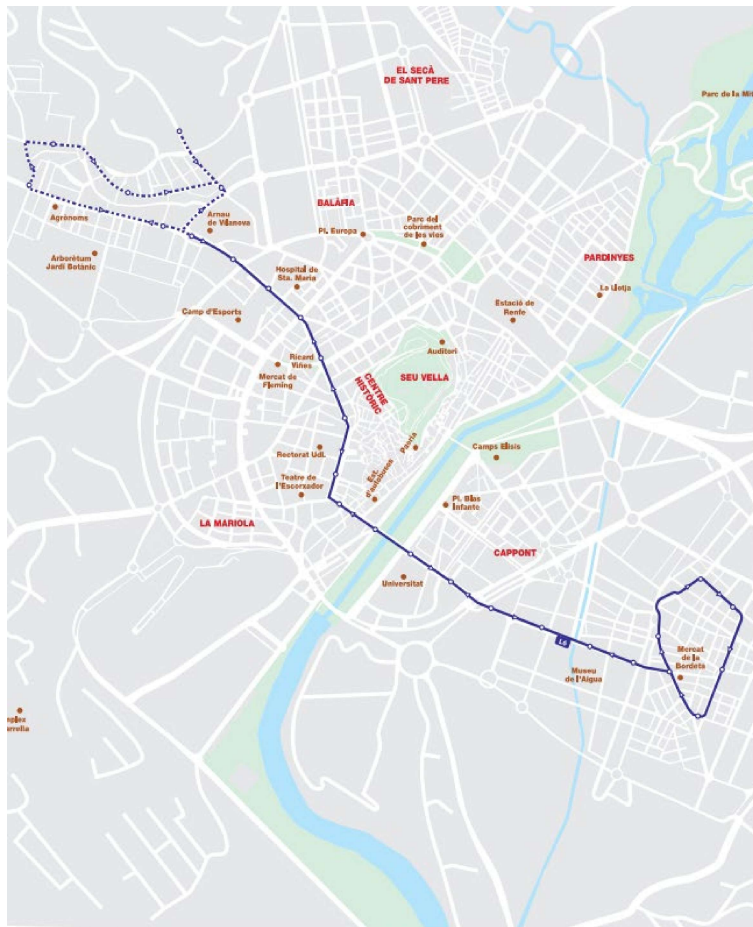


Recorregut i parades de la L5. Font: Moventis

FEINERS			
Estació d'autobusos / Pont Universitat	CAP Balàfia / Pardiniyes	Arnau de Vilanova	Alacant / Garrigues
de 6:45 a 20:56 cada 23' 21:42	6:43 de 6:57 a 21:08 cada 23' 21:54	de 7:17 a 21:28 cada 23' 22:14	6:40 - 7:26 de 7:40 a 21:51 cada 23' 22:37
DISSABTES		FESTIUS	
Estació d'autobusos / Pont Universitat		Estació d'autobusos / Pont Universitat	
6:40 - 7:20 - 7:40 - 8:15 de 8:40 a 20:10 cada 30' 21:10		de 7:20 a 20:20 cada 60'	

Horaris de la L5. Font: Moventis

L6: Mercat Bordeta – Arnau de Vilanova



Recorregut i parades de la L6. Font: Moventis

Sortides des de Pla d'Urgell

FEINERS De setembre a juny	FEINERS Juliol i agost
de 7:00 a 21:00 cada 12' 21:24 - 21:48	de 7:00 a 21:00 cada 15' 21:30 - 21:45
DISSABTES	FESTIUS
7:15 - 7:40 - 8:00 de 8:25 a 20:30 cada 25' 21:20	de 8:30 a 21:15 cada 45'

6^T Extensió Tanatori

FEINERS De setembre a juny	FEINERS Juliol i agost
de 9:36 a 19:36 cada 60'	10:00 - 11:00 - 12:00 - 13:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
DISSABTES	FESTIUS
13:00 - 13:25 - 14:40 - 15:30	13:00 - 13:45 - 14:30 - 16:00

6^A Extensió Agrònoms

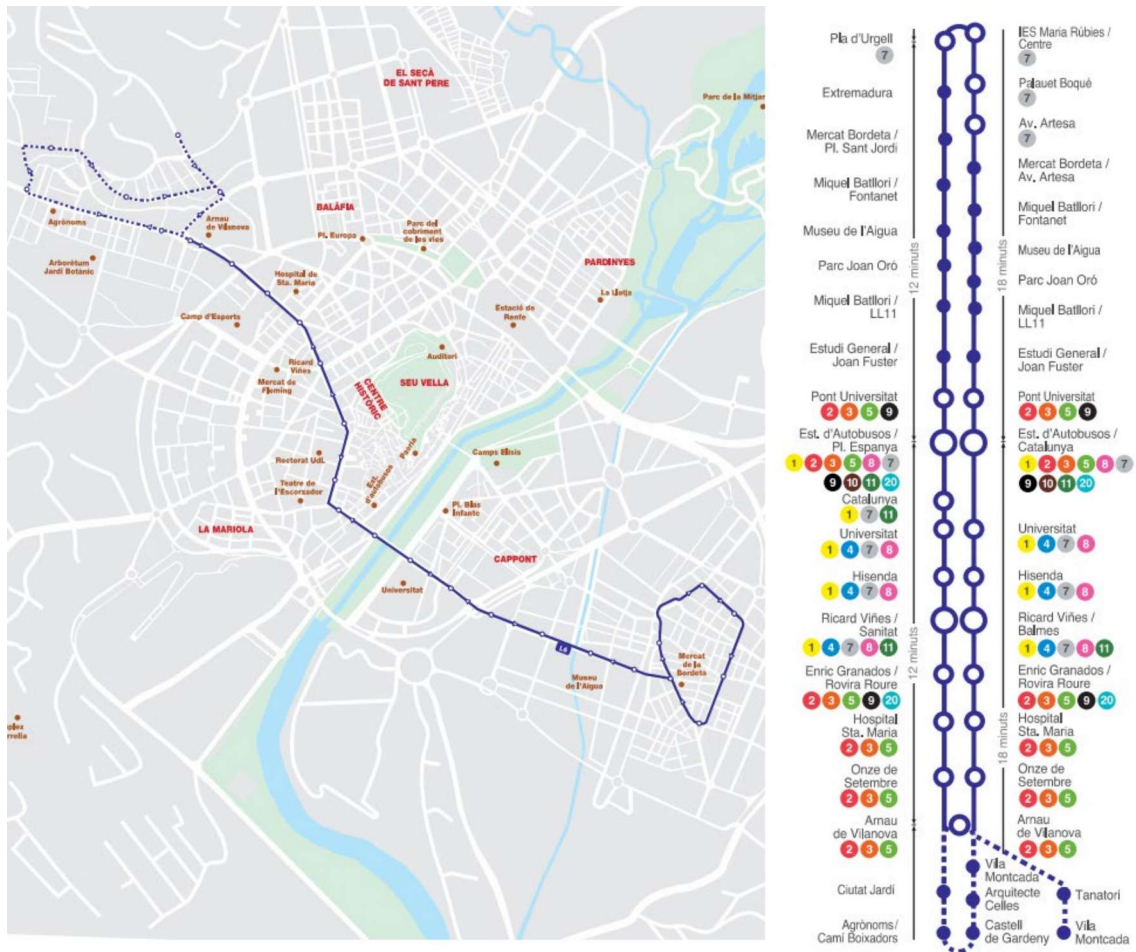
FEINERS De setembre a juny	FEINERS Juliol i agost
7:00 - 7:12 - 7:24 - 7:36 - 7:48 - 8:36 I als minuts 00, 12, 24 i 48 de cada hora fins a les 21:24	de 7:00 a 21:00 cada 15' 21:30 - 21:45 excepte a les 10:00 - 11:00 - 12:00 - 13:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00
DISSABTES	FESTIUS
8:00 - 10:05 - 12:10 - 14:15 - 15:05	No circula

6^{VM} Extensió Vila Montcada

FEINERS De setembre a juny	FEINERS Juliol i agost
7:00 - 7:36 - 8:00 - 8:36 - 9:00 de 9:00 a 19:00 cada 60'	de 7:30 a 19:30 cada 60'
DISSABTES	FESTIUS
8:00 - 10:05 - 12:10 - 14:15 - 15:05	No circula

Horaris de la L6. Font: Moventis

L6: Mercat Bordeta – Arnau de Vilanova (Vila Montcada)



Recorregut i parades de la L6 VM. Font: Moventis

6^{VM} Extensió Vila Montcada

FEINERS de setembre a juny	FEINERS Juliol i agost	DISSABTES
7:28 - 8:04 - 8:28 - 9:04 - 9:28 - 10:28 - 11:28 - 12:28 - 13:28 - 14:28 - 15:28 - 16:28 - 17:28 - 18:28 - 19:28	7:58 - 8:58 - 9:58 - 10:58 - 11:58 - 12:58 - 13:58 - 14:58 - 15:58 - 16:58 - 17:58 - 18:58 - 19:58	8:30 - 10:35 - 12:40 - 14:45 - 15:35

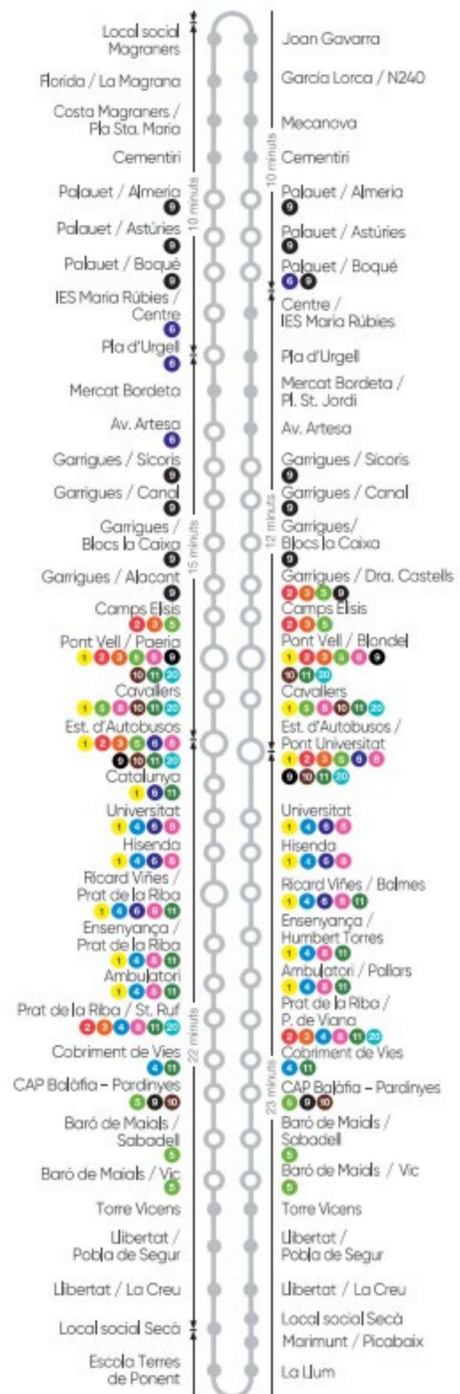
FESTIUS: no circula

Horaris de la L6 VM. Font: Moventis

L7: Costa Magraners – Av. de Sant Pere / Secà

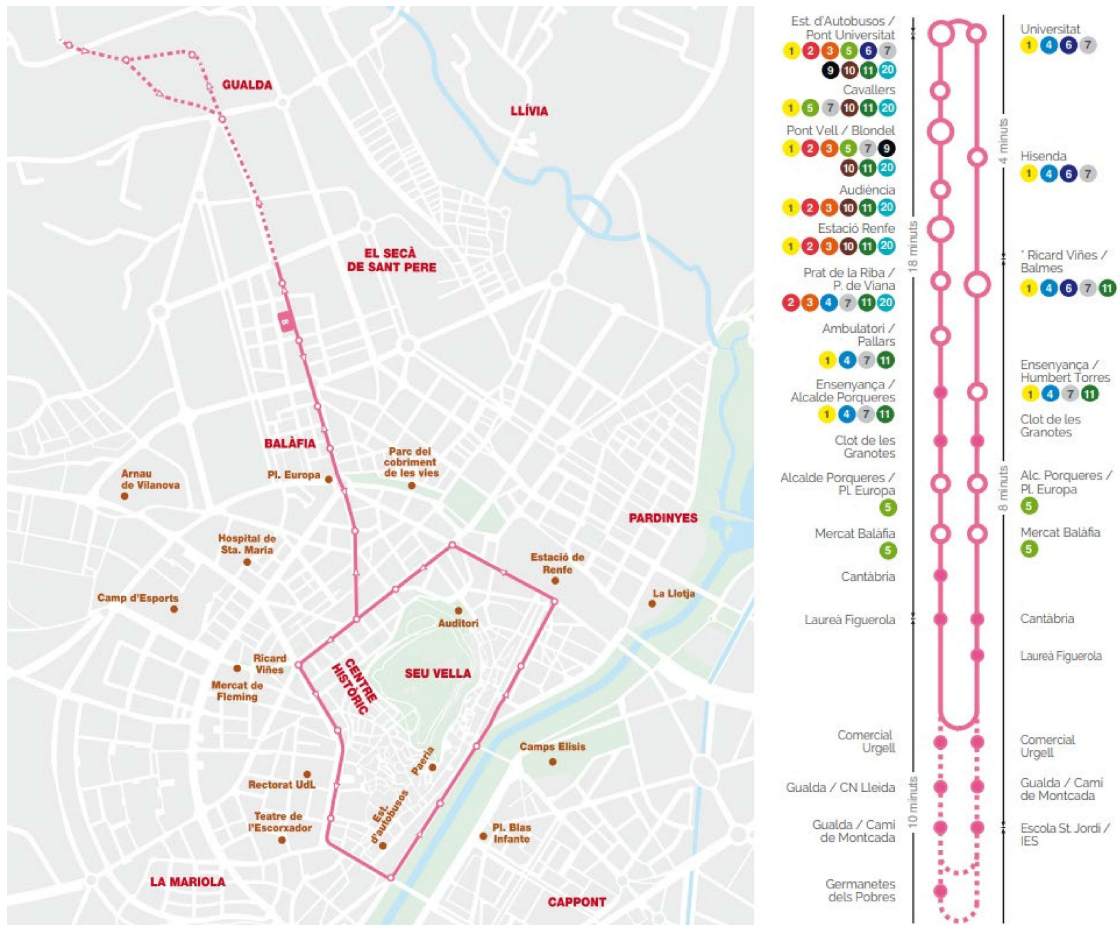


FEINERS de setembre a juny			
Magraners	Pla d'Urgell	Estació d'Autobusos	Local social Secà
6:30 - 6:45 - 7:00 de 7:11 a 13:25 cada 11' de 13:37 a 22:22 cada 12'-13'	6:37 - 6:52 - 7:07 de 7:18 a 13:32 cada 11' de 13:44 a 22:29 cada 12'-13'	7:00 - 7:15 - 7:30 de 7:41 a 13:44 cada 11' de 14:07 a 22:27 cada 12'-13'	6:48 de 7:10 a 12:40 cada 11' de 12:52 a 21:37 cada 12'-13' 21:42 - 22:19 - 22:32
FEINERS de juliol i agost			
Magraners	Pla d'Urgell	Estació d'Autobusos	Local social Secà
6:30 - 6:56 de 7:22 a 22:03 cada 13'-14' 22:10 - 22:29	6:40 - 7:06 de 7:32 a 21:07 cada 13'-14' 21:46 - 22:13	6:55 - 7:21 de 7:47 a 21:22 cada 13'-14' 21:58 - 22:28	6:50 de 7:16 a 21:44 cada 13'-14' 22:13 - 22:40
DISSABTES		FESTIUS	
Pla d'Urgell 6:55 de 7:25 a 13:57 cada 22'-25' 14:14 - 14:49 - 15:19 de 15:49 a 20:47 cada 22'-25' 21:31 - 21:53		Pla d'Urgell 8:09 de 9:03 a 21:29 cada 26'-27'	



Recorregut, parades i horaris de la L7. Font: Moventis

L8: Balàfia – Clot – Centre



Recorregut i parades de la L8. Font: Moventis

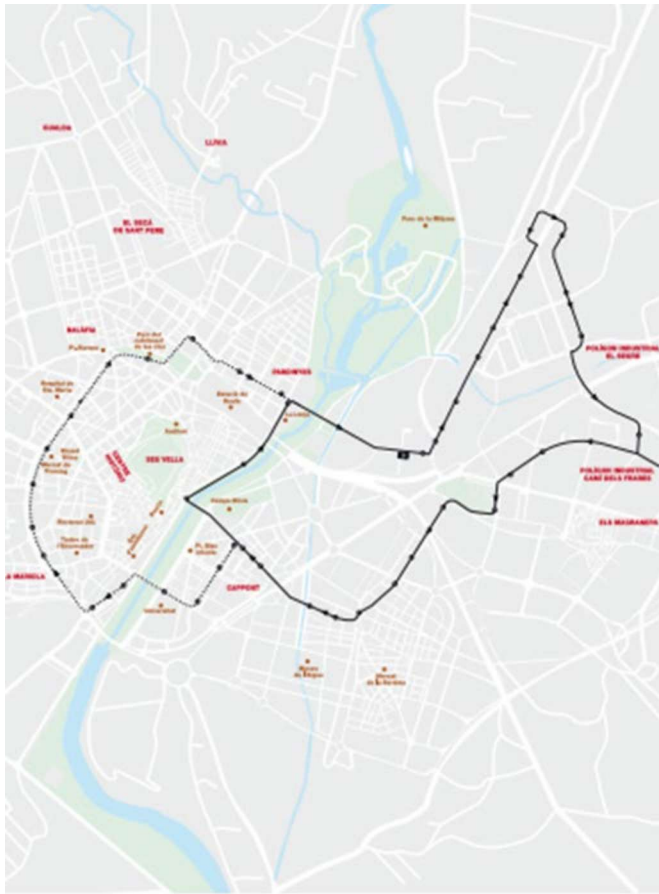
FEINERS De setembre a juny	FEINERS Juliol i agost
Estació d'Autobusos / Pont Universitat	Estació d'Autobusos / Pont Universitat
6:50 - 7:15 - 7:30 - 8:00 - 8:25 - 8:45 - 9:10 - 9:30 - 9:45 - 10:05 - 10:20 - 10:45 - 11:05 - 11:25 - 11:40 - 12:00 - 12:15 - 12:35 - 13:00 - 13:20 - 13:45 - 14:05 - 14:30 - 14:50 - 15:15 - 15:35 - 16:00 - 16:20 - 16:45 - 17:05 - 17:30 - 17:50 - 18:05 - 18:25 - 18:40 - 19:00 - 19:15 - 19:45 - 20:00 - 20:20 - 20:55 - 21:30	6:55 - 7:15 - 7:40 - 8:00 - 8:25 - 8:45 - 9:10 - 9:30 - 9:45 - 10:05 - 10:20 - 10:40 - 11:05 - 11:25 - 11:40 - 12:00 - 12:15 - 12:35 - 13:00 - 13:20 - 13:45 - 14:05 - 14:30 - 14:50 - 15:15 - 15:35 - 16:00 - 16:20 - 16:45 - 17:05 - 17:30 - 17:50 - 18:15 - 18:35 - 19:00 - 19:20 - 19:45 - 20:05 - 20:50 - 21:30
DISSABTES, DIUMENGES I FESTIUS	
No circula	

8+ Extensió Gualda

FEINERS De setembre a juny
Estació d'Autobusos / Pont Universitat
6:50 - 7:15 - 7:30 - 8:00 - 8:25 - 8:45 - 10:20 - 12:15 - 12:35 - 13:00 - 13:20 - 13:45 - 14:05 - 14:30 - 14:50 - 15:15 - 15:35 - 16:00 - 16:20 - 16:45 - 17:05 - 19:00 - 19:15 - 20:00
FEINERS Juliol i agost
Estació d'Autobusos / Pont Universitat
6:55 - 7:15 - 7:40 - 8:00 - 8:25 - 8:45 - 10:20 - 12:15 - 13:00 - 14:30 - 16:00 - 16:45 - 17:30 - 18:15 - 19:00 - 20:05
Parada a Germanetes dels Pobres

Horaris de la L8. Font: Moventis

L9: Polígons



FEINERS		
Port Vell / Av. Segre	Gros Mercat	Els Frares Sud
8:00 - 8:45 - 9:30 - 12:45 - 13:30 - 14:15 - 15:00 - 15:45 - 16:30 - 17:15 - 18:00 - 18:45	6:50 - 7:40 - 8:10 - 8:55 - 9:40 - 12:55 - 13:40 - 14:25 - 15:10 - 15:55 - 16:40 - 17:25 - 18:10 - 18:55	6:55 - 7:45 - 8:15 - 9:00 - 9:45 - 13:00 - 13:45 - 14:30 - 15:15 - 16:00 - 16:45 - 17:30 - 18:15 - 19:00

DISSABTES I FESTIUS
No circula

9^R Extensió Ronda

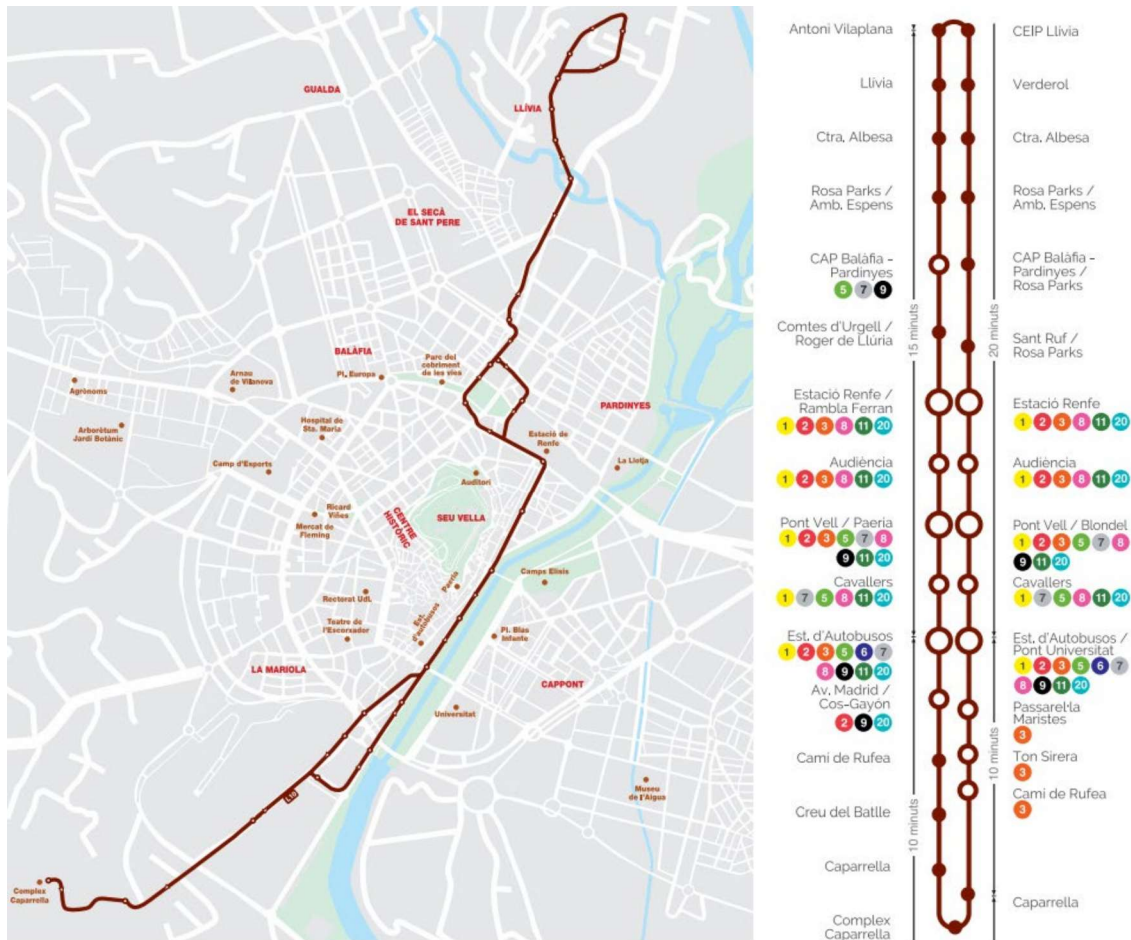
FEINERS
Dra. Castells / Garrigues
6:15 - 7:05

9^F Extensió Els Frares

FEINERS
Port Vell / Av. Segre
8:00 - 13:30 - 15:45 - 16:30 - 18:45

Recorregut, parades i horaris de la L9. Font: Moventis

L10: C. Gran de Llivia - Caparrella

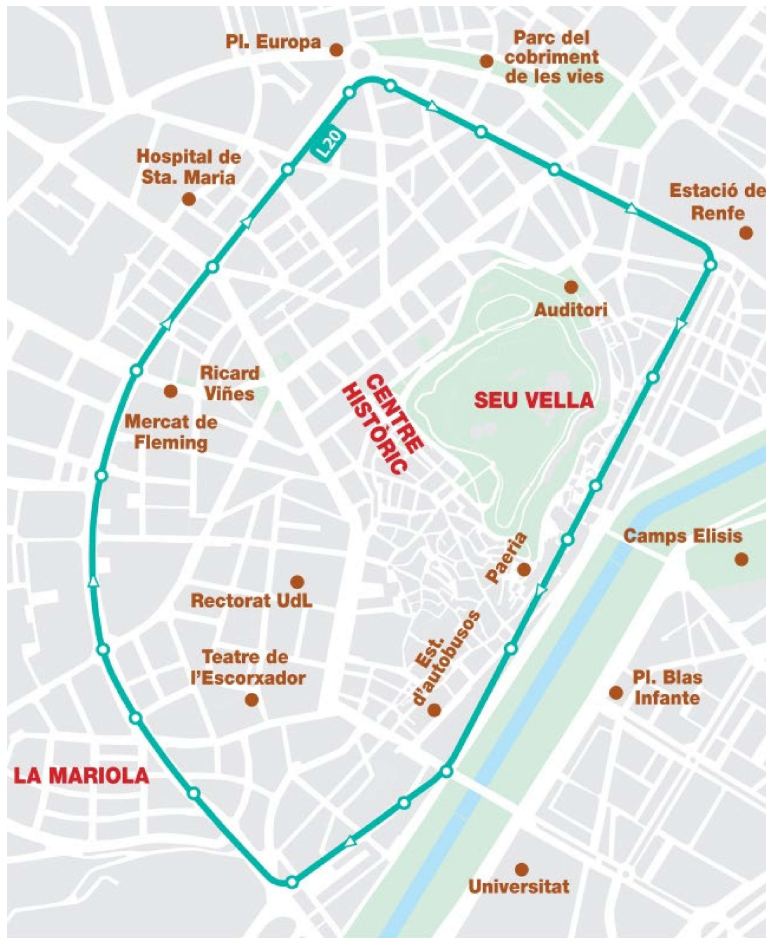


Recorregut i parades de la L10. Font: Moventis

FEINERS De setembre a juliol			
Estació d'Autobusos / Pont Universitat	Llivia	Estació d'Autobusos	Caparrella
7:05* - 8:05* - 7:55 - 8:55 - 9:55 - 12:10 - 13:15 - 14:15 - 15:15 - 16:15 - 17:15 - 18:15 - 19:20 - 20:25	7:20 - 7:50 - 8:15 - 9:20 - 10:20 - 12:40 - 13:40 - 14:40 - 15:40 - 16:40 - 17:40 - 18:40 - 19:45 - 20:45	7:35 - 8:05 - 8:25 - 8:35 - 9:35 - 10:35 - 11:55 - 12:55 - 13:55 - 14:35 - 14:55 - 15:55 - 16:55 - 17:55 - 18:55 - 20:00 - 21:00	7:45 - 8:15 - 8:40 - 8:45 - 9:45 - 11:05 - 12:05 - 13:05 - 14:05 - 14:45 - 15:05 - 15:10 - 16:05 - 17:05 - 18:05 - 19:15 - 20:15 - 21:10
*Sortida d'Est. Renfe direcció Llivia ■ Només lectius ■ Només divendres lectius			
FEINERS d'agost, DISSABTES i FESTIUS			
No circula			

Horaris de la L10. Font: Moventis

L20: Ronda

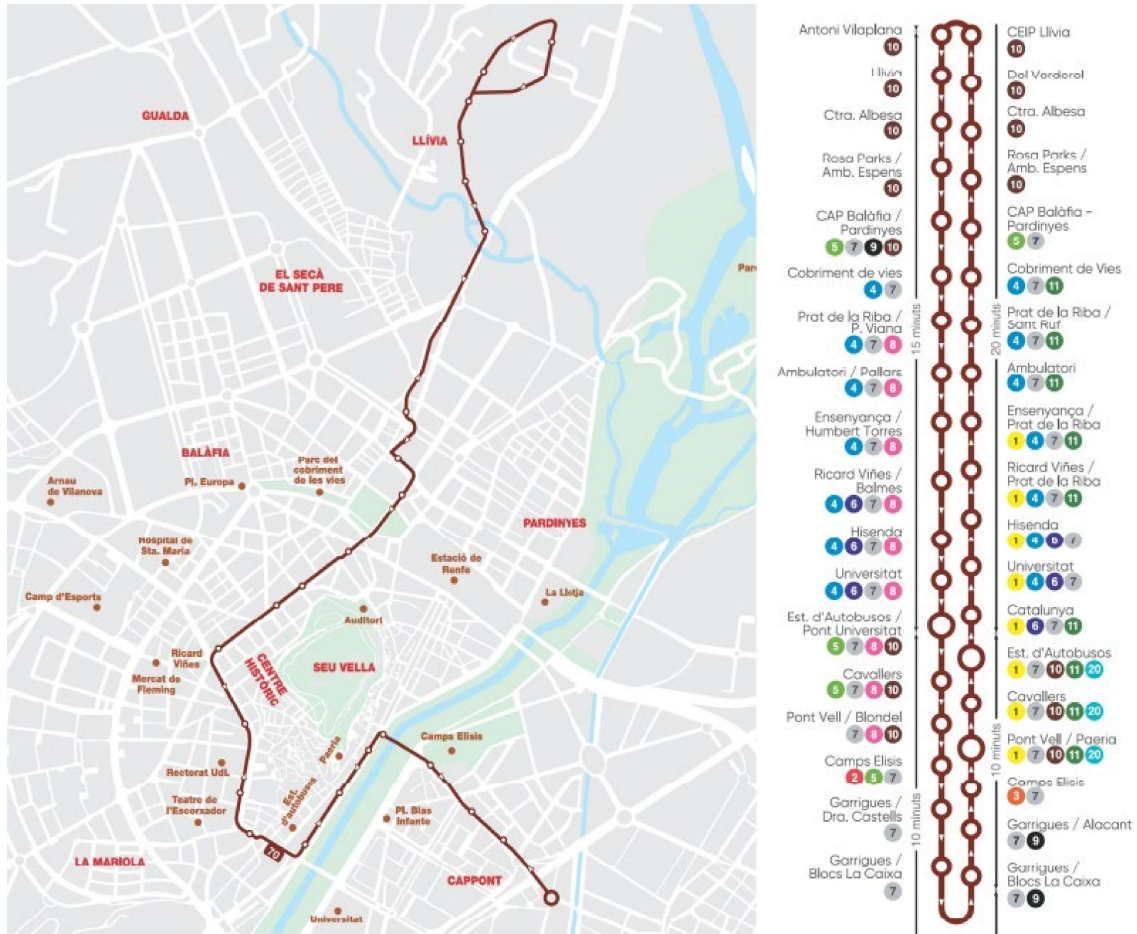


Recorregut i parades de la L20. Font: Moventis

FEINERS I DISSABTES			FESTIUS
Estació d'Autobusos	Ronda / Segrà	Estació Renfe / P.Viana	Estació d'Autobusos
7:00 - 7:15 - 7:30 - 7:45 - 8:00 - 8:15 - 8:30 - 8:45 - 9:00 - 9:15 - 9:30 - 9:45 - 10:00 - 10:15 - 10:30 - 10:45 - 11:00 - 11:15 - 11:30 - 11:45 - 12:00 - 12:15 - 12:30 - 12:45 - 13:00 - 13:15 - 13:30 - 13:45 - 14:00 - 14:15 - 14:30 - 14:45 - 15:00 - 15:15 - 15:30 - 15:45 - 16:00 - 16:15 - 16:30 - 16:45 - 17:00 - 17:15 - 17:30 - 17:45 - 18:00 - 18:15 - 18:30 - 18:45 - 19:00 - 19:15 - 19:30 - 19:45 - 20:00 - 20:15 - 20:30 - 20:45 - 21:00 - 21:15 - 21:30 - 21:45 - 22:00 - 22:15	7:10 - 7:25 - 7:40 - 7:55 - 8:10 - 8:25 - 8:40 - 8:55 - 9:10 - 9:25 - 9:40 - 9:55 - 10:10 - 10:25 - 10:40 - 10:55 - 11:10 - 11:25 - 11:40 - 11:55 - 12:10 - 12:25 - 12:40 - 12:55 - 13:10 - 13:25 - 13:40 - 13:55 - 14:10 - 14:25 - 14:40 - 14:55 - 15:10 - 15:25 - 15:40 - 15:55 - 16:10 - 16:25 - 16:40 - 16:55 - 17:10 - 17:25 - 17:40 - 17:55 - 18:10 - 18:25 - 18:40 - 18:55 - 19:10 - 19:25 - 19:40 - 19:55 - 20:10 - 20:25 - 20:40 - 20:55 - 21:10 - 21:25 - 21:40 - 21:55 - 22:10 - 22:25	7:20 - 7:35 - 7:50 - 8:05 - 8:20 - 8:35 - 8:50 - 9:05 - 9:20 - 9:35 - 9:50 - 10:05 - 10:20 - 10:35 - 10:50 - 11:05 - 11:20 - 11:35 - 11:50 - 12:05 - 12:20 - 12:35 - 12:50 - 13:05 - 13:20 - 13:35 - 13:50 - 14:05 - 14:20 - 14:35 - 14:50 - 15:05 - 15:20 - 15:35 - 15:50 - 16:05 - 16:20 - 16:35 - 16:50 - 17:05 - 17:20 - 17:35 - 17:50 - 18:05 - 18:20 - 18:35 - 18:50 - 19:05 - 19:20 - 19:35 - 19:50 - 20:05 - 20:20 - 20:35 - 20:50 - 21:05 - 21:20 - 21:35 - 21:50 - 22:05 - 22:20 - 22:35	7:15 - 7:45 - 8:15 - 8:45 - 9:15 - 9:45 - 10:15 - 10:45 - 11:15 - 11:45 - 12:15 - 12:45 - 13:15 - 13:45 - 14:15 - 14:45 - 15:15 - 15:45 - 16:15 - 16:45 - 17:15 - 17:45 - 18:15 - 18:45 - 19:15 - 19:45 - 20:15 - 20:45 - 21:15 - 21:45 - 22:15

Horaris de la L20. Font: Moventis

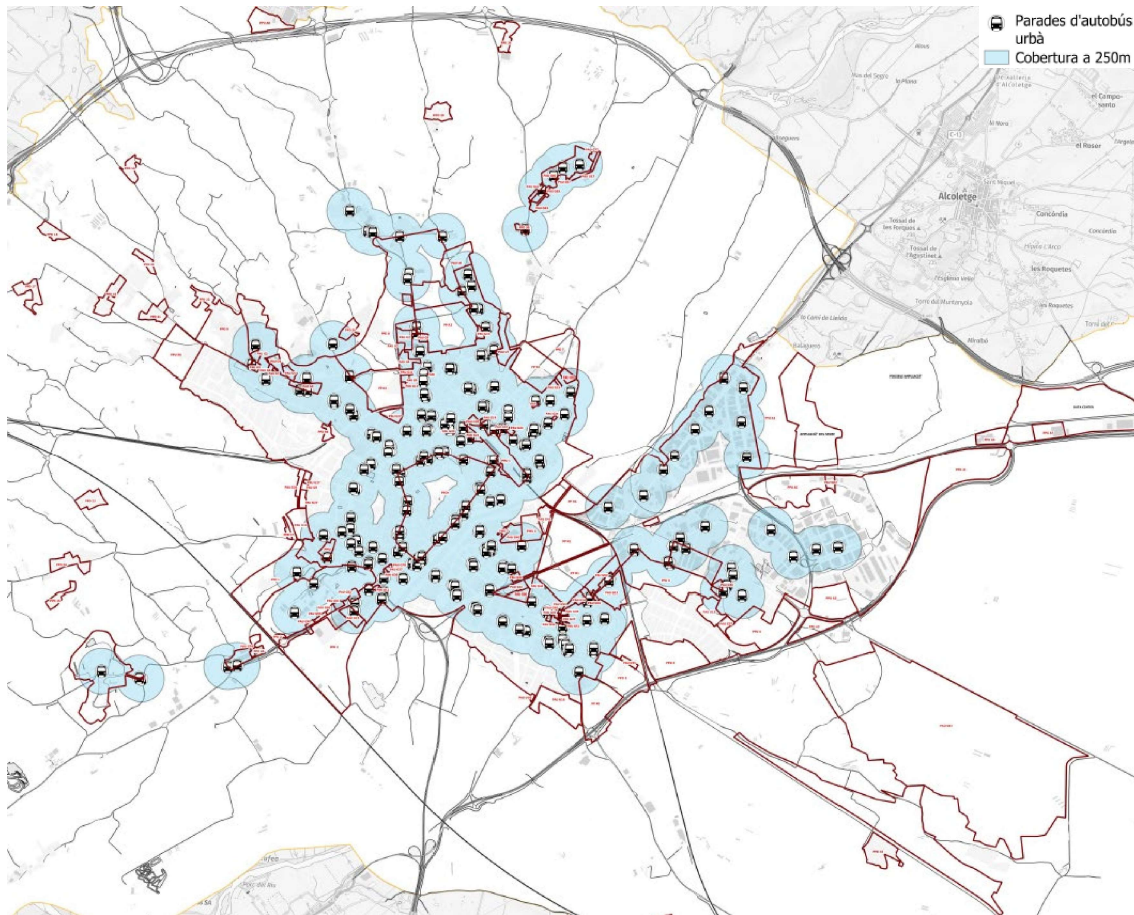
L70: Llívia - Cappont



Recorregut i parades de la L70. Font: Moventis

Tots els DISSABTES i FEINERS d'agost		
Estació d'Autobusos	Llívia	Estació d'Autobusos / Pont Universitat
8:15 - 9:15 - 10:15 - 11:15 - 12:15 - 13:15 - 15:15 - 16:15 - 17:15 - 18:15 - 19:15 - 20:15	8:30 - 9:30 - 10:30 - 11:30 - 12:30 - 13:30 - 15:30 - 16:30 - 17:30 - 18:30 - 19:30 - 20:30	9:05 - 10:05 - 11:05 - 12:05 - 13:05 - 16:05 - 17:05 - 18:05 - 19:05 - 20:05
DIUMENGES i FESTIUS		
Estació d'Autobusos	Llívia	
9:00 - 14:30	9:15 - 14:45	

Horaris de la L20. Font: Moventis



Cobertura a 250 metres de les parades de bus

Com es pot observar, la cobertura del bus urbà cobreix la major part del centre de Lleida part dels barris. No obstant això, la ciutat ha anat desenvolupant-se al llarg dels anys, amb nova urbanització fora del centre consolidat. Aquesta nova extensió de la ciutat, sovint ha anat més ràpid que l'adaptació de la xarxa de transport públic, fet que hi ha zones sense cobrir. Els nous sectors del POUM també mostren algunes disfuncions segons la cobertura de les parades actuals, on hi ha zones amb una bona distància i cobertura a les línies i parades, i altres sectors, sense que acabin de cobrir. L'estudi de reordenació té en compte els sectors del POUM per tal de millorar aquesta situació i afrontar els reptes de les noves activitats, aportant una xarxa de bus urbà connectada, eficient i de qualitat a tots els barris i futurs sectors de desenvolupament.

- **Infraestructura de les parades:**

Segons la possibilitat de les voreres i infraestructures, es poden localitzar parades de bus amb marquesina, i altres amb pal.

Les marquesines ajuden a l'usuari a tenir una espera més còmode i accessible, i refugi per situacions de climatologia adversa.

No obstant això, hi ha altres parades, que són tipo pal amb informació estàtica, ja que l'amplada de les voreres per exemple, no permet la instal·lació d'una marquesina.

Per altra banda, una de les reivindicacions entre els usuaris, és la millora de la informació, a partir d'APP o bé en les parades hi hagi la disponibilitat d'informació variable, segons el temps de pas de cada una de les línies que tenen parada. Aquesta millora permetrà als usuaris planificar el seu recorregut i una millora de l'experiència en el trajecte i servei del bus urbà.



- **Tarifes del servei urbà:**

Les tarifes varien en funció del títol de transport associat. A continuació es presenten les tarifes corresponents als diferents bitllets disponibles:

 **Tarifes**

- T-TEMPS - 0€
- T-NOSTRA B - 1,45€
- T-NOSTRA A - 0€
- T-JOVE - 0€
- T-ESTUDIANT - 2,50€
- BITLLET SENZILL - 1,20 €
- Totes les targetes tenen un preu d'adquisició inicial de 2,00 €. - €

Tarifes del bus urbà de Lleida. Font: Moventis

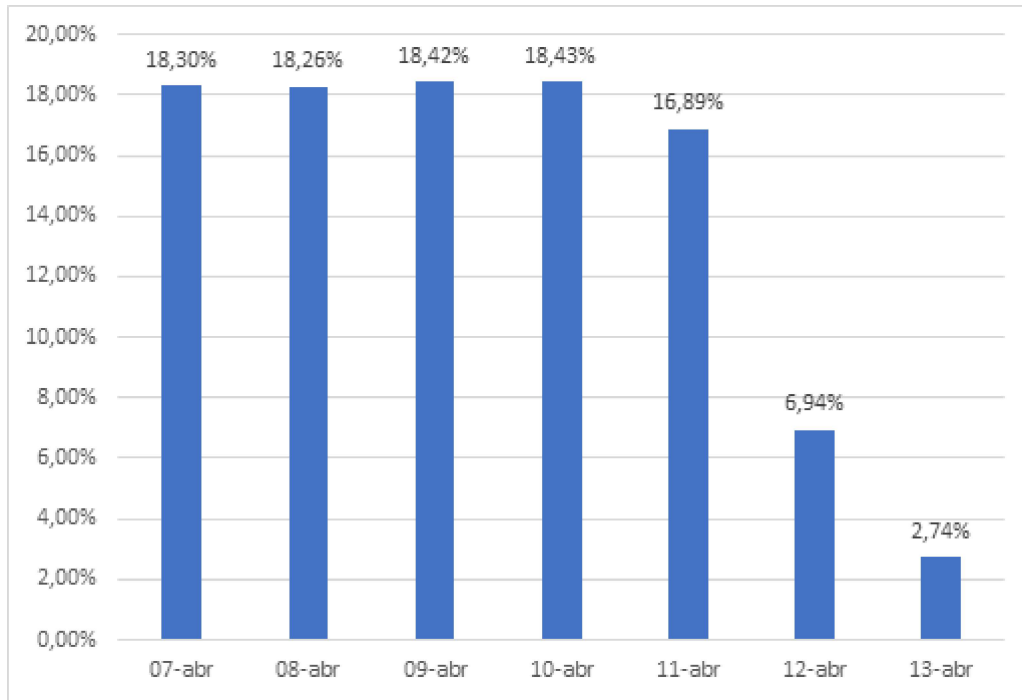
- **Demanda del servei de bus urbà:**

L'anàlisi de la demanda s'ha realitzat a partir de les dades recollides en l'estudi de reordenació del sistema de bus de Lleida, que analitza dades de ticketing facilitades per Moventis i l'ATM de l'Àrea de Lleida, corresponents al període comprès entre el 7 i el 13 d'abril de 2025.

Els resultats es presenten en la taula següent, que mostra els viatges diaris i el percentatge d'aquests per cada dia analitzat, que permet visualitzar ràpidament els dies de major i menor demanda.

DIA	VIATGES	%
07-abr	28.447	18,30%
08-abr	28.385	18,26%
09-abr	28.632	18,42%
10-abr	28.640	18,43%
11-abr	26.255	16,89%
12-abr	10.793	6,94%
13-abr	4.255	2,74%

Viatgers diaris en la setmana d'estudi. Font: Estudi reordenació de bus de Lleida



Distribució percentual en la setmana. Font: Estudi reordenació de bus de Lleida

De l'anàlisi d'aquestes dades es poden extreure diverses conclusions:

El dia de major demanda és el dijous 10 d'abril, amb 28.640 viatges, representant un 18,43% del total setmanal, valors molt similars a dilluns, dimarts i dimecres, reflectint un patró d'ús constant entre els dies laborables. El divendres presenta una lleugera disminució, amb 26.255 viatges (16,89%), indicant un descens gradual cap al cap de setmana.

Durant el cap de setmana, la demanda cau dràsticament: el dissabte registra 10.793 viatges (6,94%) i el diumenge només 4.255 viatges (2,74%). Això evidencia que el transport públic s'utilitza principalment per a desplaçaments laborals i educatius, mentre que l'activitat d'oci o personal representa una proporció molt de menor dels viatges totals.

Amb l'objectiu de quantificar les places lliures actuals, i analitzar si la nova demanda podrà ser absorbida per l'oferta actual, s'han calculat les places a partir dels passos i línies existents, tant de bus com en tren:

	Línies	%Ocupació mitjana	Expedicions	Places lliures
Bus urbà	L1	5%	87	7.025
	L2	15%	67	4.841
	L3	20%	66	4.488
	L4	15%	132	9.537
	L5	15%	86	6.214
	L6	30%	245	14.578
	L7	40%	209	10.659
	L8	30%	86	5.117
	L9	5%	15	1.211
	L10	30%	47	2.797
	L20	15%	64	4.624
L70	15%	12	867	
TOTAL				71.958

Càlcul de places lliures en hora punta en dia laborable (8:00-9:00 h)

	Línies	%Ocupació mitjana	Expedicions	Places lliures
Bus urbà	L1	20%	16	1.088
	L2	25%	8	510
	L3	30%	8	476
	L4	30%	8	476
	L5	25%	4	255
	L6	40%	10	510
	L7	65%	10	298
	L8	40%	12	612
	L9	15%	4	289
	L10	40%	4	204
	L20	25%	8	510
	L70	25%	2	128

TOTAL

5.356

Places lliures durant dia laborable i en hora punta en transport públic. Font: DOYMO

Càlcul de places lliures en dissabte

	Línies	%Ocupació mitjana	Expedicions	Places lliures
Bus urbà	L1	5%	96	7.752
	L2	15%	42	3.035
	L3	20%	22	1.496
	L4	15%	34	2.457
	L5	15%	29	2.095
	L6	30%	53	3.154
	L7	40%	38	1.938
	L8	30%	-	0
	L9	5%	-	0
	L10	30%	-	0
	L20	15%	62	4.480
	L70	15%	12	867

TOTAL

27.274

Càlcul de places lliures en hora punta en dissabte (17:00-18:00 h)

	Línies	%Ocupació mitjana	Expedicions	Places lliures
Bus urbà	L1	20%	16	1.088
	L2	25%	6	383
	L3	30%	6	357
	L4	30%	6	357
	L5	25%	4	255
	L6	40%	6	306
	L7	65%	4	119
	L8	40%	-	0
	L9	15%	-	0
	L10	40%	-	0
	L20	25%	8	510
	L70	25%	2	128

TOTAL

3.503

Places lliures durant dissabte i en hora punta en transport públic. Font: DOYMO

Hi ha places lliures tant en dia laborable com en dissabte i en hora punta, per tant, amb l'oferta actual es poden garantir més desplaçaments en transport públic.

- **Bus interurbà:**

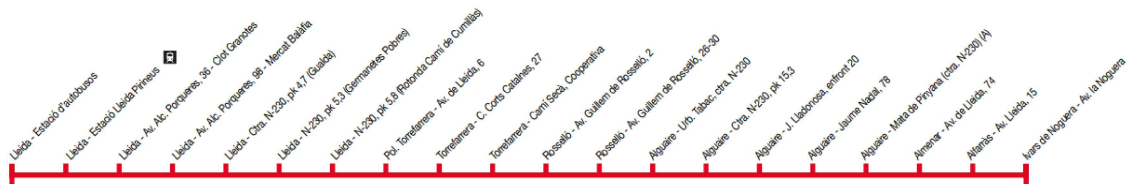
La xarxa d'autobusos interurbans està formada per línies amb origen i destinació a l'Estació d'Autobusos de Lleida. Actualment, aquesta estació es localitza al carrer Saracibar; no obstant això, tal com s'ha esmentat anteriorment, durant el primer trimestre de l'any 2026 s'ha obert la nova estació d'autobusos al carrer Príncep de Viana, al costat de l'Estació de Renfe Lleida-Pirineus, consolidant aquest àmbit com un node intermodal de transport. No obstant això, es mantenen algunes de les parades en punts diferents de la ciutat per ampliar la cobertura d'aquests modes.

Les línies de bus interurbà que circulen per Lleida, connecten la ciutat amb poblacions de l'entorn com Balaguer, Solsona, Agramunt, Cervera, entre d'altres. Aquestes es divideixen en línies recurrents diürnes i nocturnes, amb l'excepció de dues línies a demanada.

A continuació, es mostren els recorreguts i els horaris de cada línia de bus interurbà:

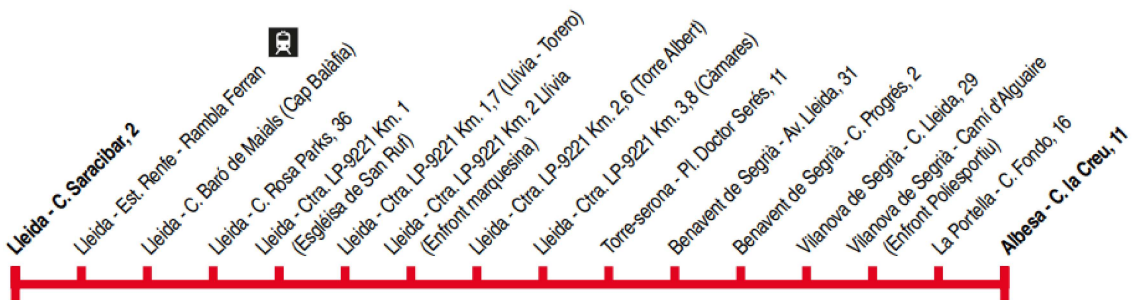
- Línies diürnes:

- **101/e2: Lleida – Alfarràs – Ivars de Noguera**



Recorregut i parades de la línia de bus 101. Font: ATM Àrea de Lleida

- **102: Lleida – Albesa**



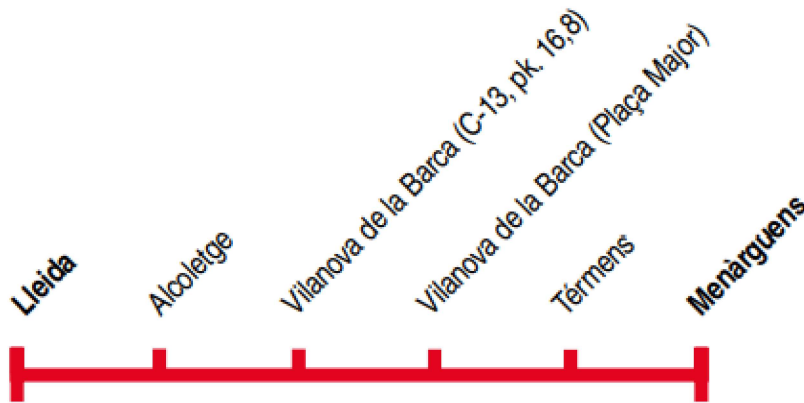
Recorregut i parades de la línia de bus 102. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **103: Lleida – Torrelameu – Balaguer**



Recorregut i parades de la línia de bus 103. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **105: Lleida – Torrelameu – Balaguer**



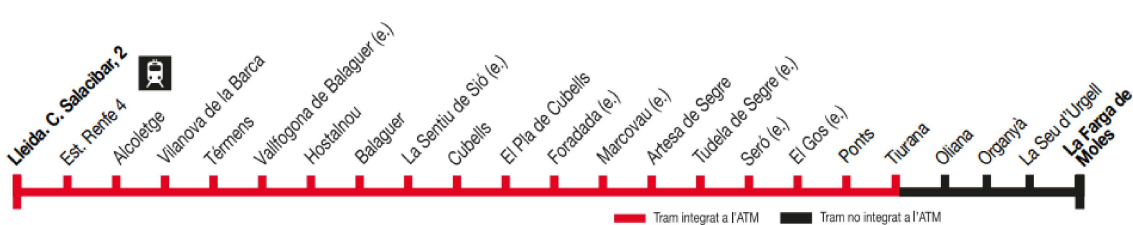
Recorregut i parades de la línia de bus 105. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **106: Lleida – La Passarel·la – València d'Àneu**



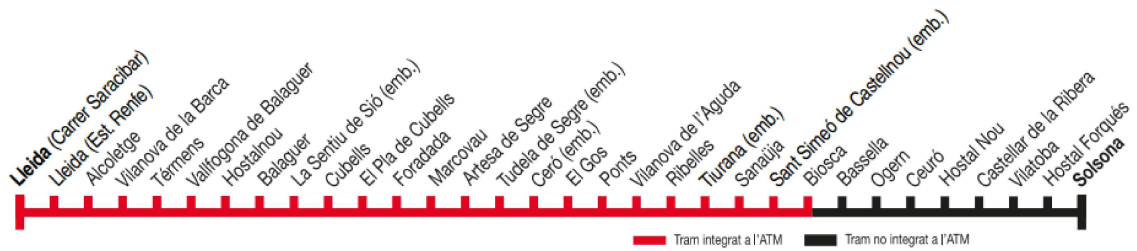
Recorregut i parades de la línia de bus 106. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **107: Lleida – La Passarel·la – València d'Àneu**



Recorregut i parades de la línia de bus 107. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **108: Lleida – Tiurana – Solsona**



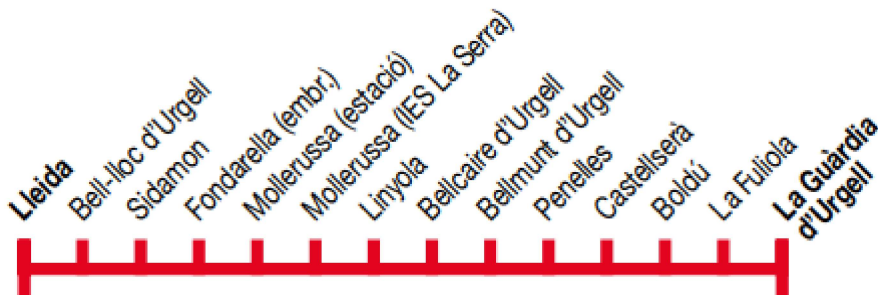
Recorregut i parades de la línia de bus 108. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **109: Lleida – Agramunt – Cervera**



Recorregut i parades de la línia de bus 109. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **110: Lleida – La Guàrdia d'Urgell**



Recorregut i parades de la línia de bus 110. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **111: Lleida – Barbens**



Recorregut i parades de la línia de bus 111. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **112: Lleida – Vila-sana**



Recorregut i parades de la línia de bus 112. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **113: Lleida – Els Alamús**



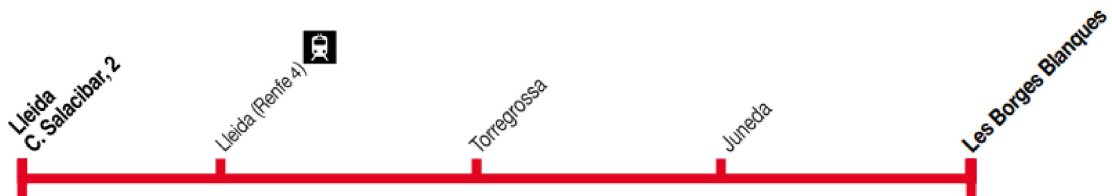
Recorregut i parades de la línia de bus 113. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **114: Lleida – Miralcamp**



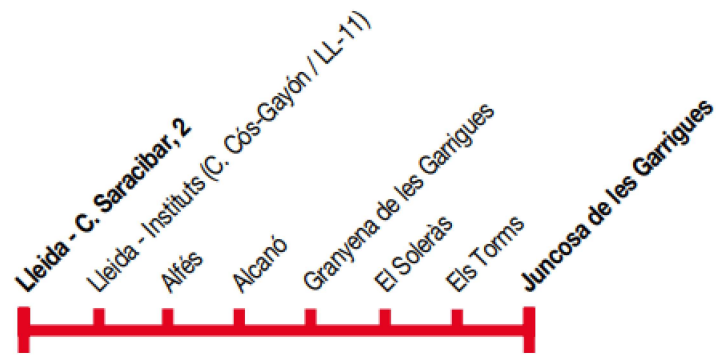
Recorregut i parades de la línia de bus 114. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **117/e6: Lleida – Les Borges Blanques**



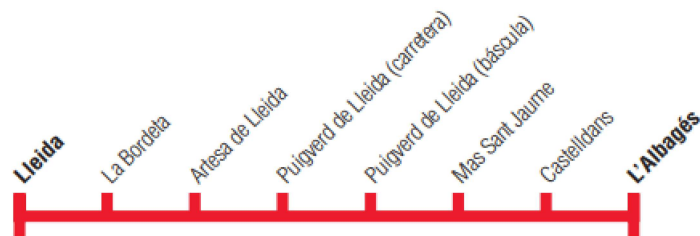
Recorregut i parades de la línia de bus 117/e6. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **119: Lleida – Juncosa de les Garrigues**



Recorregut i parades de la línia de bus 119. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **120: Lleida – L'Albagés**



Recorregut i parades de la línia de bus 120. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **121: Lleida – El Cogul**



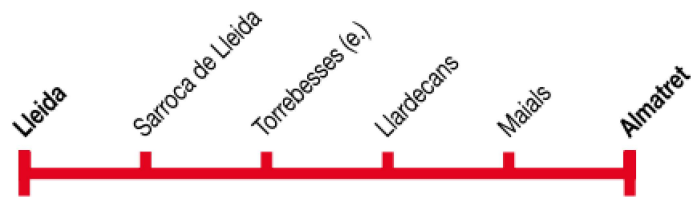
Recorregut i parades de la línia de bus 121. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **122: Lleida – Torres de Segre**



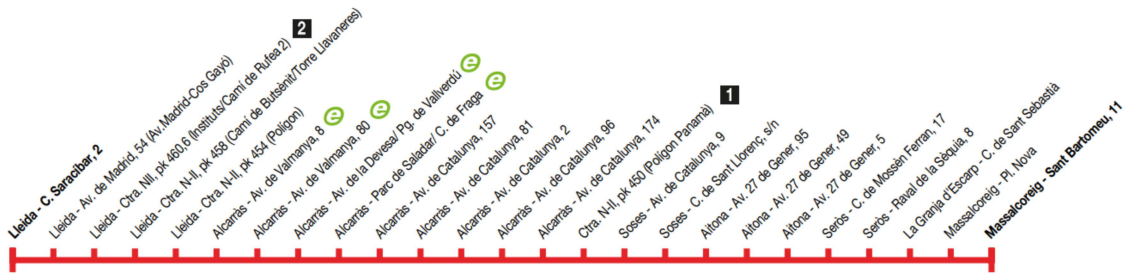
Recorregut i parades de la línia de bus 122. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **124: Lleida – Almatret**



Recorregut i parades de la línia de bus 124. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **126/e3: Lleida – La Granja d'Escarp**



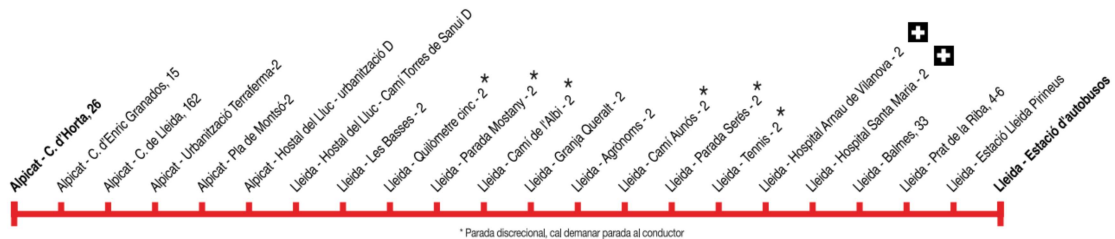
Recorregut i parades de la línia de bus 126/e3. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **127: Lleida –Sta. Maria de Gimennells**



Recorregut i parades de la línia de bus 127. Font: ATM Àrea de Lleida

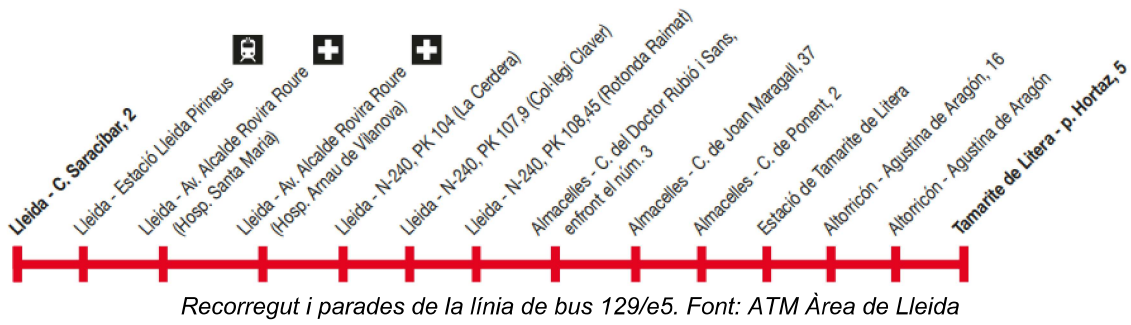
○ **128/e4: Lleida – Alpicat**



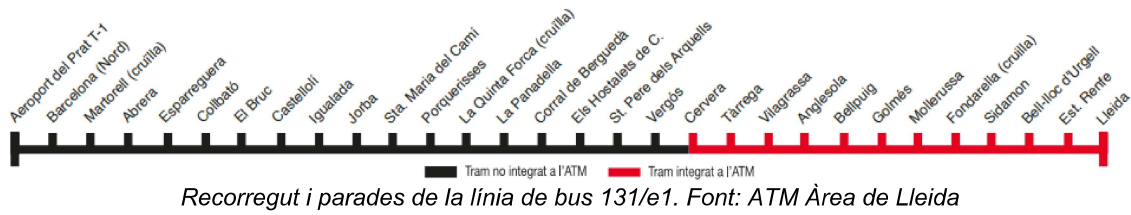
* Parada discrecional, cal demanar parada al conductor

Recorregut i parades de la línia de bus 128/e4. Font: ATM Àrea de Lleida

○ **129/e5: Lleida – Almacelles**



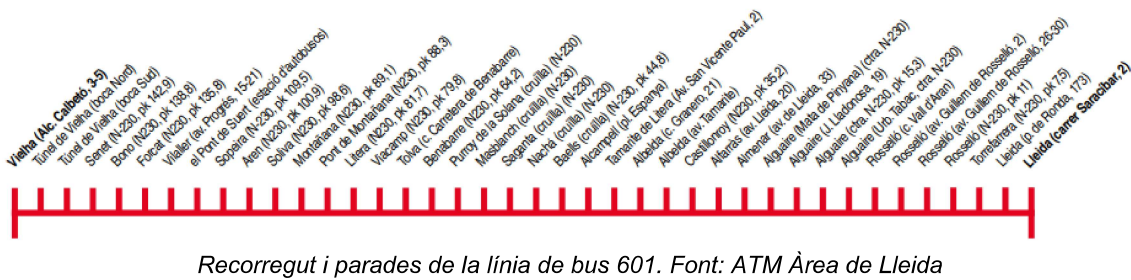
○ **131/e1: Barcelona – Cervera – Lleida**



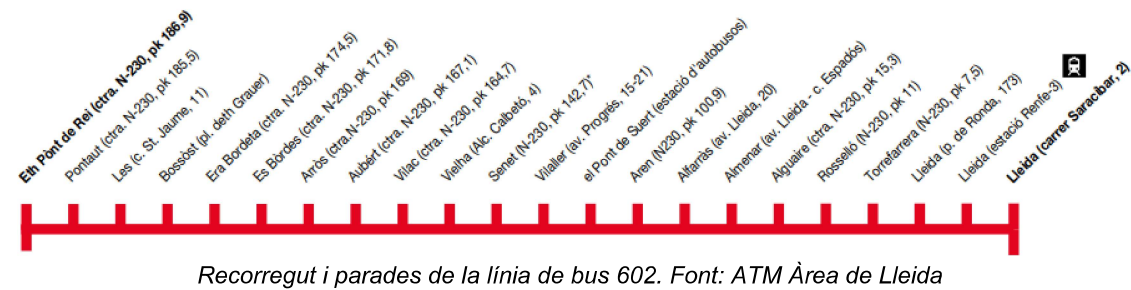
○ **132: Lleida – Montagut**



○ **601: Vielha – Lleida**

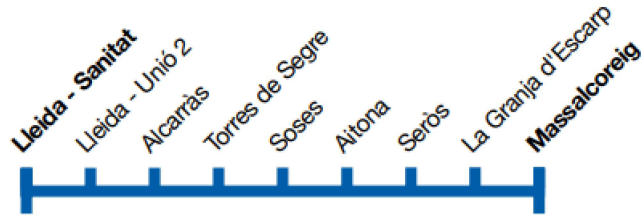


○ **602: Eth Pònt de Rei – Lleida**



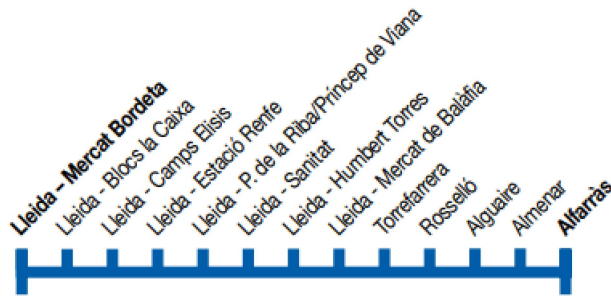
- Línies nocturnes:

- **NL1: Lleida – La Granja d'Escarp**



Recorregut i parades de la línia de bus NL1. Font: ATM Àrea de Lleida

- **NL2: Lleida – Alfarràs**

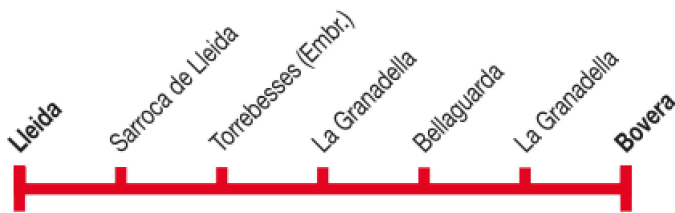


Recorregut i parades de la línia de bus NL2. Font: ATM Àrea de Lleida

- **Transport a demanda:**

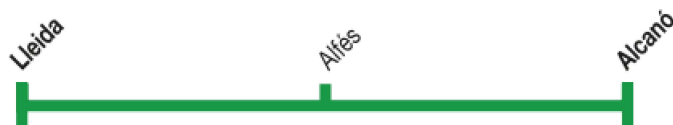
El servei de transport a demanda de Lleida es divideix en dues línies de bus (123 i Alcanó-Alfés-Lleida) i un servei de taxis a demanda que dona cobertura a l'Horta.

- **123: Lleida – Bovera**

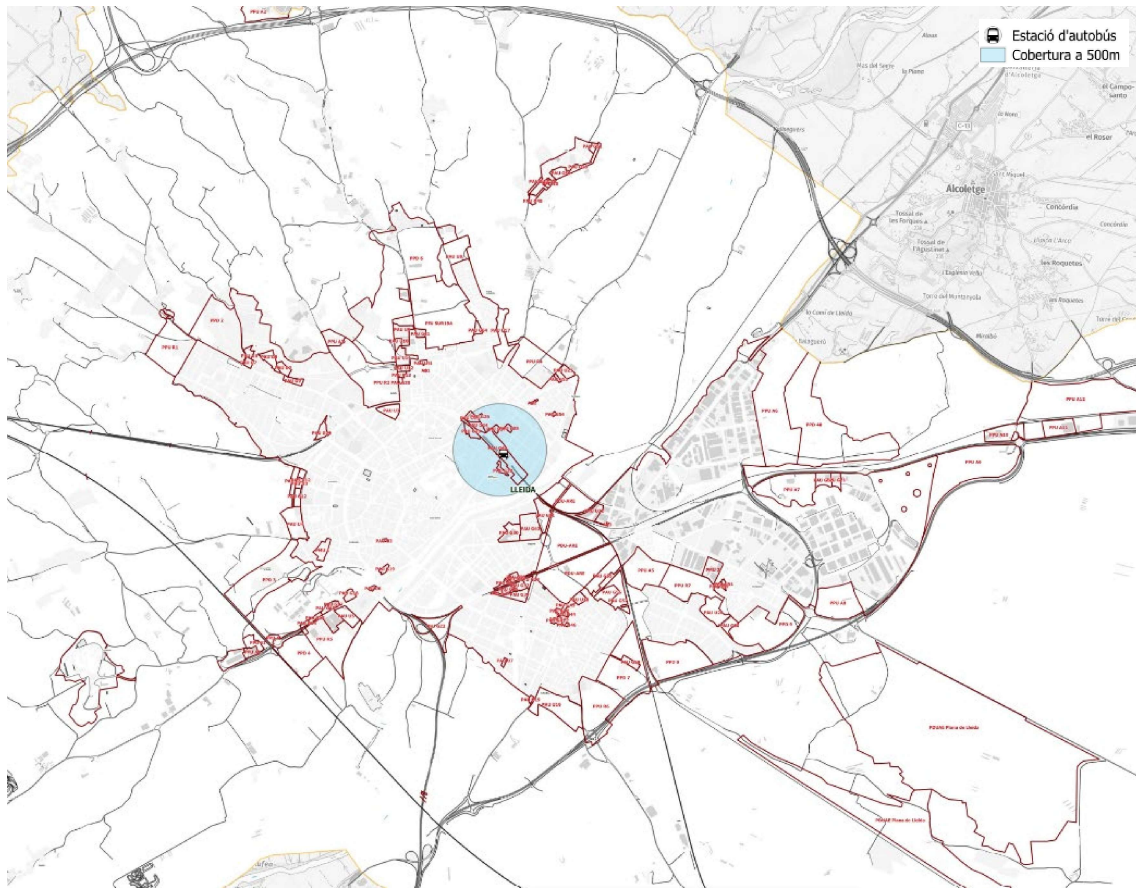


Recorregut i parades de la línia de bus 123. Font: ATM Àrea de Lleida

- **Alcanó – Alfés – Lleida**



Recorregut i parades de la línia de bus Alcanó – Alfés – Lleida. Font: ATM Àrea de Lleida



Cobertura de l'estació de bus interurbà

Servei de taxi a demanda a l'Horta de Lleida

Es tracta d'un servei de transport a demanda a l'Horta de Lleida, anomenat T-Horta, operatiu de dilluns a divendres feiners, amb sortides programades a les 8:00, 13:00, 16:00 i 20:00 hores.

El servei disposa d'una seixantena de parades distribuïdes per les partides i quatre punts de recollida urbana: Ricard Viñes, Estació de RENFE, Estació d'Autobusos i Hospital Arnau de Vilanova. La tarificació és equivalent a la del transport urbà, amb possibilitat d'ús de bitllets senzills o targetes multiviatge T-Jove, T-Estudiant, T-Temps, T-Nostra A i B, així com les targetes de l'ATM de Lleida.



Recorregut i parades del servei de taxi a demanda T-Horta. Font: Ajuntament de Lleida

Des del gener de 2026 s'han habilitat 3 noves parades, que es troben ubicades a la partida Terme de Grealó, en concret al camí de Perllongació de Mangraners, a la partida de Quatre Pilans (al camí del Fons de Mangraners) i a la Plana del Bisbe.

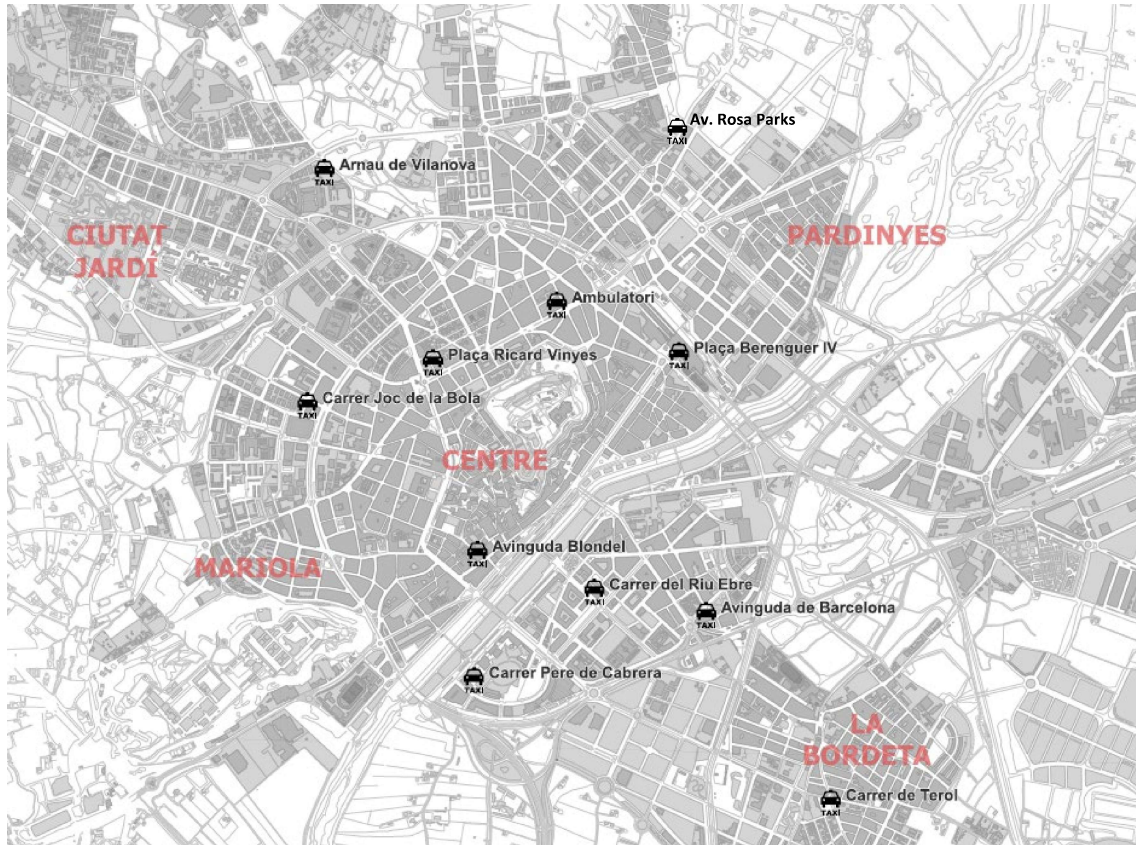
7.3.3. Taxi

L'àrea urbana de Lleida compta amb 10 parades de taxi, que es localitzen al centre, a l'Hospital Arnau de Vilanova, a Joc de la Bola i a La Bordeta, amb una capacitat total de 101 places.

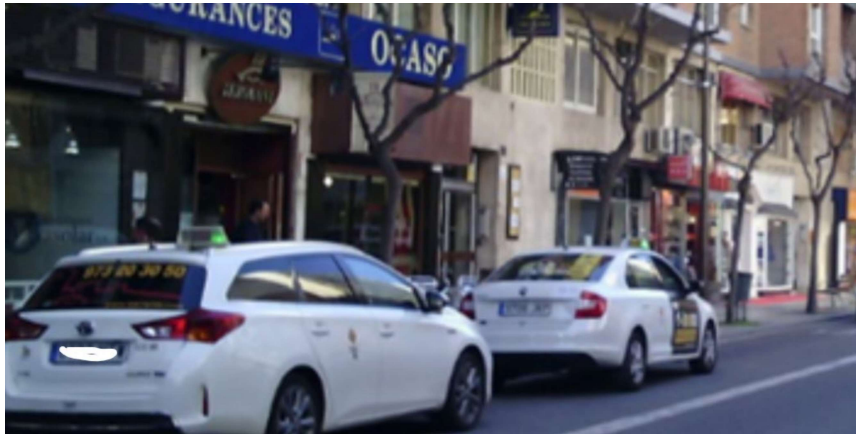
Zona	Carrer	Places
Estació Lleida-Pirineus	Pl. de Ramon Berenguer IV	30
Estació d'Autobusos	Av. de Bondel	21
	C. del Riu Ebre	5
Cappont	C. de Pere de Cabrera	3
	Av. de Barcelona	6
Vila Montcada	Hospital Arnau de Vilanova	5
Ricard Vinyes	Av. Prat de la Riba	14
Joc de la Bola	C. del Joc de la Bola	6
La Bordeta	C. de Terol	4
Ambulatori	Av. Prat de la Riba	7
Balàfia	Av. Rosa Parks	4
Total		105

Parades de taxi de Lleida. Font: PMUS de Lleida

A continuació, es mostra la localització de les parades de taxi de Lleida:



Localització de les parades de taxi de Lleida. Font: PMUS de Lleida

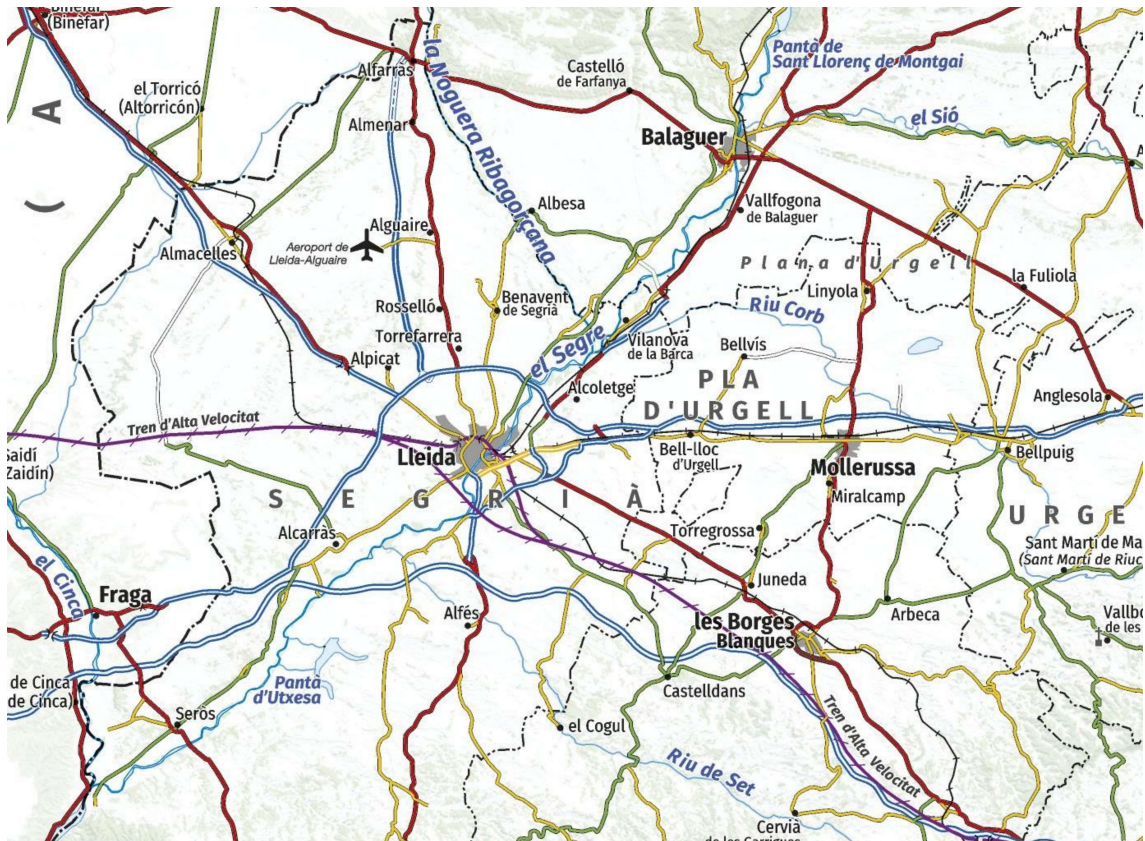


7.4. Mobilitat en vehicle privat

La ciutat de Lleida es localitza a la confluència entre els camins que s'endinsen cap als Pirineus (tant el d'Osca com el de Catalunya), l'eix est-oest, que comunica la costa central catalana i França amb l'interior de la península ibèrica, i la ruta en direcció a Tarragona.

La xarxa viària externa és el sistema de carreteres d'aproximació al municipi que permet tots els desplaçaments amb les localitats properes. Lleida és travessada per dos eixos vertebradors que es creuen a la ciutat: l'autovia A-2 i l'autopista AP-2. Ambdós corredors viaris recorren la plana donant servei tant als fluxos de llarg recorregut entre el litoral català i la vall de l'Ebre com als trànsits interns entre comarques. La xarxa d'aproximació de la que s'ha aprofitat Lleida està formada per:

- *Autovia A-2.* Constitueix l'itinerari fonamental entre Madrid, Barcelona i la frontera francesa. Aquesta via uneix les capitals de quatre comarques: Lleida (Segrià), Mollerussa (Pla d'Urgell), Tàrrrega (Urgell) i Cervera (Segarra).
- *Autopista AP-2.* Uneix Saragossa amb Tarragona passant per Les Borges Blanques i Lleida. Acompleix una funció similar a l'anterior però en comptes de permetre accedir a la Catalunya Central, aquesta autopista enllaça amb el corredor mediterrani, connectant amb el Penedès i el Camp de Tarragona, amb un recorregut semblant al del ferrocarril convencional, que des de Lleida i passant per Montblanc, permet accedir al Camp de Tarragona i des d'allà a la Regió Metropolitana de Barcelona.
- *Carretera N-240/A-22:* Entre Tarragona i Lleida, la N-240 comparteix una part important del corredor amb l'AP-2. Es correspon a l'antiga via romana entre Tarraco i Ilerda. A partir de la capital del Segrià, el seu recorregut discorre molt proper al de l'autovia A-22, que connecta Lleida amb Siétamo (Aragó).
- *Eix occidental N-230/A-14:* La N-230 abandona Lleida pel nord en direcció al Pont de Suert per la Noguera Ribagorçana. Tanmateix, a l'alçada aproximada de Torrefarrera, i en paral·lel a la N-230, comença el recorregut de la autovia A-14, la qual arriba fins a Almenar.
- *Eix central C-12/C-13:* Des de Tortosa s'enfila fins a Lleida i després puja per la vall de la Noguera Pallaresa en direcció a Sort, a l'igual que la línia de tren fins a la Poble de Segur.



Xarxa viària de Lleida

7.4.1. Xarxa viària d'aproximació

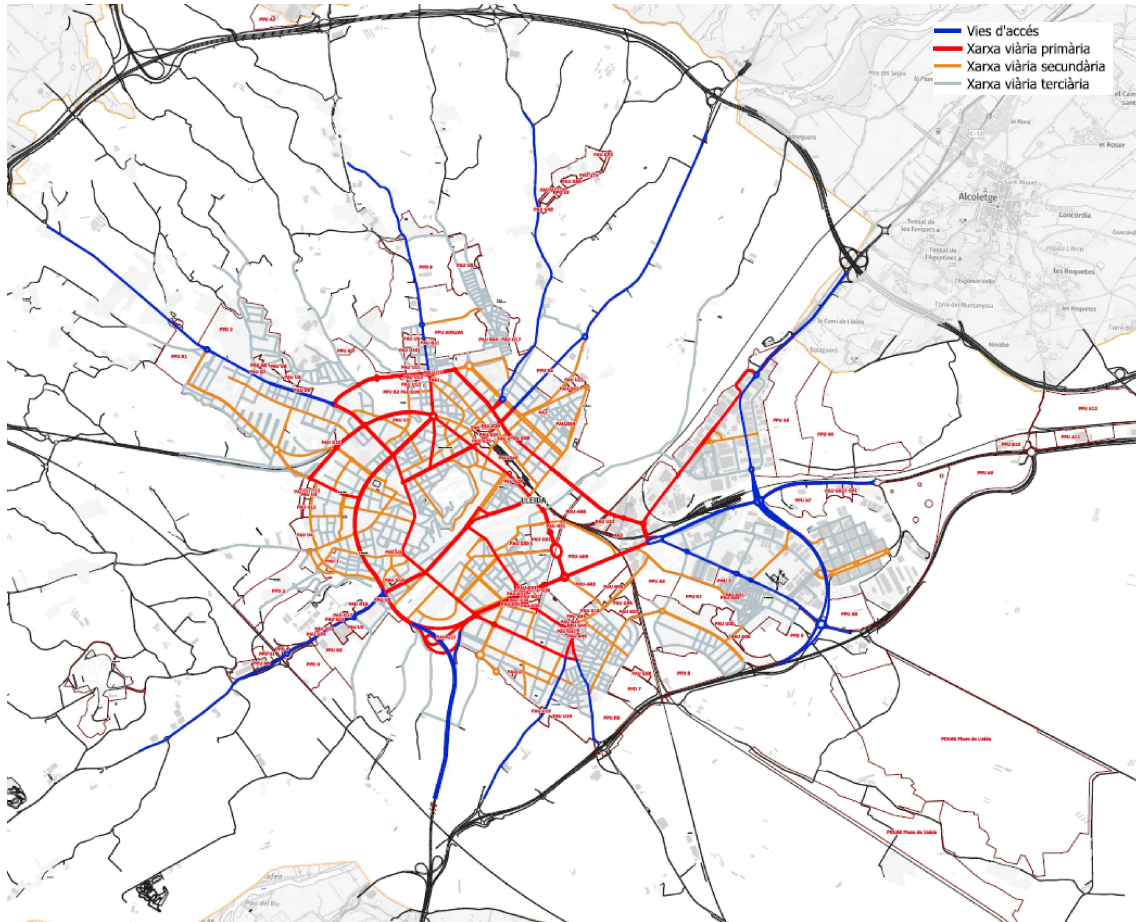
Es pot realitzar una jerarquització de vies: accés, primàries, secundària i resta de vies. En el següent quadre es mostra el nivell de detall de cada una, amb la seva longitud:

Xarxa Viària	Nivell	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%
Vies d'accés	Vies d'accés	43,6	14,5%	43,6	14,5%
Xarxa Primària	Ronda Urbana	10,1	3,4%	45,8	15,3%
	Recorregut Alternatiu	7	2,3%		
	Semi-ronda Urbana	8,1	2,7%		
	Resta de la Xarxa Primària	20,6	6,9%		
Xarxa Secundària	Segon Nivell	28	9,3%	58,4	19,5%
	Tercer Nivell	30,4	10,1%		
Xarxa Local	Resta de la xarxa viària	152,2	50,7%	152,2	50,7%
	Total xarxa	300	100%	300	100%

Característiques de la xarxa viària segons jerarquia. PMUS Lleida

L'estructura de la xarxa viària de l'àrea urbana de Lleida està composta per un conjunt de vies d'aproximació i connexió interurbana, entre les quals destaquen la LL-11, LL-12, N-240 i N-II, així com les rondes i bulevards que circumden els barris centrals, com la N-230 i l'avinguda Onze de Setembre, i la xarxa viària interna de la ciutat.

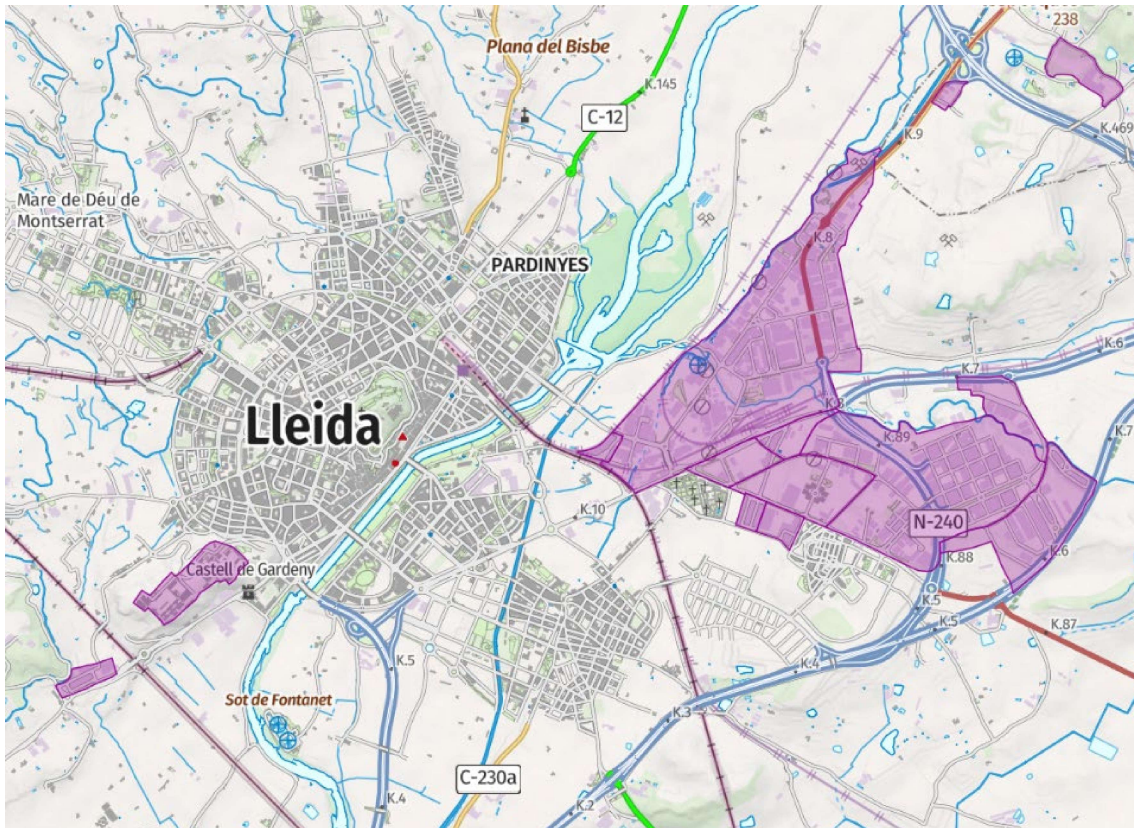
Aquest sistema jerarquitzat permet diferenciar els fluxos de trànsit de llarga distància, els de connexió perifèrica i els de circulació local. Tot i que les rondes i els corredors externs faciliten la circumval·lació de l'àrea urbana i la connexió entre punts perifèrics, en molts casos el recorregut més ràpid per als vehicles encara implica el trànsit a través de la xarxa interna, transitant per carrers de distribució i veïnals, fet que genera un impacte sobre la mobilitat local.



Vies d'accés i jerarquia viària de Lleida

7.4.2. Mobilitat als polígons d'activitat econòmica (PAE)

Al voltant de l'àrea urbana de Lleida hi ha diversos polígons industrials que s'han situat estratègicament per facilitar el trànsit de vehicles pesants sense necessitat d'entrar al nucli de la ciutat. Aquests polígons estan connectats amb grans vies de comunicació, com l'autopista AP-2 i l'autovia A-22, que permeten l'accés directe des de i cap a Barcelona i Saragossa, així com amb carreteres autonòmiques com la C-12 i la C-13, que connecten els polígons amb altres punts del territori.



Polígons d'activitat econòmica. Font: ICGC

Aquesta xarxa viària exterior actua com un itinerari funcional per als camions, garantint que puguin arribar als polígons i moure mercaderies de manera eficient, sense travessar el centre urbà, i millorant tant la logística com la seguretat del trànsit a la ciutat.

Tot i així, cal resoldre la connexió entre la variant Sud i l'A-2 pels costats est i oest, donat que en el primer cas es realitzen per trams de vies urbanes perimetrals i en el segon cas per itineraris secundaris amb poca capacitat.

El desenvolupament del POUM preveu nou sostre industrial, fet que implica una major presència de vehicles pesants, els quals hauran de fer servir els itineraris recomanats fins a les seves activitats, amb l'objectiu de no fer ús de la xarxa interna de la ciutat.



Entrada N-40

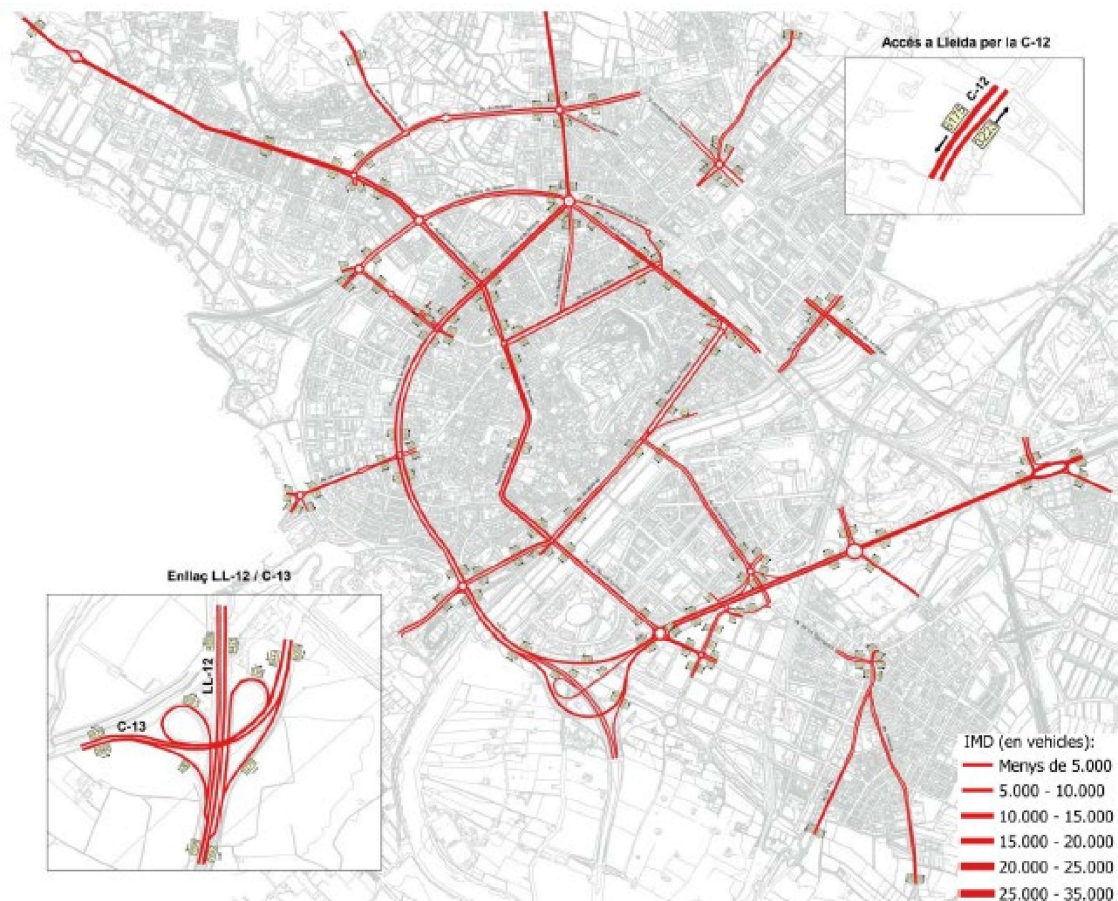
7.4.3. Intensitat de trànsit

Al PMUS de Lleida Horitzó 2030 es van realitzar diversos aforaments automàtics i manuals per a obtenir dades de la intensitat de trànsit en diverses vies de l'àrea urbana.

Els valors més elevats es donen en les vies d'accés, com per exemple la LL-11, on es superen els 16.000 vehicles per dia i sentit al tram situat entre l'Av. de la Indústria i l'Av. de Victoriano Muñoz, en direcció a la LL-12. Pel que fa a les vies interiors, destaquen artèries principals de la ciutat, com l'eix Rambla d'Aragó-Avinguda de Balmaes, per on circulen fins a 14.400 vehicles per dia i sentit.

Per altra banda, el trànsit és especialment elevat als principals eixos urbans de Lleida, com el Gran Passeig de Ronda, l'Av. de Prat de la Riba, el C. Príncep de Viana i l'Av. Alcalde Rovira Roure, així com als ponts de Pardiniyes i de la Universitat, que concentren volums significatius del voltant dels 12.000 vehicles d'entrada al centre.

Seguidament, es mostra la intensitat de trànsit en dia laborable:



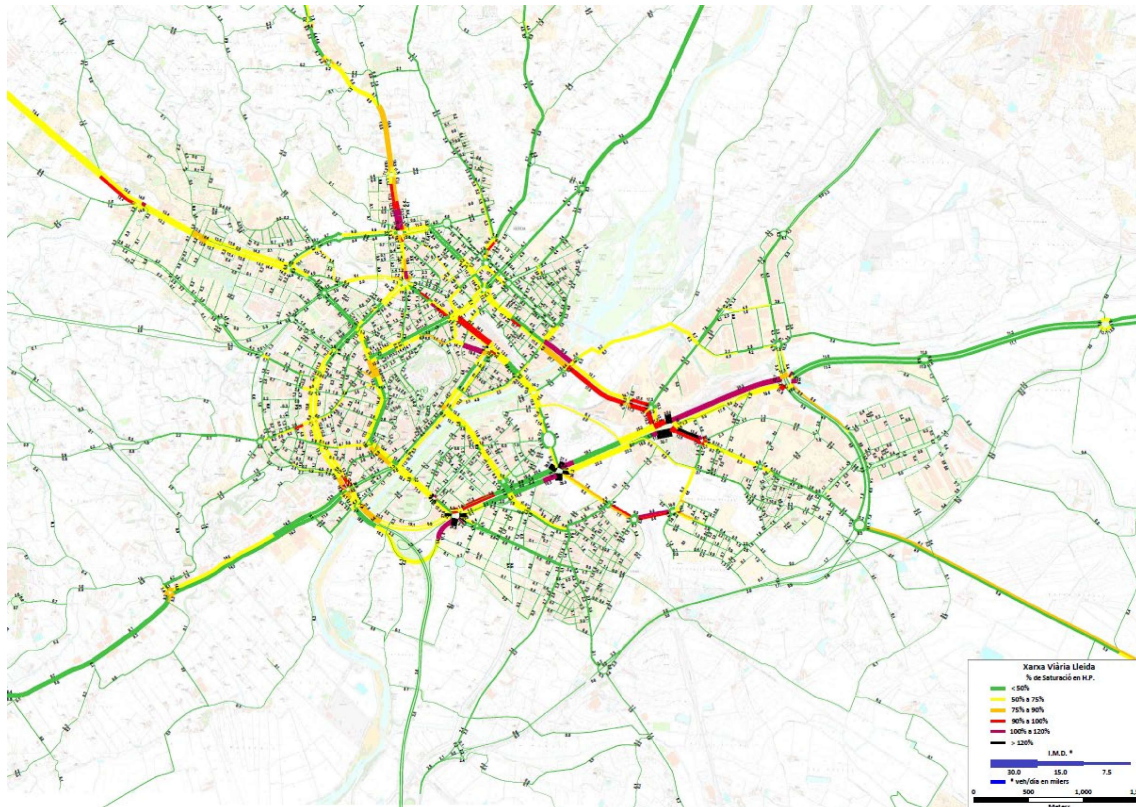
Volums de trànsit en un dia laborable. Font: PMUS de Lleida

7.4.1. Índex de saturació actual

Intensitat Mitjana Diària i Capacitat viària

A partir d'aquestes dades, s'ha analitzat la situació actual del trànsit a l'entorn dels sectors del POUM, en els vials d'entrada i sortida dels àmbits, obtenint els índex de saturació de les vies principals:

Tram	IMD Actual	IS actual
N-240 (sentit A-2)	8.502	52,8%
N-240 (sentit C. d'Olivera)	9.121	56,7%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. del Joc de la Bola)	6.138	50,4%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit Av. del Dr. Fleming)	4.740	46,6%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. d'Eugeni d'Ors)	6.370	42,7%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. de Sant Hilari)	5.190	32,0%
Av. de Pinyana (sentit C. de l'Arquitecte Gomà)	7.146	18,6%
Av. de Pinyana (sentit Av. de l'Alcalde Porqueres)	6.887	22,4%
Av. de l'Alcalde Porqueres / N-230 (sentit C. de Jordi Solé Tura)	7.504	41,3%
Av. de l'Alcalde Porqueres / N-230 (sentit Av. de Pinyana)	6.268	30,4%
Av. de Rosa Parks / LP-9221 (sentit Llúvia)	2.381	14,9%
Av. de Rosa Parks / LP-9221 (sentit Lleida)	4.162	26,0%
C. del Príncep de Viana (sentit Av. de Prat de la Riba)	9.244	23,9%
C. del Príncep de Viana (sentit Pl. d'Europa)	11.991	33,2%
Av. de St. Ruf (sentit Av. de Rosa Parks)	8.809	24,4%
C. del Príncep de Viana (sentit Rbla. de Ferran)	11.337	50,1%
C. del Príncep de Viana (sentit Av. del Segre)	7.869	25,6%
Pont de Pardinyes (sentit Av. de Tortosa)	12.522	64,3%
Pont de Pardinyes (sentit PAE del Segre)	13.985	53,1%
Av. de Pius XII (sentit Camí de la Mariola)	4.011	26,9%
Av. de Pius XII (sentit C. d'Artur Mor)	1.304	8,4%
Av. de l'Exèrcit / N-II (sentit C. de Leandre Cristòfol)	9.772	27,9%
Av. de l'Exèrcit / N-II (sentit N-230)	8.884	23,3%
LL-11 (sentit Av. de Victoriano Muñoz)	16.239	44,1%
LL-11 (sentit C. d'Almeria)	12.142	44,7%
N-240a (sentit LL-11)	8.470	49,6%
N-240a (sentit C. d'Alcarràs)	8.455	45,3%
Av. d'Artesa / L-702 (sentit Av. del Pla d'Urgell)	3.917	35,7%
Av. d'Artesa / L-702 (sentit C-13)	3.561	25,1%
Av. de Madrid (sentit N-230)	5.629	22,1%
Av. de Madrid (sentit C. de la República del Paraguai)	3.970	17,5%



IS actual de les vies de l'entorn dels àmbits del POUM. Font: DOYMO

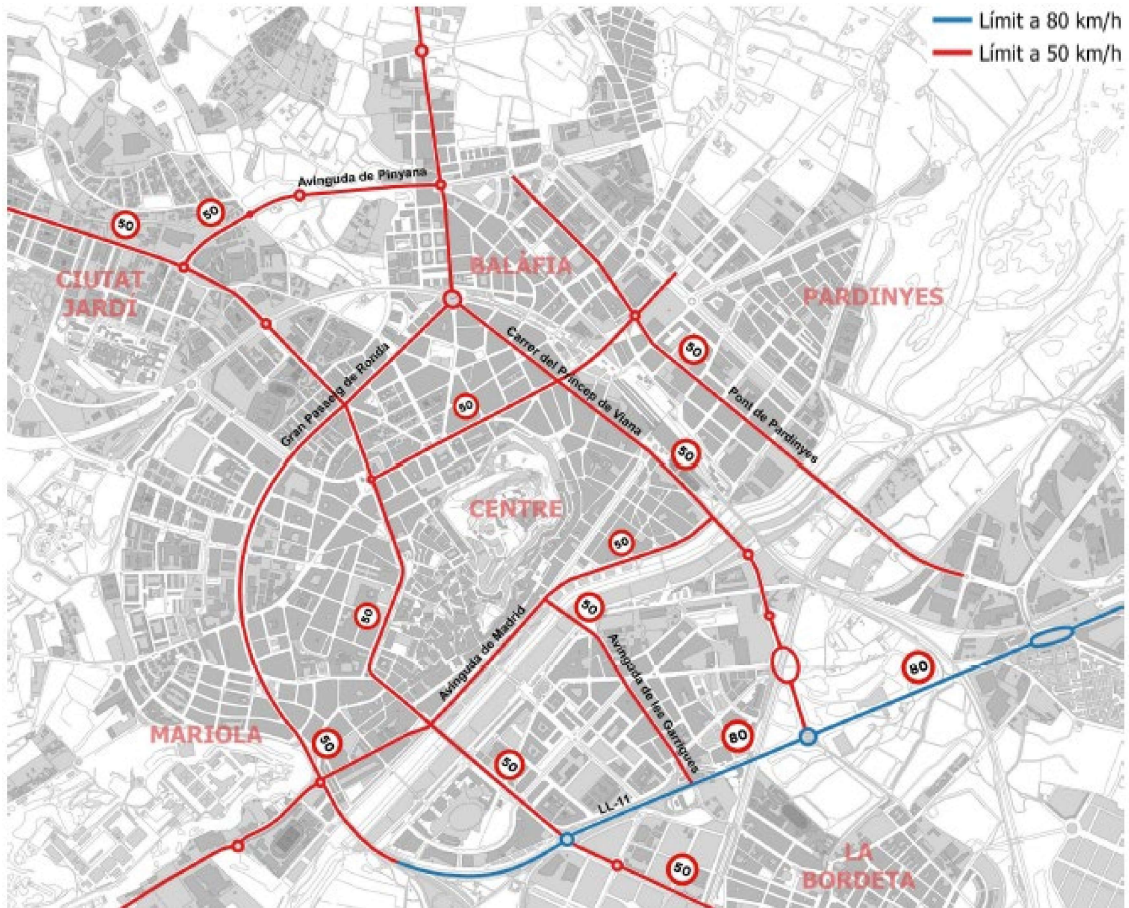
La capacitat total de la via s'ha obtingut de la fórmula següent: Capacitat total via = nombre carrils x Capacitat d'un carril x Fase Verd (%).

En aquest cas, no es registren problemes de saturació de la xarxa viària, ja que cap de les vies analitzades presenta un IS superior al 70%, la més elevada és al Pont de Pardinyes, arribant al 64,3%.

7.4.2. Velocitat de circulació

D'acord amb la modificació de l'article 50 del "Reglamento General de Circulación", el 10 de novembre de 2020 es rebaixa el límit de velocitat de circulació genèric en vies urbanes de 50 km/h a 30 km/h en els carrers que comptin amb un sol carril per sentit de circulació, amb l'objectiu de reduir la sinistralitat vial i l'impacte negatiu de la circulació de vehicles en la qualitat de l'aire de les ciutats.

Pel que fa a les vies principals que configuren l'estructura del trànsit a l'àrea urbana, la velocitat reguladora general és de 50 km/h, excepte en el cas de la LI-11, on el límit de velocitat és de 80 km/h. Aquesta via actua com a corredor d'aproximació, connectant l'àrea urbana amb l'autovia A-2, i permet una transició eficient entre el trànsit local i les connexions de gran capacitat amb la xarxa interurbana.

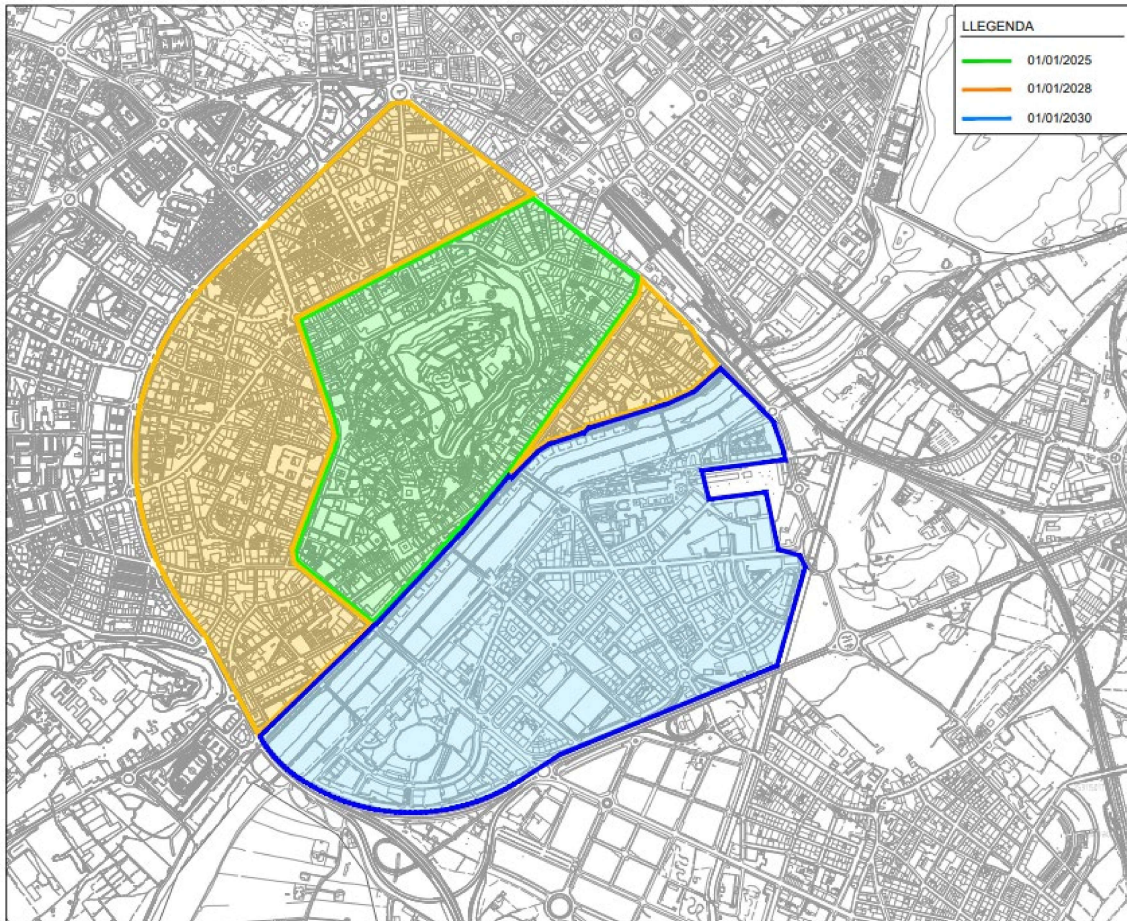


Límit de velocitat de circulació de les principals vies de Lleida. Font: PMUS de Lleida

7.4.3. Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Lleida

La ZBE de Lleida està en funcionament des de l'1 de gener del 2025. Tanmateix, es preveu que es desplegui de forma progressiva per fases, començant pel centre i ampliant-se posteriorment a altres zones del centre urbà.

A continuació, es mostra la delimitació de la ZBE per cadascuna d'elles:



Delimitació de la ZBE de Lleida per fases. Font: Ajuntament de Lleida

Les restriccions d'accés, circulació i estacionament a la ZBE de Lleida s'apliquen principalment en funció de l'etiqueta ambiental del vehicle, afectant els vehicles sense distintiu ambiental de la DGT, i es limiten a l'horari de dilluns a divendres feiners, de 7:00 h a 20:00 h.

En relació amb l'estacionament a l'àmbit de la ZBE, s'han establert aparcaments dissuasius gratuïts i aparcaments de baixa rotació a les zones pròximes a la ZBE per facilitar l'estacionament i l'intercanvi modal amb transport públic o a peu.

La ZBE de Lleida estableix exempcions per a vehicles registrats al municipi, així com per a serveis essencials, col·lectius vulnerables i determinats vehicles especials, entre d'altres.

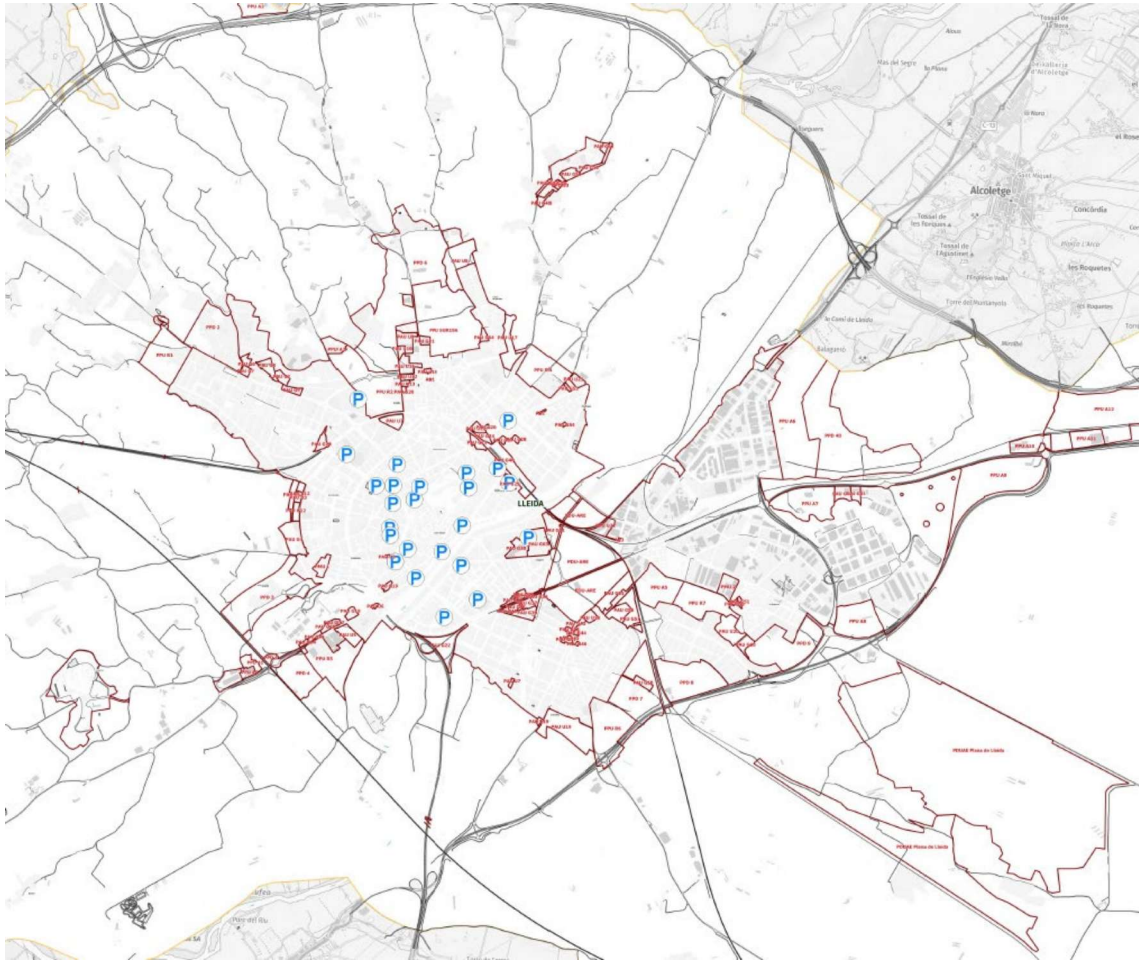
La normativa de referència per a la ZBE és l'ordenança municipal específica i la Llei 7/2021 de canvi climàtic. Així mateix, s'emmarca en instruments com el Pla de qualitat de l'aire 2027.

7.5. Aparcament

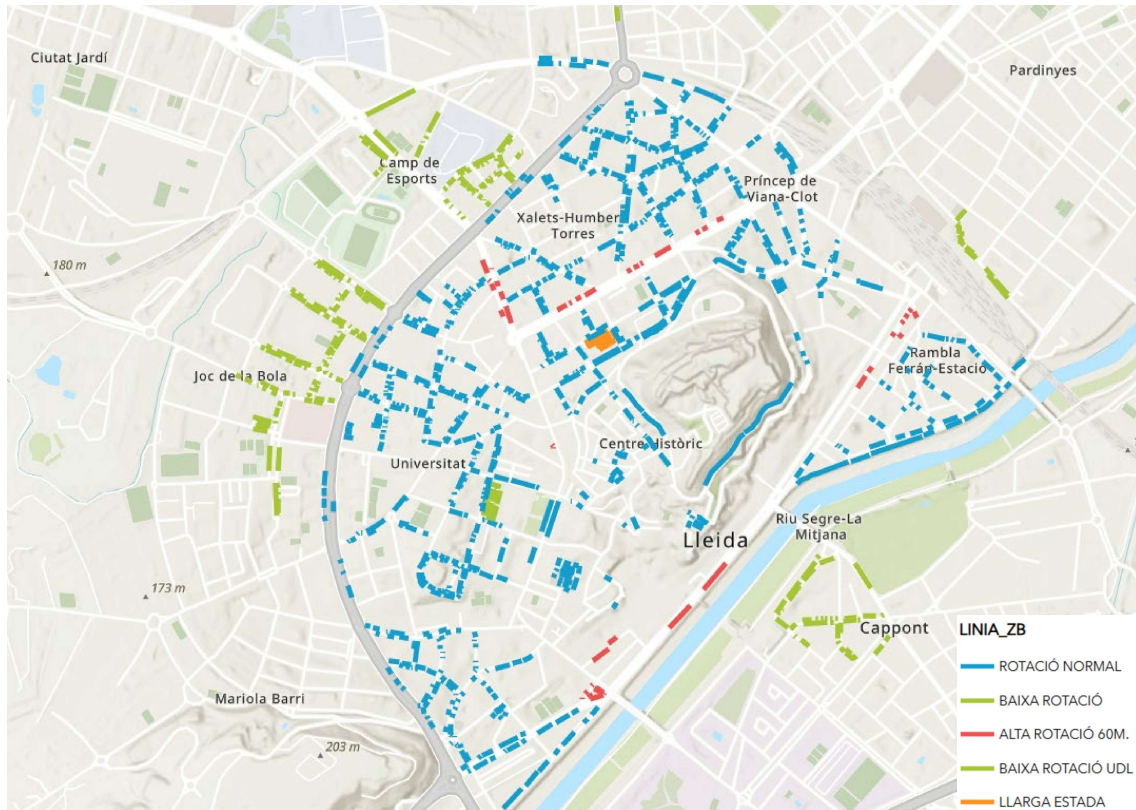
Amb una visió de conjunt i al marge de la casuística de cada barri, Lleida disposa d'una oferta d'estacionament en calçada àmplia i diversificada, que es pot classificar en tres grans blocs:

- **Places no regulades:** espais d'estacionament d'ús gratuït, sense limitacions horàries ni condicionants específics, i per tant no sotmesos a cap sistema de control. Hi ha una major concentració de places no regulades a les zones on l'activitat residencial està per sobre de l'ús comercial o terciari, és a dir, fora de l'àmbit central de Lleida.

- **Solars d'aparcament:** espais addicionals, habitualment també gratuïts, que reforcen l'oferta no regulada. Cal considerar, però, que es tracta d'una disponibilitat poc estable i no consolidada, ja que sovint desapareix per canvis d'ús o processos de transformació urbana. En molts casos presenten condicions funcionals i de percepció millorables (il·luminació insuficient, ferm sense pavimentar i una sensació d'inseguretat elevada). Segons la seva ubicació, poden actuar com a aparcament dissuasiu, contribuint a reduir la pressió d'estacionament a les àrees més congestionades.
- **Places regulades:** oferta subjecta a criteris de gestió que poden incidir tant en qui hi pot estacionar (segons tipologia de vehicle o necessitat) com en com i quant temps (mitjançant control horari i/o tarifació). A Lleida hi ha diferents regulacions segons el temps d'estada o els vehicles que poden estacionar:
 - *Zona Blava (tarifa blava):* temps inferiors a 2,5 hores.
 - *Zona Blava (tarifa verda):* Places d'aparcament destinades als usuaris que estacionen per períodes de temps inferiors a 4 hores.
 - *Zona Blava (tarifa vermella):* Places d'aparcament destinades als usuaris que estacionen per períodes de temps breus en zones on es vol aconseguir una rotació molt elevada.
- **Aparcaments públics:** aquell que ofereix places d'aparcament en règim de rotació horària, ja sigui en la totalitat de la seva capacitat o bé de forma compartida amb pupil·latge o venda. S'identifiquen una divuitena d'aparcaments, sumant més de 5.000 places en conjunt.



Aparcament públic

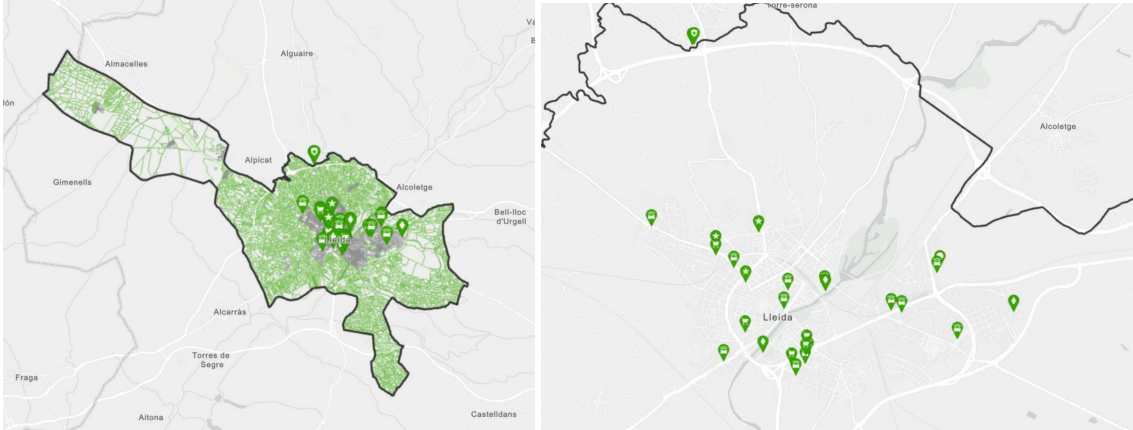


Aparcament regulat a la ciutat de Lleida. Visor Paeria

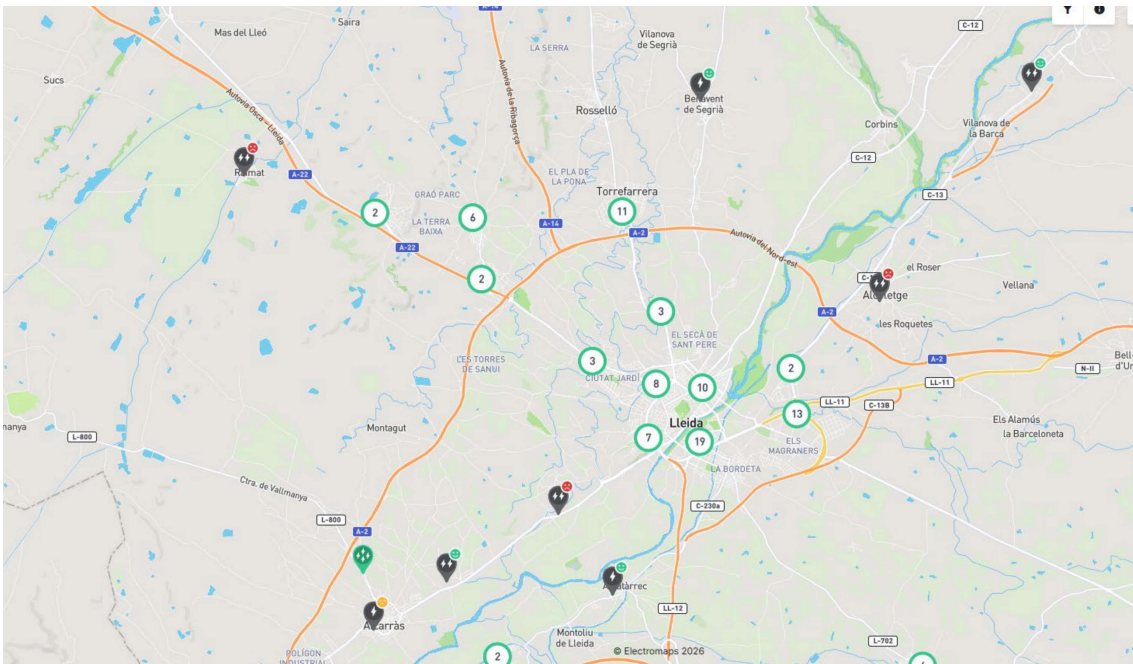


Aparcament regulat zona blava

- Vehicle elèctric:** en els darrers anys, la xarxa d'estacionaments de vehicle elèctric a la ciutat ha proliferat, ubicant espais pels usuaris d'aquests vehicles en disposin d'un espai de recàrrega. Aquests aparcaments optimitzen l'ús de la via pública i fomenta l'ús de mitjans de transport sostenibles, facilitant la mobilitat urbana a través d'una gestió més eficient dels espais de càrrega i aparcament. principalment, s'ubiquen al centre de la ciutat, i punts de nova urbanització en barris més dispersos i en arteres d'entrada o sortida de la ciutat. Actualment, a la ciutat hi ha ubicats 64 punts de recàrrega de vehicle elèctric, 4 d'ells públics i altres en aparcaments soterrats.



Aparcaments per vehicle elèctric. Visor Paeria

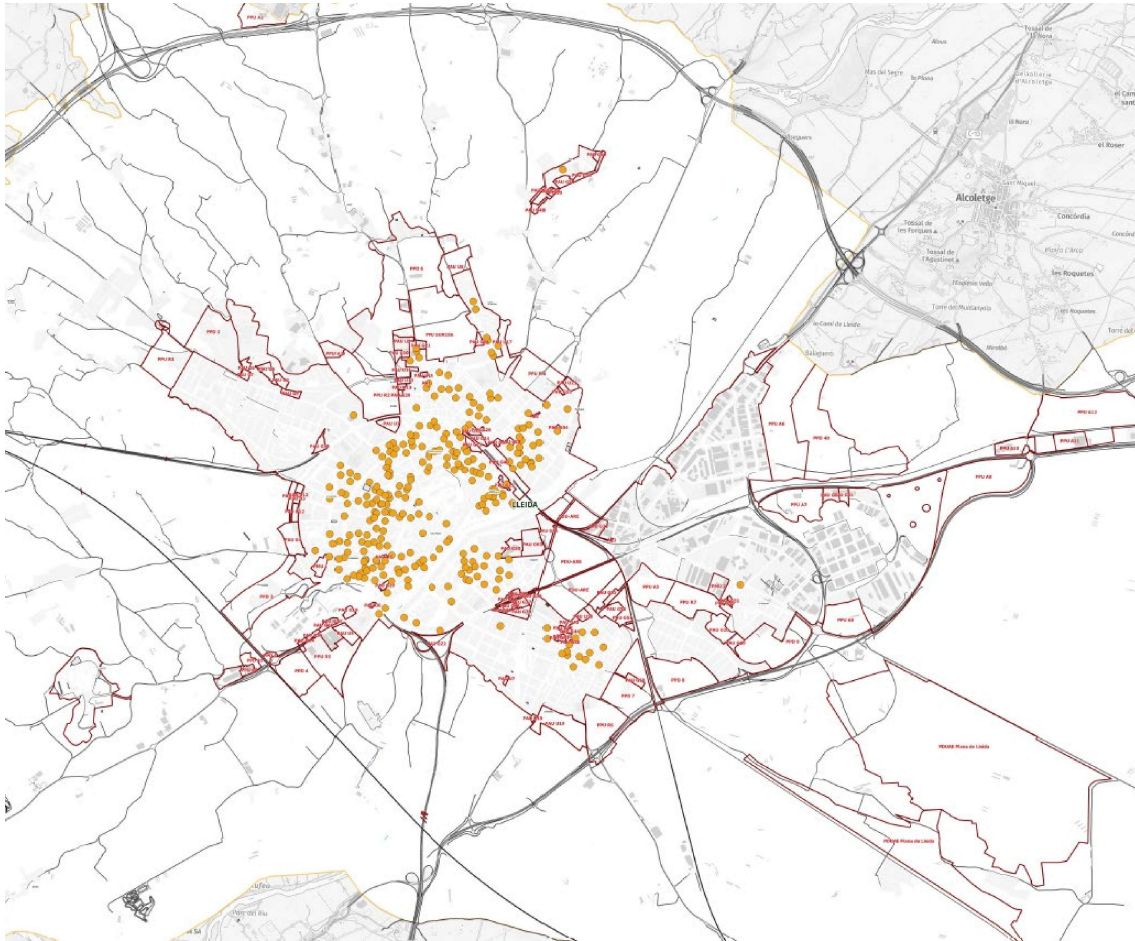


Aparcaments per vehicle elèctric. Visor electromaps



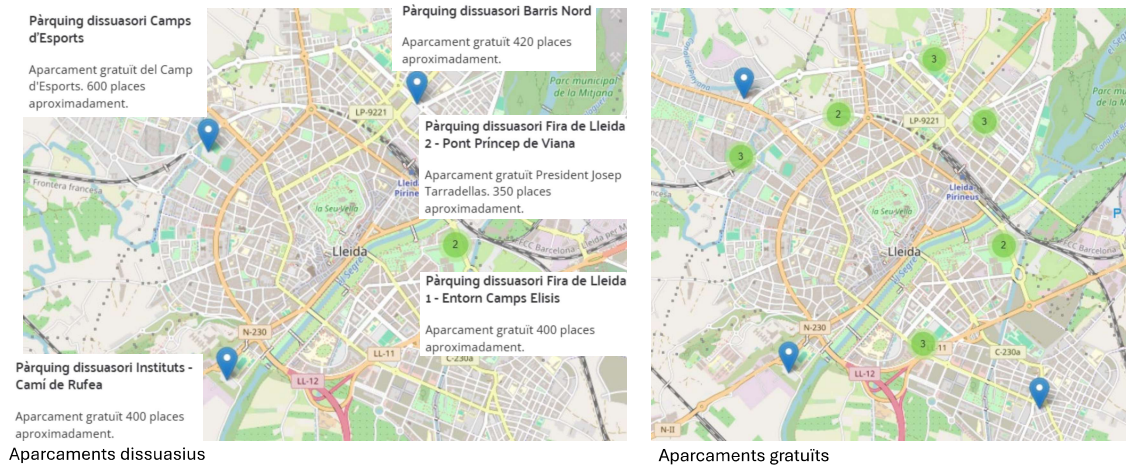
Exemple de places reservades per vehicles elèctrics

- **Aparcaments reservats.** Es considera un aparcament reservat aquell que les seves places, ja sigui en la seva totalitat o en la major part d'elles, estan destinades a una activitat en concret que es localitza al costat mateix de l'aparcament. Per altra banda, hi ha places reservades per fer càrrega i descàrrega en la zona més cèntrica de Lleida. Aquestes places, poden tenir una regulació diferent segons la zona de la ciutat i l'entorn comercial al que dona cobertura. El temps màxim d'estada és de 30 minuts per fer les operacions de CD.



Aparcaments reservats de CD

- ZBE aparcaments dissuasius:** Arrel de la posada en funcionament de la Zona de baixes Emissions de Lleida, des de l'Ajuntament s'habiliten espais per estacionar de manera gratuïta els turismes i fer el desplaçament a la zona restringida amb altres modes de transport. actualment, hi ha aproximadament més de 2.100 places disponibles en tota l'àrea perimetral de la ZBE. Hi ha altres aparcaments complementaris, també gratuïts en altres ubicacions perimetrals de Lleida.



Aparcaments dissuasius i gratuïts entorn la ZBE. Visor Paeria

8. SÍNTESI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

Amb tota la informació que s'ha recopilat i un cop estudiada la situació actual, es poden descriure alguns punts importants que cal tenir en compte a l'hora de fer les noves propostes de funcionament viari:

- **Mobilitat a Peu:**

La infraestructura per vianants compleix en alguns punts l'Ordre TMA/851/2021 i el Codi d'Accessibilitat de Catalunya. Encara hi ha punts on hi ha diferències en el grau d'accessibilitat.

El nucli antic compta amb un entorn comercial, i carrers pacificats amb plataformes úniques que conviden i ajuden a fomentar la mobilitat dels vianants.

Hi ha trams de pendents a la ciutat que poden dificultar l'elecció d'anar a peu o bicicleta per fer els desplaçaments per la ciutat. No obstant això, les distàncies de recorreguts són assequibles per anar amb aquest mode.

S'ha treballat per millorar la connexió entre barris, sobretot entre les dues basant del Riu Segre, amb ponts exclusivament per la mobilitat activa, amb altres ponts compartits amb vehicle rodat.

Caldrà preveure infraestructura accessible i connectada entre els nous sectors del POUM i els corredors actuals, de manera que siguin els més ràpids possibles.

- **Mobilitat amb bicicleta i VMP:**

En els darrers anys, la xarxa de vies ciclables de Lleida s'ha anat consolidant, ampliant els quilòmetres on la bici i el VMP són protagonistes, i compartint espai amb altres carrers gràcies a la reducció de la velocitat en altres vials.

L'aposta de la ciutat és la d'anar ampliant infraestructura, però millorant l'existent amb criteris de seguretat de tots els usuaris, passant carrils en vorera, a carrils segregats per calçada. Encara queden punts i trams a millorar i connectar, juntament amb els nous sectors del POUM, aquest serà una de les estratègies per anar aconseguint una millora d'aquesta xarxa.

Hi ha diferents ancoratges a l'espai públic de Lleida, millorant el desplaçament dels usuaris d'aquest mode de transport, sobretot en durades a curt termini en cas d'estacionament del vehicle. No obstant això, es pot millorar l'experiència de l'usuari, amb aparcaments més segurs i en punts estratègics, com parades interurbanes, en les proximitats dels equipaments municipals o bé en pàrquings públics.

En el cas de la demanda, es fomenta una mobilitat activa i potenciant l'ús d'aquests modes. La micromobilitat elèctrica en el cas de Lleida, representa més de la meitat dels usuaris de bici i VMP, fet que ajuda a pensar que és una bona estratègia per salvar distàncies, pendents i modes competitiu amb altres modes rodats.

- **Mobilitat amb Transport Públic**

El servei ferroviari de Lleida s'estructura a partir de l'Estació Lleida-Pirineus, per on hi fan parada les línies RL1, RL2, RL3 i RL4, així com la línia d'AVE Madrid – Saragossa – Barcelona – França.

Lleida disposa d'una xarxa de busos urbans, amb 12 línies (L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, L8, L9, L10, L20, L70), operada per Moventis.

A l'Estació d'autobusos de Lleida hi fan parada diverses línies de bus interurbà, tant diürn com nocturn, que connecten la ciutat amb les poblacions de l'entorn, nuclis allunyats de Lleida, amb la resta del país i Andorra.

Actualment, el sistema es troba en un procés de transformació que inclou la reordenació de les línies urbanes i la posada en funcionament d'una nova estació d'autobusos interurbans, fet que permetrà consolidar aquest àmbit com un node intermodal de transport.

T-Horta és un servei de transport a demanda a l'Horta de Lleida, que disposa d'una seixantena de parades a les partides i quatre punts de recollida urbana.

L'àrea urbana de Lleida compta amb 10 parades de taxi, amb una capacitat total de 101 places.

- **Mobilitat amb Vehicle Privat**

L'estructura de la xarxa viària de Lleida es compon per les vies d'aproximació i connexió interurbana (LL-11, LL-12, N-240 i N-II), així com les rondes i bulevards que circumden els barris centrals (N-230 i l'Av. de l'Onze de Setembre), i la xarxa viària interna.

Al voltant de Lleida hi ha polígons industrials situats estratègicament per facilitar el pas de vehicles pesants sense entrar a la ciutat. Estan ben connectats amb grans vies com l'AP-2, l'A-2 i carreteres autonòmiques, fet que permet un transport eficient de mercaderies.

Els nivells més alts de trànsit es concentren a les vies d'accés a Lleida, com la LL-11 (16.000 vehicles diaris per sentit). A l'interior de la ciutat destaquen eixos principals com la Rambla d'Aragó—Av. de Balma i altres grans artèries urbanes i ponts (12.000 - 14.400 vehicles diaris cap al centre).

El límit de velocitat de les vies principals és de 50 km/h, excepte en el cas de la LL-11, que és de 80 km/h.

La ZBE de Lleida està en vigor des de l'1 de gener de 2025 i s'implanta de manera progressiva, començant pel centre urbà.

- **Xarxa d'Aparcament**

Lleida disposa d'un elevat nombre de places d'estacionament, amb diferents regulacions segons la necessitat de rotació en cada una de les zones.

En la via pública es poden diferenciar diferents reserves, per operacions de CD, reserves per administracions, o places de vehicle elèctric, fet que ajuda a diferents usuaris a disposar de places d'aparcament.

Hi ha pàrquings públics, ja siguin soterrats, com espais sense urbanitzar que es destinen a aparcaments en superfície.

9. CÀLCUL DE LA DEMANDA GENERADA

En aquest apartat s'estima la demanda generada de viatges a partir dels diferents sectors urbanístics. Inicialment, es calcula la generació de viatges de manera desagregada per sector funcional (residencial, terciari, industrial, equipaments, etc.), aplicant els corresponents índexs de generació segons el tipus d'activitat i la intensitat d'ús del sòl.

Posteriorment, s'agrupen els resultats per categoria d'activitat, obtenint així la demanda global de mobilitat generada pel conjunt del planejament.

Aquesta informació constitueix la base per a l'anàlisi del repartiment modal, que permet identificar el percentatge de viatges atribuïts a cada mode de transport (a peu, bicicleta/VMP, transport públic, vehicle privat), facilitant l'avaluació de la sostenibilitat del model proposat i la definició de mesures per a l'equilibri modal.



Sectors POUM

9.1. Descripció de les activitats proposades

La prognosi de la demanda d'afluència i de l'impacte sobre el trànsit a l'àmbit d'estudi s'ha elaborat a partir de l'aplicació d'índexs d'atractivitat específics, que estableixen la relació entre les superfícies destinades a l'activitat principal i el nombre estimat de residents, clients, visitants o treballadors associats a cadascuna de les tipologies d'ús definides en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM).

Aquests índexs permeten quantificar l'atracció potencial de mobilitat generada per cada ús, i traslladar-la a escenaris de mobilitat futura, amb l'objectiu d'avaluar la capacitat del sistema viari i de transport per absorbir la nova demanda, així com de proposar mesures d'ordenació i millora de la mobilitat que garanteixin una accessibilitat adequada i sostenible.

Per calcular la mobilitat generada per les noves activitats es relaciona la superfície de sostre dedicada amb les ràtios de mobilitat generada de l'annex nº1 del *Decret de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (en cas dels centres comercials, s'apliquen les ràtios que indica la Generalitat)*.

El projecte del POUM de Lleida identifica diferents parcel·les subjectes a modificació i, per tant, una nova mobilitat que les noves activitats portaran en el desenvolupament del municipi.

El projecte preveu sostre públic amb equipaments, sòl de parcs i jardins i reserva per sistemes viaris i altres dotacions de serveis.

Dins dels sistemes, s'ha considerat el total de zones verdes, per calcular un màxim de mobilitat que es pot generar pels desenvolupaments del POUM.

El sostre privat és principalment residencial, industrial i comercial, tal com es fixa en cada una de les fitxes dels sectors del POUM.

9.2. Activitats per a cada un dels sectors i nova mobilitat

A partir dels quadres anteriors i la informació de cada un dels sistemes públics, s'ha calculat la nova mobilitat per cada un dels sectors de desenvolupament del POUM. S'han comptabilitzat més de 910.000 nous desplaçaments al dia pel conjunt de tots els sectors.

	Desplaçaments	
PAU	263.126	29%
PDU-ARE	314.301	35%
PMU	13.679	2%
PPU	319.231	34%
TOTAL	910.337	

Desplaçaments segons planejament

Nom abreviat	PAU G1	PAU G2	PAU G3	PAU G4	PAU G5	PAU G6	PAU G7	PAU G8
Denominació	SUCS. CARRER MAJOR NORD	TRAVESSIA CARRER BOU	SUCS. CARRER MAJOR SUD	SUC. CARRER SUQUETS	RAÏMAT NORD	CAMÍ DE BOIXADORS	CAMÍ DE BOIXADORS - ROVIRA ROURE - MONESTIR D'AVINGANYA	SÈQUIA MAJOR
Total Sòl brut computable (m2)	5.400,88	5.797,32	6.179,53	16.225,00	9.770,35	8.646,75	8.251,74	21.804,52
Total Sòl Públic (m2)	296,00	1.286,73	0,00	10.184,50	5.074,28	2.143,81	1.989,42	5.313,87
Equipaments (m2)	0,00	0,00	0,00	3.954,57	3.088,92	0,00	0,00	0,00
Parcs i Jardins urbans (m2)	0,00	0,00	0,00	1.807,18	0,00	0,00	0,00	819,42
SX1+SX2-Viari (m2)	296,00	1.286,73	0,00	4.038,33	1.985,36	2.143,81	1.989,42	4.093,45
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	0,00	0,00	384,42	0,00	0,00	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	401,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	5.104,87	4.510,58	6.179,53	6.040,50	4.696,08	6.502,94	6.262,31	16.490,64
Sostre total (m2)	4.594,39	8.119,05	5.561,58	9.302,86	5.942,92	4.099,51	5.636,08	8.245,32
Sostre residencial (m2)	4.594,39	0,00	5.561,58	9.302,86	5.942,92	4.099,51	5.636,08	8.245,32
Nombre habitatges	34	0	41	99	71	18	14	29
Sostre Comercial PB (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	0,00	8.119,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre hotelier (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS								
Total desplaçaments de sòl públic	0	0	0	881	618	0	0	41
Equipaments (desplaçaments)	0	0	0	791	618	0	0	0
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	0	0	0	90	0	0	0	41
Desplaçaments residencial (m2st)	459	0	556	930	594	410	564	825
<i>Desplaçaments segons nº hab.</i>	238	0	287	693	497	126	98	203
Desplaçament Comercial PB	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Industrial	0	406	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Terciari / Oficines	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments hotelier	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	459	406	556	1.812	1.212	410	564	866
Pla d'etapes (Quinquenni)	3	3	3	3	3	3	3	3

Nom abreviat	PAU G9	PAU G10	PAU G11	PAU G12	PAU G14	PAU G15	PAU G16	PAU G17
Denominació	ILLA ALCALDE ROVRA ROURE- CARLES	VICTÒRI A KENT - PERIODI STA TRAPA	VALLCA LENT- ONZE DE SETEMB RE	PASSEIG DE L'ONZE DE SETEMB	AVINGUDA DE L'EXÈRCIT 1	AVINGUDA DE L'EXÈRCIT 2	AVINGUDA DE L'EXÈRCIT 3	AVINGUDA DE L'EXÈRCIT 4
Total Sòl brut computable (m2)	12.198,29	15.834,89	18.168,04	15.077,08	3.861,84	5.903,01	5.517,70	8.052,34
Total Sòl Públic (m2)	1.760,33	7.988,79	13.521,15	10.787,45	1.930,38	2.013,05	1.132,87	178,61
Equipaments (m2)	0,00	0,00	0,00	1.895,16	0,00	0,00	0,00	0,00
Parcs i Jardins urbans (m2)	0,00	4.227,32	3.547,25	6.729,69	1.159,00	1.502,88	1.132,87	178,61
SX1+SX2-Viari (m2)	1.711,79	3.761,47	5.037,50	2.162,60	771,38	510,17	0,00	0,00
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	48,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	838,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	4.936,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	10.437,97	7.846,10	4.646,89	4.289,63	1.931,46	3.889,96	4.384,71	7.308,87
Sostre total (m2)	4.175,19	23.909,77	10.120,05	8.579,27	6.635,66	9.047,34	9.377,28	10.829,56
Sostre residencial (m2)	4.175,19	1.445,40	10.120,05	8.579,27	4.704,20	6.495,62	7.143,52	8.066,15
Nombre habitatges	13	4	110	106	57	79	87	99
Sostre Comercial PB (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.551,71	2.233,76	2.763,41
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	22.464,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	1.931,46	0,00	0,00	0,00
Sostre hoteler (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS								
Total desplaçaments de sòl públic	0	211	177	716	58	75	57	9
Equipaments (desplaçaments)	0	0	0	379	0	0	0	0
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	0	211	177	336	58	75	57	9
Desplaçaments residencial (m2st)	418	145	1.012	858	470	650	714	807
<i>Desplaçaments segons n° hab.</i>	91	28	770	742	399	553	609	693
Desplaçament Comercial PB	0	0	0	0	0	1.276	1.117	1.382
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	17.522	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Industrial	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Terciari / Oficines	0	0	0	0	290	0	0	0
Desplaçaments hoteler	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	418	17.878	1.189	1.573	818	2.001	1.888	2.197
Pla d'etapes (Quinquenni)	3	3	1	1	3	3	3	3

Nom abreviat	PAU G18	PAU G19	PAU G20	PAU G21	PAU G22	PAU G23	PAU G24	PAU G25
Denominació	AVINGUDA DE L'EXÈRCIT 5	ALCALDE COSTA-REPÚBLICA DE PARAGUAY	CARRER DE LA CIUTADELLA	AVINGUDA ALCALDE PORQUERAS	AMPLIACIÓ COPA D'OR	CARRER D'ALFARRÀS	TORRES PLA DE L'ESTACIÓ	AVINGUDA PRAT DE LA RIBA
Total Sòl brut computable (m2)	11.111,84	5.783,36	2.868,88	8.899,11	62.757,54	11.380,29	11.175,17	13.694,40
Total Sòl Públic (m2)	5.634,30	926,63	1.823,17	2.431,85	51.104,03	8.423,85	13.369,41	10.371,34
Equipaments (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Parcs i Jardins urbans (m2)	5.634,30	0,00	0,00	0,00	34.644,18	6.185,44	5.955,80	6.981,38
SX1+SX2-Viari (m2)	0,00	373,11	1.823,17	2.431,85	16.459,85	2.238,41	2.876,99	2.425,39
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	553,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	964,57
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.536,62	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	5.476,93	4.856,73	1.045,70	6.467,27	11.653,51	2.956,44	2.342,38	3.323,06
Sostre total (m2)	8.941,44	9.758,29	4.012,62	12.934,53	21.689,17	17.738,67	32.524,99	23.328,05
Sostre residencial (m2)	6.651,46	5.228,78	2.866,16	0,00	18.992,74	14.782,23	30.182,61	20.381,92
Nombre habitatges	80	62	48	0	234	182	373	321
Sostre Comercial PB (m2)	2.289,98	2.014,58	0,00	0,00	0,00	2.956,44	2.342,38	2.946,13
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	2.514,93	0,00	12.934,53	2.696,43	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre hotelier (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS								
Total desplaçaments de sòl públic	282	0	0	0	1.732	309	298	349
Equipaments (desplaçaments)	0	0	0	0	0	0	0	0
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	282	0	0	0	1.732	309	298	349
Desplaçaments residencial (m2st)	665	523	287	0	1.899	1.478	3.018	2.038
<i>Desplaçaments segons n° hab.</i>	<i>560</i>	<i>434</i>	<i>336</i>	<i>0</i>	<i>1.638</i>	<i>1.274</i>	<i>2.611</i>	<i>2.247</i>
Desplaçament Comercial PB	1.145	1.007	0	0	0	1.478	1.171	1.473
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	1.962	0	10.089	2.103	0	0	0
Desplaçaments Industrial	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Terciari / Oficines	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments hotelier	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	2.092	3.492	287	10.089	5.735	3.266	4.487	3.860
Pla d'etapes (Quinquenni)	3	2	3	3	3	2	1	2

Nom abreviat	PAU G26	PAU G27	PAU G28	PAU G29	PAU G30	PAU G31	PAU G32	PAU G33	PAU G34
Denominació	CARRER NOSTRA SRA. DE MIG-ARAN	CARRER DELS COMTES D'URGELL	BARÓ DE MAIALS	PRÍncep DE VIANA-NOGUEROLA	FRILESA	FINAL CAMPS ELISIS	ACCÉS BORDETA 1	JARDINS MARIA MERCÈ MARÇAL	ACCÉS BORDETA 2
Total Sòl brut computable (m2)	2.453,65	4.291,43	4.546,06	6.254,08	31.083,79	37.337,48	3.495,71	2.889,00	3.008,23
Total Sòl Públic (m2)	865,69	1.957,47	1.542,24	4.027,88	16.629,95	27.802,82	4.514,12	2.293,72	3.577,99
Equipaments (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Parcs i Jardins urbans (m2)	394,94	1.957,47	1.371,44	913,84	10.993,49	20.250,80	878,59	387,05	0,00
SX1+SX2-Viari (m2)	387,12	0,00	0,00	1.735,41	4.574,49	6.527,53	3.635,53	1.732,20	3.577,99
SX3-Viari peatonal (m2)	83,63	0,00	170,80	1.378,63	1.061,98	419,71	0,00	174,48	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	604,78	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	1.587,96	2.333,97	3.003,82	2.226,20	17.391,10	9.534,66	1.903,90	2.300,25	2.538,31
Sostre total (m2)	7.251,14	11.220,14	13.608,94	9.457,37	56.546,42	22.130,95	10.395,34	11.233,68	13.650,86
Sostre residencial (m2)	5.663,17	8.893,76	10.605,12	7.134,70	49.182,72	22.130,95	8.852,05	11.233,68	11.356,32
Nombre habitatges	69	109	130	86	607	273	109	138	139
Sostre Comercial PB (m2)	1.587,96	2.326,39	3.003,82	2.226,44	7.363,69	0,00	1.543,29	0,00	2.294,54
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre hoteler (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS									
Total desplaçaments de sòl públic	20	98	69	46	550	1.013	44	19	0
Equipaments (desplaçaments)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	20	98	69	46	550	1.013	44	19	0
Desplaçaments residencial (m2st)	566	889	1.061	713	4.918	2.213	885	1.123	1.136
Desplaçaments segons nº hab.	483	763	910	602	4.249	1.911	763	966	973
Desplaçament Comercial PB	794	1.163	1.502	1.113	3.682	0	772	0	1.147
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Industrial	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Terciari / Oficines	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments hoteler	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	1.380	2.150	2.631	1.872	9.150	3.226	1.701	1.143	2.283
Pla d'etapes (Quinquenni)	2	1	2	2	2	2	2	2	2

Nom abreviat	PAU G35	PAU G36	PAU G37	PAU G38	PAU G39	PAU G40	PAU G41	PAU G42	PAU G43
Denominació	LL11- MARIA MONTESSO RI	LL11- AVNGUDA DE LES GARRIGUE S 1	LL11- AVNGUDA DE LES GARRIGUE S 2	LL1-CANAL DE SERÓS	AVNGUDA DE LES GARRIGUE S - BORDETA	ESTACIÓ	MOLÍ DE SANT ANASTASI- BELLAMST A-	SICORIS- FONTANET	DARRERA PALAUET
Total Sòl brut computable (m2)	8.778,96	7.546,44	11.250,85	5.563,70	21.941,15	88.769,32	5.463,93	3.171,00	6.560,74
Total Sòl Públic (m2)	8.179,48	2.333,00	5.742,59	4.731,01	15.215,92	77.415,35	3.082,22	1.749,58	2.695,57
Equipaments (m2)	2.250,05	1.087,02	0,00	0,00	0,00	3.479,46	36,30	424,80	0,00
Parcs i Jardins urbans (m2)	689,63	0,00	2.035,29	3.240,56	6.649,93	16.164,66	874,01	0,00	0,00
SX1+SX2-Viari (m2)	5.239,80	1.245,99	3.707,30	1.228,04	8.360,99	11.787,40	1.439,94	1.324,78	2.695,57
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	0,00	0,00	262,41	205,00	0,00	731,97	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	58.039,71	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	599,49	5.213,44	5.508,26	2.888,84	6.725,23	12.676,44	2.381,70	1.421,42	3.865,16
Sostre total (m2)	2.583,00	9.772,00	14.842,79	7.809,32	27.012,20	60.043,33	8.181,81	5.552,15	16.364,50
Sostre residencial (m2)	2.583,00	5.486,00	11.980,20	6.194,74	20.286,97	17.364,17	5.923,62	4.186,66	16.364,50
Nombre habitatges	28	62	147	75	249	213	71	49	201
Sostre Comercial PB (m2)	0,00	4.286,00	2.862,59	1.614,58	6.725,23	0,00	2.258,19	1.365,49	0,00
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.679,16	0,00	1.365,49	0,00
Sostre hoteler (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS									
Total desplaçaments de sòl públic	484	217	102	162	332	1.504	51	85	0
Equipaments (desplaçaments)	450	217	0	0	0	696	7	85	0
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	34	0	102	162	332	808	44	0	0
Desplaçaments residencial (m2st)	258	549	1.198	619	2.029	1.736	592	419	1.636
<i>Desplaçaments segons nº hab.</i>	196	434	1.029	525	1.743	1.491	497	343	1.407
Desplaçament Comercial PB	0	2.143	1.431	807	3.363	0	1.129	683	0
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	0	0	0	0	19.500	0	0	0
Desplaçaments Industrial	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Terciari / Oficines	0	0	0	0	0	2.652	0	205	0
Desplaçaments hoteler	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	743	2.909	2.731	1.589	5.724	25.392	1.772	1.391	1.636
Pla d'etapes (Quinquenni)	1	3	3	3	3	1-2	3	3	3

Nom abreviat	PAU G44	PAU G45	PAU G46	PAU G47	PAU G48	PAU G49	PAU G50	PAU G51	PAU G52
Denominació	FLIX-PALUET	AVINGUDA DE LES GARRIGUES	PARRÒQUIA SANT AGUSTÍ	LLÍMA. CARRER GRAN	LLÍMA. CARRER DE LES ORENETES	PARRÒQUIA SANT AGUSTÍ	LLÍMA. PLAÇA NOVA	CARRER SOLDEVILA	CARRER DE MARINADA
Total Sòl brut computable (m2)	2.120,91	1.495,04	1.378,37	5.241,83	9.551,00	2.209,68	17.435,84	3.391,98	5.738,04
Total Sòl Públic (m2)	1.429,16	1.022,32	721,66	2.174,63	5.448,24	2.209,68	7.574,06	2.124,69	1.581,84
Equipaments (m2)	0,00	0,00	721,66	1.113,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Parcs i Jardins urbans (m2)	36,57	14,74	0,00	1.060,95	4.552,20	0,00	5.092,55	974,71	0,00
SX1+SX2-Viari (m2)	511,10	965,02	0,00	0,00	896,04	2.209,68	4.766,00	1.149,97	1.581,84
SX3-Viari peatonal (m2)	881,49	42,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	1.021,23	472,72	656,71	3.067,20	4.102,76	1.578,31	7.577,29	1.267,29	4.720,16
Sostre total (m2)	5.002,16	2.848,70	2.238,15	3.067,20	6.636,41	3.468,17	15.331,45	2.387,94	11.520,01
Sostre residencial (m2)	3.980,94	2.275,58	1.581,44	3.067,20	6.636,41	3.468,17	15.331,45	1.773,68	11.520,01
Nombre habitatges	48	27	18	22	68	41	188	17	133
Sostre Comercial PB (m2)	1.021,22	573,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	1.021,22	0,00	656,71	0,00	0,00	0,00	0,00	614,26	0,00
Sostre hoteler (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS									
Total desplaçaments de sòl públic	2	1	144	276	228	0	255	49	0
Equipaments (desplaçaments)	0	0	144	223	0	0	0	0	0
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	2	1	0	53	228	0	255	49	0
Desplaçaments residencial (m2st)	398	228	158	307	664	347	1.533	177	1.152
Desplaçaments segons nº hab.	336	189	126	154	476	287	1.316	119	931
Desplaçament Comercial PB	511	287	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Industrial	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Terciari / Oficines	153	0	99	0	0	0	0	92	0
Desplaçaments hoteler	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	1.064	515	401	583	891	347	1.788	318	1.152
Pla d'etapes (Quinquenni)	3	3	3	3	3	3	3	3	3

Nom abreviat	PAU G53	PAU G54	PAU G55	PAU G56	PAU G57	PAU G58	PAU G59	PAU G60	PAU G61
Denominació	CARRER DE COLÒMBIA	CARRER DE MIQUEL DE CORTADA	CAMÍ DE PICOS	AVINGUDA DEL PLA D'URGELL NORD	ILLA CARRER PALAUET-REUS	HOSTAL DE LA BORDETA	ROTONDA MANGRANERS	MANGRANERS-MLA RODONA	LAMSAUTO
Total Sòl brut computable (m2)	2.949,41	1.564,00	50.926,01	30.399,49	48.347,18	12.746,91	371,23	19.197,31	14.582,37
Total Sòl Públic (m2)	1.195,60	276,83	29.419,66	17.876,90	40.075,39	2.669,56	-457,09	14.150,63	7.627,82
Equipaments (m2)	0,00	0,00	0,00	3.222,40	2.361,59	0,00	0,00	3.611,79	0,00
Parcs i Jardins urbans (m2)	0,00	0,00	16.212,61	2.488,77	31.520,28	0,00	359,95	7.990,00	4.708,33
SX1+SX2-Viari (m2)	1.195,60	0,00	10.570,41	8.511,66	3.730,17	2.669,56	-817,04	2.548,84	2.919,49
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	276,83	0,00	3.654,06	2.463,36	0,00	0,00	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	2.636,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	1.753,81	1.286,24	21.506,35	15.011,37	8.271,79	11.792,79	2.787,09	5.046,68	7.644,11
Sostre total (m2)	5.258,05	4.076,54	59.548,23	34.386,32	24.815,38	6.407,86	2.787,09	12.119,92	4.586,47
Sostre residencial (m2)	5.258,05	2.790,30	51.714,69	32.014,59	14.473,38	11.792,79	1.858,16	12.119,92	0,00
Nombre habitatges	65	32	638	395	178	56	22	0	0
Sostre Comercial PB (m2)	0,00	0,00	0,00	2.371,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	0,00	1.286,24	7.833,54	0,00	10.342,00	-5.384,93	928,93	0,00	4.586,47
Sostre hoteler (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS									
Total desplaçaments de sòl públic	0	0	811	769	2.048	0	18	1.122	235
Equipaments (desplaçaments)	0	0	0	644	472	0	0	722	0
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	0	0	811	124	1.576	0	18	400	235
Desplaçaments residencial (m2st)	526	279	5.171	3.201	1.447	1.179	186	1.212	0
<i>Desplaçaments segons nº hab.</i>	455	224	4.466	2.765	1.246	392	154	0	0
Desplaçament Comercial PB	0	0	0	1.186	0	0	0	0	0
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Industrial	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Terciari / Oficines	0	193	1.175	0	1.551	-808	139	0	688
Desplaçaments hoteler	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	526	472	7.157	5.156	5.047	372	343	2.334	923
Pla d'etapes (Quinquenni)	3	3	3	3	3	3	3	3	3

Nom abreujat	PAU G62	PAU G63	PAU G64	PAU U1	PAU U2	PAU U3	PAU U4	PAU U5	PAU U6	PAU U7	PAU U8
Denominació	MINGUELL A	REUBICACIÓ FIRA	CARRER TORRES DE SEGRE	LA CERDERA ALTA	CARRER ARQUITECTE MORERA I GATELL	CARRER JOC DE LA BOLA	CARRER DE FERRAN EL CATÒLIC	VALLRUFÈ A	INSTITUTS	ILLA ONZE DE SETEMBRE	SECÀ NORD
Total Sòl brut computable (m2)	23.537,78	43.889,97	8.137,68	154.327,50	13.860,00	14.832,37	61.865,18	29.897,83	2.587,89	28.496,90	103.579,00
Total Sòl Públic (m2)	10.102,78	33.708,40	4.482,99	35.016,05	2.394,62	11.683,02	46.867,38	15.589,24	950,07	23.825,38	64.614,19
Equipaments (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.364,68	2.694,30	0,00	0,00	2.273,17	15.111,64
Parcs i Jardins urbans (m2)	5.069,60	28.587,31	3.244,83	8.371,95	0,00	4.562,05	30.492,40	4.112,77	0,00	17.805,63	27.797,87
SX1+SX2-Viari (m2)	5.033,19	3.523,58	372,72	26.644,10	2.161,50	4.423,36	13.680,69	5.212,06	950,07	3.398,92	21.704,68
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	1.597,51	865,44	0,00	0,00	188,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	233,13	144,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferrovian (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	347,65	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.264,41	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	13.435,00	23.373,57	3.654,69	119.311,44	11.465,38	3.149,36	14.997,80	14.308,59	1.637,82	5.019,18	38.964,81
Sostre total (m2)	8.061,00	60.546,02	5.482,04	47.724,58	5.732,69	7.125,25	51.592,46	28.617,18	9.409,30	23.110,12	87.867,27
Sostre residencial (m2)	0,00	53.900,38	5.482,04	47.724,58	5.732,69	5.343,93	51.592,46	0,00	7.771,48	23.110,12	86.893,83
Nombre habitatges	0,00	667,00	66,00	144	20	59	622	0	86	286	923
Sostre Comercial PB (m2)	0,00	6.645,63	0,00	0,00	0,00	1.781,31	0,00	0,00	1.637,82	0,00	0,00
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	8.061,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28.617,18	0,00	0,00	0,00
Sostre hotelier (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	1,00	0,00	0,00	8,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS											
Total desplaçaments de sòl públic	253	1.429	162	419	0	701	2.063	206	0	1.345	4.412
Equipaments (desplaçaments)	0	0	0	0	0	473	539	0	0	455	3.022
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	253	1.429	162	419	0	228	1.525	206	0	890	1.390
Desplaçaments residencial (m2st)	0	5.390	548	4.772	573	534	5.159	0	777	2.311	8.689
<i>Desplaçaments segons nº hab.</i>	0	4.669	462	1.008	140	413	4.354	0	602	2.002	6.461
Desplaçament Comercial PB	0	3.323	0	0	0	891	0	0	819	0	0
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Industrial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Terciari / Oficines	1.209	0	0	0	0	0	0	4.293	0	0	0
Desplaçaments hotelier	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	1.463	10.142	710	5.191	573	2.126	7.223	4.498	1.596	3.656	13.102
Pla d'etapes (Quinquenni)	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Nom abreuiat	PAU U9	PAU U10	PAU U11	PAU U12	PAU U13	PAU U14	PAU U15	PAU U17
Denominació	CARRER PERPINYÀ	CARRER DE MONTPELIER	AVINGUDA DE PINYANA	AVINGUDA DE PINYANA	CARRER ESCULTORS CORSELLES	AVINGUDA DE BALÀFIA	LLÍMA	SECÀ SUD
Total Sòl brut computable (m2)	31.901,22	7.927,46	28.636,58	8.228,36	5.165,79	3.206,56	16.778,98	57.291,83
Total Sòl Públic (m2)	10.142,61	4.180,28	20.345,84	2.687,64	3.636,77	2.250,42	10.387,24	45.861,90
Equipaments (m2)	0,00	0,00	8.634,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Parcs i Jardins urbans (m2)	6.067,99	0,00	174,12	0,00	1.564,95	271,65	1.549,95	27.290,25
SX1+SX2-Viari (m2)	4.074,61	4.180,28	11.537,21	2.687,64	2.071,82	1.978,77	8.837,29	18.571,65
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	21.758,62	3.747,19	8.290,74	5.540,72	1.529,02	956,14	6.391,74	11.429,93
Sostre total (m2)	46.721,30	10.696,41	42.580,60	14.697,05	5.085,00	5.736,83	17.313,50	29.141,52
Sostre residencial (m2)	35.423,39	10.696,41	35.093,01	14.697,05	5.085,00	4.780,69	17.313,50	29.141,52
Nombre habitatges	393	118	389	163	56	53	192	323
Sostre Comercial PB (m2)	0,00	1.528,06	7.487,59	0,00	0,00	956,14	0,00	0,00
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre hoteler (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS								
Total desplaçaments de sòl públic	303	0	1.736	0	78	14	77	1.365
Equipaments (desplaçaments)	0	0	1.727	0	0	0	0	0
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	303	0	9	0	78	14	77	1.365
Desplaçaments residencial (m2st)	3.542	1.070	3.509	1.470	509	478	1.731	2.914
<i>Desplaçaments segons n° hab.</i>	2.751	826	2.723	1.141	392	371	1.344	2.261
Desplaçament Comercial PB	0	764	3.744	0	0	478	0	0
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Industrial	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Terciari / Oficines	0	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments hoteler	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	3.846	1.834	8.989	1.470	587	970	1.809	4.279
Pla d'etapes (Quinquenni)	1	1	1	1	1	1	1	1

Nom abreuiat	PAU U18	PAU U19	PAU U20	PAU U21	TOTAL PAU
Denominació	PARDINYES-FONT I QUER	BORDETA SUD	MANGRANERS SUD	PARDINYES-FONT I QUER	
Total Sòl brut computable (m2)	12.768,55	125.815,57	54.276,72	14.240,51	1.629.662,20
Total Sòl Públic (m2)	6.340,44	75.112,68	39.580,71	6.298,40	957.223,03
Equipaments (m2)	0,00	10.755,87	6.147,98	0,00	75.229,53
Parcs i Jardins urbans (m2)	3.471,00	34.010,16	1.644,88	1.644,00	430.052,03
SX1+SX2-Viari (m2)	2.869,44	30.346,64	31.787,85	4.654,40	371.727,64
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	16.361,32
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	826,67
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	67.004,22
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	11.200,81
Sòl Privat (m2)	6.428,11	50.702,89	14.696,01	7.942,11	711.039,95
Sostre total (m2)	10.439,76	87.258,95	46.370,80	8.181,61	1.438.736,77
Sostre residencial (m2)	9.404,14	82.253,81	46.370,80	8.181,61	1.186.269,46
Nombre habitatges	104	738	614	90	12.970,00
Sostre Comercial PB (m2)	0,00	5.005,14	0,00	0,00	88.564,35
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	65.610,26
Sostre Industrial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	8.119,05
Sostre Terciari / Oficines (m2)	1035,63	0,00	0,00	0,00	80.574,35
Sostre hotelier (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	17,00
DESPLAÇAMENTS					
Total desplaçaments de sòl públic	174	3.852	1.312	82	36.548,51
Equipaments (desplaçaments)	0	2.151	1.230	0	15.045,91
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	174	1.701	82	82	21.502,60
Desplaçaments residencial (m2st)	940	8.225	4.637	818	118.626,95
<i>Desplaçaments segons nº hab.</i>	728	5.166	4.298	630	90.790,00
Desplaçament Comercial PB	0	2.503	0	0	44.282,18
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	0	0	0	51.176,01
Desplaçaments Industrial	0	0	0	0	405,95
Desplaçaments Terciari / Oficines	155	0	0	0	12.086,15
Desplaçaments hotelier	0	0	0	0	0,00
TOTAL DESPLAÇAMENTS	1.269	14.580	5.949	900	263.126
Pla d'etapes (Quinquenni)	1	1	1	1	

Nom abreujat	PDU-ARE	PDUAE Plana de Lleida	TOTAL PDU-ARE	PMU1	PMU2	TOTAL PMU
Denominació	Cappont- Fontanet (ARE)	TORREBLA NCA - QUATRE PILANS		MARIOLA	TRANSFOR MACIÓ MANGRANE RS	
Total Sòl brut computable (m2)	613.967,00	3.286.047,00	3.900.014,00	22.999,51	34.174,41	57.173,92
Total Sòl Públic (m2)	437.339,00	1.257.745,00	1.695.084,00	7.049,16	18.988,82	26.037,98
Equipaments (m2)	167.165,00	184.355,00	351.520,00	0,00	6.400,00	6.400,00
Parcs i Jardins urbans (m2)	94.107,00	842.920,00	937.027,00	1.309,38	5.183,63	6.493,01
SX1+SX2-Viari (m2)	168.782,00	155.885,00	324.667,00	5.739,78	7.405,19	13.144,97
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	50.062,00	50.062,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	7.285,00	17.911,00	25.196,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	6.612,00	6.612,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	176.628,00	2.028.302,00	2.204.930,00	15.950,35	18.037,13	33.987,48
Sostre total (m2)	521.871,95	1.478.721,15	2.000.593,10	25.961,81	40.728,55	66.690,36
Sostre residencial (m2)	368.390,95		368.390,95	25.961,81	25.918,17	51.879,98
Nombre habitatges	3.673		3.673,00	321	320	641,00
Sostre Comercial PB (m2)	48.373,00		48.373,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	78.354,00		78.354,00	0,00	7.405,19	7.405,19
Sostre Industrial (m2)	0,00	1.419.811,40	1.419.811,40	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	26.754,00		26.754,00	0,00	7.405,19	7.405,19
Sostre hoteler (m2)			0,00			0,00
Sostre usos especials (Benzinera)			0,00			0,00
DESPLAÇAMENTS						
Total desplaçaments de sòl públic	38.138	79.017	117.155,35	65	1.539	1.604,65
Equipaments (desplaçaments)	33.433	36.871	70.304,00	0	1.280	1.280,00
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	4.705	42.146	46.851,35	65	259	324,65
Desplaçaments residencial (m2st)	36.839	0	36.839,10	2.596	2.592	5.188,00
Desplaçaments segons nº hab.	25.711	0	25.711,00	2.247	2.240	4.487,00
Desplaçament Comercial PB	24.187	0	24.186,50	0	0	0,00
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	61.116	0	61.116,12	0	5.776	5.776,05
Desplaçaments Industrial	0	70.991	70.990,57	0	0	0,00
Desplaçaments Terciari / Oficines	4.013	0	4.013,10	0	1.111	1.110,78
Desplaçaments hoteler	0	0	0,00	0	0	0,00
TOTAL DESPLAÇAMENTS	164.293	150.008	314.301	2.662	11.018	13.679
Pla d'etapes (Quinquenni)	1-2-3	2		1-2	3	

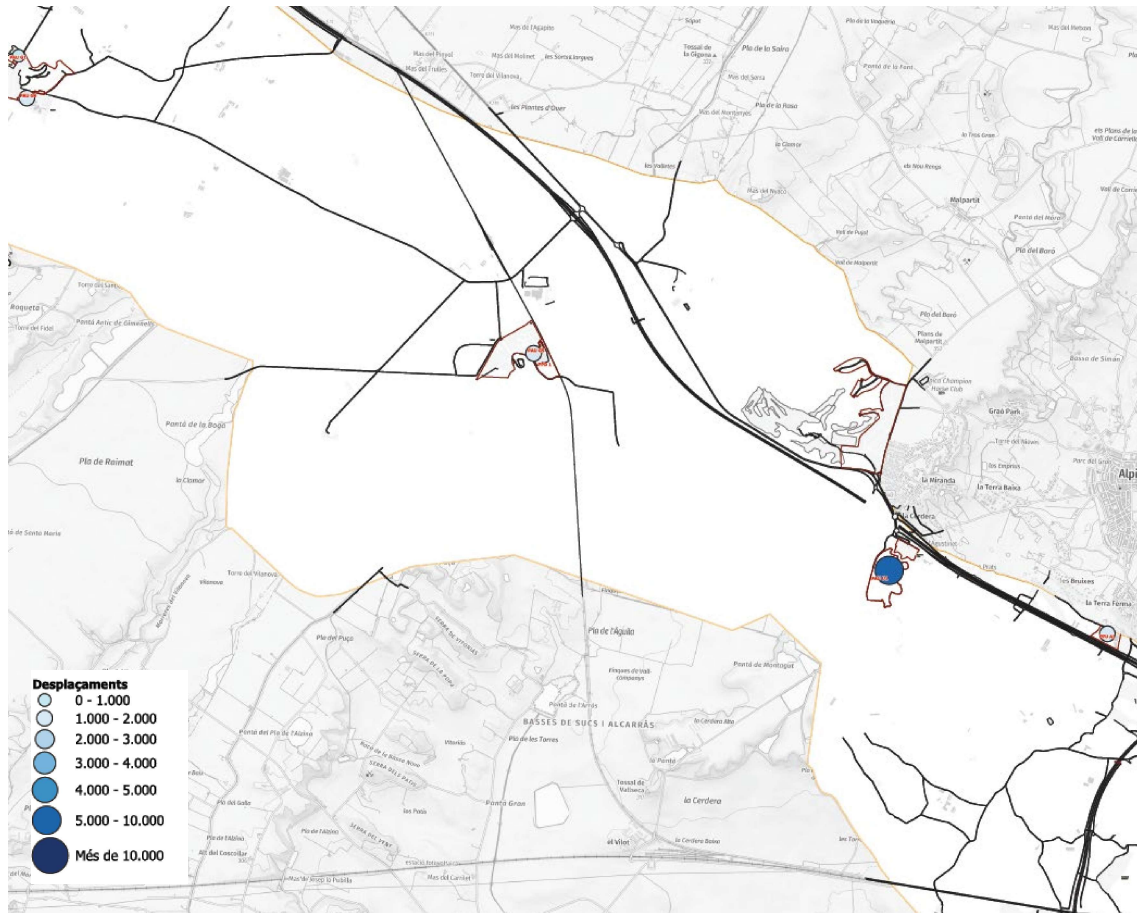
Nom abreviat	PPU R1	PPU R2	PPU SUR 19A	PPU R4	PPU R5	PPU R6	PPU R7
Denominació	ESGLÉSIA MONTSERRAT	(Part SUR 14)	SUR 19A Balàfia Nord	(SUR 20)	RUFEA	LES BÒMLES BORDETA 1	TORRE DEL PI
Total Sòl brut computable (m2)	179.171,34	270.940,28	402.366,09	168.259,45	177.608,70	207.824,69	142.215,99
Total Sòl Públic (m2)	89.728,44	166.043,74	290.637,15	102.984,55	106.504,90	134.993,38	75.810,46
Equipaments (m2)	20.381,21	37.696,61	19.583,20	23.668,72	24.775,75	20.219,11	15.313,97
Parcs i Jardins urbans (m2)	22.142,08	42.819,42	138.868,84	33.142,62	28.153,49	59.280,54	17.831,70
SX1+SX2-Viari (m2)	47.205,15	81.484,71	132.185,11	46.173,21	53.575,66	55.493,73	42.664,80
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	4.043,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	91.751,62	105.571,96	111.728,94	65.274,90	72.080,64	72.831,31	66.405,53
Sostre total (m2)	72.728,05	230.873,35	342.011,18	143.020,53	151.797,71	83.129,88	92.440,39
Sostre residencial (m2)	50.993,79	190.130,99	254.495,00	117.276,84	125.009,88	78.973,38	78.218,79
Nombre habitatges	391	1.765	2.213	1.093	1.160	831	711
Sostre Comercial PB (m2)	4.223,28	40.742,36	0,00	25.743,70	26.787,83	4.156,49	14.221,60
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	17.510,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Terciari / Oficines (m2)	0,00	0,00	87.516,18	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre hotelier (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS							
Total desplaçaments de sòl públic	5.183	9.680	10.860	6.391	6.363	7.008	3.954
Equipaments (desplaçaments)	4.076	7.539	3.917	4.734	4.955	4.044	3.063
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	1.107	2.141	6.943	1.657	1.408	2.964	892
Desplaçaments residencial (m2st)	5.099	19.013	25.449	11.728	12.501	7.897	7.822
<i>Desplaçaments segons n° hab.</i>	2.737	12.355	15.491	7.651	8.120	5.817	4.977
Desplaçament Comercial PB	2.112	20.371	0	12.872	13.394	2.078	7.111
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	13.659	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Industrial	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Terciari / Oficines	0	0	13.127	0	0	0	0
Desplaçaments hotelier	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	26.053	49.065	49.437	30.990	32.258	16.983	18.887
Pla d'etapes (Quinquenni)	2	3	1-2	2-3	3	2-3	3

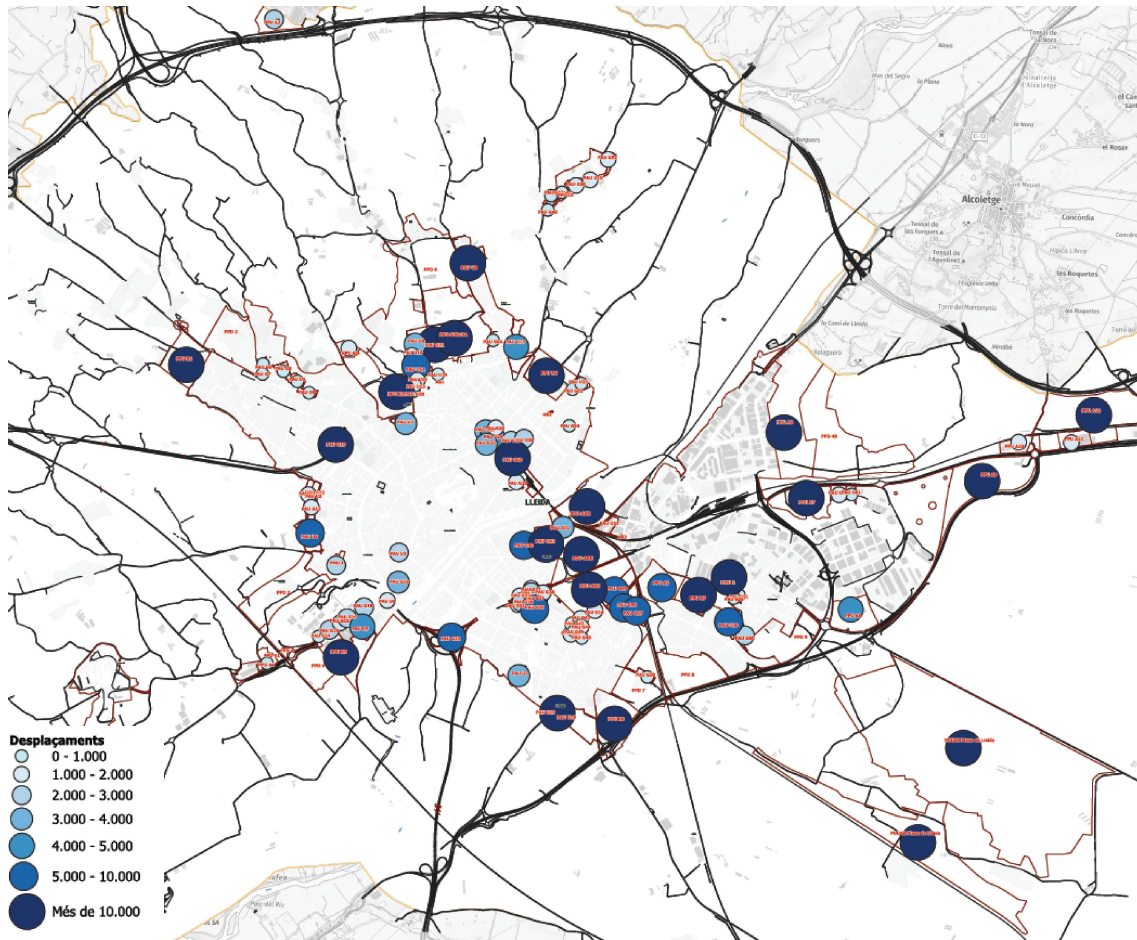
Nom abreviat	PPU A1	PPU A2	PPU A3	PPU A4	PPU A5	PPU A6	PPU A7
Denominació	HIDROLOG Y	CABÓS	TANATORI	AMPLIACIÓ CREU DEL BATLLE	TORRE BONET	AMPLIACIÓ POLÍGON DEL SEGRE	EHEVARRI A
Total Sòl brut computable (m2)	42.787,20	74.098,39	29.018,30	14.171,05	134.268,77	531.023,93	165.276,35
Total Sòl Públic (m2)	23.532,96	22.229,52	13.136,14	4.251,32	40.280,63	159.562,68	96.685,54
Equipaments (m2)	4.278,72	3.704,92	1.531,56	708,55	6.713,44	26.602,15	17.579,19
Parcs i Jardins urbans (m2)	6.418,08	7.409,84	3.063,12	1.417,11	13.426,88	69.292,64	26.368,78
SX1+SX2-Viari (m2)	12.836,16	11.114,76	8.541,46	2.125,66	20.140,32	63.667,89	52.737,57
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	19.254,24	51.868,87	17.495,06	9.919,74	93.988,14	334.458,44	298.526,21
Sostre total (m2)	7.701,70	22.229,52	12.252,48	8.502,63	80.561,26	371.716,75	119.410,48
Sostre residencial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nombre habitatges	0	0	0	0	0	0	0
Sostre Comercial PB (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre Industrial (m2)	7.701,70	22.229,52	12.252,48	8.502,63	80.561,26	371.716,75	119.410,48
Sostre Terciari / Oficines (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre hoteler (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS							
Total desplaçaments de sòl públic	1.177	1.111	459	213	2.014	8.785	4.834
Equipaments (desplaçaments)	856	741	306	142	1.343	5.320	3.516
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	321	370	153	71	671	3.465	1.318
Desplaçaments residencial (m2st)	0	0	0	0	0	0	0
<i>Desplaçaments segons n° hab.</i>	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçament Comercial PB	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments Industrial	385	1.111	613	425	4.028	18.586	5.971
Desplaçaments Terciari / Oficines	0	0	0	0	0	0	0
Desplaçaments hoteler	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DESPLAÇAMENTS	1.562	2.223	1.072	638	6.042	27.371	10.805
Pla d'etapes (Quinquenni)	1	1	2	3	3	1	1-2

Nom abreviat	PPU A8	PPU A9	PPU A10	PPU A11	PPU A12	TOTAL PPU
Denominació	FONDO DELS MANGRANERS	AMPLIACIÓ TORRE SOLÉ	CAMÍ DE LA MOREDILLA	FRUCARN	SECTOR TECNOLÒGIC	
Total Sòl brut computable (m2)	147.879,80	353.633,36	48.112,22	56.493,14	538.797,96	3.683.947,01
Total Sòl Públic (m2)	44.363,94	88.408,34	11.737,92	25.725,22	174.151,00	1.670.767,82
Equipaments (m2)	7.393,99	17.681,67	3.002,94	2.824,66	0,00	253.660,36
Parcs i Jardins urbans (m2)	14.787,98	35.363,34	6.078,26	5.649,31	119.728,81	651.242,83
SX1+SX2-Viari (m2)	22.181,97	35.363,34	2.656,72	17.251,25	54.422,19	761.821,64
SX3-Viari peatonal (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sist. Hidrològic (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serveis Tècnics (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.043,00
Sistema Ferroviari (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SX5-Aparcament (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sòl Privat (m2)	103.515,86	265.225,02	48.171,11	30.767,92	370.070,88	2.228.906,39
Sostre total (m2)	41.406,34	212.180,02	19.268,44	12.307,17	326.533,13	2.350.071,00
Sostre residencial (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	895.098,67
Nombre habitatges	0	0	0	0	0	8.164,00
Sostre Comercial PB (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	115.875,25
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.510,98
Sostre Industrial (m2)	41.406,34	212.180,02	19.268,44	12.307,17	326.533,13	1.234.069,92
Sostre Terciari / Oficines (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	87.516,18
Sostre hotelier (m2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
DESPLAÇAMENTS						
Total desplaçaments de sòl públic	2.218	5.305	905	847	5.986	83.294,21
Equipaments (desplaçaments)	1.479	3.536	601	565	0	50.732,07
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	739	1.768	304	282	5.986	32.562,14
Desplaçaments residencial (m2st)	0	0	0	0	0	89.509,87
<i>Desplaçaments segons n° hab.</i>	0	0	0	0	0	57.148,00
Desplaçament Comercial PB	0	0	0	0	0	57.937,63
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	0	0	0	0	0	13.658,56
Desplaçaments Industrial	2.070	10.609	963	615	16.327	61.703,50
Desplaçaments Terciari / Oficines	0	0	0	0	0	13.127,43
Desplaçaments hotelier	0	0	0	0	0	0,00
TOTAL DESPLAÇAMENTS	4.289	15.914	1.868	1.463	22.313	319.231
Pla d'etapes (Quinquenni)	2	1-2	1	1	1-2-3	

Nom abreviat	TOTAL POUM
Denominació	
Total Sòl brut computable (m2)	9.270.797,13
Total Sòl Públic (m2)	4.349.112,84
Equipaments (m2)	686.809,89
Parcs i Jardins urbans (m2)	2.024.814,87
SX1+SX2-Viari (m2)	1.471.361,26
SX3-Viari peatonal (m2)	16.361,32
Sist. Hidrològic (m2)	50.062,00
Serveis Tècnics (m2)	30.065,67
Sistema Ferroviari (m2)	67.004,22
SX5-Aparcament (m2)	17.812,81
Sòl Privat (m2)	5.178.863,81
Sostre total (m2)	5.856.091,22
Sostre residencial (m2)	2.501.639,05
Nombre habitatges	25.448,00
Sostre Comercial PB (m2)	252.812,61
Sostre Comercial (centre comercial) (m2)	168.880,43
Sostre Industrial (m2)	2.662.000,37
Sostre Terciari / Oficines (m2)	202.249,72
Sostre hotelier (m2)	0,00
Sostre usos especials (Benzinera)	17,00
DESPLAÇAMENTS	
Total desplaçaments de sòl públic	238.602,72
Equipaments (desplaçaments)	137.361,98
Parcs i Jardins urbans (desplaçaments)	101.240,74
Desplaçaments residencial (m2st)	250.163,91
<i>Desplaçaments segons n° hab.</i>	178.136,00
Desplaçament Comercial PB	126.406,30
Desplaçaments Comercial (centre comercial)	131.726,74
Desplaçaments Industrial	133.100,02
Desplaçaments Terciari / Oficines	30.337,46
Desplaçaments hotelier	0,00
TOTAL DESPLAÇAMENTS	910.337

Detall del nombre de desplaçaments futurs segons planejament i activitat





Atracció de desplaçaments per sector del POUM

9.3. Activitats i nova mobilitat per cada figura de desenvolupament urbanístic

En aquest apartat es presenta, per a cada subgrup funcional del planejament la generació de mobilitat associada a les activitats previstes. El càlcul es realitza a partir dels sostres edificables assignats a cada ús, atès que és aquest paràmetre el que determina la intensitat potencial d'activitat i, per tant, la mobilitat derivada.

La superfície total del POUM és de 9.326.339,99m² (sòl brut), incloent-hi totes les peces urbanístiques destinades a activitats, espais lliures i les reserves per a sistemes generals i locals (viari, serveis tècnics, aparcament, etc.). No obstant això, per als càlculs de mobilitat generada, només es consideren:

- Els sostres edificables assignats a usos residencials, comercials, terciaris, dotacionals o industrials, segons el cas.
- En el cas de les zones verdes, es computen totes les previstes, encara que poden haver-hi algunes que no siguin generadores de mobilitat com a tal.
- No s'inclouen:
 - Les peces destinades a serveis tècnics, viari o aparcament, que no generen mobilitat pròpia més enllà de la vinculada als usos principals.

- Benzineres: no genera mobilitat nova específica, sinó que dona servei a vehicles que ja circulen per altres motius. La major part de la demanda és de passada: parades breus per omplir el dipòsit durant el trajecte cap a una altra destinació.

Així, el càlcul de la mobilitat generada es fonamenta en una anàlisi per subgrup funcional, associant-hi coeficients de generació específics segons l'activitat prevista i d'acord amb els criteris metodològics establerts en la normativa tècnica vigent.

TAULA 1

Activitat	Superfície
Equipament	253.660,36
Parcs i Jardins	651.242,83
Residencial	895.098,67
Comercial (PB)	115.875,25
Comercial Centre comercial	17.510,98
Terciari/oficines	87.516,18
Industrial	1.234.069,92
PPU Sub-Total	3.254.974,18
Equipament	6.400,00
Parcs i Jardins	6.493,01
Residencial	51.879,98
Comercial Centre comercial	7.405,19
Terciari/oficines	7.405,19
PMU1 Sub-Total	79.583,37
Equipament	351.520,00
Parcs i Jardins	937.027,00
Residencial	368.390,95
Comercial (PB)	48.373,00
Comercial Centre comercial	78.354,00
Industrial	1.419.811,40
Terciari/oficines	26.754,00
PDU-ARE Sub-Total	3.230.230,35
Equipament	75.229,53
Parcs i Jardins	430.052,03
Residencial	1.186.269,46
Industrial	8.119,05
Terciari/oficines	80.574,35
Comercial (PB)	88.564,35
Comercial Centre comercial	65.610,26
PAU Sub - Total	1.934.419,04
TOTAL	8.499.206,94

Superfície POUM

D'acord al Decret 344/2006, s'estableixen els ratios per cada una de les activitats (Generalitat en el cas dels centres comercials):

TAULA 2

RATIOS D'ATRACCIÓ (PER 100 m² ÚTILS)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament	15,00	5,00	17,00	3,00
Parcs i Jardins	4,50	0,50	4,80	0,20
Residencial	9,80	0,20	9,80	0,20
Comercial (PB)	40,00	10,00	45,00	5,00
Comercial Centre comercial	71,00	7,00	106,00	10,00
Terciari/oficines	3,00	12,00	3,00	12,00
Industrial	2,00	3,00	2,00	3,00
PPU Sub-Total				
Equipament	15,00	5,00	17,00	3,00
Parcs i Jardins	4,50	0,50	4,80	0,20
Residencial	9,80	0,20	9,80	0,20
Comercial Centre comercial	71,00	7,00	106,00	10,00
Terciari/oficines	3,00	12,00	3,00	12,00
PMU1 Sub-Total				
Equipament	15,00	5,00	17,00	3,00
Parcs i Jardins	4,50	0,50	4,80	0,20
Residencial	9,80	0,20	9,80	0,20
Comercial (PB)	40,00	10,00	45,00	5,00
Comercial Centre comercial	71,00	7,00	106,00	10,00
Industrial	2,00	3,00	2,00	3,00
Terciari/oficines	3,00	12,00	3,00	12,00
PDU-ARE Sub-Total				
Equipament	15,00	5,00	17,00	3,00
Parcs i Jardins	4,50	0,50	4,80	0,20
Residencial	9,80	0,20	9,80	0,20
Industrial	2,00	3,00	2,00	3,00
Terciari/oficines	3,00	12,00	3,00	12,00
Comercial (PB)	40,00	10,00	45,00	5,00
Comercial Centre comercial	71,00	7,00	106,00	10,00
PAU Sub - Total				

Ràtios aplicats segons activitat

9.4. Càlcul de generació de viatges per tipologia de desenvolupament

A continuació, es mostren els càlculs del nou increment de la mobilitat generada per a cada activitat, zona territorial i grup de sectors:

TAULA 3 **ATRACCIÓ (viatges persones/dia)**

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament	38.049	12.683	43.122	7.610
Parcs i Jardins	29.306	3.256	31.260	1.302
Residencial	87.720	1.790	87.720	1.790
Comercial (PB)	46.350	11.588	52.144	5.794
Comercial Centre comercial	12.433	1.226	18.562	1.751
Terciari/oficines	2.625	10.502	2.625	10.502
Industrial	24.681	37.022	24.681	37.022
PPU Sub-Total	241.164	78.067	260.114	65.771
Equipament	960	320	1.088	192
Parcs i Jardins	292	32	312	13
Residencial	5.084	104	5.084	104
Comercial Centre comercial	5.258	518	7.850	741
Terciari/oficines	222	889	222	889
PMU1 Sub-Total	11.816	1.863	14.556	1.938
Equipament	52.728	17.576	59.758	10.546
Parcs i Jardins	42.166	4.685	44.977	1.874
Residencial	36.102	737	36.102	737
Comercial (PB)	19.349	4.837	21.768	2.419
Comercial Centre comercial	55.631	5.485	83.055	7.835
Industrial	28.396	42.594	28.396	42.594
Terciari/oficines	803	3.210	803	3.210
PDU-ARE Sub-Total	235.176	79.125	274.860	69.215
Equipament	11.284	3.761	12.789	2.257
Parcs i Jardins	19.352	2.150	20.642	860
Residencial	116.254	2.373	116.254	2.373
Industrial	162	244	162	244
Terciari/oficines	2.417	9.669	2.417	9.669
Comercial (PB)	35.426	8.856	39.854	4.428
Comercial Centre comercial	46.583	4.593	69.547	6.561
PAU Sub - Total	231.480	31.646	261.666	26.391
TOTAL	719.636	190.701	811.196	163.316

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	910.337	974.512
total per sentit	455.169	487.256

Desplaçaments totals

Tal com es pot extreure de les dades de sostre (o sòl en el cas de parcs i jardins) de cada activitat i la relació amb les ràtios aplicades, es generaran 910.337 nous viatges-persona/dia en laborable.

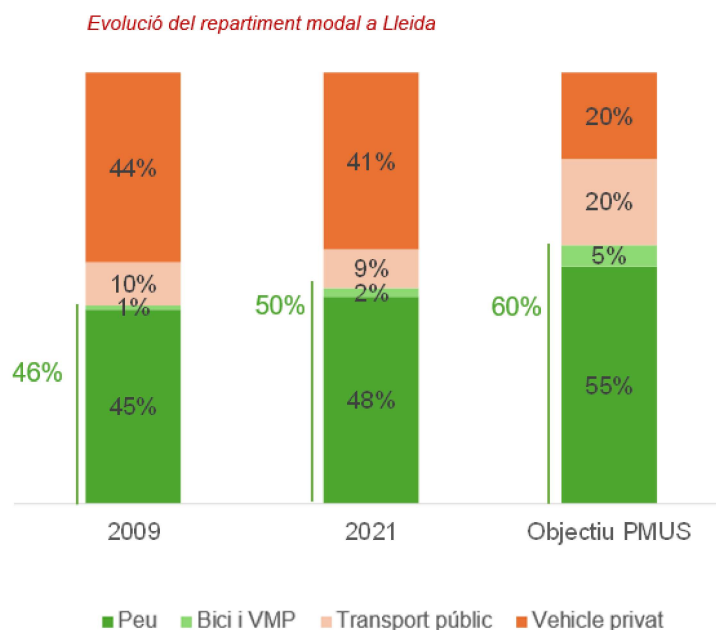
En el cas del càlcul residencial, el Decret de mobilitat preveu dues metodologies per calcular la mobilitat generada: una basada en el nombre d'habitatges i una altra en els metres quadrats de sostre. En aquest cas, s'opta pel càlcul per m² de sostre, ja que proporciona una estimació més elevada i conservadora de la mobilitat generada (250.163 desplaçaments) en comparació amb

el càlcul per habitatges (178.136 desplaçaments), i això permet una millor planificació de les infraestructures i serveis de mobilitat.

9.5. Distribució modal dels desplaçaments

Un cop estimats els desplaçaments totals generats per les noves actuacions urbanístiques, aquests s'han distribuït segons modes de transport, prenent com a referència el repartiment modal recollit al Pla de Mobilitat de Lleida. Aquest s'ha ajustat específicament al tipus d'activitat prevista en cada subgrup del POUM, tenint en compte les característiques pròpies de cada ús (residencial, terciari, dotacional, etc.), la seva ubicació dins del municipi i el potencial d'accessibilitat mitjançant mobilitat activa i transport públic.

Aquesta adaptació permet obtenir una estimació més realista del comportament modal associat a les noves centralitats i espais urbanitzables.



Repartiment modal

9.5.1. Càlcul de la nova demanda en vehicle privat

Aplicant el repartiment modal ajustat per a cada ús del sòl, s'ha estimat el nombre de desplaçaments en vehicle privat que es generaran en els diferents àmbits del POUM.

Aquest càlcul es basa en els desplaçaments totals generats i el percentatge de viatges atribuïts al vehicle privat segons el tipus d'activitat, que permet quantificar la demanda potencial de trànsit rodat i dimensionar adequadament les infraestructures viàries, els accessos i les necessitats d'estacionament associades a cada sector.

REPARTIMENT MODAL (% de viatges en vehicle privat)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament	15%	25%	20%	30%
Parcs i Jardins	2%	100%	3%	100%
Residencial	40%	20%	50%	35%
Comercial (PB)	15%	30%	20%	35%
Comercial Centre comercial	70%	80%	80%	80%
Terciari/oficines	35%	45%	33%	55%
Industrial	92%	75%	95%	80%
PPU Sub-Total				
Equipament	15%	25%	20%	30%
Parcs i Jardins	2%	100%	3%	100%
Residencial	40%	20%	50%	35%
Comercial Centre comercial	70%	80%	80%	80%
Terciari/oficines	35%	45%	33%	55%
PMU1 Sub-Total				
Equipament	15%	25%	20%	30%
Parcs i Jardins	2%	100%	3%	100%
Residencial	40%	20%	50%	35%
Comercial (PB)	15%	30%	20%	35%
Comercial Centre comercial	70%	80%	80%	80%
Industrial	92%	75%	95%	80%
Terciari/oficines	35%	45%	33%	55%
PDU-ARE Sub-Total				
Equipament	15%	25%	20%	30%
Parcs i Jardins	2%	100%	3%	100%
Residencial	40%	20%	50%	35%
Industrial	92%	75%	95%	80%
Terciari/oficines	35%	45%	33%	55%
Comercial (PB)	15%	30%	20%	35%
Comercial Centre comercial	70%	80%	80%	80%
PAU Sub - Total				

Repartiment modal vehicle privat segons activitat

S'ha estimat que l'ocupació dels vehicles és d'1,19 persones. Amb les dades de repartiment modal i l'ocupació, es calculen les atraccions de les activitats per vehicle privat:

ATRACCIÓ (vehicles/dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament	4.796	2.664	7.247	1.918
Parcs i Jardins	493	2.736	788	1.095
Residencial	29.486	301	36.857	527
Comercial (PB)	5.842	2.921	8.764	1.704
Comercial Centre comercial	7.313	824	12.478	1.177
Terciari/oficines	772	3.971	728	4.854
Industrial	19.081	23.333	19.704	24.889
PPU Sub-Total	67.783	36.750	86.566	36.164
Equipament	121	67	183	48
Parcs i Jardins	5	27	8	11
Residencial	1.709	17	2.136	31
Comercial Centre comercial	3.093	348	5.277	498
Terciari/oficines	65	336	62	411
PMU1 Sub-Total	4.993	795	7.666	999
Equipament	6.646	3.692	10.043	2.659
Parcs i Jardins	709	3.937	1.134	1.575
Residencial	12.135	124	15.169	217
Comercial (PB)	2.439	1.219	3.658	711
Comercial Centre comercial	32.724	3.687	55.835	5.267
Industrial	21.953	26.845	22.669	28.635
Terciari/oficines	236	1.214	223	1.484
PDU-ARE Sub-Total	76.842	40.718	108.731	40.548
Equipament	1.422	790	2.149	569
Parcs i Jardins	325	1.807	520	723
Residencial	39.077	399	48.846	698
Industrial	126	154	130	164
Terciari/oficines	711	3.656	670	4.469
Comercial (PB)	4.465	2.233	6.698	1.302
Comercial Centre comercial	27.402	3.088	46.754	4.411
PAU Sub - Total	73.528	12.127	105.767	12.336
TOTAL	223.146	90.390	308.730	90.047

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	313.536	398.777
total per sentit	156.768	199.389

Desplaçaments totals en vehicle privat

El total de vehicles que arriben en un dia laborable és entorn d'156.768 vehicles en cada sentit de circulació, incrementant el nombre de vehicles en cap de setmana, entorn els 200.000 vehicles/sentits.

Per l'atracció de motos s'ha estimat un 12% dels vehicles totals, tenint en compte les dades municipals de l'IDESCAT quant al parc de vehicles.

S'estimen que arribaran als nous àmbits del POUM 18.812 motos en laborable per a cada sentit i 24.000 en dissabtes.

9.5.2. Càlcul de la nova demanda en transport públic

El percentatge de nous desplaçaments que es realitzaran en transport públic pel planejament és la següent:

REPARTIMENT MODAL (% viatges transport públic)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament	15%	30%	15%	30%
Parcs i Jardins	3%	0%	3%	0%
Residencial	30%	40%	30%	40%
Comercial (PB)	7%	30%	5%	30%
Comercial Centre comercial	13%	15%	8%	15%
Terciari/oficines	15%	21%	20%	20%
Industrial	5%	15%	2%	10%
PPU Sub-Total				
Equipament	15%	30%	15%	30%
Parcs i Jardins	3%	0%	3%	0%
Residencial	30%	40%	30%	40%
Comercial Centre comercial	13%	15%	8%	15%
Terciari/oficines	15%	21%	20%	20%
PMU1 Sub-Total				
Equipament	15%	30%	15%	30%
Parcs i Jardins	3%	0%	3%	0%
Residencial	30%	40%	30%	40%
Comercial (PB)	7%	30%	5%	30%
Comercial Centre comercial	13%	15%	8%	15%
Industrial	5%	15%	2%	10%
Terciari/oficines	15%	21%	20%	20%
PDU-ARE Sub-Total				
Equipament	15%	30%	15%	30%
Parcs i Jardins	3%	0%	3%	0%
Residencial	30%	40%	30%	40%
Industrial	5%	15%	2%	10%
Terciari/oficines	15%	21%	20%	20%
Comercial (PB)	7%	30%	5%	30%
Comercial Centre comercial	13%	15%	8%	15%
PAU Sub - Total				

Repartiment modal transport públic segons activitat

Aplicant el repartiment modal s'estima que el nombre de desplaçaments en transport públic serà el següent:

ATRACCIÓ (viatges en transport públic/dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament	5.707	3.805	6.468	2.283
Parcs i Jardins	879	-	938	-
Residencial	26.316	716	26.316	716
Comercial (PB)	3.245	3.476	2.607	1.738
Comercial Centre comercial	1.616	184	1.485	263
Terciari/oficines	394	2.205	525	2.100
Industrial	1.234	5.553	494	3.702
PPU Sub-Total	39.391	15.940	38.833	10.802
Equipament	144	96	163	58
Parcs i Jardins	9	-	9	-
Residencial	1.525	42	1.525	42
Comercial Centre comercial	683	78	628	111
Terciari/oficines	33	187	44	178
PMU1 Sub-Total	2.395	402	2.370	388
Equipament	7.909	5.273	8.964	3.164
Parcs i Jardins	1.265	-	1.349	-
Residencial	10.831	295	10.831	295
Comercial (PB)	1.354	1.451	1.088	726
Comercial Centre comercial	7.232	823	6.644	1.175
Industrial	1.420	6.389	568	4.259
Terciari/oficines	120	674	161	642
PDU-ARE Sub-Total	30.132	14.905	29.605	10.261
Equipament	1.693	1.128	1.918	677
Parcs i Jardins	581	-	619	-
Residencial	34.876	949	34.876	949
Industrial	8	37	3	24
Terciari/oficines	363	2.030	483	1.934
Comercial (PB)	2.480	2.657	1.993	1.328
Comercial Centre comercial	6.056	689	5.564	984
PAU Sub - Total	46.056	7.490	45.457	5.897
TOTAL	117.973	38.737	116.265	27.348

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	156.710	143.613
total per sentit	78.355	71.807

Desplaçaments totals en transport públic

S'estima que es produiran 78.355 desplaçaments en transport públic o col·lectiu en dia laborable per cada sentit.

A partir dels càlculs d'oferta de les línies d'autobús urbà, s'estima que hi ha capacitat pels nous desplaçaments.

En el servei de tren, s'esperen places lliures, igual que en el cas del bus urbà, i per tant, absorbir la demanda esperada en Renfe o FGC, igual que en el cas dels autobusos interurbans.

9.6. Càlcul de la nova demanda a peu i bicicleta/VMP

Per calcular els desplaçaments a peu i bicicleta/VMP que es produiran a entorn del planejament s'aplicarà el següent repartiment modal:

Repartiment modal a peu:

REPARTIMENT MODAL (% viatges a peu)

ACTIVITATS	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visite	treballadors
Equipament	68%	40%	63%	35%
Parcs i Jardins	90%	0%	90%	0%
Residencial	27%	38%	18%	23%
Comercial (PB)	77%	37%	74%	32%
Comercial Centre comercial	15%	2%	10%	2%
Terciari/oficines	47%	30%	45%	20%
Industrial	2%	8%	2%	8%
PPU Sub-Total				
Equipament	68%	40%	63%	35%
Parcs i Jardins	90%	0%	90%	0%
Residencial	27%	38%	18%	23%
Comercial Centre comercial	15%	2%	10%	2%
Terciari/oficines	47%	30%	45%	20%
PMU1 Sub-Total				
Equipament	68%	40%	63%	35%
Parcs i Jardins	90%	0%	90%	0%
Residencial	27%	38%	18%	23%
Comercial (PB)	77%	37%	74%	32%
Comercial Centre comercial	15%	2%	10%	2%
Industrial	2%	8%	2%	8%
Terciari/oficines	47%	30%	45%	20%
PDU-ARE Sub-Total				
Equipament	68%	40%	63%	35%
Parcs i Jardins	90%	0%	90%	0%
Residencial	27%	38%	18%	23%
Industrial	2%	8%	2%	8%
Terciari/oficines	47%	30%	45%	20%
Comercial (PB)	77%	37%	74%	32%
Comercial Centre comercial	15%	2%	10%	2%
PAU Sub - Total				

Repartiment modal a peu segons activitat

Aplicant l'anterior repartiment modal dona com a resultat que els desplaçaments a peu són els següents:

ATRACCIÓ (vianants /dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament	25.873	5.073	27.167	2.663
Parcs i Jardins	26.375	-	28.134	-
Residencial	23.684	680	15.790	412
Comercial (PB)	35.690	4.287	38.586	1.854
Comercial Centre comercial	1.865	25	1.856	35
Terciari/oficines	1.234	3.151	1.181	2.100
Industrial	494	2.962	494	2.962
PPU Sub-Total	115.215	16.178	113.208	10.026
Equipament	653	128	685	67
Parcs i Jardins	263	-	280	-
Residencial	1.373	39	915	24
Comercial Centre comercial	789	10	785	15
Terciari/oficines	104	267	100	178
PMU1 Sub-Total	3.182	444	2.766	284
Equipament	35.855	7.030	37.648	3.691
Parcs i Jardins	37.950	-	40.480	-
Residencial	9.748	280	6.498	169
Comercial (PB)	14.899	1.790	16.108	774
Comercial Centre comercial	8.345	110	8.306	157
Industrial	568	3.408	568	3.408
Terciari/oficines	377	963	361	642
PDU-ARE Sub-Total	107.741	13.581	109.969	8.841
Equipament	7.673	1.505	8.057	790
Parcs i Jardins	17.417	-	18.578	-
Residencial	31.389	902	20.926	546
Industrial	3	19	3	19
Terciari/oficines	1.136	2.901	1.088	1.934
Comercial (PB)	27.278	3.277	29.492	1.417
Comercial Centre comercial	6.987	92	6.955	131
PAU Sub - Total	91.884	8.695	85.099	4.837
TOTAL	318.022	38.898	311.041	23.988

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	356.919	335.029
total per sentit	178.460	167.515

Desplaçaments totals a peu

S'estima que en dia de tipus es produiran **178.460** desplaçaments a peu en dia laborable i per cada un dels sentits, vinculats principalment a equipaments municipals, zones verdes i el comerç de planta baixa, activitats en què es pot fomentar aquesta mobilitat activa i de curta distància i en zona urbana consolidada.

Percentatge de desplaçaments en bicicleta/VMP:

REPARTIMENT MODAL (% viatges en bicicleta)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament	2%	5%	2%	5%
Parcs i Jardins	5%	0%	4%	0%
Residencial	3%	2%	2%	2%
Comercial (PB)	1%	3%	1%	3%
Comercial Centre comercial	2%	3%	2%	3%
Terciari/oficines	3%	4%	2%	5%
Industrial	1%	2%	1%	2%
PPU Sub-Total				
Equipament	2%	5%	2%	5%
Parcs i Jardins	5%	0%	4%	0%
Residencial	3%	2%	2%	2%
Comercial Centre comercial	2%	3%	2%	3%
Terciari/oficines	3%	4%	2%	5%
PMU1 Sub-Total				
Equipament	2%	5%	2%	5%
Parcs i Jardins	5%	0%	4%	0%
Residencial	3%	2%	2%	2%
Comercial (PB)	1%	3%	1%	3%
Comercial Centre comercial	2%	3%	2%	3%
Industrial	1%	2%	1%	2%
Terciari/oficines	3%	4%	2%	5%
PDU-ARE Sub-Total				
Equipament	2%	5%	2%	5%
Parcs i Jardins	5%	0%	4%	0%
Residencial	3%	2%	2%	2%
Industrial	1%	2%	1%	2%
Terciari/oficines	3%	4%	2%	5%
Comercial (PB)	1%	3%	1%	3%
Comercial Centre comercial	2%	3%	2%	3%
PAU Sub - Total				

Repartiment modal amb bici/VMP segons activitat

Desplaçaments en bicicleta/VMP futurs:

Aplicant l'anterior repartiment modal dona com a resultat que els desplaçaments en bicicleta són els següents:

ATRACCIÓ (bicicletes/dia)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	residents/visites	treballadors	residents/visites	treballadors
Equipament	761	634	862	380
Parcs i Jardins	1.465	-	1.250	-
Residencial	2.632	36	1.754	36
Comercial (PB)	464	348	521	174
Comercial Centre comercial	249	37	371	53
Terciari/oficines	79	420	53	525
Industrial	247	740	247	740
PPU Sub-Total	5.896	2.215	5.059	1.908
Equipament	19	16	22	10
Parcs i Jardins	15	-	12	-
Residencial	153	2	102	2
Comercial Centre comercial	105	16	157	22
Terciari/oficines	7	36	4	44
PMU1 Sub-Total	298	69	297	78
Equipament	1.055	879	1.195	527
Parcs i Jardins	2.108	-	1.799	-
Residencial	1.083	15	722	15
Comercial (PB)	193	145	218	73
Comercial Centre comercial	1.113	165	1.661	235
Industrial	284	852	284	852
Terciari/oficines	24	128	16	161
PDU-ARE Sub-Total	5.860	2.184	5.895	1.862
Equipament	226	188	256	113
Parcs i Jardins	968	-	826	-
Residencial	3.488	47	2.325	47
Industrial	2	5	2	5
Terciari/oficines	73	387	48	483
Comercial (PB)	354	266	399	133
Comercial Centre comercial	932	138	1.391	197
PAU Sub - Total	6.041	1.031	5.246	978
TOTAL	18.095	5.498	16.498	4.827

	LABORABLE	DISSABTE
total desplaçaments	23.593	21.325
total per sentit	11.797	10.662

Desplaçaments totals amb bicicleta i VMP

Pel que fa als desplaçaments en bicicleta o VMP, s'estima uns **11.796 desplaçaments per cada sentit del desplaçament en dia laborable**.

Actualment, la xarxa ciclable de Lleida s'ha estès per tota la ciutat, quedant encara itineraris a millorar i connectar. En aquest cas, a mesura que es vagi desplegant la xarxa ciclable i executant els sectors del POUM, s'espera que la demanda també vagi incrementant.

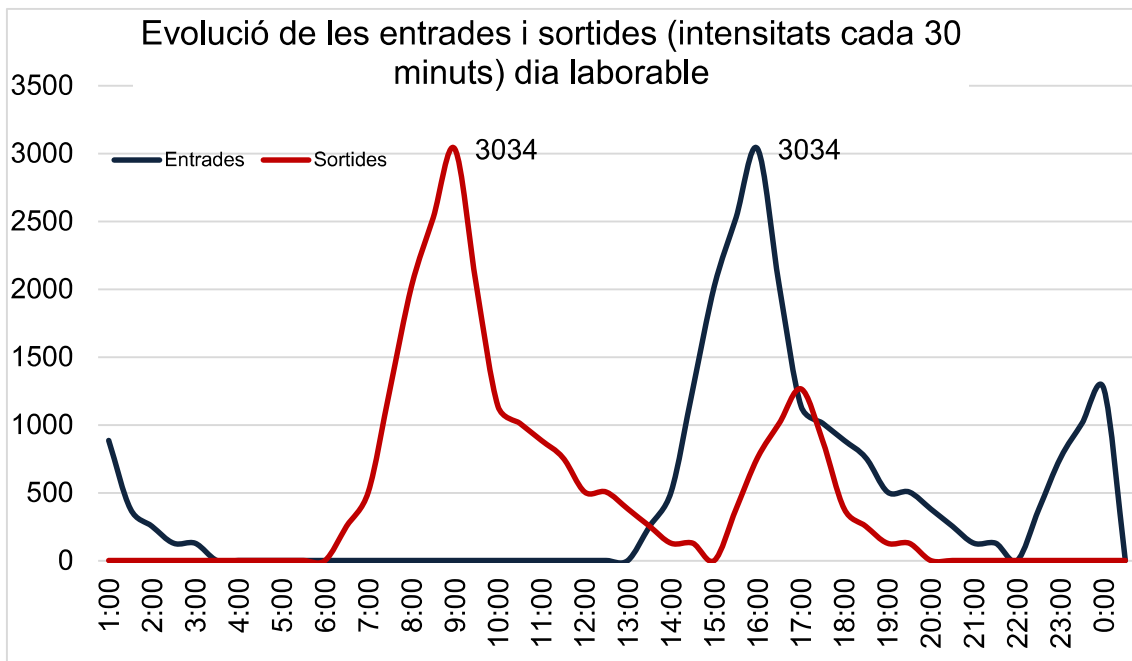
9.7. Distribució horària de les arribades i sortides dels vehicles

1. Evolució d'entrades i sortides cada 30 min

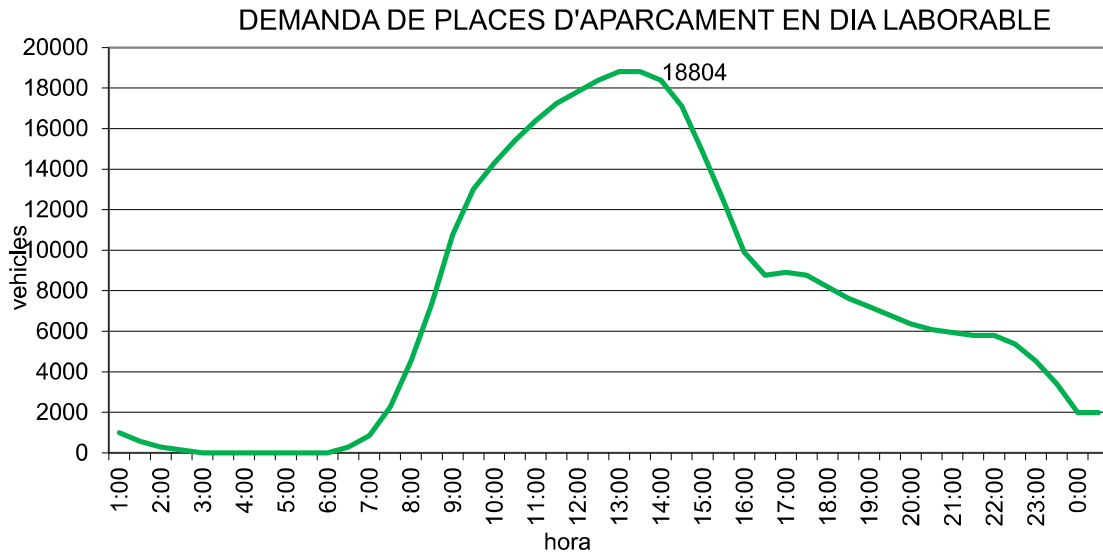
A partir del càlcul de la nova gernació de vehicles de cada una de les activitats del POUM, s'han distribuït aquests durant el dia, amb l'objectiu de mostrar un esquema de les arribades i sortides de l'àrea d'estudi:

Treballadors

L'evolució d'entrades i sortides pel cas dels treballadors, és de 3.034 vehicles en 30 minuts de màxim, a partir de les 7h del matí, i una hora punta a les 8h. Les sortides dels àmbits on més s'esperen treballadors, és a les 16:00h.

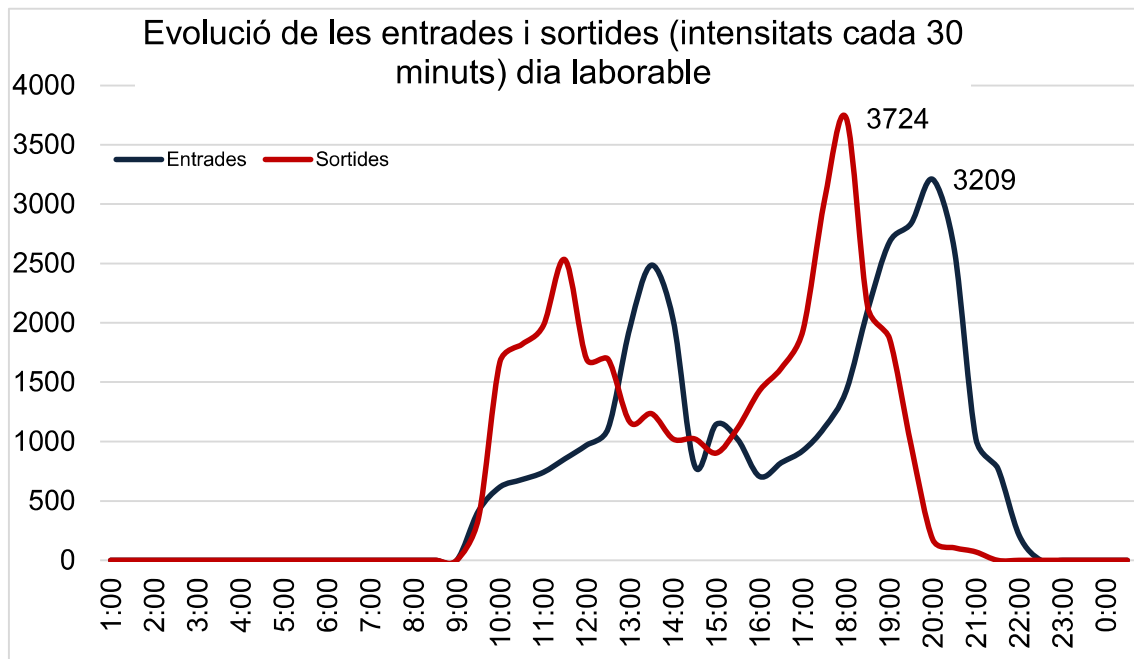


En quant a la demanda, el moment punta 13:00 amb necessitat de 18.804 places per a aquest col·lectiu.

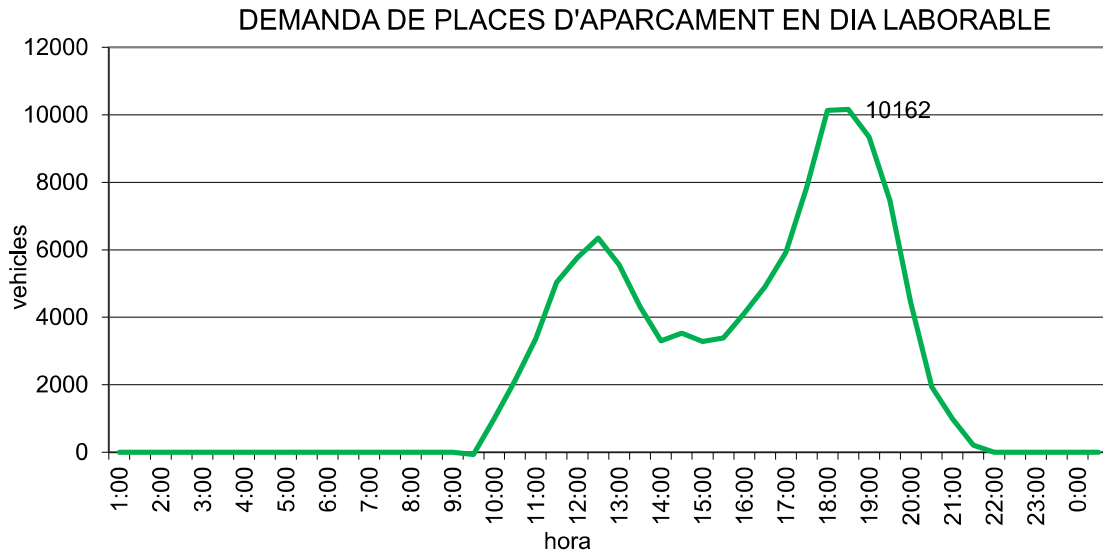


Comercials

En el cas dels usuaris que es desplacin amb vehicle privat, es preveuen diferents puntes d'entrades i sortides, sobretot durant la tarda. Les entrades màximes s'esperen a partir de les 17h, amb 3.724 vehicles cada 30 minuts, i les sortides a partir de les 20:00h amb 3.209 vehicles/30 minuts.



Segons les dades, la demanda esperada d'estacionament és de 10.162 vehicles a les 18h de màxima i per usuaris de sectors i serveis comercial (entre tots els àmbits del POUM).



9.7.1. Reserves d'estacionament segons normativa

En el següent apartat, s'han calculat les reserves tant de turismes i motos, com reserves específiques segons les diferents normatives que ordenen l'estacionament en activitats futures.

- **Justificació places aparcament segons els paràmetres específics de la ciutat**

Amb l'objectiu de tenir en compte la normativa que regula l'estacionament a Lleida, s'ha analitzar el Pla General de la ciutat per les futures reserves i activitats del POUM:

Secció 4ª. Paràmetres específics de l'ús d'aparcament

Art.376. Previsió mínima de places d'aparcament en funció de l'ús

2. *Les places mínimes d'aparcament, en funció d'un criteri d'estàndard de servei, són les següents: (...)*

a) Edificis per habitatges:

1. *Ús d'habitatge*

a) *El major de 1 plaça per habitatge o 1 plaça cada 100 m² de sostre o fracció, per aparcament de turismes.*

b) *El major de 0,5 places per habitatge o 1 plaça cada 200 m² de sostre o fracció, per aparcament de motocicletes.*

c) *El major de 2 places per habitatge o 2 plaça cada 100 m² de sostre o fracció, per aparcament de bicicletes.*

(calculat en l'apartat del Decret de Mobilitat)

2. *Ús d'oficines i serveis, 1 plaça d'aparcament de turisme i 1 de bicicleta, per cada 100 m² de de sostre o fracció.*

Sostre Terciari/Oficines: 202.249,72 m^{2st} total dels sectors del POUM

Reserva aparcament: 1.685 places per aquestes activitats (caldrà ubicar les places repartides segons els àmbits del POUM amb aquesta activitat terciària/oficines).

3. Ús comercial, 1 plaça d'aparcament de turisme i 1 de bicicleta, per cada 100 m² de sostre o fracció.

Sostre Comercial – centre comercial: 168.880,43 m^{2st} total dels sectors del POUM. → 1.689 places per turisme i les mateixes per bicicleta.

Sostre Comercial – Planta baixa: 252.812,61 m^{2st} total dels sectors del POUM. 2.528 places per turisme i les mateixes per bicicleta.

6. Ús industrial, 1 plaça d'aparcament de turisme i 1 de bicicleta, per cada 100 m² de sostre o fracció.

Sostre Industrial: 2.662.000,37 m^{2st} total dels sectors del POUM.

Reserva aparcament: 26.320 places per turisme aquestes activitats (per sobre de la demanda màxima esperada, segons els càlculs anteriors). Les mateixes reserves per bicicleta.

- **Decret de Mobilitat 344/2006**

El Decret de mobilitat 344/2006 regula l'estacionament únicament en usos residencials i en estacions de transport públic.

Places mínimes d'aparcament

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m ² sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m ² sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

Decret 344/2006 de mobilitat. Taula de càlcul reserva aparcament

Tenint en compte el nombre total d'habitatges previstos, 25.448 serien necessàries les mateixes places per turisme i 12.724 per a motos

Segons la segona fórmula per calcular la necessitat de places, a partir dels m^{2st}, serien necessàries 25.016 places per turisme i 12.508 per moto.

Aquestes places han d'estar repartides per cada un dels blocs d'habitatge previstos.

Activitat	Superfície	Aparcament (residencial)	
		turisme	moto
Residencial	895.098,67	8.951	4.475
PPU Sub-Total			
Residencial	51.879,98	519	259
PMU1 Sub-Total			
Residencial	368.390,95	3.684	1.842
PDU-ARE Sub-Total			
Residencial	1.186.269,46	11.863	5.931
PAU Sub - Total			
TOTAL		-	-

Places d'estacionament segons càlcul 1 plaça/100m² superfície residencial

Reserves específiques d'aparcament

Dins de la previsió de sòl del POUM, es reserva 11.200,81 m² per ús d'aparcament nou. Aquesta reserva ajudarà a distribuir els aparcaments a la via pública necessaris per les activitats proposades i les quals hi ha normativa de regulació i dotació d'aparcament.

A partir dels càlculs de les places d'aparcament necessàries, segons les diferents normatives i regulacions, s'estableixen diferents reserves:

- **Vehicle elèctric**

Segons el Reial Decret 1053/2014 cal reservar 1 plaça per a vehicle elèctric per cada 40 places ordinàries d'aparcament. aquestes places caldrà que tinguin la seva senyalització vertical i horitzontal per identificar-les ràpidament.

- Via pública: caldrà fer la reserva de les places que es realitzin a vehicle elèctric tenint en compte la dotació mínima.
- Sectors industrials (segons demanda calculada): 420 places.
- Sectors comercials (segons demanda calculada): 254 places.
- Residencial: 636 places en tots els nous usos residencials.

- **Persones amb Mobilitat Reduïda**

Segons l'Ordre TMA/851/2021, cal reservar 1 plaça d'estacionament PMR per cada 40 places ordinàries d'aparcament per PMR. Igual que en el cas anterior, caldrà senyalitzar i adaptar cada una de les reserves.

- Via pública: caldrà fer la reserva de les places que es realitzin a places per PMR tenint en compte la dotació mínima.
- Sectors industrials (segons demanda calculada): 420 places.
- Sectors comercials (segons demanda calculada): 254 places.
- Residencial: 636 places en tots els nous usos residencials.

- **Càrrega i descàrrega**

A l'Article 6 del Decret de Mobilitat es descriuen les pautes per les reserves de càrrega i els molls de càrrega segons les superfícies de venda dels establiments comercials.

Els sectors del POUM que tinguin activitat comercial, hauran de tenir en consideració aquestes directrius amb l'objectiu de reservar els espais funcionals de CD i molls de càrrega.

○ **Aparcament per Bicis**

El Decret 344/2006 de mobilitat, determina les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes, a partir de l'activitat que s'hi realitzarà:

ANNEX 2

Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

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
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	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
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes. Font: Decret 344/2006

A partir de les activitats del POUM es necessitaran, segons Decret:

Activitat	Superfície	Aparcament per bicicletes
Equipament	253.660,36	2.537
Parcs i Jardins	651.242,83	6.512
Residencial	895.098,67	17.902
Comercial (PB)	115.875,25	1.159
Comercial Centre comercial	17.510,98	175
Terciari/oficines	87.516,18	875
Industrial	1.234.069,92	12.341
PPU Sub-Total	3.254.974,18	41.501
Equipament	6.400,00	64
Parcs i Jardins	6.493,01	65
Residencial	51.879,98	1.038
Comercial Centre comercial	7.405,19	74
Terciari/oficines	7.405,19	74
PMU1 Sub-Total	79.583,37	1.177
Equipament	351.520,00	3.515
Parcs i Jardins	937.027,00	9.370
Residencial	368.390,95	7.368
Comercial (PB)	48.373,00	484
Comercial Centre comercial	78.354,00	784
Industrial	1.419.811,40	14.198
Terciari/oficines	26.754,00	268
PDU-ARE Sub-Total	3.230.230,35	35.986
Equipament	75.229,53	752
Parcs i Jardins	430.052,03	4.301
Residencial	1.186.269,46	23.725
Industrial	8.119,05	81
Terciari/oficines	80.574,35	806
Comercial (PB)	88.564,35	886
Comercial Centre comercial	65.610,26	656
PAU Sub - Total	1.934.419,04	31.207
TOTAL	8.499.206,94	109.870

Aparcament necessari de bicicletes segons activitat, superfície i càlculs del Decret 344/2006

Segons la taula anterior, són necessàries 109.870 places per bicicleta, una infraestructura que pot quedar sobredimensionada, tenint en compte l'atracció prevista en els càlculs anteriors.

10. IMPACTE DE LA NOVA ACTIVITAT SOBRE LA XARXA VIÀRIA

a) Xarxa de vianants

Segons els càlculs de mobilitat generada, la previsió és que durant un dia tipus hi hagi 178.460 desplaçaments nous al dia per sentit en laborable.

Actualment, hi ha uns itineraris marcats, però que no arriben a tots els sectors, o bé la infraestructura no acaba de tenir l'accessibilitat correcte. En aquest cas, el POUM reserva espai per nova vialitat, la qual haurà de ser seguida i respondre a les necessitats de connexió i accessibilitat segons la normativa vigent.

De la nova demanda i les millores de la infraestructura no s'esperen problemes associats a nivells de serveis elevats de vianants.

b) Mobilitat amb bicicleta i VMP

D'igual manera que el cas dels vianants, la mobilitat en bicicleta i patinet elèctric és un dels factors clau a seguir potenciant, ja sigui amb formacions i conscienciació a la ciutadania, com amb infraestructures de mobilitat segregades, segures i connectades.

En aquest cas, els itineraris actuals i la xarxa ciclable passa per carrils bici, passejos o carrers pacífics i carrers de convivència a 30 km/h o menys.

Els nous sectors, caldrà que tinguin unes noves xarxes i que aquestes siguin segregades en el màxim del possible. Cal que tinguin una connexió amb la xarxa actual per arribar als nous sectors a la zona urbana consolidada.

No es preveuen moments punta on la xarxa estigui saturada amb l'increment de la nova demanda una vegada tots els sectors del POUM estiguin al 100% de la seva operativitat. En dia laborable, s'esperen 11.797 nous desplaçaments per sentit.

c) Transport públic

En el cas del transport públic, la ciutat de Lleida està modificant tant la xarxa urbana, com la ubicació de l'estació d'autobusos.

Aquests projectes de millora, tindran conseqüències positives a la població actual, com a les noves zones del POUM, arribant als sectors i ampliant la cobertura territorial de l'estat actual. Pel que fa a la nova estació d'autobusos interurbans, una de les necessitats serà que els autocars i línies continuïn mantenint algunes de les parades urbanes, i en equipaments principals, així com la necessitat de connectar amb els autobusos urbans, oferint un punt d'intermodalitat eficient.

La nova demanda suposarà un increment de 78.355 persones per sentit, les quals podran utilitzar diferents modes de transport públic urbà o interurbà.

El càlcul de places lliures, dona resposta a les noves demandes, amb més de 70.000 places de bus urbà durant un dia laborable.

Part de la demanda nova també utilitzarà altres modes de transport públic, en aquest cas interurbà, on no es presencien problemes de capacitat.

d) Transport privat

Finalment, a partir de la xarxa viària analitzada i les principals connexions als sectors, s'ha determinat el nombre de nous vehicles pels vials.

D'aquesta manera, s'ha calculat de nou l'IS futur, amb l'objectiu de quantificar si la xarxa actual podrà absorbir la nova demanda. No obstant això, es preveuen nous vials i nova infraestructura per donar resposta a les necessitats de cada un dels sectors del POUM amb reserva viària. Altres sectors, cal a dir, que es troben en la línia de grans xarxes d'accés i sortida a la ciutat, facilitant que la nova demanda pugui circular per vials preparats.

Comparant els IS dels dos escenaris, hi ha una diferència i increment en cada una de les xarxes d'accés que arriben als àmbits de desenvolupament. En aquest escenari, el Pont de Pardinyes arriba als 68,9% en el futur. Hi ha 6 trams que superen els 60% d'IS, 1 només en l'estat actual.

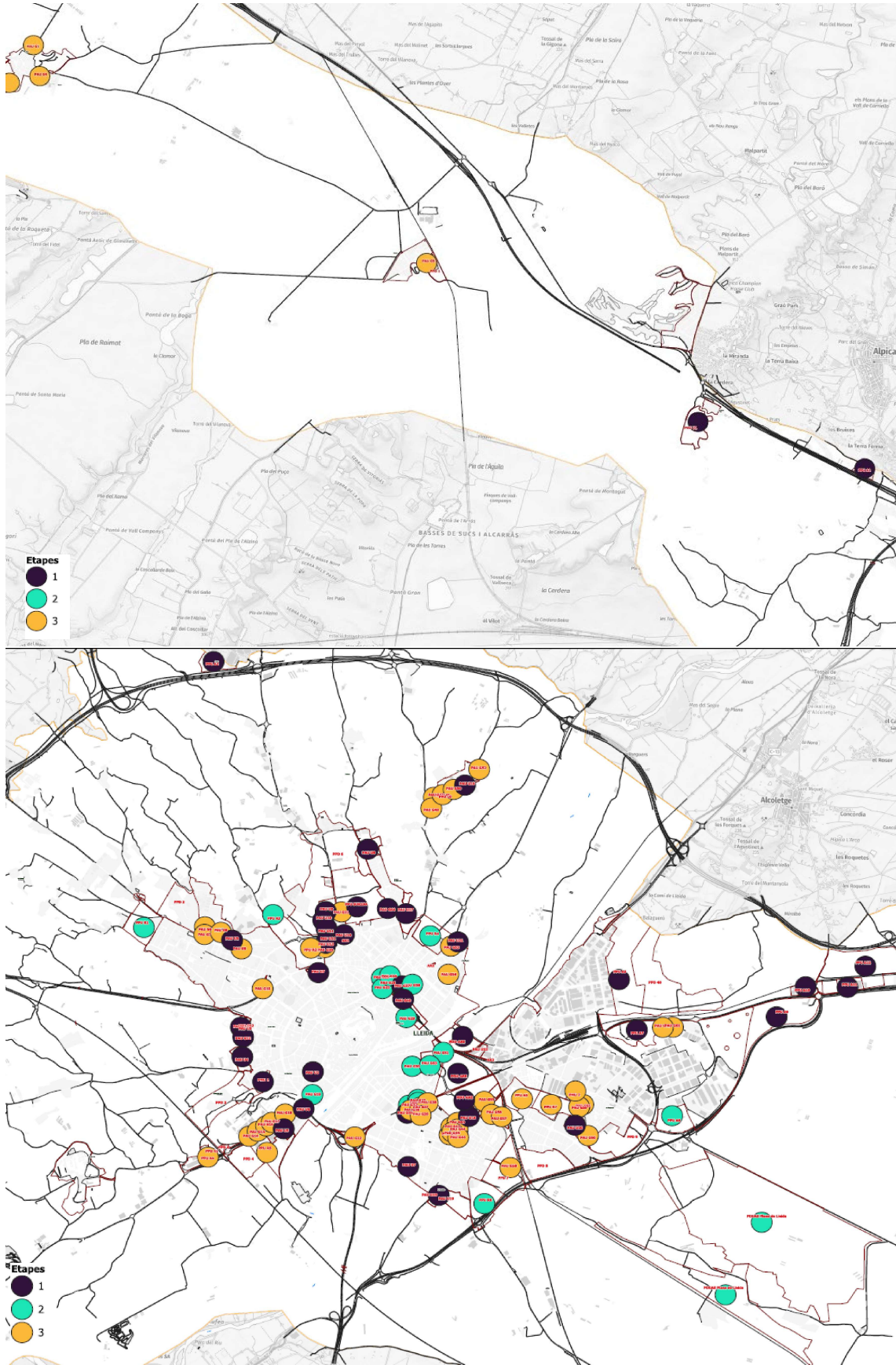
Tram	IS actual	IS futur
N-240 (sentit A-2)	52,8%	64,0%
N-240 (sentit C. d'Olivera)	56,7%	67,9%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. del Joc de la Bola)	50,4%	63,6%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit Av. del Dr. Fleming)	46,6%	62,3%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. d'Eugeni d'Ors)	42,7%	48,2%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. de Sant Hilari)	32,0%	37,1%
Av. de Pinyana (sentit C. de l'Arquitecte Gomà)	18,6%	25,3%
Av. de Pinyana (sentit Av. de l'Alcalde Porqueres)	22,4%	30,7%
Av. de l'Alcalde Porqueres / N-230 (sentit C. de Jordi Solé Tura)	41,3%	53,9%
Av. de l'Alcalde Porqueres / N-230 (sentit Av. de Pinyana)	30,4%	41,6%
Av. de Rosa Parks / LP-9221 (sentit Llúvia)	14,9%	29,9%
Av. de Rosa Parks / LP-9221 (sentit Lleida)	26,0%	41,0%
C. del Príncep de Viana (sentit Av. de Prat de la Riba)	23,9%	31,2%
C. del Príncep de Viana (sentit Pl. d'Europa)	33,2%	40,9%
Av. de St. Ruf (sentit Av. de Rosa Parks)	24,4%	37,7%
C. del Príncep de Viana (sentit Rbla. de Ferran)	50,1%	50,3%
C. del Príncep de Viana (sentit Av. del Segre)	25,6%	25,8%
Pont de Pardinyes (sentit Av. de Tortosa)	64,3%	68,9%
Pont de Pardinyes (sentit PAE del Segre)	53,1%	56,5%
Av. de Pius XII (sentit Camí de la Mariola)	26,9%	37,6%
Av. de Pius XII (sentit C. d'Artur Mor)	8,4%	18,7%
Av. de l'Exèrcit / N-II (sentit C. de Leandre Cristòfol)	27,9%	35,6%
Av. de l'Exèrcit / N-II (sentit N-230)	23,3%	30,3%
LL-11 (sentit Av. de Victoriano Muñoz)	44,1%	48,9%
LL-11 (sentit C. d'Almeria)	44,7%	51,1%
N-240a (sentit LL-11)	49,6%	64,6%
N-240a (sentit C. d'Alcarràs)	45,3%	59,0%
Av. d'Artesa / L-702 (sentit Av. del Pla d'Urgell)	35,7%	52,1%
Av. d'Artesa / L-702 (sentit C-13)	25,1%	37,8%
Av. de Madrid (sentit N-230)	22,1%	28,5%
Av. de Madrid (sentit C. de la República del Paraguai)	17,5%	24,7%

Comparativa entre els índex de saturació actual i futur



Índex saturació futura a la xarxa viària

No obstant això, el POUM dissenya un pla d'etapes per desenvolupar cada un dels sectors. Aquesta planificació ajudarà a distribuir la mobilitat i reordenar amb les necessitats de cada moment les infraestructures per cada mode de transport, especialment, les infraestructures de vehicle privat plantejades.



Pla d'etapes per cada sector

11. INDICADORS DELS COL·LECTIUS VULNERABLES

La mobilitat quotidiana presenta unes característiques diferenciades en funció del gènere i l'edat, que cal tenir en compte a l'hora de planificar i gestionar els desplaçaments.

Les dades generals de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) de Catalunya mostren tendències que es poden extrapolar al municipi de Lleida: les dones tendeixen a utilitzar mitjans de transport més sostenibles i actius, com el desplaçament a peu o en transport públic, mentre que els homes es desplacen majoritàriament amb vehicle privat i en franges punta vinculades a motius laborals.

En general, les dones, especialment en edats compreses entre els 30 i 64 anys, concentren una part important dels desplaçaments en hores vall, sovint combinant itineraris complexos (escola, compres, serveis). Aquest patró reforça la necessitat de disposar d'itineraris segurs i còmodes a peu i bones connexions amb el transport públic ferroviari i per carretera.

Pel que fa a l'edat, la població jove fa un ús relativament més intensiu del transport públic, que connecta amb els principals centres educatius i d'activitat al municipi o altres de l'entorn. En canvi, el grup central de població (30-64 anys) es caracteritza per un predomini del vehicle privat, atesa la naturalesa dels desplaçaments laborals i la dispersió dels llocs de treball.

Finalment, la població gran tendeix a prioritzar la mobilitat a peu o en bus urbà dins el nucli, amb un alt requeriment de seguretat viària, accessibilitat i confort, característiques que sovint no existeixen en alguns dels barris o itineraris.

Aquestes diferències posen de manifest la necessitat d'una planificació sensible al gènere i l'edat, que consideri col·lectius vulnerables i que promogui l'equitat en l'accés a la mobilitat.

En aquest sentit, l'Ajuntament de Lleida ha de vetllar per garantir entorns segurs i accessibles en les zones d'activitat, equipaments i espais públics.

És clau:

- Enllumenat públic adequat a les vies d'accés i als entorns dels equipaments, per reforçar la percepció de seguretat, especialment en els desplaçaments en hores vall.
- Disseny urbà amb visibilitat clara, evitant elements que puguin generar punts cecs o inseguretat subjectiva.
- Instal·lació de mobiliari urbà (bancs, zones de descans) que afavoreixi la mobilitat a peu i doni resposta a les necessitats de la població gran i de les persones cuidadores.
- Accessibilitat universal en voreres, passos de vianants i accessos a transports, facilitant la mobilitat de persones amb diversitat funcional o dificultats de mobilitat.

En conjunt, la mobilitat de Lleida ha de planificar-se amb una visió integral i inclusiva, assegurant que cada col·lectiu pugui moure's amb seguretat, confort i autonomia, i impulsant així un model més sostenible i equitatiu.

12. AVALUACIÓ DE LES EMISSIONS CONTAMINANTS

12.1. Contaminants i límits d'immissions

La contaminació de l'aire representa un important risc mediambiental per a la salut, tant als països desenvolupats com als països en desenvolupament. Monitorar la qualitat de l'aire dins de l'àmbit urbà és una actuació indispensable per a definir les estratègies necessàries per a aconseguir reduir els nivells de contaminació, promovent així la millora de la salut i la qualitat de vida de la ciutadania.

Per donar a conèixer les principals fonts d'origen i els riscos que comporten els contaminants, i amb això justificar la necessitat d'establir regulacions que impliquin el compliment dels nivells establerts, es realitza una descripció de les substàncies més perjudicials dins de l'entorn urbà¹
²:

- Diòxids de sofre
- Diòxid de carboni
- Diòxids de nitrogen
- Partícules en suspensió (PM₁₀ i PM_{2,5})
- Monòxid de carboni
- Ozó
- Benzè

Diòxid de sofre (SO₂)

En conjunt, més de la meitat de les emissions d'òxids de sofre que arriben a l'atmosfera es produeixen per activitats humanes, sobretot per la combustió de carbó, petroli i per la indústria metal·lúrgica, pel fet que el sofre reacciona amb l'oxigen en el procés de combustió, formant SO₂.

En els últims anys s'estan produint importants disminucions en l'emissió d'aquest contaminant a conseqüència d'estar substituint-se els carbons espanyols (de baixa qualitat) per combustibles d'importació, més nets.

El diòxid de sofre és un gas irritant i tòxic. Afecta sobretot les mucositats i els pulmons provocant atacs de tos, ja que aquest és absorbit pel sistema nasal. L'exposició d'altres concentracions durant curts períodes de temps pot irritar el tracte respiratori, causar bronquitis, reaccions asmàtiques, espasmes reflexos, parada respiratòria i congestionar els conductes bronquials dels asmàtics.

En format líquid s'evapora ràpidament i pot provocar congelació al contacte amb la pell. Els efectes dels SO_x empitjoren quan el diòxid de sofre es combina amb partícules o amb la

¹ <https://prtr-es.es/conozca/sustancias-contaminantes-1026062012.html>

² [Efectes en la salut i ecosistemes \(miteco.gob.es\)](http://efectos.miteco.gob.es)

humitat de l'aire, ja que es forma àcid sulfúric, i produeix el que es coneix com a pluja àcida, provocant la destrucció de boscos, vida salvatge i l'acidificació de les aigües superficials.

Diòxid de carboni (CO₂)

El sector industrial i l'energètic són responsables de la major part de les emissions de diòxid de carboni amb un 91,8% del total. Dins d'aquest, el sector del transport figura amb el 29,9%, degut fonamentalment a la crema de gas, gasolina i altres derivats del petroli. La indústria del ciment i les plantes d'incineració de residus representen el 6,4% del total emès, i com a fonts minoritàries, es troben la indústria química i la indústria metal·lúrgica amb un 1,8%.

El diòxid de carboni en estat líquid s'evapora amb gran rapidesa originant una saturació total de l'aire, que genera greu risc d'asfíxia. En contacte amb la pell i els ulls pot provocar greus efectes de congelació.

La inhalació d'elevades concentracions pot originar hiperventilació, pèrdua del coneixement, taucardies i maldecaps. Si l'exposició és prolongada o repetitiva pot provocar alteracions en el metabolisme de la persona.

En el medi ambient, el diòxid de carboni és la substància que més contribueix a l'efecte hivernacle, és a dir, que absorbeix gran part de la radiació solar incident, retenint-la prop de la superfície terrestre i produint un escalfament progressiu d'aquesta.

Diòxid de nitrogen (NO₂):

El diòxid de nitrogen (NO₂) és un gas procedent de fonts antropogèniques, principalment, de la combustió tant de tipus mòbil (trànsit terrestre, aeri i marítim), com de tipus estacionari (industrials). La quantitat d'NO₂ emesa depèn de les condicions de la combustió i de la quantitat de combustible cremat. A la població de Lleida, la principal font d'emissió d'NO₂ procedeix del trànsit, doncs a més del viari local, existeixen diverses infraestructures properes a la població amb elevat pas de transit i vehicles pesants, a més de l'elevat ús dels vehicle privat per residents i visitants, que fan que augmenti la presència d'aquest contaminant.

És una substància corrosiva per a la pell i el tracte respiratori, provocant enrogiment i cremades cutànies greus. La inhalació en elevades concentracions i durant un curt període de temps, pot originar un edema pulmonar els efectes del qual no s'observen fins a passades unes hores, agreujant-se amb l'esforç físic. Una exposició prolongada pot afectar el sistema immune i al pulmó, donant lloc a una menor resistència enfront d'infeccions i causar canvis irreversibles en el teixit pulmonar.

Respecte als impactes produïts en el medi ambient, es tracta d'una substància que té una gran transcendència en la formació del smog fotoquímic. Aquest contaminant es combina amb altres contaminants atmosfèrics (per exemple els COVDM) i influeix en les reaccions de formació d'ozó en la superfície de la terra.

Partícules en suspensió (PM₁₀ i PM_{2,5})

Les PM₁₀ es poden definir com aquelles partícules sòlides o líquides de pols, cendres, sutge, partícules metàl·liques, ciment o pol·len, disperses en l'atmosfera, i el diàmetre de la qual varia entre 2,5 i 10 µm (1 micròmetre correspon la mil·lèsima part d'1 mil·límetre). Estan formades principalment per compostos inorgànics com silicats i aluminiats, metalls pesants entre altres, i material orgànic associat a partícules de carboni (sutge). Es caracteritzen per posseir un pH bàsic a causa de la combustió no controlada de materials.

Segons el seu origen, les partícules poden ser primàries (emeses directament) o secundàries (formades a l'atmosfera a partir d'altres contaminants). Tant les primàries com les secundàries poden tenir una part natural i una altra antropogènica. Algunes de les fonts principals d'emissió de PM₁₀, són el trànsit, la combustió procedent de la calefacció domèstica i la indústria de municipis veïns. A més, una altra de les principals fonts d'emissió de PM₁₀ i, cada cop major incidència degut al canvi climàtic, és la intrusió de pols sahariana a l'atmosfera, la persistència de la qual es veu afavorida en condicions climatològiques d'anticicló.

L'exposició prolongada o repetitiva a les PM₁₀ pot provocar efectes nocius en el sistema respiratori de la persona; no obstant això són menys perjudicials que les PM_{2,5} ja que en tenir una major grandària, no aconsegueixen travessar els alvèols pulmonars, quedant retingudes en la mucosa que recobreix les vies respiratòries superiors.

La majoria d'aquestes partícules precipiten en la terra, provocant una capa de pols en la superfície que pot afectar a la salut tant dels organismes terrestres com els organismes aquàtics.

Pel que fa a la normativa estatal que regula com s'ha d'avaluar la qualitat de l'aire, és el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, que transposa la Directiva europea 2008/50/CE. Aquesta normativa també defineix els objectius de qualitat de l'aire per a cada contaminant.

Partícules en suspensió de diàmetre inferior a 2.5 micròmetres (PM2.5)

Objectiu de qualitat de l'aire	Base temporal	Valor
Valor objectiu	1 any civil	25 µg/m ³
Valor límit	1 any civil	25 µg/m ³

Normativa d'emissions atmosfèriques per les PM_{2,5}. Font: Reial Decret 102/2011

Partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micròmetres (PM10)

Objectiu de qualitat de l'aire	Base temporal	Valor
Valor límit diari per a la protecció de la salut humana	24 hores	50 µg/m ³ , no es podrà superar més de 35 ocasions per any
Valor límit anual per a la protecció de la salut humana	1 any civil	40 µg/m ³

Normativa d'emissions atmosfèriques d'NO₂ i NO_x. Font: Reial Decret 102/2011

No obstant, la recent aprovació del Pla de Qualitat de l'Aire horitzó 2027, rebaixa aquests valors límits, tal i com s'indica a la taula següent extreta d'un estudi de l'AMB. No obstant, encara queda camí fins a arribar als límits proposats per l'OMS.

Font: Valors Límit UE: Directiva de la UE 2008/50/CE relativa a la qualitat de l'aire ambient i una atmosfera més neta a Europa traslladada amb el RD102/2011 i RD39/2017.			Font: PQAH 2027 , Directiva COM2022/54 final i OMS (Organització Mundial de la Salut): Guies de qualitat del aire de la OMS relatives al material particulat, el ozons, el diòxid de nitrogen (2021).		
Contaminant	Valor límit mitjana anual	Percentil i superacions màximes anuals (NO2 i PM)	Contaminant	Valor límit mitjana anual	Percentil i superacions màximes anuals (NO2 i PM)
PM _{2,5}	25 ug/m ³	-----	PM _{2,5}	15 ug/m ³ (2025) 13ug/m ³ (2027) 10 ug/m ³ 5 ug/m ³	25 ug/m ³ (p.99,8 màx 18 superacions/anuals)
PM ₁₀	40ug/m ³	m.d 50ug/m ³ (p.90,4 màx 35 superacions/anuals)	PM ₁₀	30ug/m ³ (2025) 25 ug/m ³ (2027) 20 ug/m ³ 15 ug/m ³	45 ug/m ³ (p.99,8 màx 18 superacions/anuals)
NO ₂	40 ug/m ³	m.h 200ug/m ³ (p.99,8 màx 24 superacions/anuals)	NO ₂	30ug/m ³ (2025) 25 ug/m ³ (2027) 20 ug/m ³ 10 ug/m ³	m.d 50 ug/m ³ (p.99,8 màx 18 superacions/anuals) i m.h 200ug/m ³ (p.99,8 màx 1 superacions/anuals)
O ₃	120 ug/m ³ (8h) màx diària	No es pot superar més de 25 cops per cada any civil en un periodo de 3 anys	O ₃	120 ug/m ³ (2025 i 2027) 100 ug/m ³ (8h) màx diària	-----

Límits establerts per les diferents normatives. Font: AMB

La ciutat de Lleida analitza assíduament la qualitat de l'aire de la ciutat, amb estudis, dades i informes anuals, i on s'informa dels episodis de contaminació i els protocols de mesures cal adoptar.

2022

CARACTERIZACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE EN EL ENTORNO URBANO DE LLEIDA

Elaborado por

Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios del Agua del CSIC



Portada de l'Estudi sobre la Qualitat de l'Aire a Lleida – CSIC, 2022

El càlcul de contaminants pel projecte del POUM de Lleida s'ha realitzat a partir del parc de vehicles actual (IDESCAT, 2023) i altres factors, com la intensitats de trànsit.

Segons les dades i els factors d'emissions de contaminants de cada tipus de vehicle (EMEP Corinair) es pot obtenir els nivells de contaminació per cara àrea d'estudi.

Per calcular el nombre de vehicles per quilòmetre, s'ha estimat una distància mitjana de desplaçaments, tenint en compte les àrees d'atracció del municipi, com d'altres poblacions de l'entorn.

Escenaris	Veh* km	Veh * h	Vel. Mitjana
Actual	162.628,20	5.512,82	29,50 km/h
Futur	443.315,88	15.946,61	27,80 km/h

Escenaris actuals i futurs vehicles/km, veh/h i velocitat mitjana

A partir de les dades anteriors i el parc de vehicles de l'IDECAT, s'ha calculat per cada tipologia de vehicle la quantitat de km que realitzaran.

	Veh * Km	%
Cotxes	310.943	70,14%
Bus urbà	16.621	3,75%
Motos	46.031	10,38%
Mercaderies Lleugers	27.889	6,29%
Mercaderies pesants	41.833	9,44%
TOTAL	443.316	100,00%

Veh * Km	Turismes	Bus urbà	Motos	Mercaderies lleugers	Mercaderies pesants	TOTAL
Escenaris	34,89%	36,96%	19,80%	5,10%	3,25%	100%
Actual	56.740,98	60.107,38	32.200,38	8.294,04	5.285,42	162.628,20
Futur	154.672,91	163.849,55	87.776,54	22.609,11	14.407,77	443.315,88

Veh/km segons tipologia de vehicle

Un cop obtingut el nombre de vehicles per quilòmetre de cada classe, s'ha fet la mateixa simplificació per al càlcul dels diferents tipus de contaminants atmosfèrics derivats del trànsit en els dos escenaris.

Així doncs, s'ha considerat que els turismes mitjans tenen motor de benzina (entre 1,4 i 2 litres) i aconsegueixen la legislació Euro II i motors dièsel (< 2,0 litres) que també aconsegueixen la legislació Euro II. A Barcelona el 68% dels turismes són dièsel mentre que el 32% tenen motor de benzina.

Aplicant la velocitat mitjana de recorregut en cada escenari als diferents tipus de vehicles s'obté el valor dels factors d'emissió dels diferents tipus d'emissions en g/km (veure taules següents).

29,50 km/h	Euro II	Euro II	Euro III	4 strokes	Euro V	Euro II	Euro II
Factors d'emissió	Benzina 1,4 i 2 l.	Diesel < 2 l.	Benzina < 3,5 t	< 250 cc	Autobusos	3,5 - 7,5 tn	16 - 32 tn
CO	2,697	0,645	3,7	28,851	0,981	1,978	1,798
NOx	0,126	0,83	0,098	0,103	3,812	1,877	6,335
VOC	0,049	0,103	0,041	2,429	0,466	1,463	1,254
SOx	0,08	0,242	0,116	0,029	1,282	0,442	1,291
PM	0	0,08	0	0	0,035	0,169	0,249
Carburant	80,444	60,499	115,64	29,449	320,453	110,529	322,869

Factors d'emissió en g/km

Factors de contaminació per tipologia de vehicle

El producte dels factors d'emissió pels vehicles/km recorreguts donen com a resultat que les emissions de contaminants atmosfèrics i el consum de combustible. Els sectors de desenvolupament dels sectors de desenvolupament del POUM influirà en l'augment d'emissions entorn un 12%.

Les zones verdes i els parcs i jardins previstos podran mitigar part d'aquest increment de la contaminació.

Emissions	Actual	Futur	Variació (tones)	Variació (%)
CO	1,080	1,216	0,137	12,65%
NOx	0,279	0,315	0,036	12,94%
VOC	0,121	0,137	0,016	12,94%
SOx	0,093	0,105	0,012	12,94%
PM	0,012	0,013	0,002	12,94%
Carburant	21,925	24,763	2,838	12,94%

Emissions en tones diàries

Càlcul d'emissions generades per la nova activitat

12.2. Contaminació acústica

El soroll ambiental suposa un important perjudici i es troba entre els principals riscos ambientals per a la salut i el benestar de la població. Per això és una creixent preocupació entre la ciutadania.

Cal recordar que, l'exposició a soroll excessiu (principalment al que ve del trànsit motoritzat) s'ha vinculat a un ampli ventall d'impactes negatius sobre la salut³, tant auditiu com no auditiu. Els no auditiu sovint són greus i estan àmpliament estesos entre la població⁴. A Barcelona, per exemple, un estudi va estimar que el soroll a la ciutat causa tanta malaltia o fins i tot més que la contaminació atmosfèrica⁵.



Perjudicis per la salut de l'exposició prolongada a nivells elevats de soroll. Font: ISGlobal

³ [El ruido en las ciudades: cómo y por qué atajarlo - Blog - ISGLOBAL](#)

⁴ [Rankings - ISGlobal Ranking Of Cities](#)

⁵ [El soroll: molt més que una molèstia - Blog - ISGLOBAL](#)

El soroll, per tant, pot causar danys per lesió directa al sistema auditiu, doncs el soroll provoca efectes perjudicials com la mateixa pèrdua de l'audició. D'altra banda, actua com un factor estressant (ansietat, irritabilitat o depressió) que s'ha demostrat que té un efecte advers en la salut humana, especialment després d'una exposició a llarg termini. Altres efectes adversos són de caràcter fisiològic (alteració de la freqüència cardíaca i respiratòria, afectacions de somni, parts prematurs...).

Així l'OMS⁶ destaca que el soroll ambiental i, en particular el soroll del trànsit rodat, continua sent un problema mediambiental important que afecta la salut i el benestar de gran part de la població urbana a nivell europeu.

D'acord amb les directrius per a la creació de zones de baixes emissions, aquestes àrees tindran com a objectiu abordar canvis que influeixen de manera directa en l'emissió de soroll dels vehicles, que hauran, a més, de contribuir a millorar la qualitat del medi ambient sonor.

Els articles 43 i 45 de la Constitució, estableixen el manament de tots els poders públics de protegir la salut i el medi ambient, en la qual s'inclou la protecció davant la contaminació acústica. Així, a escala estatal s'han promulgat la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, el Reial decret 1513/2005, de 16 de desembre, que la desplega pel que fa a l'avaluació i gestió del soroll ambiental i el Reial decret 1367/2007, de 19 d'octubre, que la desplega pel que fa a zonificació acústica, objectius de qualitat i emissions acústiques.

D'acord amb el que s'estableix en l'article 14 del Reial decret 1367/2007, de 19 d'octubre, en les àrees urbanitzades existents s'estableix com a objectiu de qualitat acústica la no superació o reducció fins a aconseguir els nivells de soroll establerts, sent en zones urbanes el límit 65 dB en període diürn i, 55 dB en període nocturn. Si a més es tenen en compte les recomanacions de l'OMS, el soroll provocat pel trànsit no pot superar els 53 decibels en període diürn ni els 45 de nit.

A Catalunya, l'Estatut d'Autonomia, en els seus articles 27 i 46, reconeix el dret de la ciutadania a ser protegida davant les diverses formes de contaminació i estableix que les polítiques ambientals impulsades pels poders públics han de tenir com a objectiu la reducció d'aquests impactes mitjançant l'aplicació de mesures adequades.

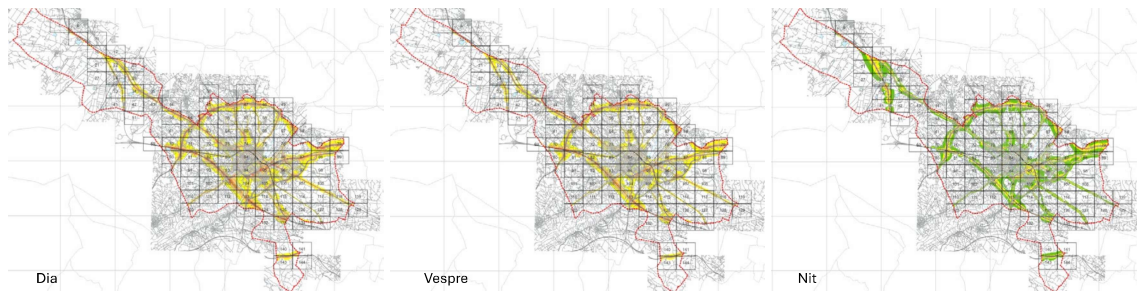
En aquest context normatiu s'emmarca la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, que constitueix la base legal per regular i minimitzar el soroll ambiental. Aquesta llei es desenvolupa a través del Decret 245/2005, de 8 de novembre, que estableix els criteris per a l'elaboració dels mapes de capacitat acústica, i el Decret 176/2009, de 10 de novembre, que aprova el reglament de la Llei 16/2002 i en modifica els annexos per adaptar-los a les necessitats actuals.

Pel que fa a l'àmbit local, l'article 84 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya atorga als ens municipals competències pròpies en la formulació i gestió de polítiques ambientals, incloent-hi la protecció contra la contaminació acústica. Aquesta responsabilitat també està recollida a la

⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>

legislació estatal i autonòmica, concretament en l'article 25 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, de bases del règim local, i en l'article 66 del Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril.

En aquest sentit, Lleida disposa d'una ordenança específica sobre la contaminació acústica, el soroll i les vibracions, que regula els nivells límits i les possibles fonts de soroll. A més, també disposa d'un estudi de capacitat acústica i mapa de soroll elaborat en el 2023, on exposa les principals zones d'afectació segons el moment del dia, els principals focus d'emissió i propostes de millora.



Mapa de capacitat acústica. Font: Mapa Estratègic del Soroll de Lleida Fase IV (Aprovat l'11 d'agost de 2025)

Els valors límits d'immissió de soroll es regeixen pel que s'estableixen en la Llei 16/2002, el Decret 245/2005 i per les modificacions del Decret 176/2009. En aquesta normativa es defineixen tres grans categories de sensibilitat acústica: l'alta, la moderada i a baixa.

Llei 16/2002 i Decret 245/2005	Decret 176/2009
Zona de sensibilitat acústica alta A	A1 / A2 / A3 / A4
Zona de sensibilitat acústica moderada B	A4 / B1 / B2 / B3
Zona de sensibilitat acústica baixa C	A4 / B1 / B2 / B3 / C1 / C2 / C3

Guies per a la gestió i l'avaluació de la contaminació acústica. Font: Generalitat de Catalunya.

- **Zona de sensibilitat acústica alta (A):** entre d'altres, els espais naturals protegits, les ZEPQA, centres docents, centres sociosanitaris, centres culturals i, les àrees amb predomini del sòl residencial.
- **Zona de sensibilitat acústica moderada (B):** àrees no purament residencials, sòl amb predominança d'ús terciari i, àrees amb sòl residencial.
- **Zona de sensibilitat acústica baixa (C):** àrees purament industrials i recreatives, àrees afectades per sistemes generals com infraestructures de transport.

13. PROPOSTES I FINANÇAMENT

En aquest apartat es presenten les propostes derivades del POUM de Lleida. Les propostes estan orientades a un model de mobilitat sostenible i actiu en primer lloc, i amb una perspectiva de gènere, per tal de garantir l'accessibilitat i seguretat de tots els col·lectius de la via pública. Les propostes estan coordinades amb altres figures de planejament, com el Pla de Mobilitat.

Per cada una de les propostes s'ha elaborat una fitxa individual on es defineix l'objectiu i les actuacions a realitzar, amb un cost aproximat per cada una d'elles que haurà d'assumir la persona promotora del desenvolupament de cada sector.

El Pla d'Ordenació Urbana de Lleida preveu, dins el sòl de desenvolupament, una reserva destinada a sistemes viaris, viari peatonal, ferroviari i aparcament:

SX1+SX2-Viari (m2): 1.471.361,26 m2

SX3-Viari peatonal (m2): 16.361,32 m2

Sistema Ferroviari (m2): 13.032,51 m2

SX5-Aparcament (m2): 11.200,81m2

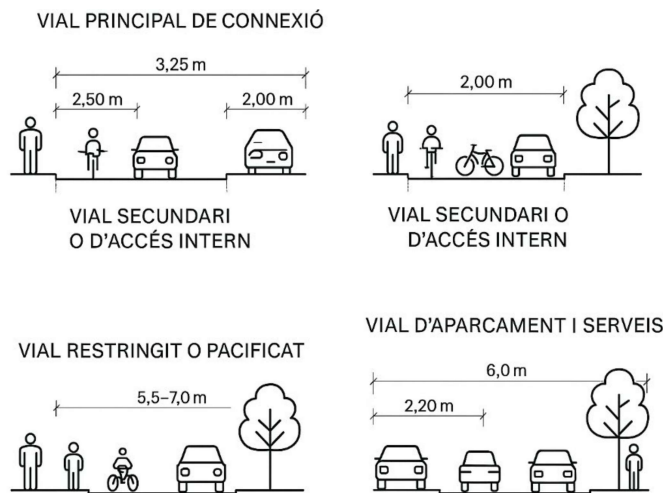
Aquestes reserves tenen per objectiu configurar una xarxa viària eficient que garanteixi l'accessibilitat als futurs sectors de desenvolupament, assegurant una connexió ràpida, funcional i adaptada a tots els modes de transport —tant motoritzats com no motoritzats— i afavorint una mobilitat sostenible i segura.

La definició de la xarxa futura haurà de respondre a criteris d'ordenació i jerarquització viària coherents amb l'estructura urbana existent i amb les característiques de l'entorn, de manera que es consolidi una malla viària equilibrada, amb una clara distinció entre els eixos principals de connexió i la vialitat local, i que alhora integri espais per a vianants, bicicletes i transport públic.

Objectius abordats

Garantir una xarxa viària jerarquitzada i multimodal que asseguri l'accessibilitat eficient a tots els nous àmbits, amb connexions segures per a vianants i bicicletes, compatibilitat amb el transport públic i temps de recorregut òptims per als desplaçaments interns i externs.

Optimitzar l'ús del sòl destinat a vialitat i aparcament amb criteris de seguretat viària, pacificació i sostenibilitat (calm trànsit, aparcament regulat i de rotació on convingui), minimitzant el trànsit de pas i les emissions, i integrant la nova malla amb l'estructura urbana existent.



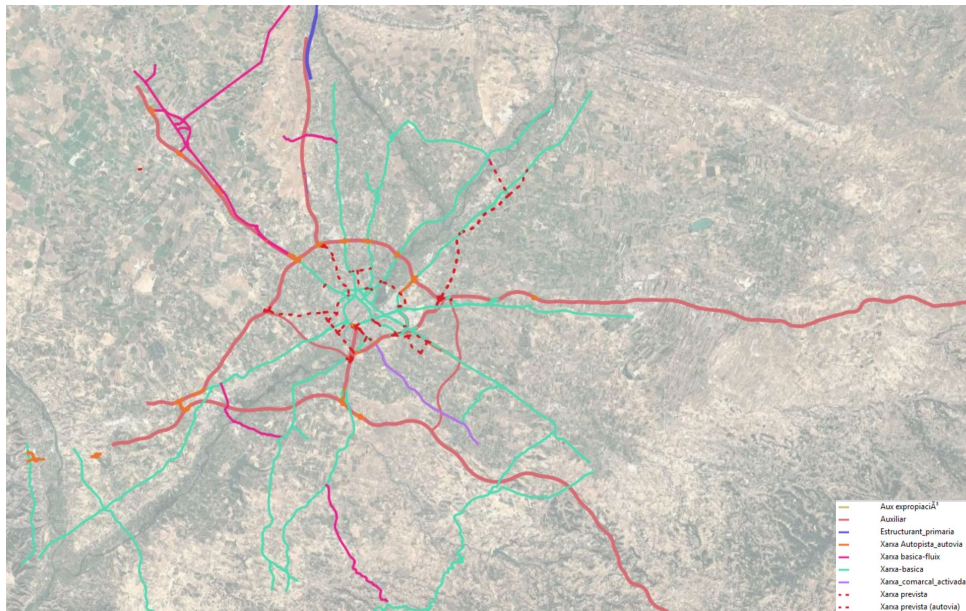
Actuacions concretes a implementar
Actuació
Disseny i execució d'una xarxa viària jerarquitzada, diferenciant clarament els vials principals de connexió entre sectors dels vials locals d'accés intern, amb seccions adaptades a les necessitats de cada funció (amplades, girs, radis i voreres adequades).
Implantació d'una xarxa de mobilitat activa (vianants i bicicletes), amb itineraris segregats o compartits segons l'àmbit, garantint la continuïtat amb la trama urbana existent i amb els principals equipaments, zones verdes i parades de transport públic.
Creació de zones d'aparcament ordenat i funcional, combinant aparcament de rotació, d'estada curta i d'ús residencial, i valorant la incorporació d'espais per a vehicles elèctrics, bicicletes i càrrega-descàrrega regulada.
Aplicació de mesures de pacificació i seguretat viària, com plataformes úniques, passos elevats, reducció de velocitat en vials interns o senyalització prioritària per a vianants i ciclistes, per afavorir entorns urbans segurs i habitables.
Cost
<i>Sense cost associat</i>

La xarxa viària d'un municipi o territori és fonamental per a la seva mobilitat i desenvolupament econòmic. Per això, en el marc de la revisió del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), és essencial que es plantegin propostes per a la millora i el desenvolupament de les grans xarxes viàries i de mobilitat.

Aquestes infraestructures han de garantir una mobilitat eficient, segura i sostenible per als ciutadans, alhora que afavoreixen l'accés a zones de desenvolupament econòmic i residencial. Les propostes per a la millora i desenvolupament de les grans xarxes viàries en el marc del POUM han de centrar-se en un disseny integral que afavoreixi la connectivitat, la seguretat i la sostenibilitat.

La xarxa de mobilitat ha de ser funcional i respondre a les necessitats d'una ciutat canviant i amb un creixement de sostre per diferents usos i activitats.

Dins del projecte del POUM es preveuen diferents actuacions per millorar la xarxa de mobilitat: viària, ferroviària i camins rurals.



Objectius abordats

Millorar la connectivitat entre àrees urbanes i periurbanes (existents i de nova creació): La xarxa viària ha de ser capaç d'interconnectar els diferents pols urbans, facilitant el trànsit i l'accés a serveis bàsics, comerços i espais d'oci.

Afavorir la seguretat viària: Les infraestructures han de dissenyar-se per minimitzar els accidents, incorporant mesures de seguretat passiva i activa, així com sistemes de control i informació per als usuaris.

Optimitzar la mobilitat sostenible: S'ha de promoure l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat, com el transport públic, la mobilitat a peu i la bicicleta, incorporant infraestructures adequades com carrils bici i terminals de transport públic.

Minimitzar l'impacte ambiental: La construcció i millora de les grans xarxes viàries ha de tenir en compte els impactes ambientals, buscant solucions que respectin l'entorn natural i que contribueixin a la sostenibilitat del territori.

Les infraestructures derivades del POUM busquen una millora dels enllaços existents, nous vials d'alta capacitat i noves estacions de tren a tot el municipi.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

TREN: Estacions noves (dues en funcionament)

Entorn Bordeta

paral·leles a LI-11

Polígon industrial El Segre (FGC) ja existent

Remodelació de l'estació actual de Lleida

Passeig Onze de Setembre - Roda Isabelina

Camí Raïmat - Zona Alpicat

Raïmat

CAMINS RURALS: ajuden a disposar de nous itineraris ciclables i de vianants

XARXA DE VEHICLE PRIVAT: nous enllaços entre carreteres de gran capacitat i altres itineraris per millorar la circulació interna de la ciutat.

Cost

Sense cost associat (cada desenvolupament d'aquesta infraestructura caldrà que tingui associat un estudi individual)

V

1

Reserves viàries i nous eixos de vianants: criteris d'accessibilitat en les voreres i passos de vianants; paviments tàctils en punts de trencament en l'itinerari de vianants.

Dins de les reserves viàries del POUM és important establir els criteris d'accessibilitat per la mobilitat a peu, i que aquestes siguin una continuació de la xarxa actual.

Es proposa, doncs, l'aplicació de criteris d'accessibilitat universal en el disseny i execució de les voreres de nova creació pel POUM, així com garantir l'accessibilitat dels passos de vianants, aportant una mobilitat segura i autònoma de totes les persones, segons les normatives vigents.

Les actuacions han de contemplar l'adequació de les amplades útils de pas, recomanables a 2,5 metres en la xarxa futura bàsica i on no sigui viable, fer-les d'1,8 metres, la correcció de pendents, la instal·lació de paviments tàctils d'advertència i encaminaments en punts estratègics, així com a l'inici i final dels passos de vianants.

ACCESSIBILITAT UNIVERSAL Eix transversal del Codi d'Accessibilitat

Recursos d'accessibilitat cognitiva:
Utilitza eines com la Lectura Fàcil, sistemes augmentatius de comunicació i pictogrames.



Comprensibilitat i usabilitat:
L'accessibilitat universal garanteix que tots els elements de l'entorn siguin fàcils d'entendre i d'utilitzar per tothom.



Disseny universal: Es basa en la creació d'entorns, serveis i productes accessibles per a tothom des de l'origen.



Àmbits d'aplicació: Abarca espais, edificis, serveis, transport, comunicació, productes, eines i dispositius, assegurant-ne l'ús universal.



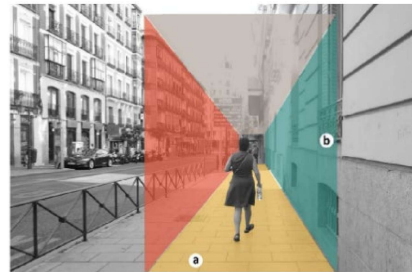
Facilitació de la comunicació:
Promou la comprensió i interacció mitjançant estratègies i suports adaptats.



Seguretat i autonomia: Facilita que totes les persones puguin gaudir dels espais, productes i serveis de manera segura, còmoda i independent.



Dimensions d'accessibilitat: Inclou aspectes físics, sensorials i cognitius per garantir una experiència equitativa.



Ejemplo 4. Representación del IPA como túnel virtual.

- a Anchura mínima libre de paso del IPA: 1,80 m
- b Altura mínima libre de paso del IPA: 2,70 m

Objectius abordats

Construir una xarxa viària urbana més inclusiva, segura i coherent amb voreres amples, aconseguint en espais que es permeti una amplada de 2,5 metres lliures, i en aquells punts que no es pugui disposar d'aquest espai, fer els estàndards de l'Ordre TMA 851/2021 d'accessibilitat a 1,8 metres lliures.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Incorporar en els estudis de vialitat del POUM i en les reserves viàries, voreres i encreuaments que compleixin amb amplades que ajudin i fomentin la mobilitat a peu, creant espais de 2,5m útils en el millor dels casos, i 1,8 m útils en espais on no sigui possible ampliar a més; passos de vianants rebaixats i amb paviment tàctil; Coordinació amb projectes de pacificació o reurbanització per garantir la coherència del disseny urbà i l'homogeneïtat de materials, acabats i itineraris.

Cost

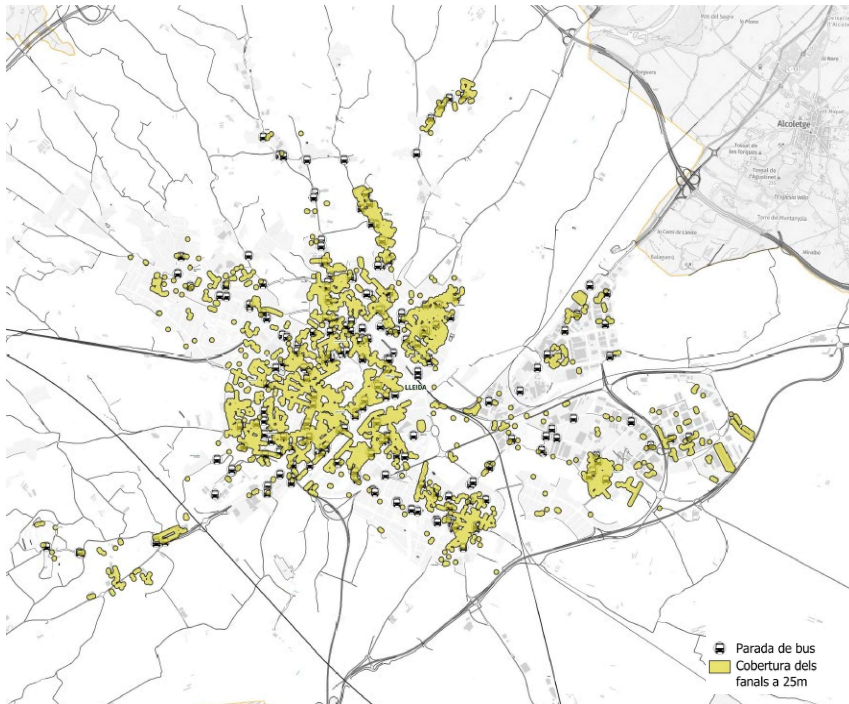
Configuració vorera: 180/250€/ml

Adaptació pas de vianants amb rebaixos i paviment tàctil/encaminaments: 900-1.300€/unitat

Es proposa que dins el marc de nous vials proposats pel POUM, es tingui present la instal·lació d'il·luminació eficient i mobiliari urbà adaptat als nous itineraris per a vianants i ciclistes, amb l'objectiu de millorar la seguretat, el confort i la qualitat ambiental de l'espai públic.

L'actuació inclou la col·locació de columnes i lluminàries LED de baix consum, amb nivells lumínics adequats segons ús i entorn, prioritzant una il·luminació uniforme i sense enlluernaments als passos de vianants, encreuaments i zones d'estada.

Paral·lelament, es recomana incorporar mobiliari urbà funcional, resistent, ergonòmic i accessible—bancs, papereres, i elements d'ombra o descans— ubicats fora de la franja de circulació per garantir l'accessibilitat.



Objectius abordats

Aquesta actuació contribuirà a dignificar els recorreguts actius, afavorint l'ús social i la percepció de seguretat nocturna o en condicions de poca llum, i consolidant una imatge urbana coherent i sostenible.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Instal·lació d'il·luminació viària i puntual en passos i cruïlles, per incrementar la seguretat nocturna i la percepció visual del vianant.

Ordenació del mobiliari urbà i elements d'enjardinament, evitant interferències amb el pas i situant-los fora de la franja de circulació principal amb criteris d'ergonomia i accessibilitat.

Cost

Il·luminació LED (Columna, cablejat i connexió, canalització elèctrica i arquetes): 3.000 €/ut.

Bancs: 700/1.000€/ut.

Papereres: 400/600€/ut.

Arbrat: 2.000€/ut.

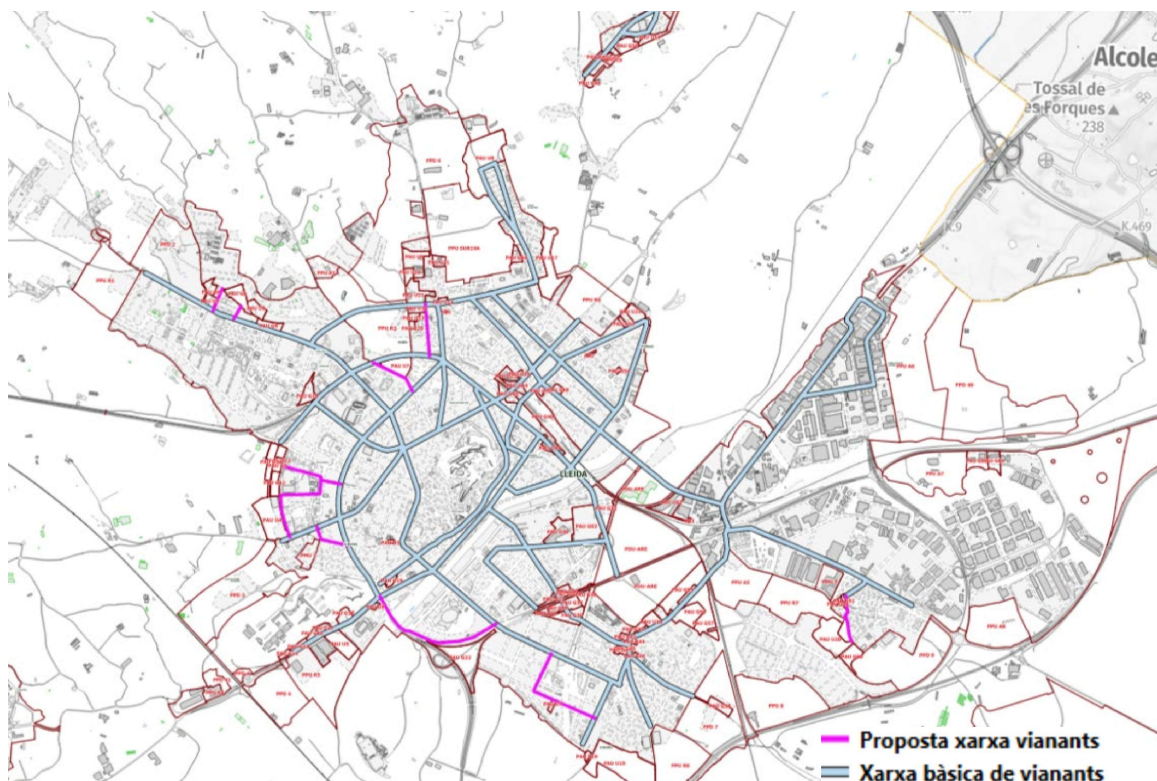
Infraestructura per vianants. Itineraris entre els sectors de desenvolupament i els vials principals/tren/bus actuals.

Els nous desenvolupaments previstos en el POUM s'han de concebre com una continuïtat natural del teixit urbà existent, formant part d'un municipi articulat per una xarxa viària, d'espais públics i de mobilitat que ja estructura actualment Lleida.

Aquest creixement no pot entendre's com a sectors aïllats, sinó com a extensions integrades dins del model urbà actual, que contribueixin a millorar la connectivitat, l'accessibilitat i la qualitat de l'espai públic. En aquest sentit, cada nou desenvolupament ha de reforçar la xarxa de mobilitat activa i col·lectiva existent, millorant les connexions entre els nous àmbits i els barris consolidats, i garantint una transició suau i coherent entre teixits.

En coherència amb aquest plantejament, es proposa la millora i ampliació de la infraestructura per a vianants per connectar els nous sectors de desenvolupament amb els vials principals, parada de tren i bus, i el nucli urbà consolidat. L'actuació inclou la millora de l'espai urbà consolidat, amb una perspectiva i voluntat d'ampliació de voreres, la millora dels passos de vianants i la creació de nous encreuaments segurs, incorporant criteris d'accessibilitat universal, il·luminació i confort en els itineraris entre la zona urbana consolidada i els nous vials a desenvolupar.

També s'ha de preveure la millora de la senyalització vertical i horitzontal per orientar als futurs residents, actuals i persones treballadores als nous sectors de desenvolupament del POUM, aportant itineraris continus i ràpids fins a les infraestructures de transport o altres equipaments o zones urbanes d'interès.



Objectius abordats

Aquesta intervenció té per objectiu permetre cosir els nous àmbits urbanístics amb la trama existent, afavorint la mobilitat activa, la connexió amb el transport públic i una estructura urbana més cohesionada i sostenible.

Actuacions concretes a implementar
Actuació
Reurbanitzar aquells carrers i punts de connexió entre la zona consolidada i els desenvolupaments proposats pel POUM.
Cost
Segons la urbanització de cada un dels vials

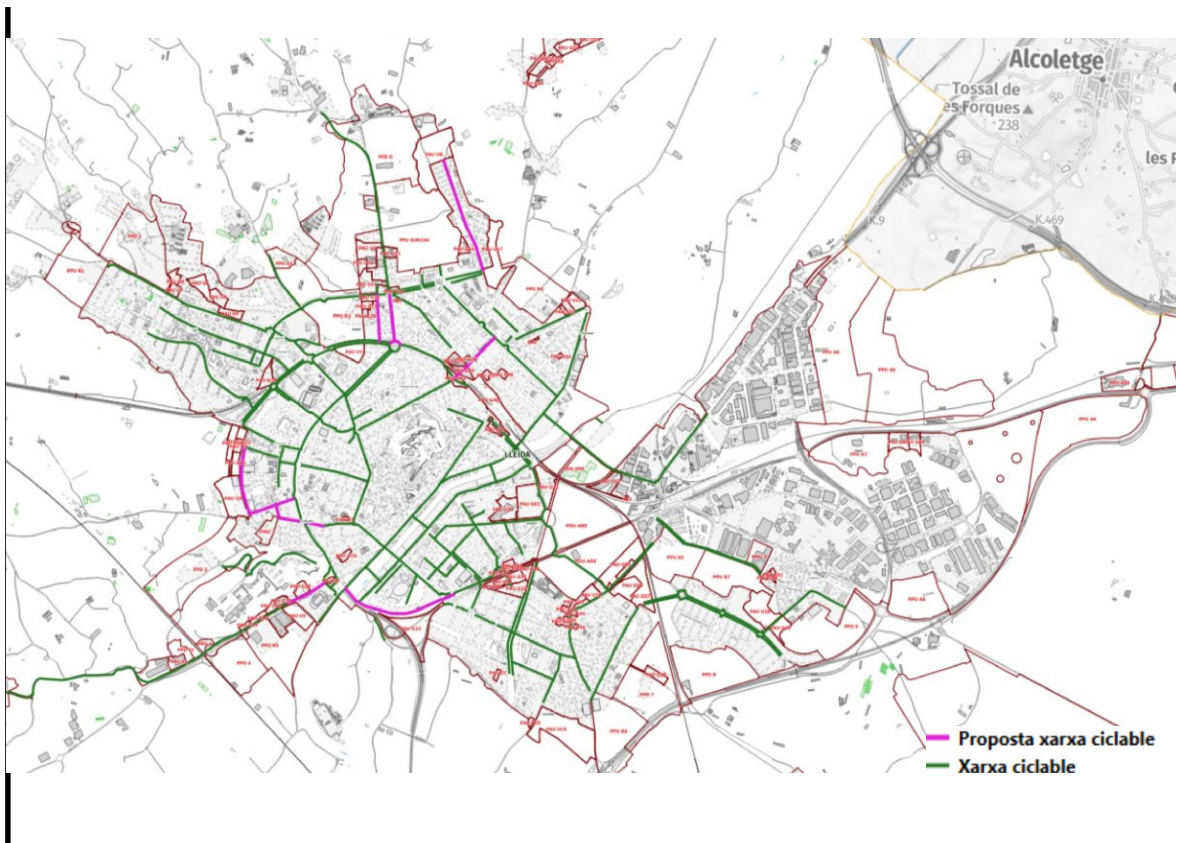
V	4	Campanyes de sensibilització
<p>Es proposa desplegar campanyes informatives recurrents adreçades a la població resident, als futurs veïns/es i a les persones que treballen al municipi, per promoure els desplaçaments a peu sempre que el temps de recorregut i les condicions de l'itinerari siguin raonables.</p> <p>La mobilitat activa aporta salut, sostenibilitat i qualitat urbana; per això, la comunicació s'articularà amb continguts pedagògics i de sensibilització a les xarxes socials municipals, la web (incorporant-hi plànols didàctics i informació actualitzada sobre noves rutes i millores de l'espai públic) i canals de proximitat.</p> <p>Igualment, es recomana participar activament en la Setmana de la Mobilitat Sostenible amb activitats per donar a conèixer camins i itineraris del nucli urbà i les connexions amb diferents barris, i per implicar la ciutadania en la reordenació de la xarxa urbana.</p>		
Objectius abordats		
<p>Fomentar els desplaçaments a peu, sobretot aquells que tenen origen i destinació el centre urbà, en detriment de l'ús del vehicle privat.</p> <p>Fer participar a la població, amb propostes de reordenació, activitats (com la setmana de la mobilitat), fomentar entre els més joves i infants anar a peu als centres escolars, etc.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
Dissenyar cartells i informació sobre la mobilitat a peu dins de Lleida, fent promoció dels avantatges en salut, medi ambient que té aquesta manera de moure's.		
Incorporar en les xarxes socials, i plànols del municipi les actuacions i infraestructures a peu.		
Participar anualment en la Setmana de la Mobilitat Sostenible amb actuacions relacionades amb la mobilitat activa.		
Cost		
Entre 2.000 i 3.000 €/any		

B**1****Itineraris ciclables: desenvolupar estudis de mobilitat sobre l'ús i la infraestructura de la bicicleta i VMP per categoritzar i analitzar la mobilitat amb aquests modes de transport.**

Es proposa analitzar anualment la mobilitat amb bicicleta i VMP, tant en l'ús de la xarxa, com l'estat de la mateixa, amb l'objectiu d'avaluar l'increment d'usuaris i crear uns espais segurs, accessibles i connectats, amb la zona urbana existent, com amb els sectors del POUM.

La infraestructura proposada pot derivar de diferents vies, segons la localització de cada tram i l'espai destinat per ús de la bici/VMP:

- Espais compartits amb el vianant: aquestes hauran d'estar limitades a una velocitat màxima de 10km/h i senyalitzar de manera correcta les prioritats de pas.
- Espais compartits amb el vehicle privat: calçades a 30 km/h on les bicis i VMP poden circular (màxim 25 km/h). Es proposa que en aquests carrers ciclables hi hagi senyalització horitzontal amb pictogrames de bici, VMP i 30km/h per advertir als conductors de la presència d'aquests modes de transport, a la vegada que dibuixa uns itineraris prioritaris pels ciclistes i usuaris de VMP.
- Els carrils bici segregats per calçada representen la infraestructura més segura i eficient per a la circulació de bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP). Aquests carrils no només beneficien els usuaris d'aquests mitjans de transport, sinó també la resta de la via, ja que al no compartir espai amb vianants ni vehicles privats, es millora la seguretat i l'optimització de la circulació. Tot i que en algunes zones pot ser complicat disposar de l'espai necessari per a la segregació, és essencial prioritzar aquesta opció sempre que sigui possible, especialment en àrees de nova urbanització. Així mateix, es recomana dissenyar els nous traçats de carrils bici de manera que s'integrin de forma coherent amb la xarxa ja existent, garantint una connexió fluida i segura.



Objectius abordats

L'objectiu d'aquesta proposta és desenvolupar i executar trams de xarxa ciclable, segons les característiques del vial en cada un dels sectors del POUM. Cal que aquesta infraestructura estigui connectada amb la xarxa urbana existent i anar ampliant els km d'itinerari ciclable a la ciutat. A més, es valorarà la integració de la xarxa ciclista amb altres modes de transport, promovent una mobilitat urbana més equilibrada i respectuosa amb el medi ambient.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Senyalització horitzontal i vertical segons el tram de via. Compartit amb vianants 10 km/h i compartit en calçada, indicar pictogrames de bici i VMP i la velocitat màxima de la via.

Senyalització d'orientació per ciclistes, fomentant uns itineraris als principals equipaments, zones d'interès municipal i residencials, i parades de transport públic.

Cost

Segons trams d'execució

B	2	Bici d'empresa per promocionar aquesta mobilitat a les persones treballadores que puguin realitzar desplaçaments amb aquest mode de transport.
<p>Es proposa impulsar el programa "Bici d'empresa", destinat a fomentar l'ús de la bicicleta entre les persones treballadores dels polígons i empreses previstes en el POUM de Lleida, com a alternativa sostenible per als desplaçaments quotidians o interns de feina. El projecte vol promoure una mobilitat activa i baixa en emissions, millorant la salut i optimitzar l'ocupació de l'espai públic.</p> <p>L'actuació pot incloure la cessió o compartició de bicicletes corporatives (elèctriques o convencionals) per fer desplaçaments in itinere, com desplaçaments in labore, la instal·lació d'aparcabicicletes segurs en els accessos als centres de treball i la col·laboració amb empreses per oferir incentius o plans de mobilitat interna en bicicleta.</p> <p>A més, es poden organitzar campanyes de sensibilització i formació en conducció segura, contribuint a generar hàbits de mobilitat més sostenibles i a reforçar el compromís empresarial amb la transició ecològica.</p> <p>Aquesta proposta és principalment per a aquells sectors industrials a desenvolupar pel POUM, però pot ser extensible a altres activitats empresarials de Lleida ja en funcionament.</p>		
Objectius abordats		
<p>Fomentar la mobilitat activa i sostenible entre les persones treballadores, reduint l'ús del vehicle privat en desplaçaments curts o interns; promoure la salut i el benestar del personal amb hàbits de desplaçament més actius; disminuir emissions als accessos als polígons i zones industrials; impulsar la col·laboració entre administració i empreses en plans de mobilitat laboral; i reforçar la imatge corporativa i ambiental de les empreses participants.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
<p>Flotes compartides o cessió temporal de bicicletes elèctriques o convencionals en les noves empreses derivades del POUM (aquestes actuacions hauran de veure's reflectides en els estudis de mobilitat generada per cada un dels sectors).</p> <p>Campanyes informatives entre les persones treballadores sobre la possibilitat de fer ús de bicicletes d'empresa, per fer desplaçaments in itinere o en labore, així com formació en mobilitat sostenible i</p>		
Cost		
<p>Cost bicicleta: 250€/ut. Elements de seguretat: 150€/ut. (casc, llum, cadena)</p>		

B	3	Campanyes informatives de la mobilitat en bici pel municipi i iniciatives als polígons d'activitat, centres educatius per fomentar la mobilitat en bicicleta.
<p>Es proposa impulsar campanyes informatives i de sensibilització sobre la mobilitat en bicicleta al conjunt del municipi, amb accions específiques als polígons d'activitat, centres educatius, i entre la nova població derivada dels sectors del POUM, per fomentar l'ús quotidià d'aquest mitjà de transport com a alternativa sostenible, saludable i eficient.</p> <p>Les actuacions poden incloure tallers pràctics de seguretat viària i manteniment bàsic, rutes guiades per descobrir itineraris segurs, i jornades de promoció amb la participació d'escoles, empreses, entitats locals, nous equipaments, per exemple.</p> <p>A més, és important fer ús de les xarxes socials i canals municipals de comunicació per difondre els avantatges de la bicicleta i donar visibilitat a les infraestructures ciclistes existents i de nova creació.</p>		
Objectius abordats		
<p>Aquesta proposta pretén consolidar una cultura ciclista local, incrementant la presència de la bicicleta en els desplaçaments diaris i reforçant el compromís col·lectiu amb una mobilitat més sostenible i segura.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
<p>Realització de tallers formatius sobre seguretat i manteniment de la bicicleta, adreçats al conjunt de la població de Lleida, així com persones treballadores, alumnat de les escoles, o participants en equipaments municipals.</p>		
<p>Organització de jornades i rutes ciclistes als polígons i al nucli urbà, per donar a conèixer els itineraris segurs i incentivar l'ús de la bici com a mitjà de transport diari.</p>		
<p>Difusió de materials informatius i campanyes comunicatives a través dels canals municipals i punts estratègics del municipi, amb informació sobre avantatges, normes i serveis relacionats amb la bicicleta.</p>		
Cost		
Entre 2.500 / 3.000 €/any		

B**4****Aparcaments segurs a l'estació de tren i parades de bus intermodals.**

Es proposa la instal·lació d'aparcaments segurs per a bicicletes a l'estació de tren i parades de bus amb diferents parades de línies i transbordaments, amb l'objectiu de fomentar la intermodalitat entre bicicleta i transport públic i facilitar desplaçaments sostenibles dins del municipi i a altres de l'entorn.

L'actuació consisteix en la col·locació de mòduls d'aparcament tancats i videovigilats, amb accés mitjançant targeta o aplicació mòbil, que permetin l'estacionament de bicicletes de manera segura i ordenada. Aquests aparcaments podran complementar-se amb punts de manteniment bàsic (inflador i eines), senyalització informativa sobre els itineraris ciclistes urbans i enllaços amb la xarxa de carrils bici existents o previstos.

**Objectius abordats**

Aquesta mesura busca facilitar els desplaçaments combinats bici/VMP + tren, reduir la dependència del vehicle privat i millorar la connectivitat del transport públic. A més, reforça el paper de l'estació com a node de mobilitat sostenible, aportant confort i seguretat a les persones usuàries i integrant-se dins de les polítiques municipals de promoció de la mobilitat activa i descarbonitzada.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Instal·lació d'aparcaments segurs de bicicleta i VMP estacions de transport públic.

Es pot complementar l'actuació principal amb columnes de principals eines i cartells informatius sobre recorreguts i infraestructures segures.

Cost

Mòduls estacionament: 10.000 €/ut. per a 10 bicicletes

Cartelleria informativa (pot també ser complementària a informació per vianants): 500€/ut.

Punt de manteniment bàsic: 800€/ut.

B**5**

Aparcament bici segons Decret 344/2006: segures, vigilància, espai públic per fases, dins equipaments/residencial poden ser amb gàbies d'alta capacitat, reserva aparcaments per treballadors.

Es proposa la creació i ordenació d'aparcaments per a bicicletes d'acord amb el Decret 344/2006, garantint-ne la seguretat, accessibilitat i adequació als diferents entorns urbans. L'actuació preveu el desplegament d'aquests aparcaments de manera progressiva per fases en espais públics, amb la instal·lació de suports segurs, zones cobertes i, quan sigui possible, sistemes de vigilància o control d'accés per fomentar la confiança i l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià. En àmbits d'equipaments públics o edificis residencials de nova implantació, es proposa la incorporació de gàbies o recintes d'alta capacitat per a l'estacionament ordenat i protegit de bicicletes, amb accés restringit a persones usuàries autoritzades.

A més, s'estableix la reserva d'espais d'aparcament específics per a treballadors i personal dels equipaments o de zones industrials, fomentant així la mobilitat laboral sostenible.

ANNEX 2


Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

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
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	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
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

(06.261.091)



Activitat	Aparcament per bicicletes
Equipament	2.537
Parcs i Jardins	6.512
Residencial	17.902
Comercial (PB)	1.159
Comercial Centre comercial	175
Terciari/oficines	875
Industrial	12.341
PPU Sub-Total	41.501
Equipament	64
Parcs i Jardins	65
Residencial	1.038
Comercial Centre comercial	74
Terciari/oficines	74
PMU1 Sub-Total	1.315
Equipament	3.515
Parcs i Jardins	9.370
Residencial	7.368
Comercial (PB)	484
Comercial Centre comercial	784
Industrial	14.198
Terciari/oficines	268
PDU-ARE Sub-Total	35.986
Equipament	752
Parcs i Jardins	4.301
Residencial	23.725
Industrial	81
Terciari/oficines	806
Comercial (PB)	886
Comercial Centre comercial	656
PAU Sub - Total	31.207
TOTAL	110.008

Objectius abordats

Aquesta proposta contribueix a ampliar i estructurar la xarxa d'aparcaments ciclistes del municipi, assegurant que totes les noves actuacions urbanes incorporin espais adequats i segurs per a la bicicleta, integrant-los dins del model de ciutat sostenible i connectada que promou el planejament municipal.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Incorporar aparcaments per a bicicleta en els principals equipaments derivats del POUM, així com a la resta de nous usos.

Reservar espai per estacionament de bicis en les noves dotacions residencials. En aquest cas, es proposa que siguin gàbies per aprofitar l'espai.

Es recomana que aquesta aportació d'aparcaments es faci per fases, segons incrementi la demanda de les diferents activitats del POUM (a excepció del cas residencial que es pot reservar l'espai en el seu inici).

Cost

Exemple d'ancoratge 115 €/U-invertida

B	6	Estudi bicicleta municipal compartida.
<p>L'augment de la mobilitat urbana i les demandes de transport més sostenibles han posat de manifest la necessitat d'alternatives al vehicle privat. El sistema de bicicletes compartides es presenta com una solució eficient i respectuosa amb el medi ambient, millorant l'accessibilitat, la salut pública i la qualitat de l'aire.</p> <p>La ciutat de Lleida, pot ser una de les que doni l'opció a la ciutadania de crear una xarxa de bicicletes públiques, i oferir un nou model de mobilitat. Aquests estudi sobre la viabilitat de tenir un bicisharing municipal, serà una eina per fomentar la mobilitat activa i sostenible, tant pels actuals residents, com per aquells que arribin en promocions del POUM, treballadors, visitants, etc.</p>		
Objectius abordats		
<p>Desenvolupar un sistema de bicicleta municipal compartida com a part de la mobilitat urbana sostenible, amb la finalitat de millorar la connectivitat, reduir l'ús del vehicle privat i fomentar la transició cap a modes de transport més ecològics.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
<p>Pendent de realització de l'estudi sobre la viabilitat del sistema de bicicleta compartida</p>		
Cost		
<p>Estudi pendent</p>		

TPC	1	Campanya d'informació per donar a conèixer els serveis de bus i tren entre els -nous-residents, treballadors i visitants de Lleida
<p>És important donar a conèixer les opcions existents de transport públic col·lectiu, especialment pel que fa als horaris, freqüències i connexions de la xarxa de bus interurbà i de la xarxa ferroviària.</p> <p>La manca d'informació redueix el potencial ús del transport públic i contribueix a un increment dels desplaçaments amb vehicle privat, fins i tot en trajectes on existeixen alternatives sostenibles.</p> <p>La proposta consisteix a impulsar una campanya d'informació adreçada als residents actuals, però amb l'objectiu d'aportar el coneixement als nous residents derivats dels sectors residencials del POUM, així com a visitants i persones treballadores, per millorar el coneixement i percepció dels serveis de bus i tren disponibles, fomentant així un canvi d'hàbits cap a la mobilitat sostenible.</p> <p>La campanya es preveu que es materialitzi a través de plafons informatius localitzats en punts estratègics del municipi, com per exemple les parades de transport públic i els equipaments, i de difusió informativa mitjançant les xarxes socials i els canals municipals de comunicació amb la ciutadania.</p>		
Objectius abordats		
<p>Aquesta proposta té com a objectiu donar a conèixer la xarxa de transport públic existent als nous residents i persones que arribin a Lleida derivats dels nous desenvolupaments del POUM, per fomentar-ne l'ús i reduir la dependència del vehicle privat. Aquesta mesura també servirà de suport informatiu a les persones residents i usuàries del municipi actuals.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
Disseny d'una campanya informativa sobre els serveis de bus i tren.		
Instal·lació de plafons informatius en punts clau (estació, parades de bus, equipaments municipals).		
Difusió de la campanya informativa a través dels canals municipals, xarxes socials, mitjans locals.		
Cost		
Entre 2.500 / 3.000 €/any		

TPC	2	Millora de la xarxa de bus urbà
<p>En el context de la millora de la mobilitat a Lleida, s'està portant a terme l'estudi de reordenació de les línies de bus urbanes de la ciutat.</p> <p>L'actual xarxa, ha quedat obsoleta amb el creixement de la ciutat. En aquest context, l'estudi preveu una millora de les línies, la simplificació de la mateixa i millor cobertura en punts de creixement on no arriba una bona freqüència o bé els sectors previstos del POUM.</p>		
Objectius abordats		
<p>Simplificació d'horaris i recorreguts de les línies urbanes.</p> <p>Millorar l'accessibilitat i cobertura del transport públic a sectors del POUM, amb una xarxa de transport públic i adaptada a les noves necessitats i activitats.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
Estudi en redacció de la millora de la xarxa urbana de transport públic de la ciutat.		
Cost		
Estudi en redacció.		

TPC	3	Senyalització de les parades de bus des dels principals equipaments municipals i itineraris recomanats.
<p>Una senyalització adequada és clau per facilitar l'ús del transport públic i promoure la mobilitat sostenible. Actualment, els usuaris del transport públic —especialment persones grans o visitants ocasionals— no disposen d'indicacions clares sobre la localització de les parades de bus o quin és l'itinerari més directe i segur per arribar-hi.</p> <p>La proposta planteja la instal·lació de senyalització direccional i informativa que connecti els equipaments municipals amb les parades de bus més properes, així com la definició d'itineraris recomanats per a vianants, accessibles, segurs i ben il·luminats. Aquesta acció millora la intermodalitat i fomenta l'ús del transport públic.</p>		
Objectius abordats		
<p>Aquesta proposta té com a objectiu facilitar l'accés a peu a les parades de bus i millorar la senyalització, per incrementar la seguretat dels vianants i fomentar la mobilitat intermodal sostenible, tant per persones residents actuals o visitants, com per aquells nous usuaris que arribin derivats dels nous sectors del POUM.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
Disseny d'una xarxa d'itineraris recomanats per a vianants, assegurant accessibilitat, continuïtat i seguretat.		
Instal·lació de senyalització direccional amb pictogrames clars, distàncies i temps estimats a peu.		
Incorporació de panells informatius amb plànols de la xarxa de bus i els equipaments municipals.		
Integració de la informació a l'app o web municipal.		
Cost		
Estudi d'itineraris i disseny gràfic: 5.000 € Instal·lació de senyalització: 10.000 € Integració digital i difusió: 2.000 €		

TPC

4

Habilitació de parades de transport públic amb marquesina i informació per l'usuari

L'objectiu d'aquesta proposta és millorar les condicions d'accessibilitat i confort dels usuaris del transport públic, tot promovent una experiència de viatge més eficient i satisfactòria. La instal·lació de marquesines i sistemes d'informació adequats a les parades de transport públic és una necessitat primordial en ciutats que busquen una mobilitat més sostenible i de qualitat. Aquesta proposta pretén garantir una protecció davant les inclemències del temps, així com un flux d'informació dinàmic i en temps real per a l'usuari, millorant l'accessibilitat i fomentant l'ús del transport públic.

Objectius abordats

Millorar l'accessibilitat i la seguretat dels usuaris a les parades de transport públic mitjançant la instal·lació de marquesines protectores davant les condicions climàtiques adverses (pluja, sol intens, fred, etc.).

Proporcionar informació actualitzada i clara sobre horaris, rutes, incidències i altres aspectes rellevants per als viatgers, afavorint una millor organització del temps d'espera i una experiència més còmoda.

Incrementar la visibilitat i l'eficàcia de la xarxa de transport públic, fent que les parades siguin més fàcilment localitzables i identificables per a usuaris habituals i nous.

Fomentar l'ús del transport públic com a mitjà de transport habitual, millorant l'atractiu d'aquest servei davant altres alternatives de mobilitat com el cotxe privat.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Selecció de parades clau per a la instal·lació de marquesines:

Es procedirà a la identificació i selecció de les parades amb més volum de passatgers i vies principals.

Instal·lació de marquesines:

Les marquesines es dissenyaran de manera modular, amb materials resistents a les inclemències del temps i amb un disseny funcional i modern. S'inclourà espai suficient per a diverses persones, assegurant la comoditat dels usuaris. A més, es vetllarà perquè la marquesina respecti les normatives d'accessibilitat (tenint en compte també la vorera, garantint el 1,8 metres lliures), garantint la seva funcionalitat per a persones amb mobilitat reduïda.

Implementació de sistemes d'informació dinàmica:

Es recomana la instal·lació de pantalles digitals a les parades seleccionades per mostrar informació en temps real sobre els horaris d'arribada dels vehicles, possibles incidències, i altres avisos rellevants.

Integració de senyalització clara i accessible:

Es millorarà la senyalització visual de les parades per garantir que siguin fàcilment identificables, fins i tot en condicions d'alta afluència de persones.

Manteniment i actualització dels sistemes:

Es proposa establir un sistema de manteniment regular per garantir el bon estat de les marquesines i pantalles informatives, així com un sistema d'actualització dels horaris i dades proporcionades.

Cost

8.000 €/marquesina.

TPC	5	Infraestructura exclusiva de transport públic: carril bus-taxi. Semaforització específica, Carril Bus-VAO
<p>Aquesta proposta té com a objectiu reforçar la competitivitat del transport públic i de la mobilitat compartida mitjançant la implantació d'infraestructura viària específica que prioritzi els modes més eficients en termes de capacitat, sostenibilitat i gestió de l'espai públic. En aquest marc, la creació de carrils reservats bus-taxi, la incorporació de semaforització específica i la implantació de carrils Bus-VAO constitueixen actuacions clau per reduir els temps de recorregut, millorar la regularitat dels serveis i augmentar l'atractiu del transport col·lectiu davant del vehicle privat d'ocupació individual.</p> <p>La proposta respon a la necessitat d'ordenar la jerarquia viària des d'una perspectiva de mobilitat sostenible, avançant cap a una xarxa més eficient, més fiable i millor adaptada a les necessitats actuals de desplaçament en entorns urbans i metropolitans.</p> <p>Els desenvolupaments del POUM i les seves infraestructures, hauran de tenir en compte el pas de l'autobús per tal de millorar el temps de desplaçament d'aquest mode, i elements que ajudin a incrementar el temps comercial dels vehicles.</p>		
<p>Objectius abordats</p>		
<p>1. Prioritzar el transport públic en la xarxa viària proposada mitjançant la reserva d'espai específic de circulació que permeti reduir les interferències amb el trànsit general i millorar la velocitat comercial dels serveis.</p> <p>2. Millorar la regularitat i la fiabilitat de les línies assegurant unes condicions de circulació més estables, especialment en corredors amb alta congestió o amb elevada demanda de mobilitat ocupacional.</p> <p>3. Afavorir la mobilitat compartida i d'alta ocupació a través de la implantació de carrils Bus-VAO, incentivant un ús més eficient del vehicle i contribuint a una menor ocupació de l'espai viari per persona transportada.</p> <p>4. Reduir els temps de viatge i augmentar la competitivitat del sistema amb mesures de prioritat semafòrica i de segregació física o funcional que permeten una explotació més eficient del servei.</p> <p>5. Millorar la sostenibilitat ambiental i urbana reduint emissions, soroll i congestió, i contribuint a una distribució més racional de l'espai públic.</p>		
<p>Actuacions concretes a implementar</p>		
<p>Actuació</p>		
<p>Semaforitzar encreuaments amb prioritat pel transport públic.</p>		
<p>Identificar carrils on es permeti fer un exclusiu pel transport públic (bus i taxi).</p>		
<p>Cost</p>		
<p>Segons actuacions en cada tram</p>		

VP

1

Aparcament dissuasiu entorn al núcli urbà de Lleida

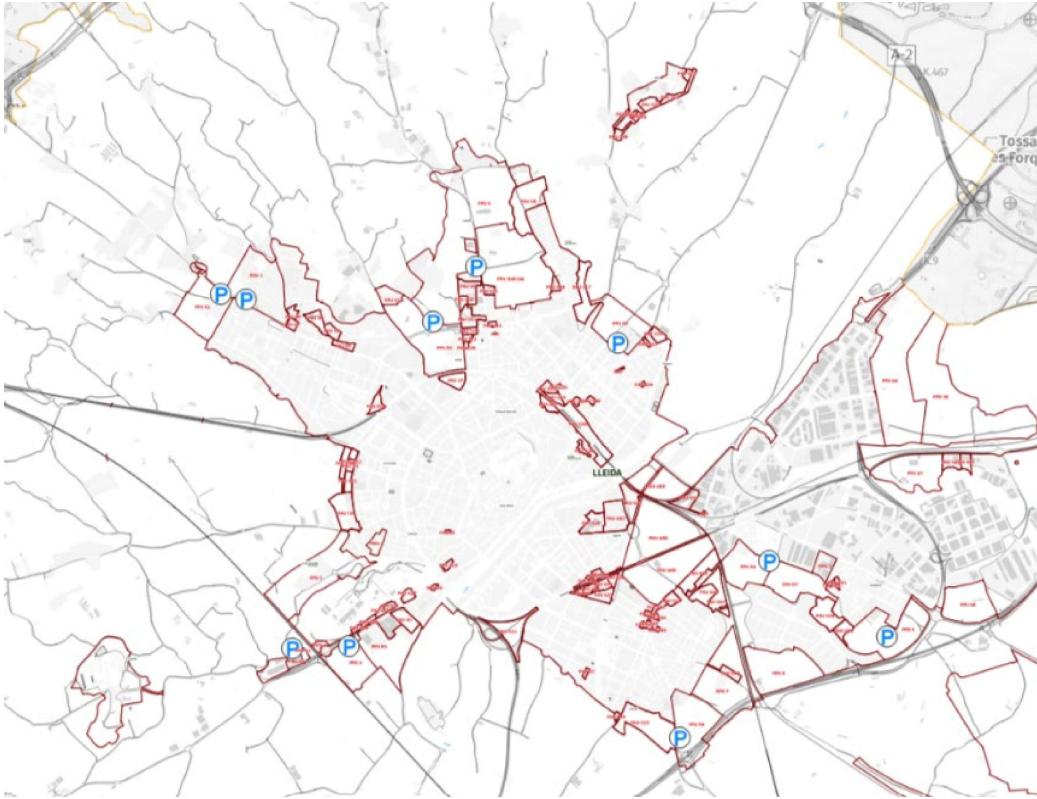
La proposta consisteix a implantar una xarxa d'aparcaments dissuasius als principals accessos de Lleida, situats a l'exterior o al perímetre del nucli urbà consolidat, perquè els desplaçaments d'entrada en vehicle privat puguin completar-se amb transport públic, bicicleta o a peu. És una actuació plenament coherent amb l'orientació actual de la mobilitat municipal: el PMUS de Lleida plantejava la definició d'un sistema d'aparcaments dissuasius perimetrals per facilitar l'intercanvi modal; a més, la diagnosi municipal apunta a expulsar trànsit del centre.

L'Ajuntament ha redactat nova normativa en relació als aparcaments, fent una menció als aparcaments dissuasius:

DISPOSICIÓ ADDICIONAL CINQUENA. Aparcaments dissuasius d'accés a la ciutat.

1. El POUM preveu, amb caràcter estratègic, la possible implantació d'aparcaments dissuasius en els principals accessos a la ciutat, amb la finalitat de fomentar la intermodalitat, reduir la pressió del vehicle privat sobre l'àmbit central i afavorir la connexió amb la xarxa de transport públic.
2. Aquests aparcaments s'han d'emplaçar preferentment en sòls amb adequada accessibilitat viària exterior i bona connectivitat funcional amb la ciutat, i s'ha de garantir, en tot cas, la seva correcta comunicació amb el transport públic urbà o interurbà i amb els principals pols d'atracció de mobilitat.
3. La localització representada als plànols del POUM té caràcter orientatiu i no vinculant, i constitueix una simple identificació d'àmbits o entorns preferents d'implantació. Aquesta representació no comporta l'obligació d'executar els aparcaments en els punts exactes assenyalats ni genera, per si sola, una reserva urbanística executiva autònoma.
4. La concreció de l'emplaçament, dimensió, condicions d'accés, serveis complementaris i règim de funcionament dels aparcaments s'ha de determinar en cada cas per l'instrument o l'acte administratiu que correspongui, d'acord amb la legislació urbanística i sectorial aplicable.

5. Mentre els terrenys mantinguin un règim que ho permeti i sempre que concorrin els requisits legals exigibles, els aparcaments dissuasius es poden autoritzar, si escau, com a usos provisionals, mitjançant la corresponent llicència urbanística d'usos i obres provisionals, d'acord amb el TRLU i amb la normativa reglamentària que el desplega. En cap cas aquesta previsió no exclou la necessitat de justificar el caràcter provisional de l'actuació ni el compliment de la resta de requisits procedimentals i materials legalment exigibles.



Objectius abordats

Reduir la pressió del vehicle privat sobre el centre urbà de Lleida, millorant l'accessibilitat al nucli urbà amb un model més eficient, ordenat i sostenible:

- Captar el trànsit d'entrada abans que accedeixi als sectors centrals i als espais amb major congestió.
- Afavorir la intermodalitat entre vehicle privat, autobús urbà, bicicleta i mobilitat a peu.
- Donar suport operatiu a la ZBE i a les polítiques de regulació de l'estacionament.
- Reduir emissions, soroll i circulació d'agitació associada a la recerca d'aparcament.
- Alliberar espai viari interior per prioritzar vianants, transport públic i usos urbans de més qualitat.
- Millorar l'accessibilitat dels visitants i dels desplaçaments recurrents procedents de l'entorn metropolità i comarcal.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Selecció de localitzacions estratègiques: Identificar punts d'accés clau al nucli urbà amb bona connexió a transport públic i itineraris ciclables.

Creació d'aparcaments dissuasius: Establir zones d'aparcament amb gran capacitat a la perifèria de la ciutat, aprofitant terrenys públics o buits.

Connexions ràpides amb transport públic i eixos per vianants i altres modes sostenibles, així com aparcaments per bicis i VMP segurs.

Gestió d'ocupació en temps real: Implementar pantalles digitals i una app per consultar l'ocupació dels aparcaments.

Seguretat i vigilància: Instal·lar càmeres de seguretat i garantir una bona il·luminació.

Campanyes informatives: Promoure els aparcaments dissuasius i les seves connexions mitjançant mitjans locals i material informatiu.

Avaluació i retroalimentació: Recollir opinions dels usuaris per millorar el servei i estudiar l'impacte en la mobilitat urbana.

Cost

Senyalització dels aparcaments i adqüació en seguretat i accessibilitat.

VP

2

Senyalització de les bosses d'aparcament a prioritzar per reduir els vehicles de pas que busquen estacionament.

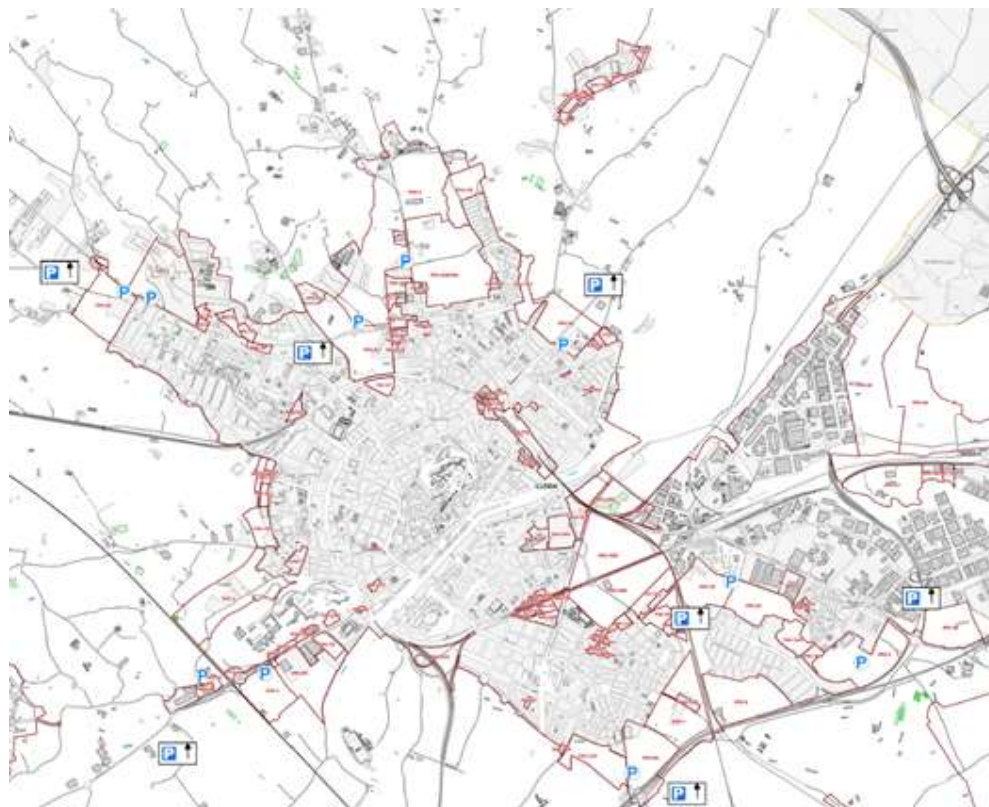
Es proposa implementar un sistema de senyalització clara i eficient a les bosses d'aparcament per prioritzar les zones amb més disponibilitat d'espai i, així, reduir els vehicles de pas i d'agitació. Aquests senyals han d'estar situats en la jerarquia viària que pot absorbir aquesta nova demanda de vehicles, evitant que hi hagi més trànsit per carrers locals.

Mitjançant la senyalització de les àrees d'aparcament més properes als punts d'interès o de major demanda, es facilitarà l'accés directe dels conductors als aparcaments disponibles i millorarà la fluïdesa del trànsit.

Aquest sistema contribuirà a una gestió més eficient dels espais d'aparcament, reduint l'impacte ambiental associat a la cerca de places i millorant la qualitat de vida urbana.

Es recomana potenciar aquells estacionaments a consolidar, com solars que estiguin vinculats a aparcaments dissuasius proposats pel POUM.

Un altre recomanació és indicar les places ofertades en cada un dels espais o itineraris, per guiar a l'usuari a espais més centrals o amb més places si així ho necessiten.



Objectius abordats

Reduir la circulació de vehicles de pas: Prioritzar les zones d'aparcament amb més disponibilitat per evitar que els conductors recorrin innecessàriament la via pública en cerca d'una plaça d'estacionament.

Millorar la fluïdesa del trànsit: Implementar una senyalització clara que guiï els conductors cap a les zones d'aparcament amb més places disponibles.

Optimitzar l'ús de l'espai públic: Garantir que les bosses d'aparcament es gestionin de manera més eficient, millorant l'accessibilitat i la disponibilitat de places d'estacionament per als usuaris.

Reduir l'impacte ambiental: Disminuir el temps que els vehicles passen cercant aparcament, contribuint així a la reducció de les emissions contaminants i millorant la qualitat de l'aire.

Fomentar una mobilitat més sostenible: Facilitar una millor distribució de l'aparcament a la via pública, millorant l'experiència de l'usuari i promovent l'ús de modes de transport més sostenibles com la bicicleta.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Establir els itineraris i senyalitzar els solars públics on actualment es permet l'estacionament, tot indicant clarament les àrees disponibles per als usuaris.

Cost

Senyalització en els recorreguts: 150€/ut.

VP

3

Criteris de millora en la visibilitat entre els passos de vianants i els espais d'aparcament

Garantir la visibilitat adequada entre vehicles i vianants és fonamental per millorar la seguretat viària i la convivència a l'espai públic.

Actualment, en alguns punts del municipi, la proximitat entre les places d'aparcament i els passos de vianants redueix la visibilitat, especialment per a infants o persones amb mobilitat reduïda, generant situacions de risc.

Aquesta proposta pretén definir i aplicar criteris tècnics uniformes per millorar la visibilitat als entorns dels passos de vianants, mitjançant la reorganització de l'aparcament, la instal·lació d'elements de protecció i la millora de la senyalització horitzontal i vertical, assegurant així una xarxa viària més segura i accessible.

No només millora la xarxa actual, sinó que també actua com a indicadora i aporta recomanacions per als nous vials i reserves d'estacionament, a tenir en compte en el procés de consolidació de l'aparcament a la via pública dels nous sectors del POUM.

Les directrius i criteris es basen en el Catàleg de Marques Vials, a l'article 4.2 Marques Transversals:

- Marca de paso para peatones (M-4.3): una serie de líneas dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada, formando un conjunto transversal a esta, indica un paso para peatones en el cual los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. Podrá suprimirse la parte central de una línea por cada carril de circulación. En pasos para peatones regulados por semáforo, podrá utilizarse la marca constituida por dos líneas transversales discontinuas y paralelas .

Se considera fundamental que las personas conductoras que se aproximan al paso para peatones dispongan de una visibilidad suficiente que les permita anticipar si algún peatón se dispone a cruzar la calzada y deberán por tanto detener la marcha. Para ello, no se permitirá el aparcamiento de automóviles en al menos los 6 m anteriores al paso de peatones si la acera está alineada con el límite exterior de la banda de estacionamiento, o en los 3 m anteriores si la acera está alineada con el límite interior de la banda de estacionamiento (es decir, con el límite del carril de circulación). En cualquier caso, deberá quedar garantizada la visibilidad de los peatones por parte de los conductores, especialmente de las personas más vulnerables, teniendo en cuenta que estas son precisamente las de menor estatura (niñas y niños, personas mayores y personas con movilidad reducida).

Asimismo, con el fin de aumentar la seguridad y el confort de los peatones, cuando previamente al paso de peatonal se disponga marca transversal de detención, esta se situará tan alejada del paso como la geometría de la vía lo permita, hasta un máximo de 4 m y en ningún caso a menos de 0,5 m. Cuando el paso para peatones se ejecute sobreelevado, se utilizará M-4.3b, la cual consta de un triángulo como prolongación de cada una de las franjas.

Objectius abordats

Aquesta proposta té com a objectiu incrementar la seguretat viària dels vianants, garantint la visibilitat i reduint el risc d'accidents en els passos de vianants, tant de la situació actual i els itineraris existents, com aportar els criteris bàsics pels nous vials i reserves d'estacionament en la xarxa futura prevista pel POUM.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Eliminar o reubicar places d'aparcament que comprometin la visibilitat dels passos de vianants. Davant dels passos es poden pintar altres reserves, com per exemple motos, o deixar en groc per prohibir l'estacionament directament.

Establir criteris de disseny i visibilitat per a futurs projectes d'urbanització i manteniment de la via pública.

Cost

Repintat de l'espai d'estacionament, substituint aparcament de vehicle per motos (per exemple): 100€/plaça

VP

4

Reserva d'Aparcament vehicle elèctric en els entorns de les actuacions i sectors del POUM

Es proposa incentivar l'ús de vehicles elèctrics i híbrids a través de diverses mesures que fomentin la mobilitat sostenible i redueixin l'impacte ambiental del municipi.

Aquestes iniciatives inclouen la creació d'espais d'aparcament preferent per a vehicles elèctrics, així com la instal·lació de punts de recàrrega públics adequadament distribuïts per tot el municipi, sobretot a zones properes on no hi ha estacionament privat, i tenint en compte que cal incloure en les noves promocions d'habitatges, equipaments públics i zones d'activitat econòmica. Seguint el que estableix el Real decret 1053/2014, es recomana la reserva d'una plaça d'aparcament per a vehicles elèctrics per cada 40 places d'aparcament normals, garantint que la infraestructura estigui alineada amb les necessitats de la nova mobilitat.

La senyalització adequada de les places d'aparcament per a vehicles elèctrics serà una prioritat, garantint que estiguin clarament identificades i accessibles, promovent així una transició més ràpida cap a un model de transport més net i eficient.

Per obtenir el càlcul de les places per a vehicles elèctrics que cal reservar en cadascuna de les activitats, s'han tingut en compte la nova demanda prevista:

- Via pública:** caldrà fer la reserva de les places que es realitzin de places per V. elèctric tenint en compte la dotació mínima segons la normativa.
 - Sectors industrials** (segons demanda calculada): 420 places.
 - Sectors comercials** (segons demanda calculada): 254 places.
 - Residencial:** 636 places en tots els nous usos residencials.
- Aquestes han d'estar distribuïdes per totes les promocions i activitats.

Objectius abordats

Amb aquestes mesures, es vol facilitar l'adopció dels vehicles elèctrics i híbrids, millorant la qualitat de l'aire i contribuint a una mobilitat més sostenible a tot el municipi i donar compliment a les normatives actuals que vetllen per la integració en la via pública dels vehicles elèctrics.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Instal·lar proporcionalment les places de vehicle elèctric calculades, donant compliment a les necessitats calculades del POUM.

Informació a la població de la localització de les noves places i acompanyat de campanyes de sensibilització i conscienciació per la renovació de la flota de vehicles i fomentant els vehicles elèctrics.

Cost

1.000 € plaça + 800 campanyes informatives

VP

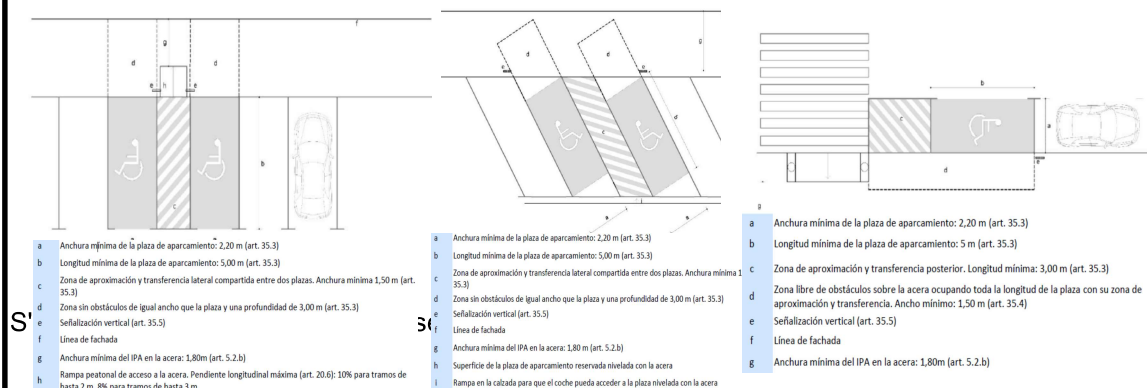
5

Reserva d'Aparcament PMR en els entorns de les actuacions i sectors del POUM

A través de la reserva de places d'aparcament exclusives per a persones PMR, es facilita l'accés segur i còmode a tots els serveis urbans, millorant així la qualitat de vida de les persones amb diversitat funcional. Aquesta mesura és essencial per garantir que les persones amb mobilitat reduïda puguin desplaçar-se de manera independent, sense barreres ni dificultats, dins de l'àmbit urbà.

Per aconseguir-ho, es proposa establir un sistema d'aparcament adaptat que integri les places PMR de manera estratègica a prop dels punts clau d'activitat dins dels àmbits del POUM, com són equipaments municipals, parcs i jardins, zones industrials, i residencials.

Això s'haurà de fer respectant els criteris establerts per la normativa TMA/851/2021 d'accessibilitat, que estableix una ratio d'1 plaça per PMR cada 40, com l'amplada mínima de les places, la senyalització adequada i la proximitat als accessos principals, per garantir que els usuaris d'aquestes places tinguin les mateixes oportunitats d'accés a l'espai públic que la resta de ciutadans.



•**Via pública:** caldrà fer la reserva de les places que es realitzin de places per PMR tenint en compte la dotació mínima, segons la normativa.

•**Sectors industrials** (segons demanda calculada): 420 places.

•**Sectors comercials** (segons demanda calculada): 254 places.

•**Residencial:** 636 places en tots els nous usos residencials.

Objectius abordats

Garantir l'accessibilitat universal als espais públics i equipaments urbans, seguint la normativa vigent sobre accessibilitat

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Reservar aparcaments per a PMR seguint la normativa d'accessibilitat. Aquestes places han d'estar correctament senyalitzades i distribuïdes per tots els sectors de desenvolupament del POUM.

Cost

300 €/pl. (Pintura i senyalització)

Es proposa la reserva d'aparcament exclusiu per a vehicles de càrrega i descàrrega (CD) als entorns dels nous comerços de planta baixa en el marc del POUM.

Aquestes places han de ser ubicades de manera estratègica per facilitar l'accés directe als establiments comercials, optimitzant els processos de subministrament i càrrega de mercaderies. És fonamental que aquestes àrees siguin àmplies, amb una durada de temps limitada i senyalitzades clarament, tant de manera horitzontal com vertical, per garantir la seva correcta utilització sense interferències amb altres usos de la via pública.

La regulació de l'horari de càrrega i descàrrega també ha de ser clara, per evitar l'ocupació indeguda d'aquestes places durant les hores no permeses i unificada en el millor cas per a tot el municipi. Es recomana que l'horari de CD sigui diferent al d'hora punta d'entrades i sortides escolars, evitant així que els menors convisquin amb el pas de vehicles de mercaderies.

Aquesta mesura contribuirà a millorar l'eficiència operativa dels comerços de planta baixa, evitant obstruccions i facilitant una circulació fluida de vehicles. També es recomana explorar la integració d'aquest sistema en una plataforma digital o aplicació mòbil per gestionar l'accés i l'ús d'aquestes places de manera més eficient, amb la possibilitat de visualitzar la disponibilitat en temps real i optimitzar els horaris de càrrega, millorant així la gestió de les reserves de CD i evitar l'ocupació d'altres vehicles no autoritzats.

A més, és necessari reservar magatzems i espais per fer operacions de càrrega i descàrrega en zones comercials o grans equipaments, tal com marca el Decret 344/2006.

En les places actuals, es recomana fer un control d'usuaris, evitant un ús indegut, ja sigui per vehicles no autoritzats, o vehicles de mercaderies que no utilitzen correctament les places.

Article 6

Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies

6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, 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, 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.

6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

a) 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.

b) 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.

6.3 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

Objectius abordats

Facilitar la logística comercial: Garantir l'accés directe i eficient dels vehicles de càrrega i descàrrega als comerços de planta baixa, millorant els processos de subministrament i distribució de mercaderies sense obstruir altres usuaris de la via pública.

Optimitzar l'espai públic i la mobilitat urbana: Organitzar de manera eficient les zones d'aparcament per a CD, millorant la circulació de vehicles i reduint les interferències amb altres usos de l'espai públic.

Millorar la gestió i accessibilitat de l'aparcament: Implementar una solució tecnològica, com una aplicació mòbil, per a la gestió en temps real de les places d'aparcament per a CD, facilitant la reserva i l'ús adequat d'aquestes zones per part dels comerços i operadors logístics.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Desplegament de l'app de gestió de les places de CD a tot el municipi: incorporació de les reserves que falten a la ciutat, millorant l'ús i control d'aquestes.

Cost

APP (Instal·lació, llicència, opreativitat). 8.000 €

VP

7

Reserva aparcament segons les directrius del Decret 344/2006, on regula les places per residents (1a plaça cada 100m²st per turisme, i cada 200m²st per a motos).

Es proposa la implementació d'un sistema de reserva d'aparcament seguint les directrius establertes pel Decret 344/2006, que regula la quantitat de places d'aparcament destinades als residents.

Concretament, s'assignarà una plaça d'aparcament per a turismes per cada 100 m² de sostre (st) construït, i una plaça per a motos per cada 200 m² de sostre construït. Aquesta mesura garantirà una distribució equitativa dels espais d'aparcament en funció de la densitat de les edificacions i les necessitats dels veïns, contribuint a una gestió més organitzada i eficient de l'espai públic.

Aquestes places han d'estar dins del bloc d'habitatges en la mesura del possible, evitant una càrrega d'estacionament a la via pública.

Aquesta proposta no només permetrà complir amb la normativa vigent, sinó que també ajudarà a evitar la saturació d'aparcament als aparcaments actuals, assegurant que cada habitatge disposi d'un espai d'aparcament proporcional a la seva superfície. Així, s'afavoreix la comoditat dels residents, es millora la mobilitat dins de Lleida i es fomenta una gestió més sostenible de l'espai urbà, amb un ús més racional dels recursos públics.

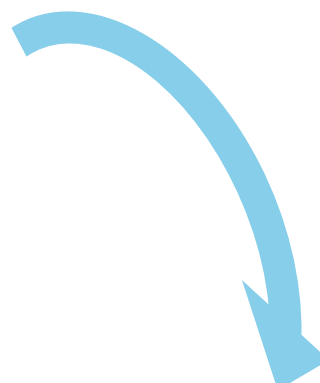
ANNEX 3

Aparcament de vehicles

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

Places mínimes d'aparcament

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m ² sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m ² sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació



Activitat	Aparcament (residencial)	
	turisme	moto
Residencial	8.951	4.475
PPU Sub-Total	8.951	4.475
Residencial	519	259
PMU1 Sub-Total	518,80	259,40
Residencial	3.684	1.842
PDU-ARE Sub-Total	3.684	1.842
Residencial	11.863	5.931
PAU Sub - Total	11.863	5.931
TOTAL	25.016	12.508

Objectius abordats

Compliment del Decret 344/2006 pel que fa a la reserva d'estacionament per a usos residencials.

Actuacions concretes a implementar
Actuació
Reservar espai en cada un dels sectors residencials del POUM segons les determinacions del Decret 344/2006
Es recomana que part d'aquestes places tinguin una preinstal·lació per vehicle elèctric, facilitant als futurs residents les connexions per a aquesta tipologia de vehicles (10% de les places totals per turisme o segons la dotació calculada en la proposta VP3, aquestes han d'estar repartides per cada un dels sectors).
Cost
1.000 € plaça vehicle elèctric

VP	8	Reserva de les places d'aparcament segons els paràmetres específics de la ciutat
<p>Per donar compliment a la reserva d'estacionament, es realitzen els càlculs segons les especificacions i normatives de la ciutat:</p> <p>(en el cas del residencial, al ser els mateixos paràmetres que el Decret 344/2006, es menciona a la proposta VP6).</p> <p>2. Ús d'oficines i serveis, 1 plaça d'aparcament de turisme i 1 de bicicleta, per cada 100 m2 de de sostre o fracció. Sostre Terciari/Oficines: 202.249,72 m2st total dels sectors del POUM Reserva aparcament: 1.685 places per aquestes activitats (caldrà ubicar les places repartides segons els àmbits del POUM amb aquesta activitat terciària/oficines).</p> <p>3. Ús comercial, 1 plaça d'aparcament de turisme i 1 de bicicleta, per cada 100 m2 de sostre o fracció. Sostre Comercial – centre comercial: 168.880,43 m2st total dels sectors del POUM. 1.689 places per turisme i les mateixes per bicicleta. Sostre Comercial – Planta baixa: 252.812,61 m2st total dels sectors del POUM. 2.528 places per turisme i les mateixes per bicicleta.</p> <p>6. Ús industrial, 1 plaça d'aparcament de turisme i 1 de bicicleta, per cada 100 m2 de sostre o fracció. Sostre Industrial: 2.662.000,37 m2st total dels sectors del POUM. Reserva aparcament: 26.320 places per turisme aquestes activitats (per sobre de la demanda màxima esperada, segons els càlculs anteriors). Les mateixes reserves per bicicleta.</p>		
Objectius abordats		
Donar compliment a la normativa de la ciutat. Caldrà però, fer un estudi en cada un dels sectors per acabar de reservar les places necessàries, i no afavorir a la mobilitat en vehicle privat amb un sobredimensionament d'espai per estacionar.		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
Reserves d'estacionament per cada una de les necessitats i activitats previstes en el POUM		
Cost		
50€ pintura - plaça		

VP	9	Gestió de l'estacionament: ampliar zones blaves/verdes.
<p>L'ampliació de zones blaves es proposa en aquelles àrees amb nova demanda de vehicle (zones comercials, i residencials) per garantir que el flux de vehicles sigui eficient.</p> <p>A la ciutat de Lleida hi ha zones d'estacionament regulades, cosa que permet diferents rotacions segons l'objectiu i l'entorn d'activitat de l'àmbit. En aquesta proposta, es cerca la continuació i ampliació de zones regulades d'estacionament, per complir amb l'objectiu de reservar espais als residents i evitar un ús dels turismes per arribar al centre de la ciutat (podran estacionar en aparcaments fora del nucli urbà).</p>		
Objectius abordats		
<p>Gestionar l'alta demanda d'estacionament en els àmbits amb creixement urbà-residencial, millorant l'accessibilitat i reduint la dificultat per aparcar als veïns/es dels nous sectors.</p> <p>Reduir l'estacionament de zones no regulades, per endreçar l'espai i protegir al resident.</p> <p>Desincentivar l'ús excessiu del vehicle privat i reduir els efectes negatius de l'augment de vehicles al centre urbà.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
<p>Identificar les noves àrees residencials a desenvolupar pel POUM i delimitar aparcament amb un horari i rotació segons la necessitat.</p>		
Cost		
<p>Preu per plaça (pintura): 25€/ml. Senyalització vertical d'informació de la regulació: 150€/senyal Parquímetres i APP associada: 2.000€/ut.</p>		

VP	10	Reserva aparcament per a vehicles d'alta ocupació en entorns amb elevada demanda d'estacionament.
<p>Amb l'objectiu de millorar l'eficiència de l'estacionament i fomentar l'ús de vehicles amb més ocupants, proposem la creació de zones d'aparcament reservades exclusivament per a vehicles d'alta ocupació o reserves específiques en espais amb necessitats específiques.</p> <p>Les zones amb alta ocupació són dirigides principalment a fomentar i incrementar l'ús del vehicle compartit. Aquestes places poden estar en polígons d'activitat econòmica, a la via pública o dins de les mateixes empreses, zones d'interès cultural, equipaments municipals, i comercial.</p> <p>Aquestes places estaran destinades a vehicles que incorporin un mínim de tres ocupants i han d'estar correctament senyalitzades.</p> <p>Altres recomanacions des d'aquesta proposta, és reservar espais d'estacionament amb un ús específic, com per exemple al CAP, o entorns escolars, amb un Petó i Adeu a zones pròximes de les entrades, afavorint a una millor gestió de l'espai en hores punta d'entrada i sortida dels infants.</p>		
Objectius abordats		
<p>Fomentar l'ús de vehicles amb alta ocupació per reduir la demanda d'aparcament en zones amb alta congestió, millorant la rotació i l'ús eficient de l'espai públic. Això contribuirà a incrementar l'ús de vehicles compartits en àrees i zones amb alta ocupació d'estacionament i una major gestió de la via pública.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
Reservar aparcament d'alta ocupació, i reserves específiques en espais amb necessitats especials.		
Cost		
Senyalització de places reservades per altes ocupacions, o altres usos específics: 200 €/plaça		

VP

11

Ordenació d'accessos i estructures viàries des de les carreteres principals

L'ordenació dels accessos i de les estructures viàries des de les carreteres principals és una de les mesures essencials per millorar la seguretat viària, la fluïdesa del trànsit i l'eficiència global de la infraestructura de transport.

Aquesta proposta busca ordenar els accessos als nuclis urbans i les zones industrials a partir de les vies principals, minimitzant els conflictes de trànsit, millorant la connexió entre els diversos sistemes de mobilitat i fomentant la seguretat dels usuaris. Mitjançant la creació d'accessos controlats i ben dissenyats, es podrà garantir una circulació més segura i eficient per als vehicles i vianants, així com millorar la integració del sistema viari amb el territori.

Els titulars de les diferents carreteres hauran de treballar conjuntament pel disseny i complimentació de les normatives.

Des del POUM de Lleida es reserva superfície per nous vials i enllaços que permetran portar a terme aquesta proposta.

Objectius abordats

Millorar la seguretat viària en els accessos a les carreteres principals, minimitzant els punts perillosos i reduint els accidents relacionats amb entrades i sortides d'accessos mal dissenyats.

Optimitzar la fluïdesa del trànsit a les principals vies d'entrada i sortida de les zones urbanes i industrials.

Fomentar la sostenibilitat i la integració urbana amb una millor connectivitat entre les carreteres principals i les vies secundàries, promovent l'ús de mitjans de transport sostenibles i millorant la qualitat de vida.

Garantir l'eficiència i la funcionalitat dels accessos en termes de capacitat, manteniment i adaptació a les necessitats de la població i el flux de vehicles en les diferents zones.

Reduir el temps de desplaçament i augmentar la competitivitat dels accessos a àrees econòmiques i urbanes, afavorint l'eficiència logística i de mobilitat.

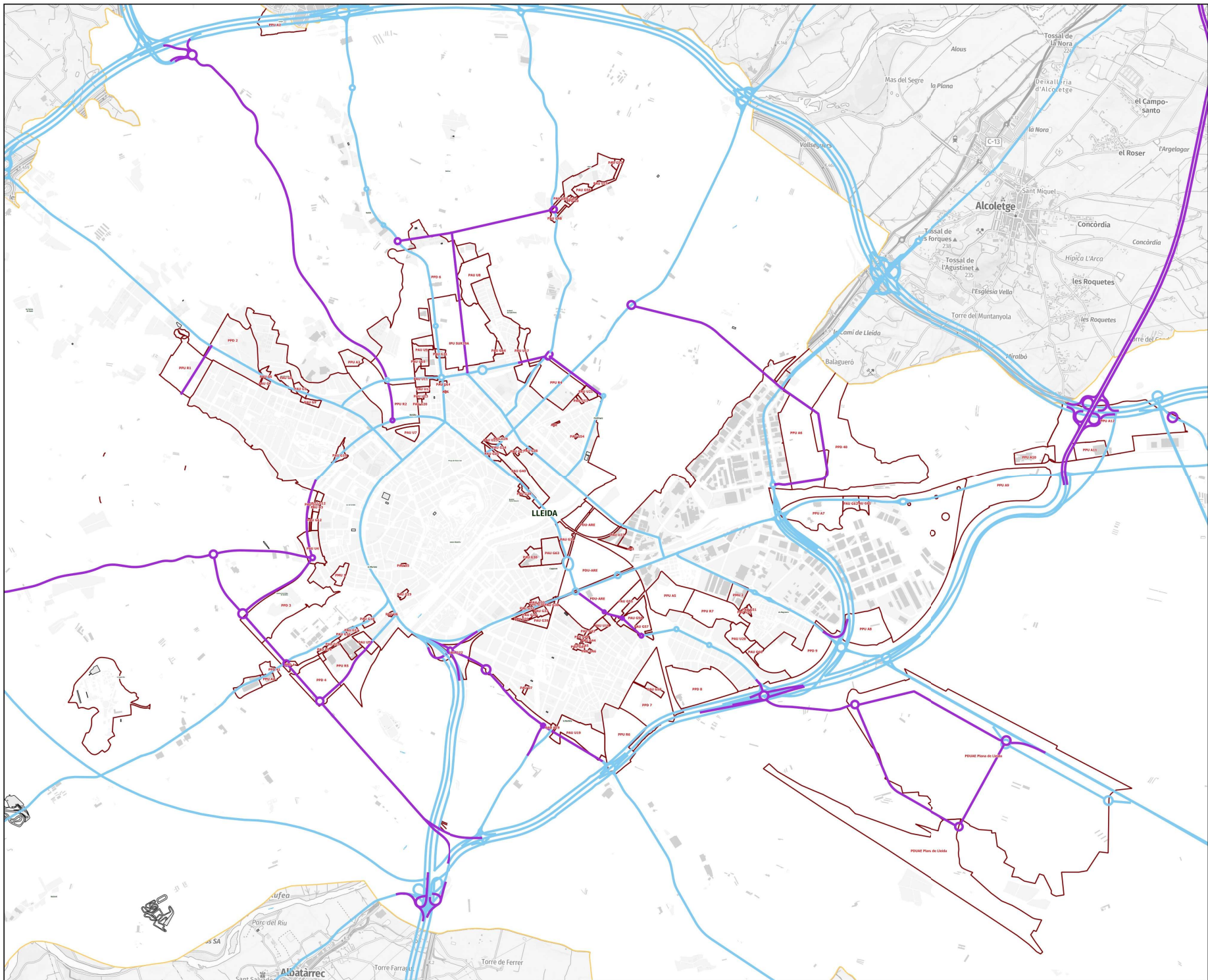
Actuacions concretes a implementar

Actuació

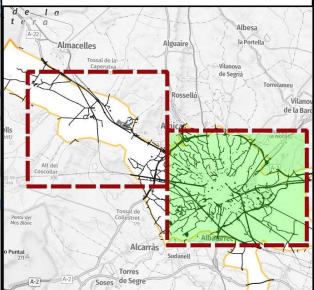
Urbanitzar els enllaços segons les necessitats de cada una de les fases de desenvolupament dels sectors proposats del POUM.

Cost

Sense cost associat



— Xarxa viària actual
 — Xarxa prevista



Escala Núm. plànol
 A3 1:37000 20.1

POUM LLEIDA

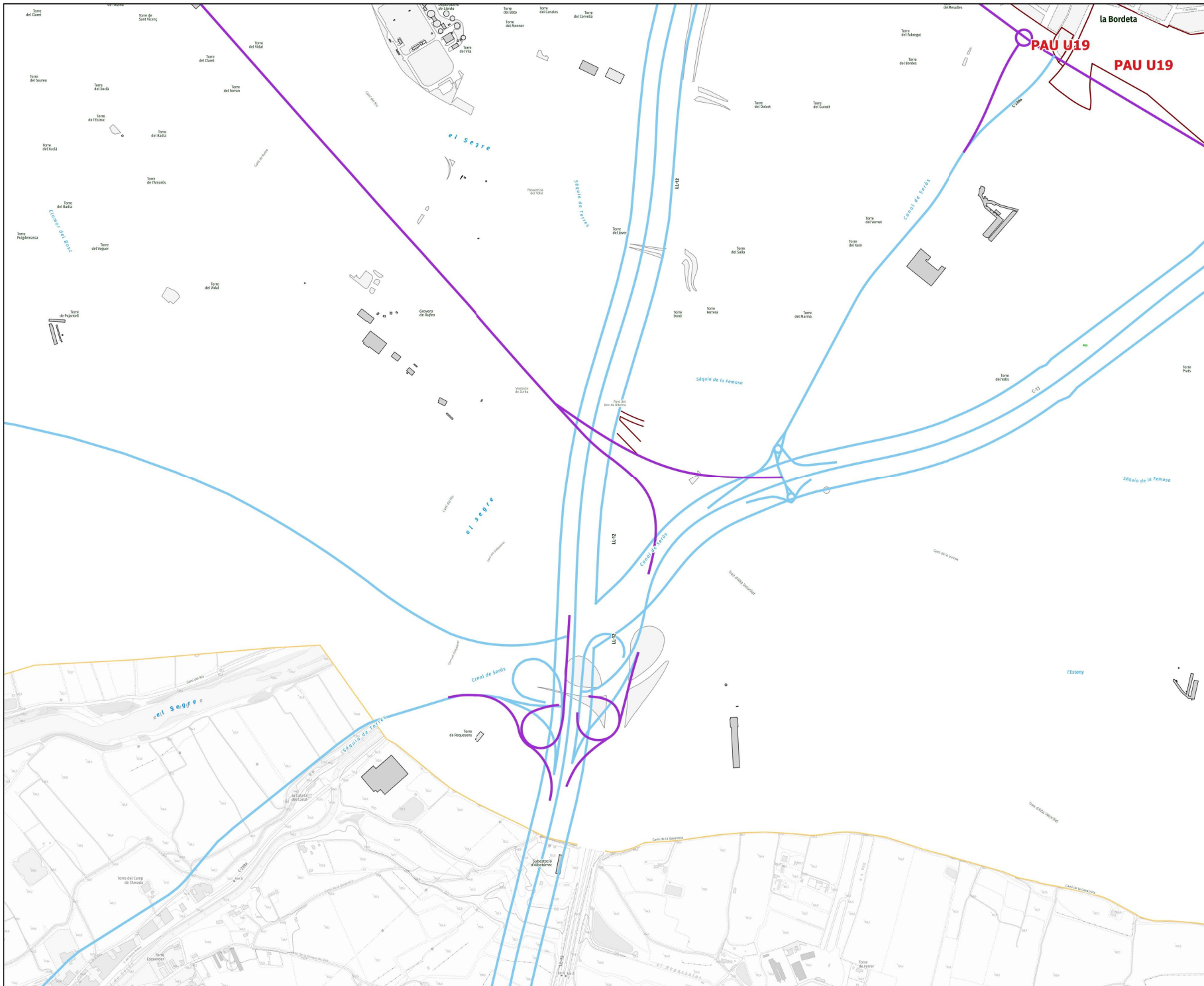
Autor:

Títol del Plànol
 Propostes:
 Xarxa viària

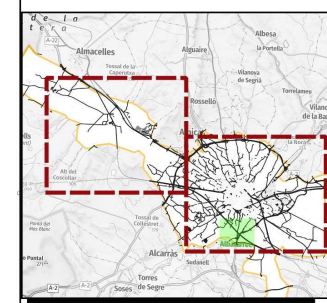
Data
 MARÇ 2026

Client

 Ajuntament de Lleida



— Xarxa viària actual
 — Xarxa prevista



Escala Núm. plànol
 A3 1:9500 20.3

POUM LLEIDA

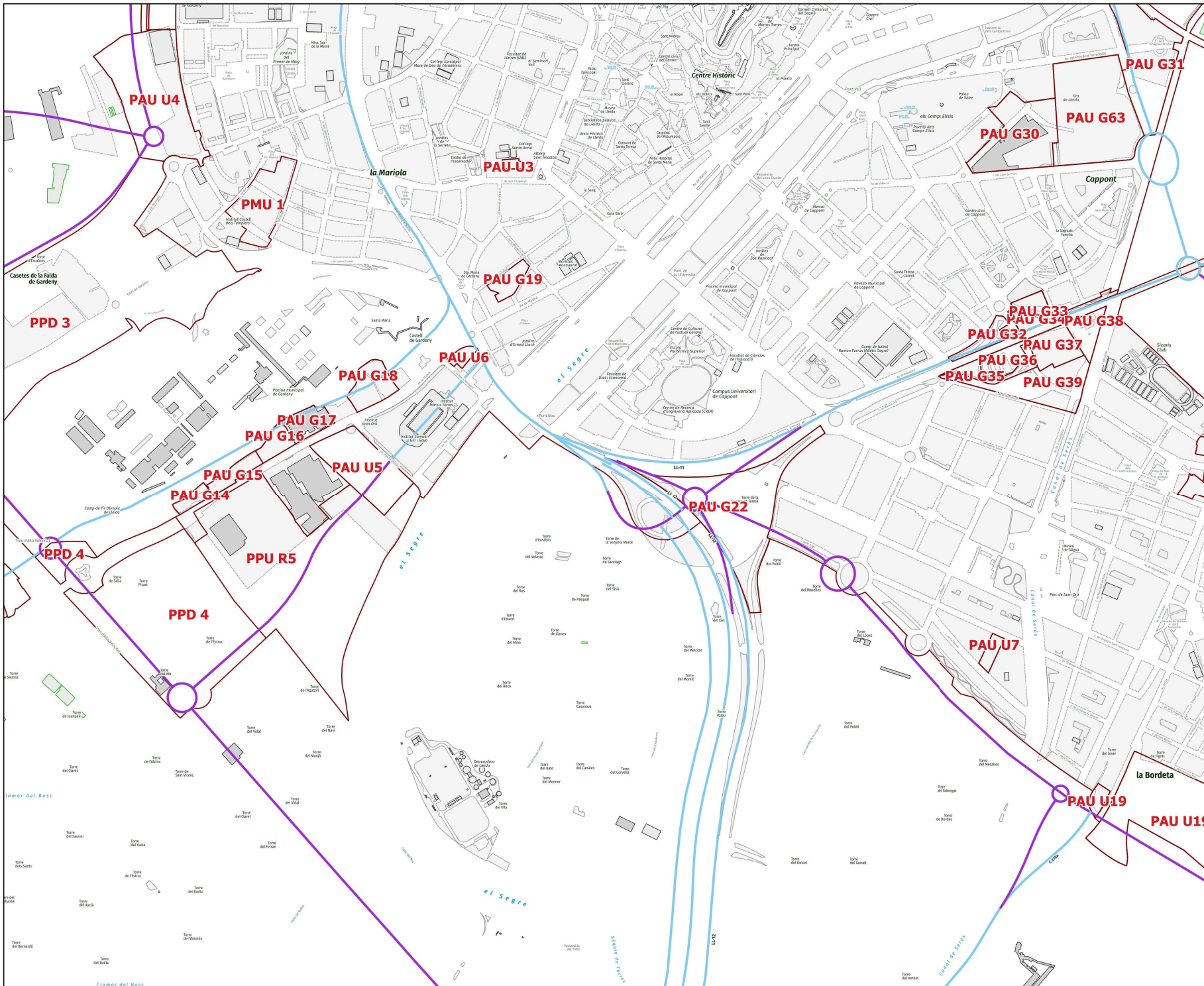
Autor:

Títol del Plànol
 Propostes:
 Xarxa viària

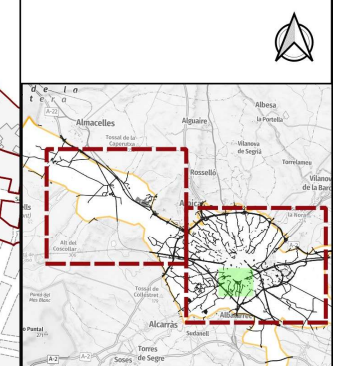
Data
 MARÇ 2026

Client

 Ajuntament de Lleida



— Xarxa viària actual
 — Xarxa prevista



Escala Num. plànol
 A3 1:9500 20.4

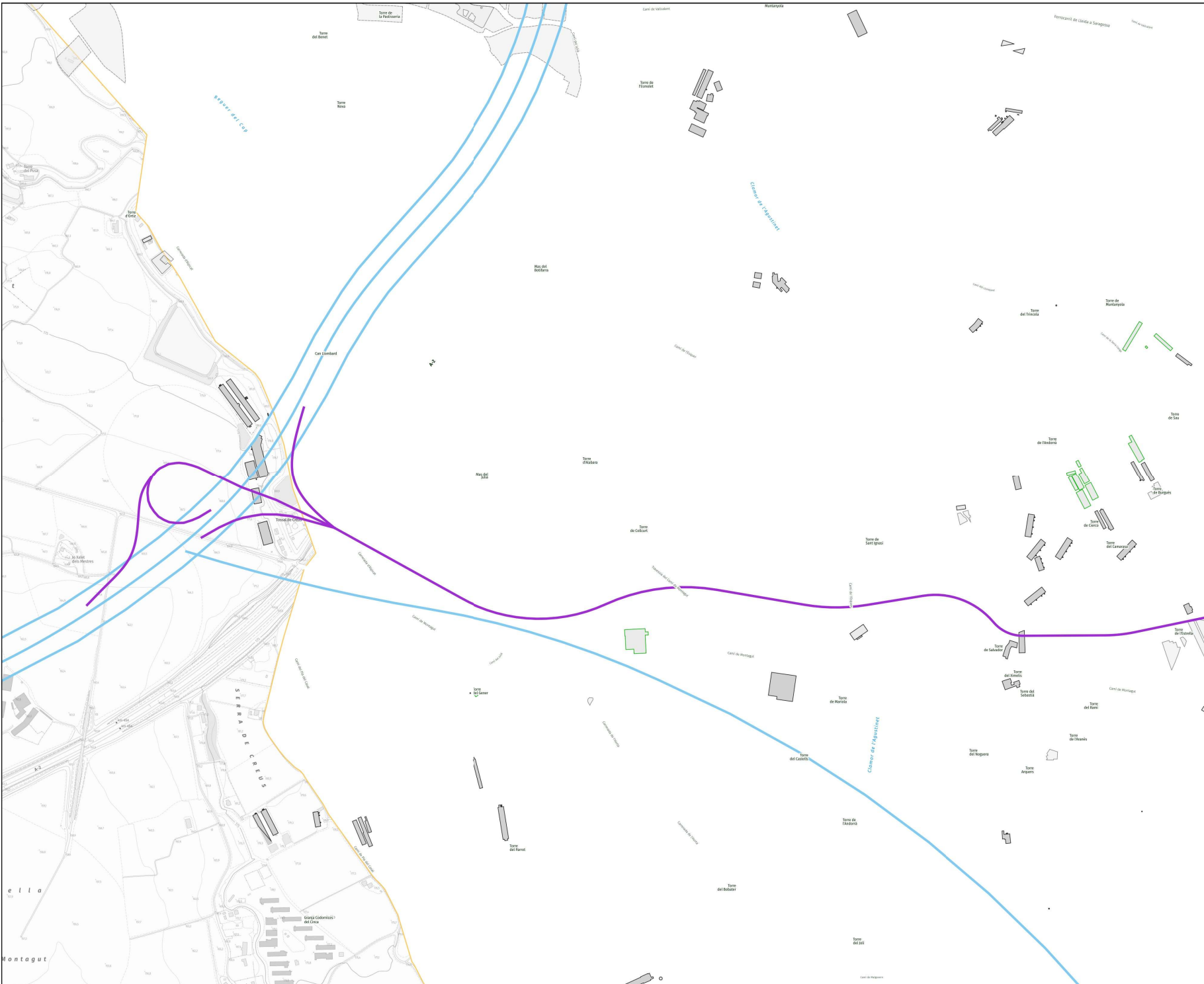
POUM LLEIDA



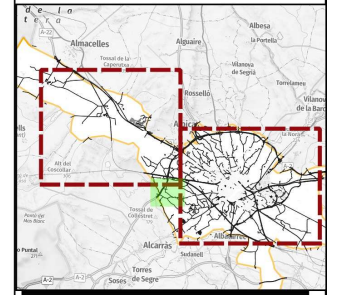
Títol del Plànol
 Propostes:
 Xarxa viària

Data
 MARÇ 2026





— Xarxa viària actual
 — Xarxa prevista



Escala Núm. plànol
A3 1:9500 20.5

POUM LLEIDA



Títol del Plànol
**Propostes:
 Xarxa viària**

Data
MARÇ 2026



VP**12****Fomentar el carsharing o cotxe compartit mitjançant fórmules amb vehicles municipals.**

El foment de la mobilitat compartida és una estratègia clau per reduir la dependència del vehicle privat i optimitzar els desplaçaments urbans i interurbans.

A Lleida, part dels desplaçaments interns i cap a municipis propers es realitzen en vehicle privat amb baixa ocupació, fet que contribueix a l'increment d'emissions, congestió i necessitat d'aparcament.

La proposta consisteix a impulsar un servei de carsharing municipal o de cotxe compartit, utilitzant vehicles de la flota municipal fora d'hores de servei, per oferir una alternativa sostenible i eficient a la ciutadania.

Cal elaborar un estudi previ de viabilitat tècnica i econòmica per valorar la implantació del servei i desenvolupar un sistema de gestió digital per fer les reserves i el seguiment dels vehicles (app o web). Posteriorment, els vehicles haurien de disposar-se en places d'accés públic per a la ciutadania.

Objectius abordats

Aquesta proposta té com a objectiu oferir un servei de carsharing per reduir la dependència del cotxe privat, optimitzar l'ús dels vehicles de la flota municipal, impulsar la mobilitat sostenible.

Actuacions concretes a implementar**Actuació**

Estudi de viabilitat tècnica i econòmica per valorar la implantació d'un servei de carsharing municipal.

Desenvolupament d'un sistema de gestió digital (aplicació o plataforma web) per a la reserva, control i seguiment dels vehicles.

Creació de places d'aparcament reservades per al servei de carsharing.

Campanya de comunicació i promoció dels avantatges del carsharing.

Cost

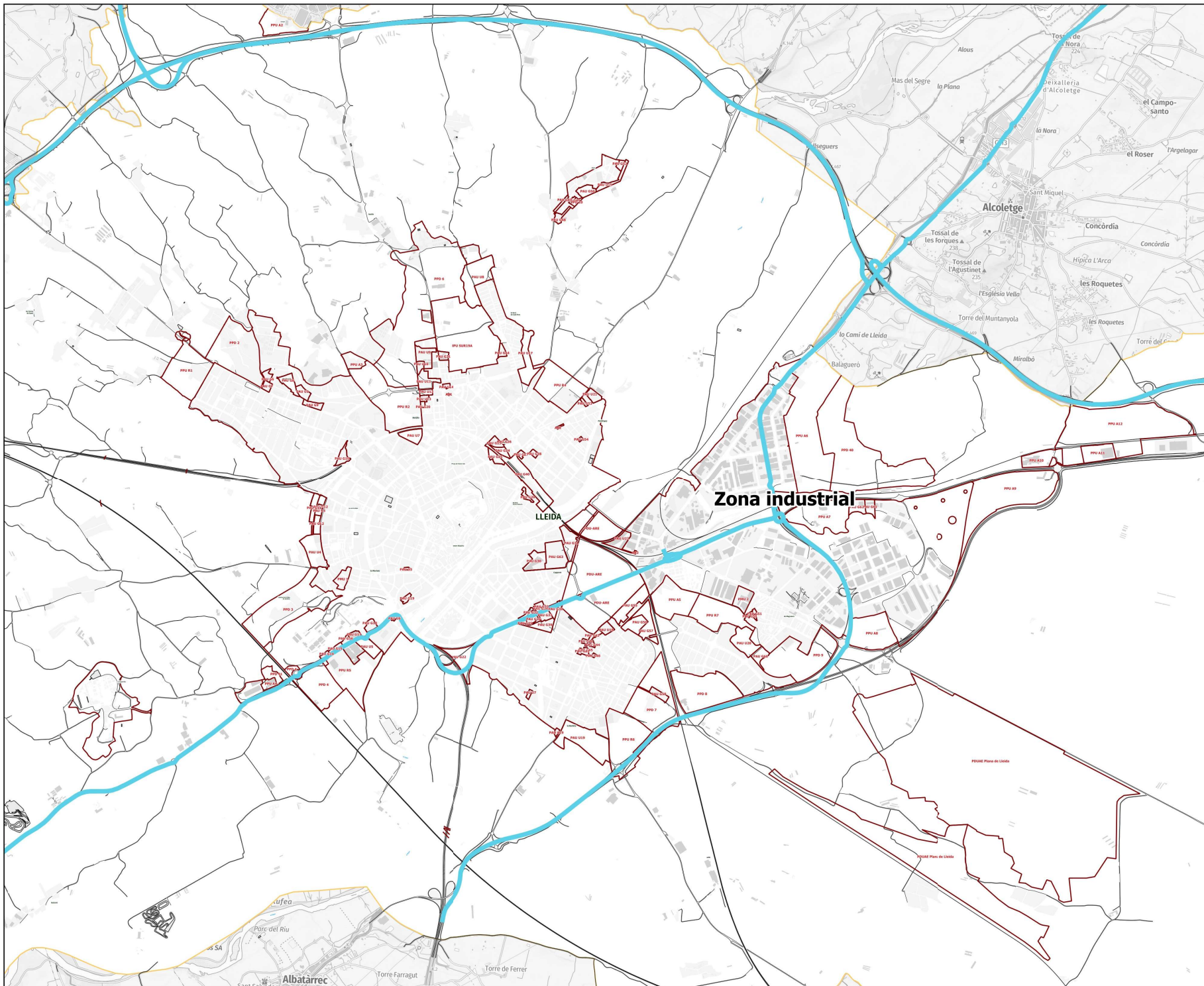
Estudi de viabilitat: 5.000 €

Plataforma de gestió i comunicació (app o web): 10.000 €

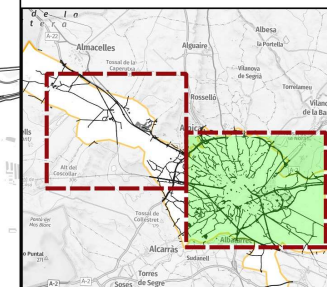
Creació de places d'aparcament reservades pel servei: 2.000 €

Campanya de comunicació i promoció: 3.000 €

VP	13	Senyalització vertical d'orientació per vehicles industrials
<p>Un dels punts clau davant de l'increment de les zones d'activitat econòmica és la previsió de l'arribada de nous vehicles pesants. Aquests vehicles han de desplaçar-se a través d'itineraris entre xarxa primària i de gran capacitat. No obstant això, per evitar confusions entre els conductors i que aquests puguin circular per barris i zones residencials properes als polígons d'activitat econòmica es recomana ampliar i millorar els senyals d'orientació als accessos dels PAE i de noves activitats per orientar de manera més àgil i eficient a aquests usuaris.</p>		
Objectius abordats		
<p>L'objectiu és millorar la visibilitat de la senyalització i guiar als usuaris des dels itineraris principals als sectors d'activitat econòmica, reduint confusions i entrades en barris residencials.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
<p>Senyals indicatius i d'orientació en el recorregut fins a arribar als polígons, i a les carreteres principals.</p>		
Cost		
150€/senyal		



Itinerari



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **21**

POUM LLEIDA

Autor:


Títol del Plànol
**Propostes:
 Itinerari de vehicles pesants**

Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida

VP**14****Microplataformes i punts de trencament de càrrega, fomentar el repartiment de mercaderies amb modes sostenibles.**

La creixent demanda de repartiment de mercaderies a les ciutats, especialment amb l'auge de les compres en línia, ha provocat un augment significatiu del trànsit de vehicles comercials, amb l'impacte associat en termes de congestió, contaminació i seguretat. Per respondre a aquesta situació, la implantació de microplataformes i punts de trencament de càrrega emergeix com una estratègia innovadora per a la distribució urbana de mercaderies, amb l'objectiu de fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i eficients.

Aquesta proposta busca reestructurar la cadena logística en les àrees urbanes, que permet la transferència de les mercaderies de vehicles de gran tonatge a vehicles de més petites dimensions (com bicicletes de càrrega, furgonetes elèctriques o altres modes sostenibles), amb la finalitat de reduir l'impacte ambiental i millorar la qualitat de vida a les zones urbanes.

Objectius abordats

Reduir la contaminació i les emissions de CO2 associades al repartiment de mercaderies, fomentant l'ús de modes de transport més nets, com bicicletes elèctriques i vehicles de càrrega sostenibles.

Millorar la fluïdesa del trànsit urbà reduint la presència de vehicles pesants i comercials en el centre de les ciutats, contribuint a la descongestió viària.

Optimitzar els processos de distribució urbana de mercaderies, promovent una cadena de subministrament més eficient i flexible.

Fomentar la implementació de solucions logístiques de proximitat mitjançant microplataformes i punts de trencament de càrrega, adaptant-se als canvis en la demanda i millorant l'eficiència.

Millorar la seguretat viària i reduir els riscos per als vianants en àrees amb alta densitat de trànsit i de concentració comercial.

Actuacions concretes a implementar**Actuació**

Creació de microplataformes logístiques: Instal·lació de punts de redistribució en àrees estratègiques de la ciutat per a vehicles petits i sostenibles, tenint en compte els nous desenvolupaments del POUM.

Punts de trencament de càrrega: Establir punts on els vehicles de gran tonatge descarreguen mercaderies per ser distribuïdes amb vehicles més petits.

Foment de vehicles sostenibles: Promoure l'ús de vehicles elèctrics i bicicletes de càrrega per mitjà d'incentius i infraestructures de càrrega.

Sistema de gestió intel·ligent: Desenvolupar una plataforma per gestionar les rutes i coordinar les entregues en temps real, millorant l'eficiència del repartiment.

Cost

Aprox. 50.000 €

VP	15	Taquilles/lookers d'entrega de mercaderia d'e-commerce
<p>L'augment del comerç electrònic ha generat una major presència de vehicles de repartiment a les zones urbanes, sovint amb entregues fragmentades que generen més trànsit, contaminació i ocupació de la via pública. La instal·lació consignes automatitzades (lockers) en punts estratègics del municipi permet concentrar les entregues, fer-les més eficients, i oferir comoditat als usuaris per recollir les seves comandes quan els sigui més convenient.</p> <p>Aquesta mesura permetrà reduir el nombre de desplaçaments de vehicles comercials porta a porta i reduir, per tant, la circulació pels carrers de la xarxa secundària i la xarxa local del municipi, millorant en percepció de seguretat i en sostenibilitat.</p> <p>Per tal de dur a terme aquesta mesura és necessari establir algun tipus d'acord de col·laboració amb un operador logístic per a la implantació i manteniment de les consignes automatitzades. Un cop instal·lada la infraestructura i coordinat el servei, cal realitzar una campanya informativa sobre el funcionament i els avantatges d'aquest sistema.</p> <p>Un altre aspecte a considerar, és la d'implantació de comerços amb servei de repartiment, amb l'objectiu de Fomentar el teixit local com a punts estratègics d'e-commerce (recollida i entrega).</p>		
Objectius abordats		
<p>Reduir el nombre de repartiments porta a porta i els conseqüents desplaçaments per carrers interiors dels vehicles comercials.</p> <p>Millorar la percepció de seguretat i la sostenibilitat.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
<p>Establir un acord de col·laboració amb un operador logístic.</p> <p>Instal·lació de les consignes automatitzades.</p> <p>Campanya informativa sobre el sistema.</p> <p>Incentivar als comerços actuals i als nous de planta baixa previstos en el POUM per fer recollida i entrega de paqueteria i e-commerce.</p>		
Cost		
<p>Instal·lació de les consignes automatitzades (10.000 €/ut.).</p> <p>Campanya informativa (1.500 €).</p>		

VP	16	Reserva molls de càrrega en ús comercial i industrial
<p>La gestió eficient dels molls de càrrega és fonamental per a la correcta distribució de mercaderies en zones comercials i industrials, especialment en àrees amb alta concentració de trànsit i activitat logística.</p> <p>La creació de zones de càrrega i descàrrega amb reserva exclusiva garantirà un millor ús de l'espai, reduirà les congestions de trànsit i millorarà l'eficiència operativa, tant per als usuaris com per als operadors logístics. Aquesta proposta planteja la creació de molls de càrrega reservats per al seu ús exclusiu, amb un sistema de regulació que permeti la gestió òptima de la distribució de mercaderies.</p>		
Objectius abordats		
<p>Garantir la disponibilitat de molls de càrrega per a vehicles comercials i industrials, reduint les zones d'aparcament il·legal o l'ús indegut de l'espai.</p> <p>Millorar l'eficiència de les operacions logístiques, reduint el temps de càrrega i descàrrega i minimitzant la congestió en les zones més transitades.</p> <p>Reduir l'impacte del trànsit de vehicles comercials en zones urbanes, millorant la circulació i la seguretat viària.</p> <p>Fomentar la sostenibilitat i la reducció de la contaminació, a través de la millora de la logística urbana i el control d'accés als molls de càrrega per a vehicles amb emissions més baixes.</p> <p>Optimitzar l'espai públic per a usos més eficients, millorant la convivència entre el trànsit logístic, els vianants i altres usuaris de l'espai públic.</p> <p>Els sectors del POUM amb ús industrial i de centre comercial, hauran de tenir en compte dins de les seves instal·lacions espais de càrrega i descàrrega i molls per efectuar les activitats previstes.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
<p>Estudi individualitzat de les necessitats de molls de càrrega i descàrrega o espais d'aparcament, vinculats a les activitats futures, industrials i comercials derivades del POUM.</p>		
Cost		
Sense cost associat		

GT	1	Iniciatives a les empreses per fer Plans de Desplaçament d'Empresa.
<p>Els Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE) són eines fonamentals per promoure una mobilitat sostenible, segura i eficient entre els treballadors i treballadores. A través d'aquests plans, les empreses poden analitzar els hàbits de desplaçament del seu personal i definir mesures per reduir l'ús del vehicle privat, fomentar el transport col·lectiu, la mobilitat activa i les opcions compartides.</p> <p>A Lleida, amb la presència de polígons industrials i zones d'activitat econòmica, existeix un potencial important per promoure aquests plans.</p> <p>Aquesta proposta vol impulsar iniciatives de suport, informació i col·laboració amb les empreses locals, per tal d'afavorir la implantació progressiva dels PDE, en coordinació amb l'Ajuntament i altres administracions competents.</p> <p>Dins del marc del POUM, serà essencial que els futurs estudis de mobilitat per al desenvolupament de les zones d'activitat econòmica incloguin aquesta proposta, amb l'objectiu d'analitzar i valorar les possibles millores del sector. Aquest procés ha de realitzar-se en coordinació amb la resta de projectes que promouen una mobilitat activa, sostenible i segura, garantint la integració de les actuacions per aconseguir una xarxa de mobilitat eficient i coherent amb els objectius urbans a llarg termini.</p>		
Objectius abordats		
<p>Aquesta proposta té com a objectiu donar suport a les empreses, tant les actuals, com aquelles que s'instal·lin en els sectors de sòl industrial del POUM, en l'elaboració i implantació de PDE, per promoure la mobilitat sostenible i millorar l'accessibilitat i la seguretat viària entre les persones treballadores.</p>		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
Creació d'un programa municipal de suport tècnic per ajudar les empreses a elaborar i aplicar els seus PDE.		
Elaboració d'una guia pràctica o model de PDE adaptat al context de Lleida.		
Seguiment anual dels PDE implantats i recopilació d'indicadors de mobilitat laboral.		
Cost		
Guia i suport tècnic: 15.000 €		

GT	2	Grup de gestió dins de l'Ajuntament per tractar les propostes segons les necessitats i fases d'aplicació.
<p>Per garantir l'efectivitat i la continuïtat en l'aplicació de les actuacions proposades, és necessari disposar d'un grup de gestió i seguiment tècnic dins de l'Ajuntament de Lleida.</p> <p>Aquest grup actuarà com a òrgan intern de coordinació, integrat per personal tècnic de les diferents àrees municipals implicades en la mobilitat (urbanisme, medi ambient, seguretat, promoció econòmica), amb l'objectiu de planificar, prioritzar i impulsar les actuacions segons les necessitats, fases d'aplicació, disponibilitat pressupostària i vetllar perquè tots els sectors de desenvolupament parteixen d'un mateix ideal i propostes bàsiques en quant a la mobilitat.</p> <p>A més, aquest grup també servirà com a espai de seguiment i avaluació contínua de les propostes, assegurant la coherència entre les polítiques municipals i les línies estratègiques de l'estudi.</p>		
Objectius abordats		
Aquesta proposta té com a objectiu coordinar l'aplicació de les propostes i fer el seguiment del seu desenvolupament.		
Actuacions concretes a implementar		
Actuació		
Creació del grup de gestió tècnica.		
Definició d'un protocol intern de calendarització i seguiment de les actuacions.		
Cost		
<i>Sense cost associat</i>		

GT**3****Redacció estudis de mobilitat generada**

L'anàlisi i la comprensió de la mobilitat generada per noves activitats urbanístiques són fonamentals per a la planificació i la gestió eficient del sistema de transport d'una ciutat o territori.

Els estudis de mobilitat generada permeten identificar les necessitats de desplaçament de les persones, la seva interacció amb els modes de transport disponibles, així com els impactes potencials en la xarxa viària i el medi ambient. Aquesta proposta té com a objectiu la redacció d'estudis de mobilitat generada en el marc de projectes urbanístics i desenvolupaments del POUM per detallar les activitats i els desplaçaments generats vinculats a cada un d'aquests, seguint les normatives i els decrets de mobilitat.

Hi ha sectors del POUM que tenen documentació detallada i redacció d'estudis de mobilitat generada, amb un estudi detallat de la situació actual i l'entorn de l'àmbit més pròxim, així com el càlcul de la mobilitat generada per les activitats previstes, amb més concreció.

Objectius abordats

Avaluar l'impacte de nous desenvolupaments (com edificacions, centres comercials, infraestructures de transport) en la mobilitat urbana i les infraestructures viàries existents.

Proporcionar dades sobre la demanda de mobilitat derivada de les noves activitats urbanes, incloent-hi desplaçaments a peu, en transport públic i en vehicle privat.

Identificar els punts crítics de congestió viària i els possibles colls de botella a la xarxa de transport en funció del creixement generat per l'activitat proposada.

Proposar mesures correctores i millores de la infraestructura per a l'optimització del flux de trànsit, afavorint la mobilitat sostenible i millorant la connectivitat.

Contribuir a la sostenibilitat urbana mitjançant l'anàlisi dels impactes ambientals i la proposta de solucions per a reduir l'ús de vehicles privats i les emissions contaminants.

Actuacions concretes a implementar

Actuació

Redacció d'Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada per cada un dels sectors del POUM que ho requereixin segons les normatives del Decret de mobilitat 344/2006.

Cost

Cost aproximat entre 6.000 i 10.000 per EAMG

14. IMPACTE DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT ALS 10 ANYS

Finalment, s'ha calculat l'impacte de la mobilitat en vehicle privat a un horitzó de 10 anys, una vegada totes les activitats previstes en el POUM estiguin desenvolupades. L'increment s'ha calculat a partir d'un increment del 2% del trànsit per any.

En els següents quadres, es mostren les intensitats en vehicle privat per cada un dels anys i l'IS en les vies principals d'accés als sectors:

	N-240 (sentit A-2)	N-240 (sentit C. d'Olivera)	Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. del Joc de la Bola)	Pg. de l'Onze de Setembre (sentit Av. del Dr. Fleming)	Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. d'Eugeni d'Ors)	Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. de Sant Hilari)	Av. de Pinyana (sentit C. de l'Arquitecte Gomà)	Av. de Pinyana (sentit Av. de Porqueres)
1	10.302	10.921	7.738	6.340	7.205	6.025	9.694	9.435
2	10.508	11.139	7.893	6.467	7.349	6.145	9.888	9.624
3	10.718	11.362	8.051	6.596	7.496	6.268	10.086	9.817
4	10.933	11.589	8.212	6.728	7.646	6.394	10.288	10.013
5	11.151	11.821	8.376	6.863	7.799	6.522	10.494	10.213
6	11.374	12.058	8.543	7.000	7.955	6.652	10.703	10.417
7	11.602	12.299	8.714	7.140	8.114	6.785	10.917	10.626
8	11.834	12.545	8.889	7.283	8.276	6.921	11.136	10.838
9	12.070	12.796	9.066	7.428	8.442	7.059	11.359	11.055
10	12.312	13.052	9.248	7.577	8.611	7.200	11.586	11.276

	Av. de l'Alcalde Porqueres / N-230 (sentit C. de Jordi Solé Tura)	Av. de l'Alcalde Porqueres / N-230 (sentit Av. de Pinyana)	Av. de Rosa Parks / LP- 9221 (sentit Llúvia)	Av. de Rosa Parks / LP- 9221 (sentit Lleida)	C. del Príncep de Viana (sentit Av. de Prat de la Ribera)	C. del Príncep de Viana (sentit Pl. d'Europa)	Av. de St. Ruf (sentit Av. de Rosa Parks)	C. del Príncep de Viana (sentit Rbla. de Ferran)	C. del Príncep de Viana (sentit Av. del Segre)	Pont de Pardinyes (sentit Av. de Tortosa)	Pont de Pardinyes (sentit PAE del Segre)
1	9.804	8.568	4.781	6.562	12.037	14.784	13.635	11.387	7.919	13.422	14.885
2	10.000	8.739	4.877	6.693	12.277	15.079	13.908	11.615	8.077	13.690	15.183
3	10.200	8.914	4.974	6.827	12.523	15.381	14.186	11.847	8.239	13.964	15.486
4	10.404	9.092	5.074	6.964	12.773	15.689	14.469	12.084	8.404	14.244	15.796
5	10.612	9.274	5.175	7.103	13.029	16.002	14.759	12.326	8.572	14.528	16.112
6	10.824	9.460	5.279	7.245	13.289	16.322	15.054	12.572	8.743	14.819	16.434
7	11.041	9.649	5.384	7.390	13.555	16.649	15.355	12.824	8.918	15.115	16.763
8	11.262	9.842	5.492	7.538	13.826	16.982	15.662	13.080	9.096	15.418	17.098
9	11.487	10.039	5.602	7.688	14.103	17.321	15.975	13.342	9.278	15.726	17.440
10	11.717	10.240	5.714	7.842	14.385	17.668	16.295	13.609	9.464	16.041	17.789

	Av. de Pius XII (sentit Camí de la Mariola)	Av. de Pius XII (sentit C. d'Artur Mor)	Av. de l'Exèrcit / N- II (sentit C. de Leandre Cristòfol)	Av. de l'Exèrcit / N- II (sentit N- 230)	LL-11 (sentit Av. de Victoriano Muñoz)	LL-11 (sentit C. d'Almeria)	N-240a (sentit LL- 11)	N-240a (sentit C. d'Alcarràs)	Av. d'Artesa / L-702 (sentit Av. del Pla d'Urgell)	Av. d'Artesa / L-702 (sentit C-13)	Av. de Madrid (sentit N- 230)	Av. de Madrid (sentit C. de la República del Paraguai)
1	5.611	2.904	12.472	11.584	18.002	13.905	11.026	11.011	5.717	5.361	7.252	5.593
2	5.723	2.962	12.721	11.815	18.362	14.183	11.247	11.231	5.831	5.468	7.397	5.704
3	5.838	3.021	12.975	12.051	18.729	14.466	11.472	11.456	5.948	5.578	7.544	5.818
4	5.954	3.082	13.235	12.293	19.103	14.756	11.701	11.685	6.067	5.689	7.695	5.935
5	6.074	3.143	13.500	12.538	19.485	15.051	11.935	11.919	6.188	5.803	7.849	6.054
6	6.195	3.206	13.770	12.789	19.875	15.352	12.174	12.157	6.312	5.919	8.006	6.175
7	6.319	3.270	14.045	13.045	20.273	15.659	12.417	12.400	6.438	6.037	8.166	6.298
8	6.445	3.336	14.326	13.306	20.678	15.972	12.666	12.648	6.567	6.158	8.330	6.424
9	6.574	3.402	14.612	13.572	21.092	16.291	12.919	12.901	6.698	6.281	8.496	6.553
10	6.706	3.471	14.905	13.843	21.514	16.617	13.177	13.159	6.832	6.407	8.666	6.684

A partir de l'increment de l'IMD de cada un dels recorreguts. En aquest cas, es superen en dos trams el 80%, i 5 trams que estan entre el 70% i el 79%.

Tram	%IS
N-240 (sentit A-2)	76,5%
N-240 (sentit C. d'Olivera)	81,1%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. del Joc de la Bola)	76,0%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit Av. del Dr. Fleming)	74,4%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. d'Eugeni d'Ors)	57,7%
Pg. de l'Onze de Setembre (sentit C. de Sant Hilari)	44,4%
Av. de Pinyana (sentit C. de l'Arquitecte Gomà)	30,2%
Av. de Pinyana (sentit Av. de l'Alcalde Porqueres)	36,6%
Av. de l'Alcalde Porqueres / N-230 (sentit C. de Jordi Solé Tura)	64,4%
Av. de l'Alcalde Porqueres / N-230 (sentit Av. de Pinyana)	49,7%
Av. de Rosa Parks / LP-9221 (sentit Llívia)	35,7%
Av. de Rosa Parks / LP-9221 (sentit Lleida)	49,0%
C. del Príncep de Viana (sentit Av. de Prat de la Riba)	37,2%
C. del Príncep de Viana (sentit Pl. d'Europa)	48,9%
Av. de St. Ruf (sentit Av. de Rosa Parks)	45,1%
C. del Príncep de Viana (sentit Rbla. de Ferran)	60,1%
C. del Príncep de Viana (sentit Av. del Segre)	30,8%
Pont de Pardinyes (sentit Av. de Tortosa)	82,4%
Pont de Pardinyes (sentit PAE del Segre)	67,5%
Av. de Pius XII (sentit Camí de la Mariola)	44,9%
Av. de Pius XII (sentit C. d'Artur Mor)	22,3%
Av. de l'Exèrcit / N-II (sentit C. de Leandre Cristòfol)	42,6%
Av. de l'Exèrcit / N-II (sentit N-230)	36,3%
LL-11 (sentit Av. de Victoriano Muñoz)	58,4%
LL-11 (sentit C. d'Almeria)	61,1%
N-240a (sentit LL-11)	77,2%
N-240a (sentit C. d'Alcarràs)	70,5%
Av. d'Artesa / L-702 (sentit Av. del Pla d'Urgell)	62,2%
Av. d'Artesa / L-702 (sentit C-13)	45,2%
Av. de Madrid (sentit N-230)	34,0%
Av. de Madrid (sentit C. de la República del Paraguai)	29,5%

Els nous vials proposats en el POUM tindran un impacte positiu, creant noves connexions i itineraris de circulació que permetran alleujar la congestió calculada en els vials més saturats, millorant així el flux de trànsit i facilitant la mobilitat a la zona.

EQUIP REDACTOR

SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT DOYMO S.A

Desarrollo, Organización y Movilidad, S.A. (D.O.yMO, S.A.)

c. Diputació, 238, 2º 8ª

08007 Barcelona

DAVID SOLER GRIMA

Enginyer d'Obres Públiques

Andy Cabal Cadena

Tècnic en Sistemes d'Informació Geogràfica

DAVID SOLER

(R: [REDACTED])

Firmado digitalmente por

[REDACTED] DAVID SOLER

(R: [REDACTED])

Fecha: 2026.04.20 11:26:12

+02'00'

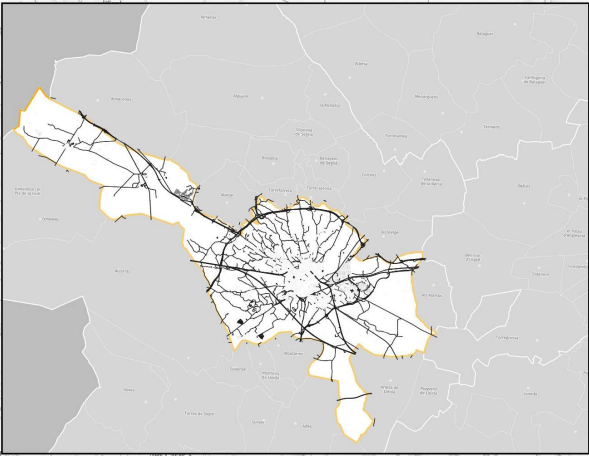
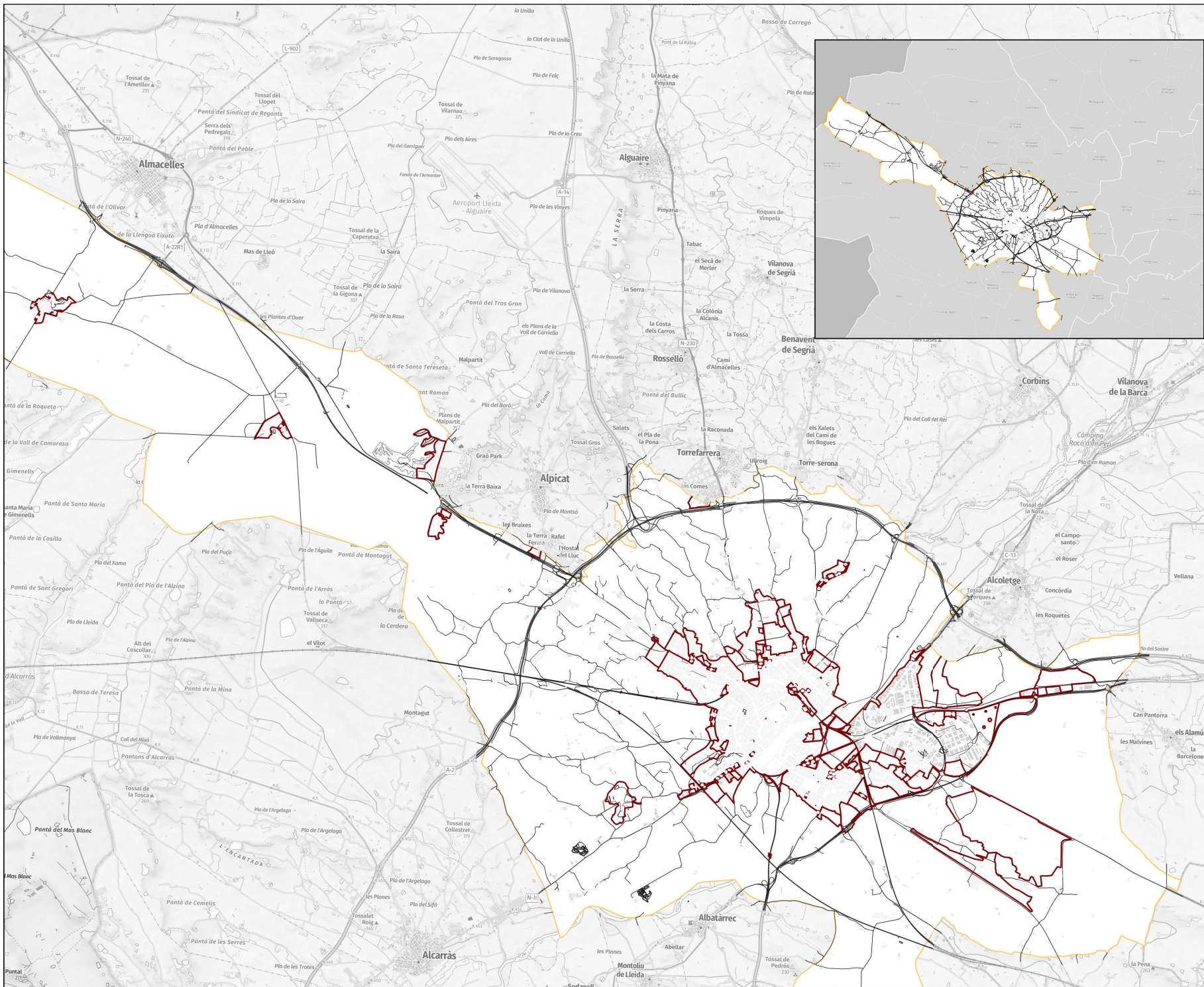
[REDACTED]

David Soler Grima

Enginyer d'Obres Públiques

Núm. Col. [REDACTED]

ANNEX I. PLÀNOLS



□ Límit administratiu

Escala

A3 1:85000

Núm. plànol

1

POUM LLEIDA

Autor:



Títol del Plànol

Situació geogràfica

Data

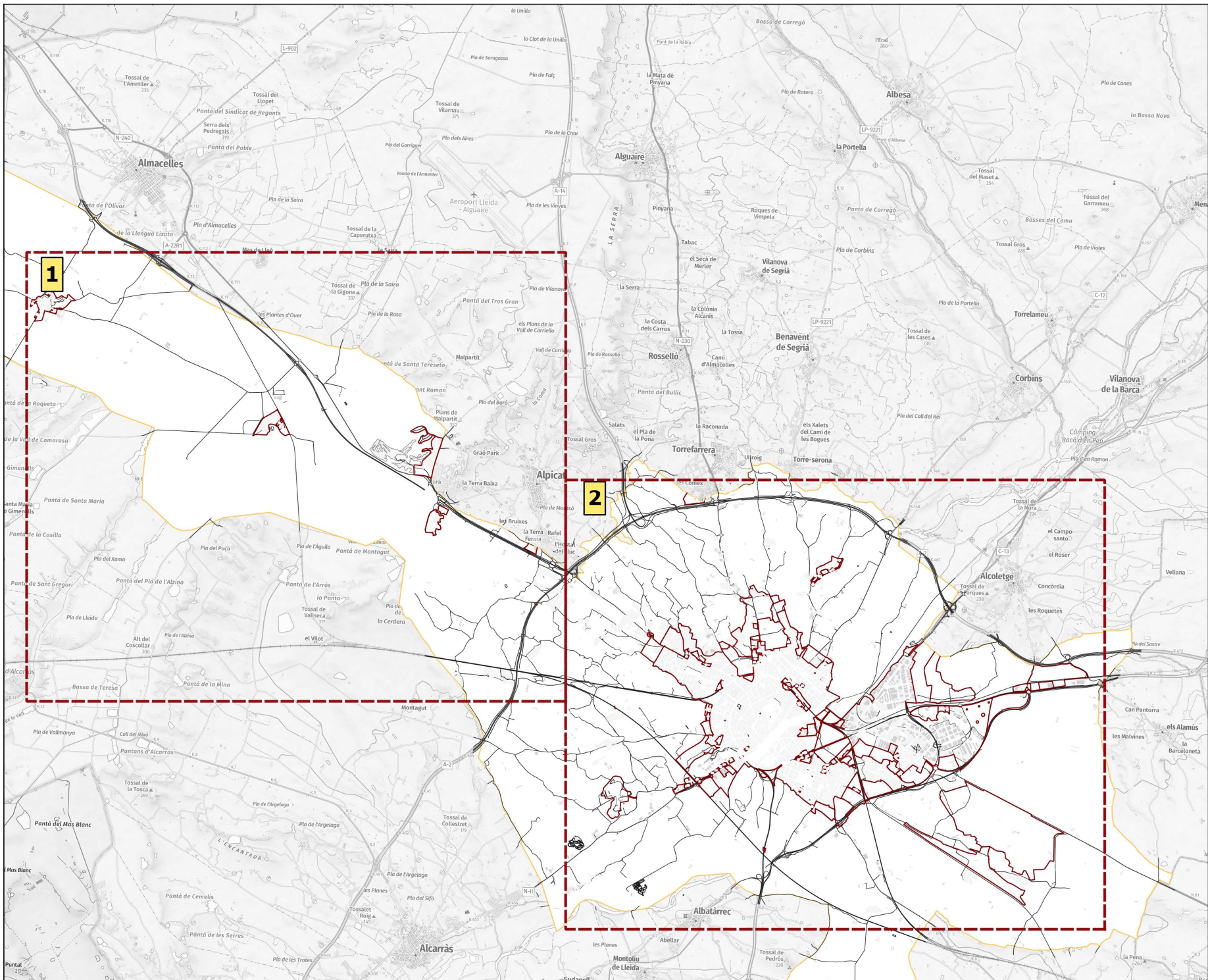
MARÇ 2026

Client

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida



 Límit administratiu



Escala
A3 1:85000

Núm. plànol
2

POUM LLEIDA

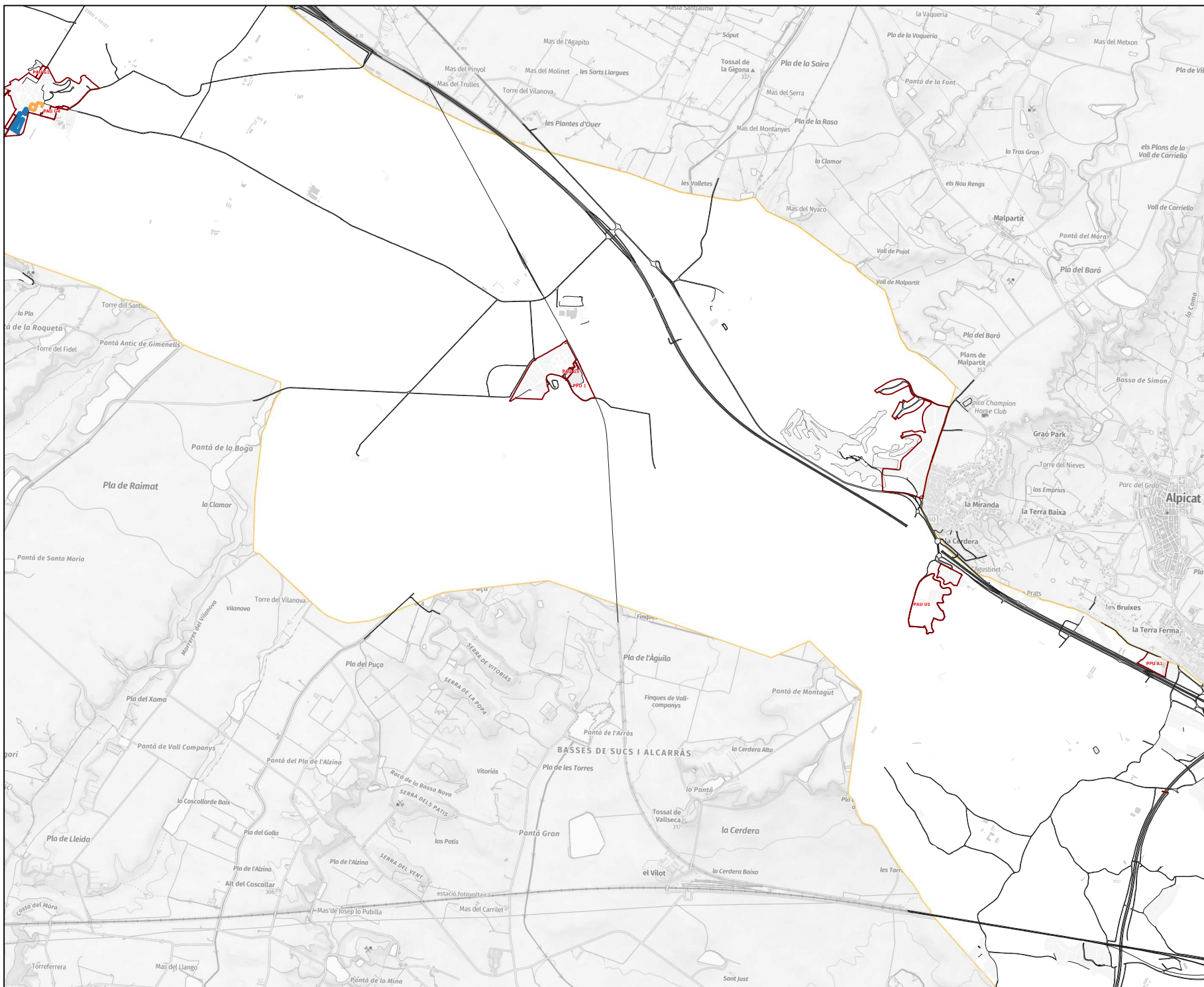
Autor:
DOYMO

Títol del Plànol
Mapa index

Data
MARÇ 2026

Client
LA PAERIA

Ajuntament de Lleida

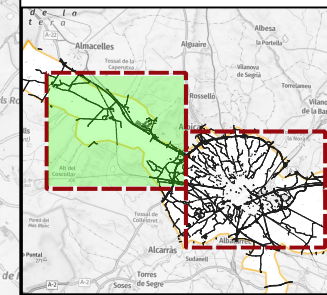


Amplada útil (m)

- Entre 1,8 - 3 m
- Més de 3 m
- Entre 0,9 i 1,8 m
- Plataforma única
- Sense vorera
- Menys de 0,9 m

Pas de vianants

- No rebaixat
- Rebaixat
- Plataforma única
- Elevat



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **3.1**

POUM LLEIDA

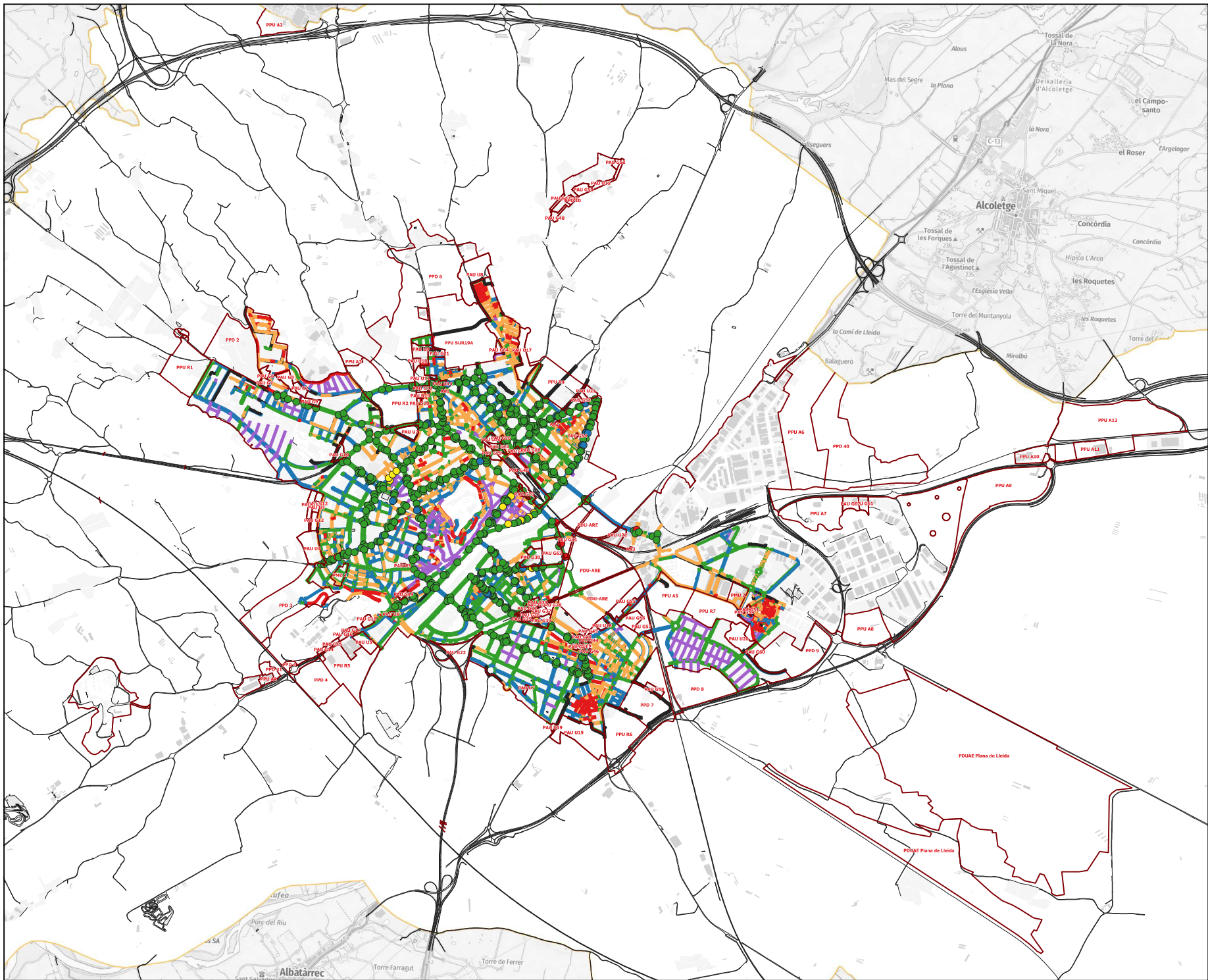
Autor:


Títol del Plànol
Accessibilitat dels vianants

Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida

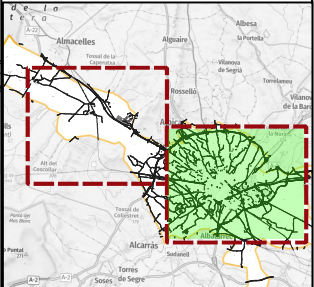


Amplada útil (m)

- Entre 1,8 - 3 m
- Més de 3 m
- Entre 0,9 i 1,8 m
- Plataforma única
- Sense vorera
- Menys de 0,9 m

Pas de vianants

- No rebaixat
- Rebaixat
- Plataforma única
- Elevat



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **3.2**

POUM LLEIDA

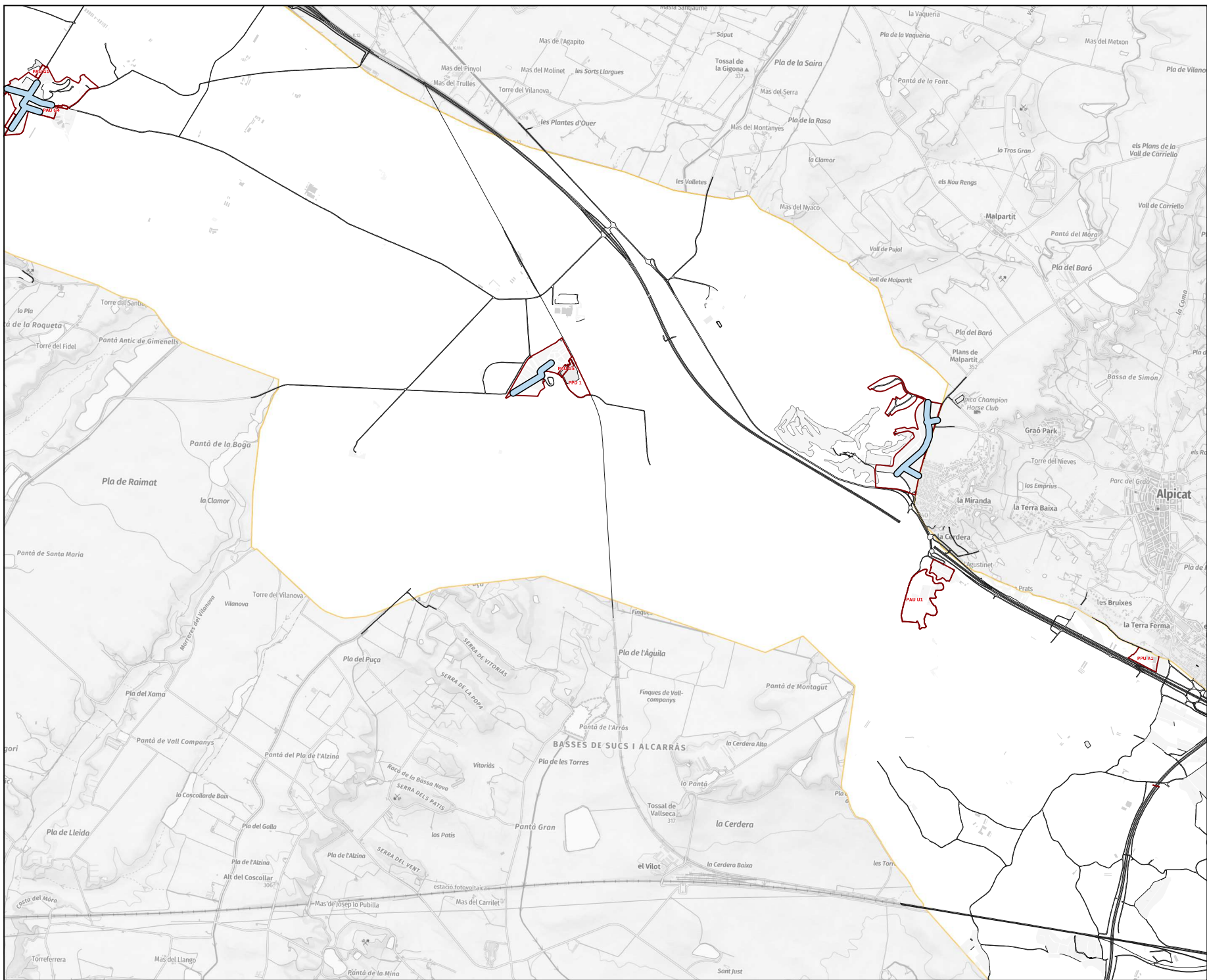
Autor:


Títol del Plànol
Accessibilitat dels vianants

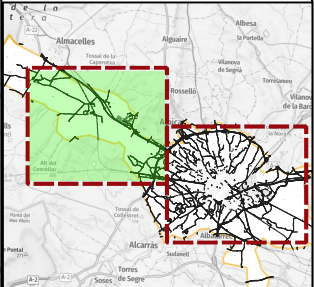
Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



 Xarxa bàsica de vianants



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **4.1**

POUM LLEIDA

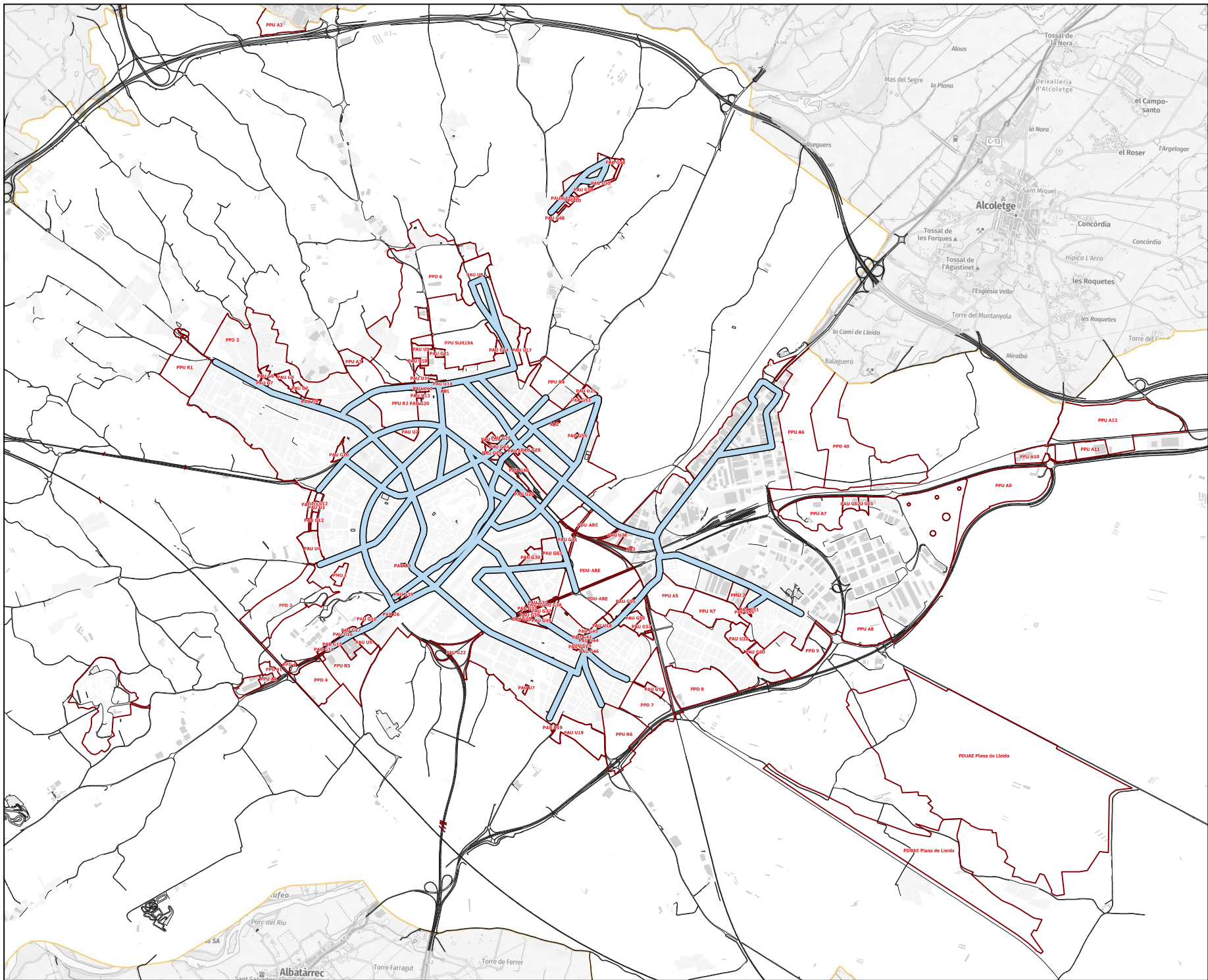
Autor:


Títol del Plànol
Xarxa bàsica de vianants

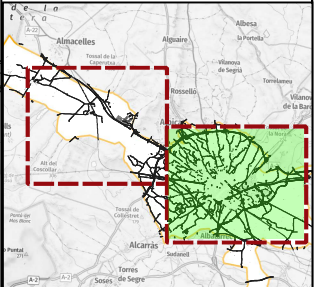
Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



Xarxa bàsica de vianants



Escala: A3 1:37000 Núm. plànol: 4.2

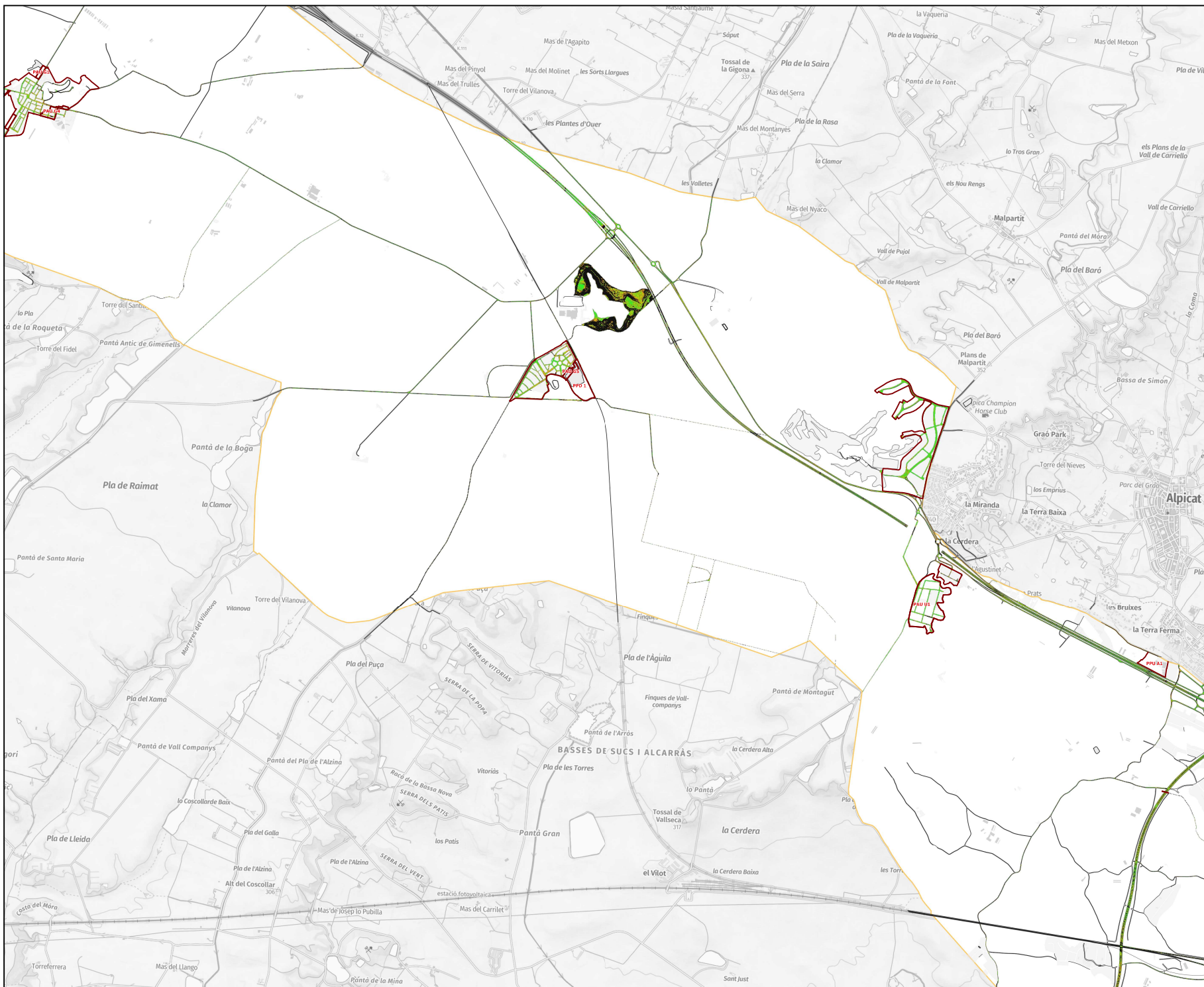
POUM LLEIDA

Autor: **DOYMO**

Títol del Plànol: Xarxa bàsica de vianants

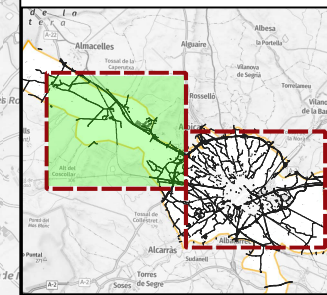
Data: MARÇ 2026

Client: **LA PAERIA**
Ajuntament de Lleida



Pendent (%)

- <= 2
- 2 - 4
- 4 - 6
- 6 - 8
- 8 - 10
- Més de 10%



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **5.1**

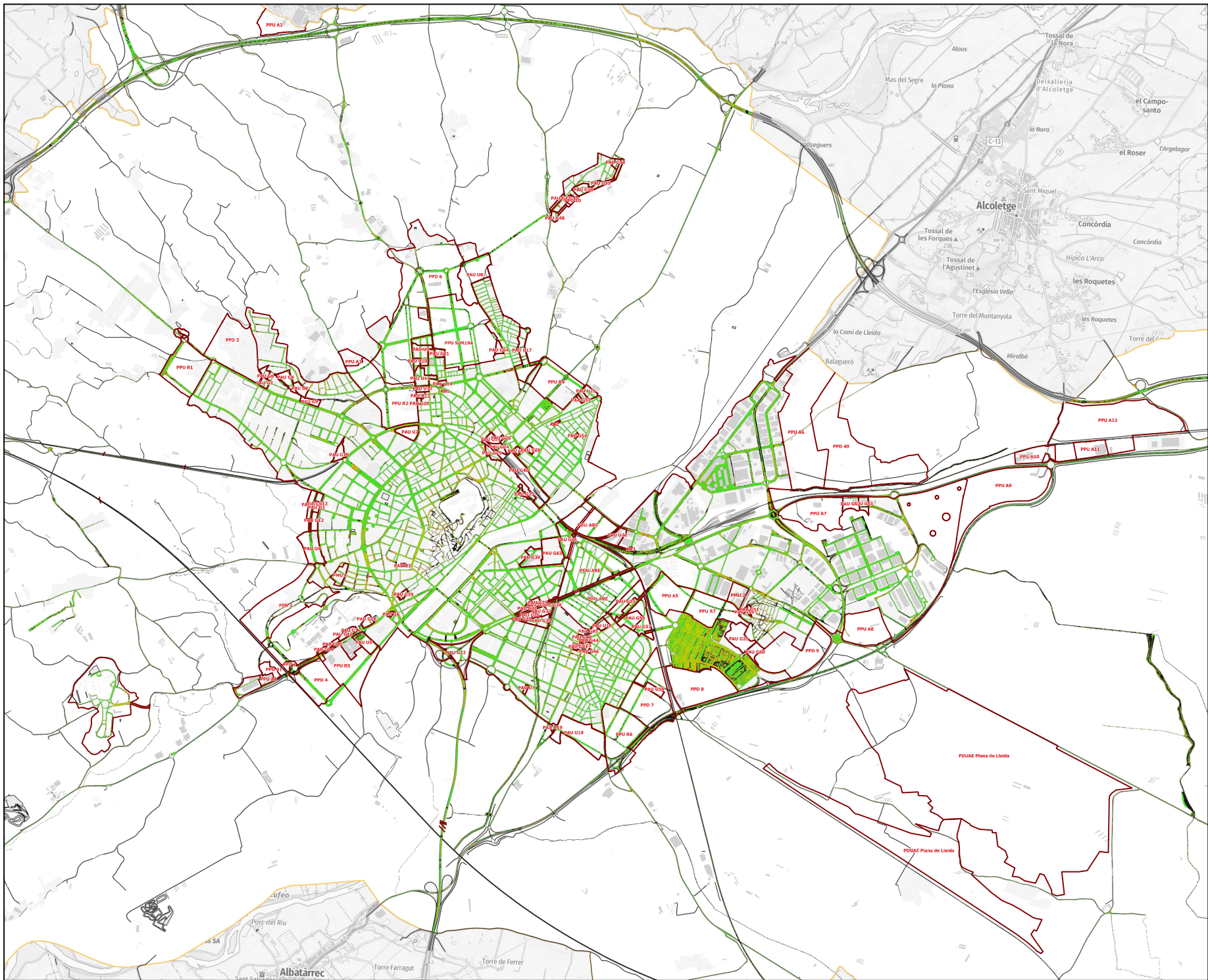
POUM LLEIDA



Títol del Plànol
Pendents del sistema viari

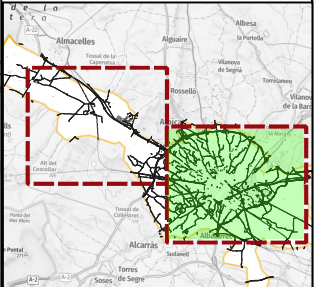
Data
MARÇ 2026





Pendent (%)

- <= 2
- 2 - 4
- 4 - 6
- 6 - 8
- 8 - 10
- Més de 10%



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **5.2**

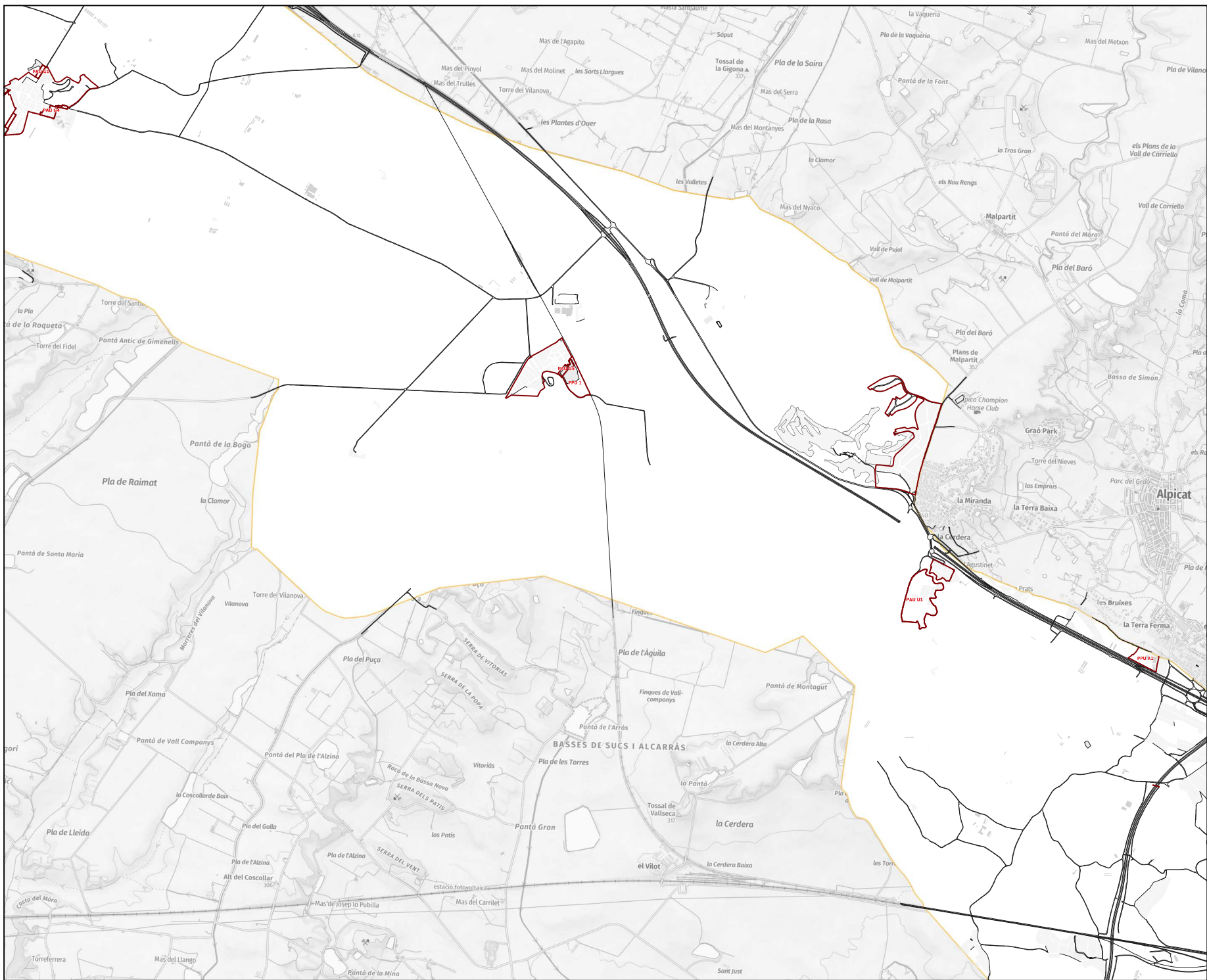
POUM LLEIDA



Títol del Plànol
Pendents del sistema viari

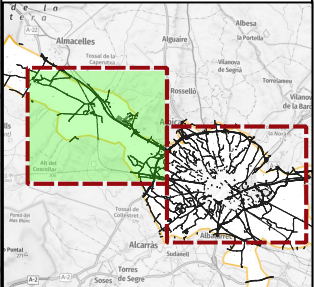
Data
MARÇ 2026





Xarxa ciclable

- Convivència
- En vorera
- Existent
- Projectat



Escala Núm. plànol
6.1
 A3 1:37000

POUM LLEIDA

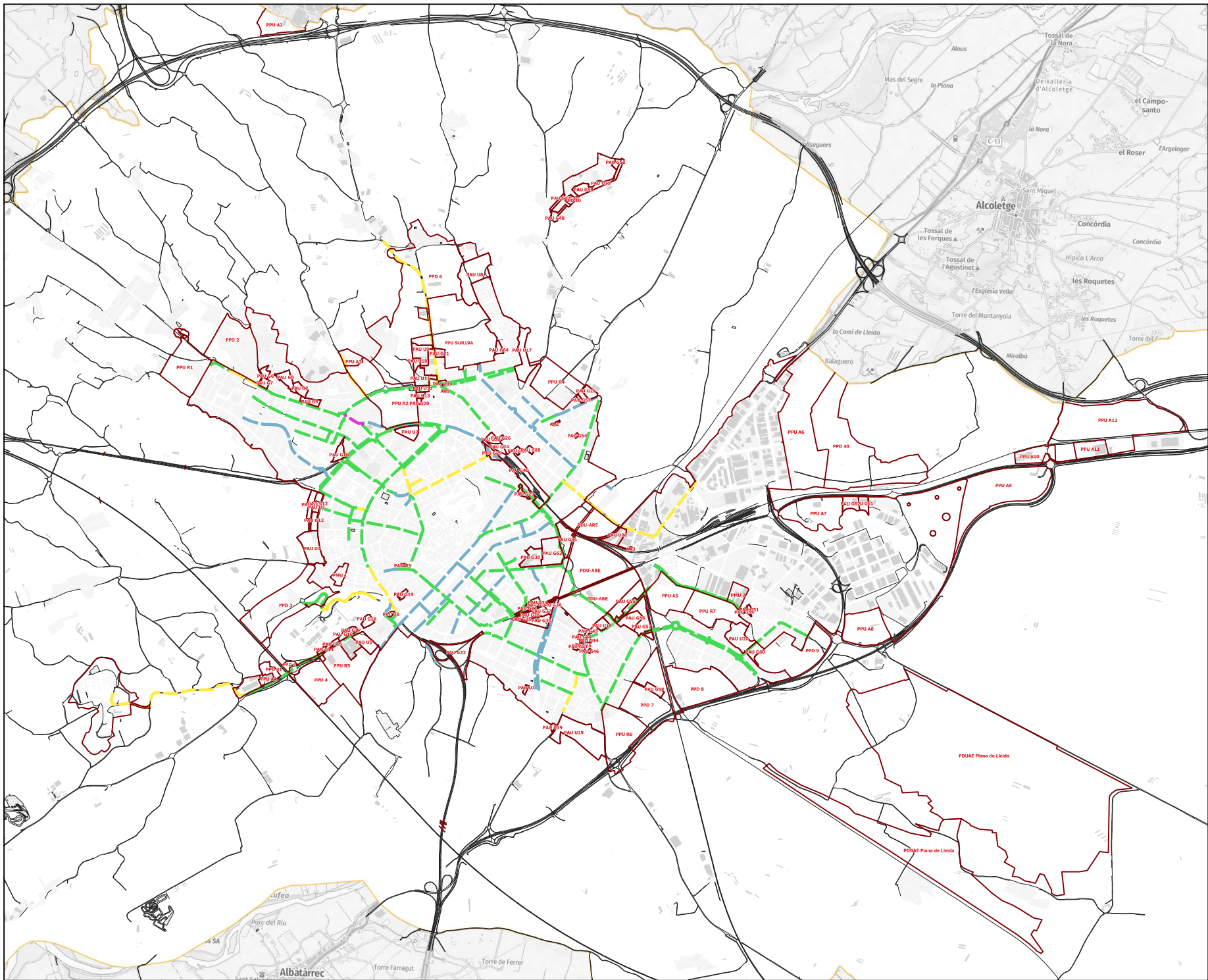
Autor: **DOYMO**

Títol del Plànol
Xarxa ciclable

Data
MARÇ 2026

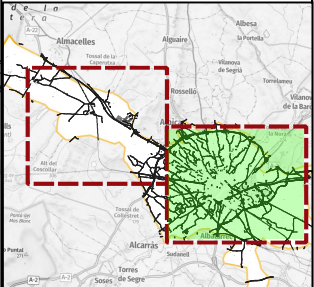
Client
LA PAERIA

Ajuntament de Lleida



Xarxa ciclable

- Convivència
- En vorera
- Existent
- Projectat



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **6.2**

POUM LLEIDA

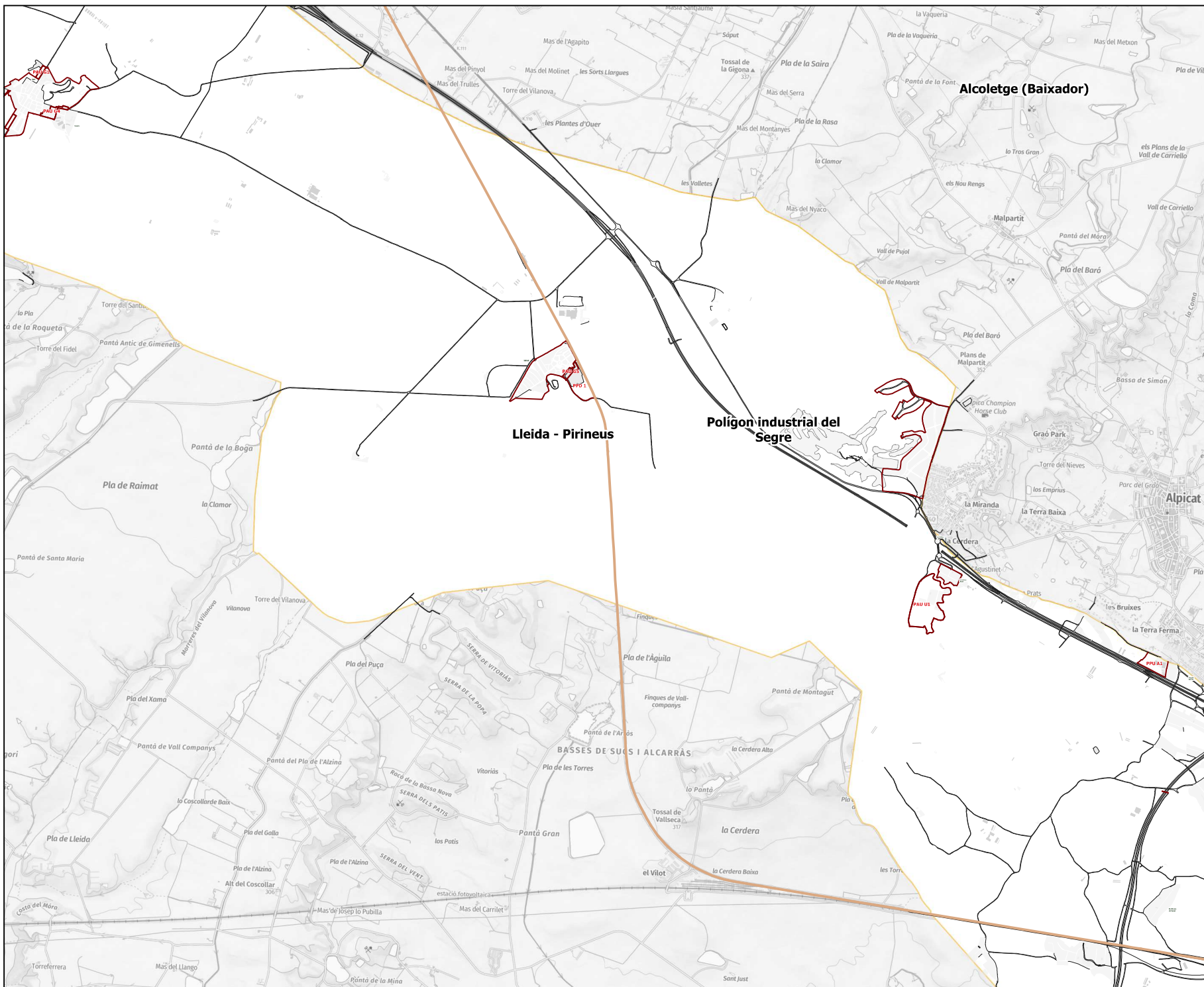
Autor:


Títol del Plànol
Xarxa ciclable

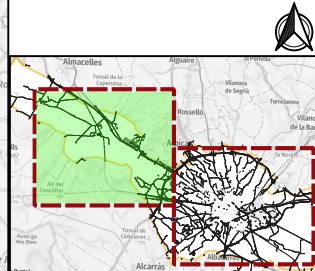
Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



Linies tren
 — 38: Lleida-Pirineus-
 Zaragoza-Delicias



Escala Núm. plànol
 A3 1:37000 **7**

POUM LLEIDA

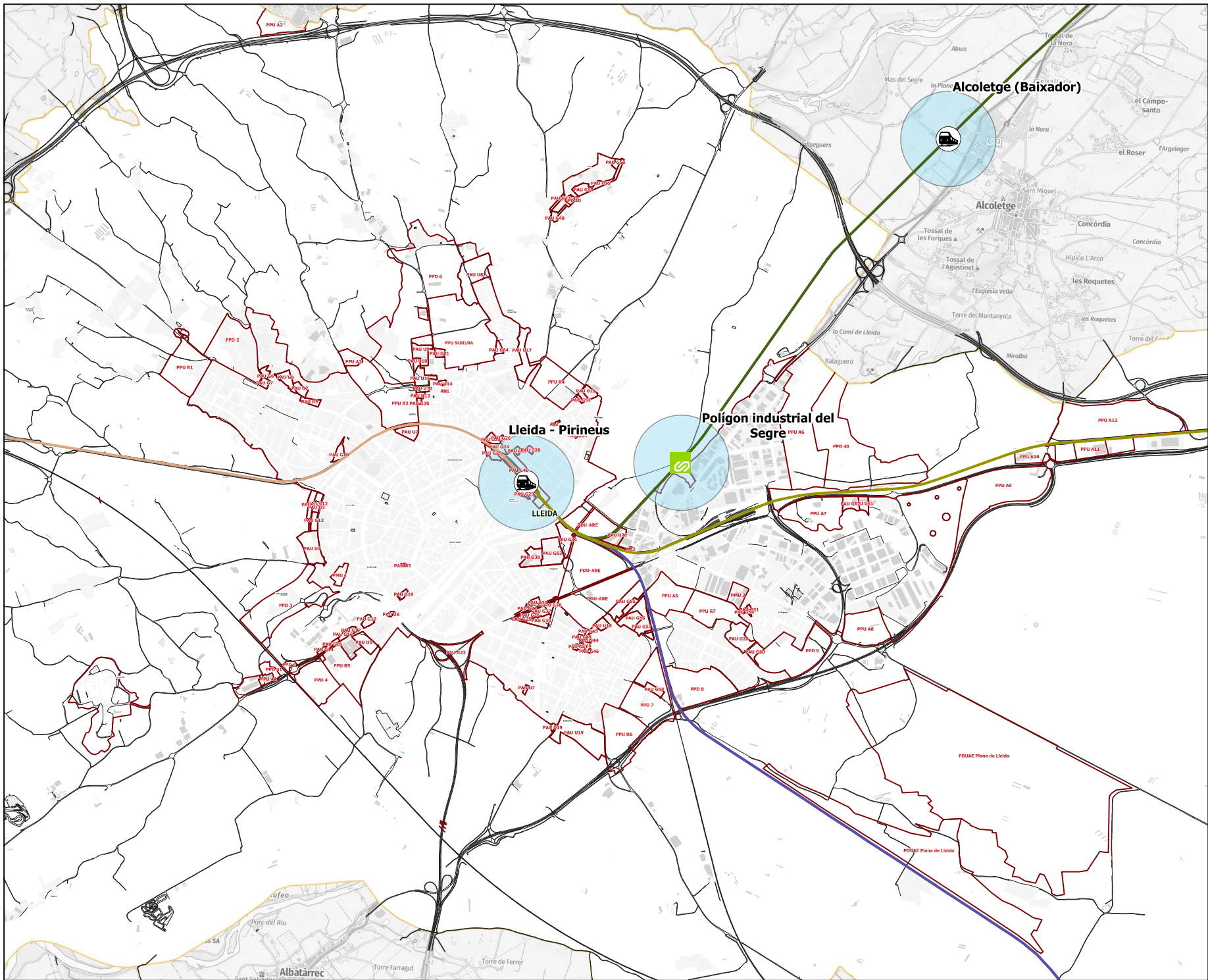
Autor:


Títol del Plànol
Cobertura del transport públic (tren)

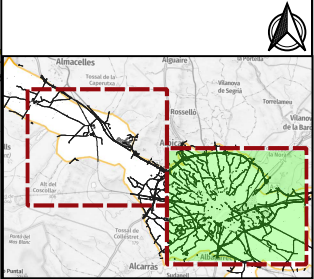
Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



-  Estació de tren
-  Estació FGC
- Linies tren**
-  38: Lleida-Pirineus - Zaragoza-Delicias
-  R13: Lleida-Pirineus - Barcelona-Estació de França via Valls
-  R14: Lleida-Pirineus (via Reus) - Barcelona-Estació de França
-  RL1: Lleida-Pirineus - Balaguer
-  RL2: Lleida-Pirineus - la Pobla de Segur
-  RL3: Lleida-Pirineus - Cervera
-  RL4: Lleida-Pirineus - Terrassa Estació del Nord
-  Cobertura 500m



Escala Núm. plànol
 A3 1:37000 7

POUM LLEIDA

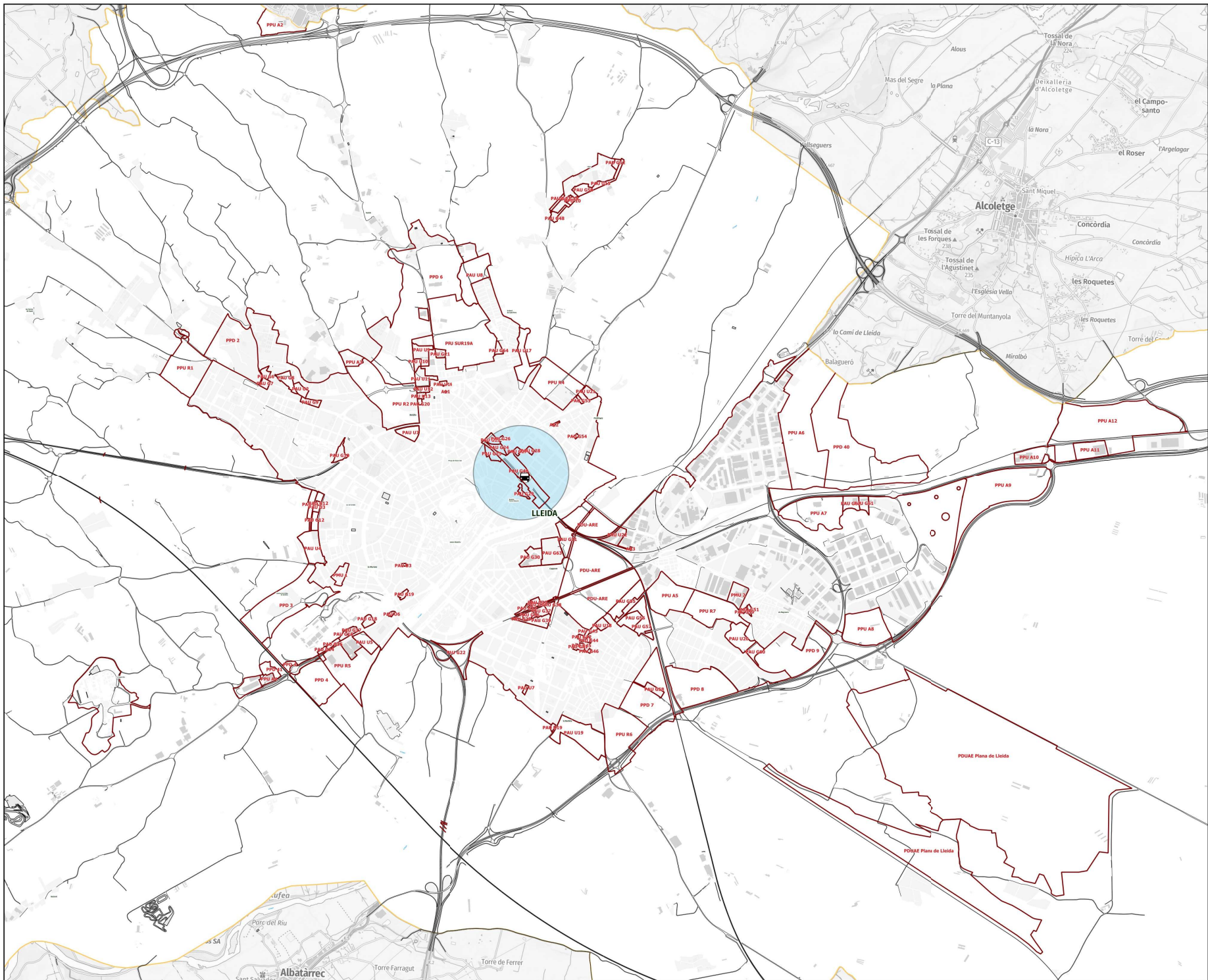
Autor:




Títol del Plànol
Cobertura del transport públic (tren)

Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



 Estació d'autobús
 Cobertura a 500m



Escala Núm. plànol
 A3 1:37000 8

POUM LLEIDA

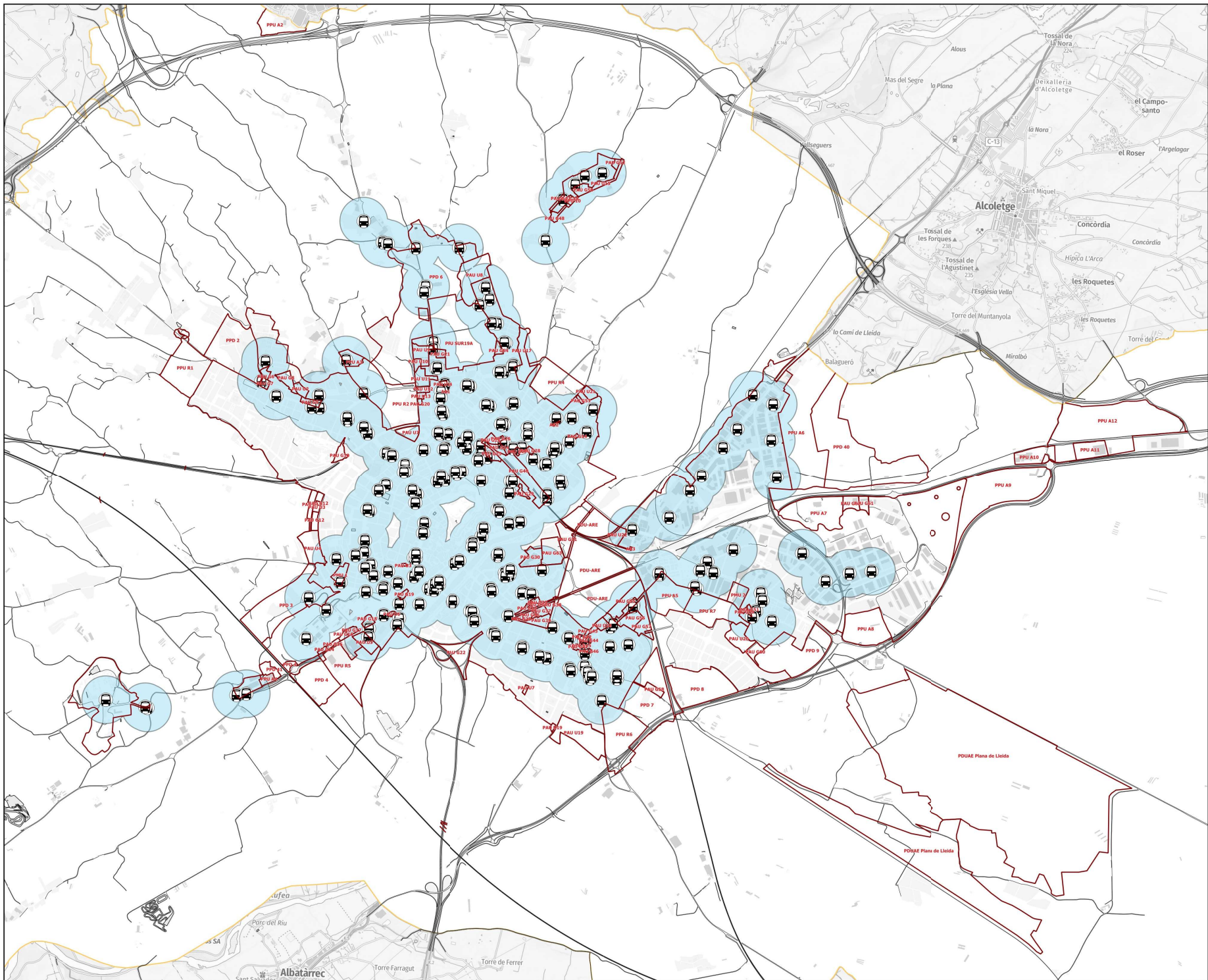
Autor:




Títol del Plànol
Cobertura del transport públic (estació d'autobús)

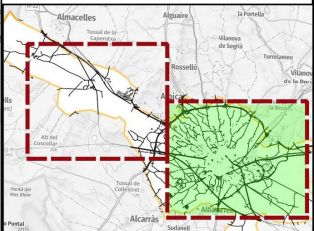
Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



-  Parades d'autobús urbà
-  Cobertura a 250m



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **9**

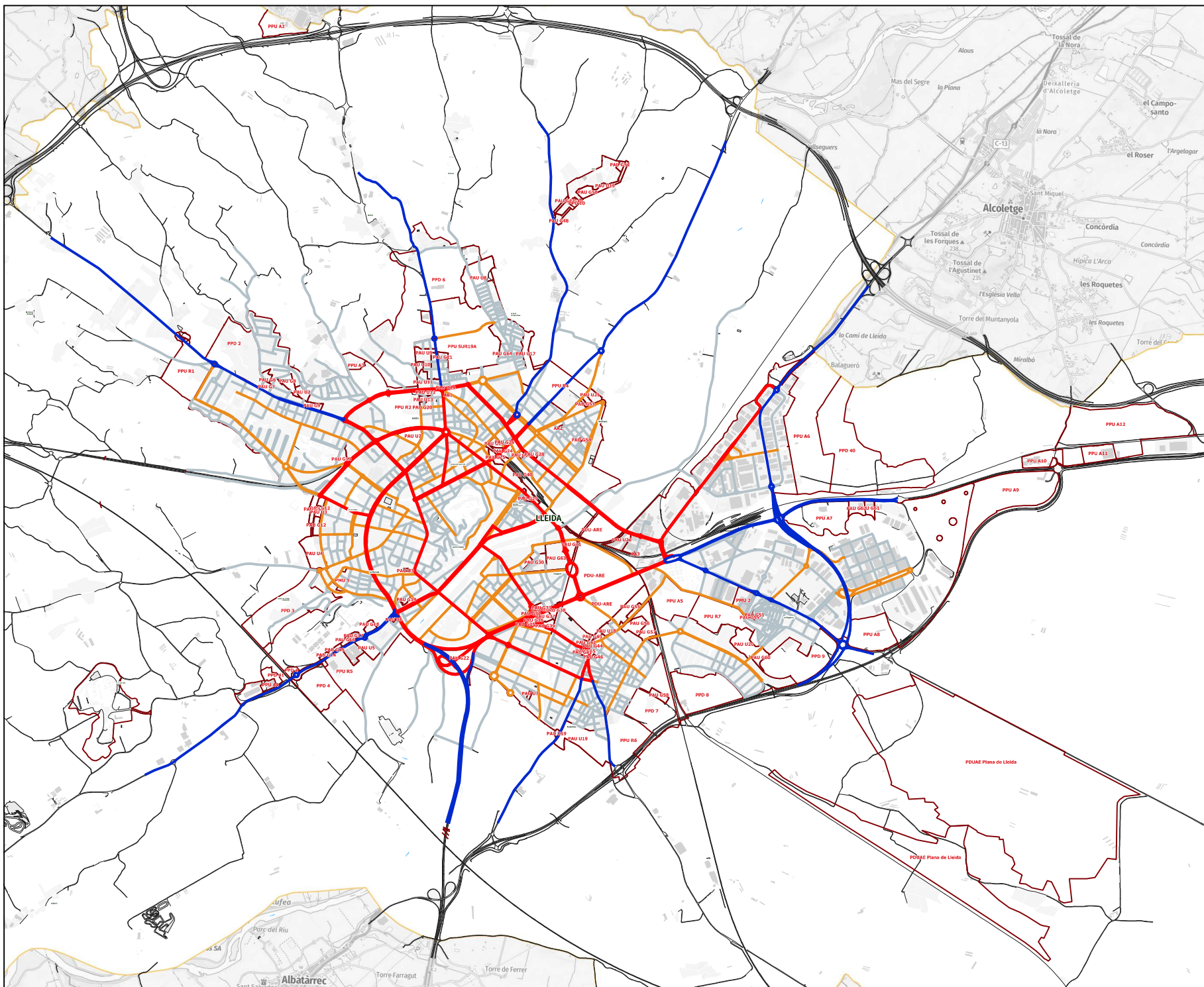
POUM LLEIDA



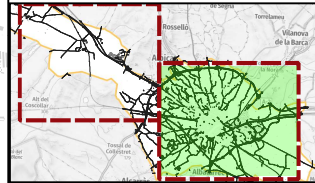
Títol del Plànol
Cobertura del transport públic (autobús urbà)

Data
MARÇ 2026





- Vies d'accés
- Xarxa viària primària
- Xarxa viària secundària
- Xarxa viària terciària



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **12**

POUM LLEIDA

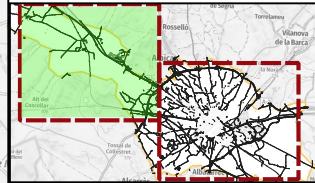
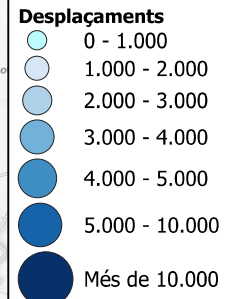
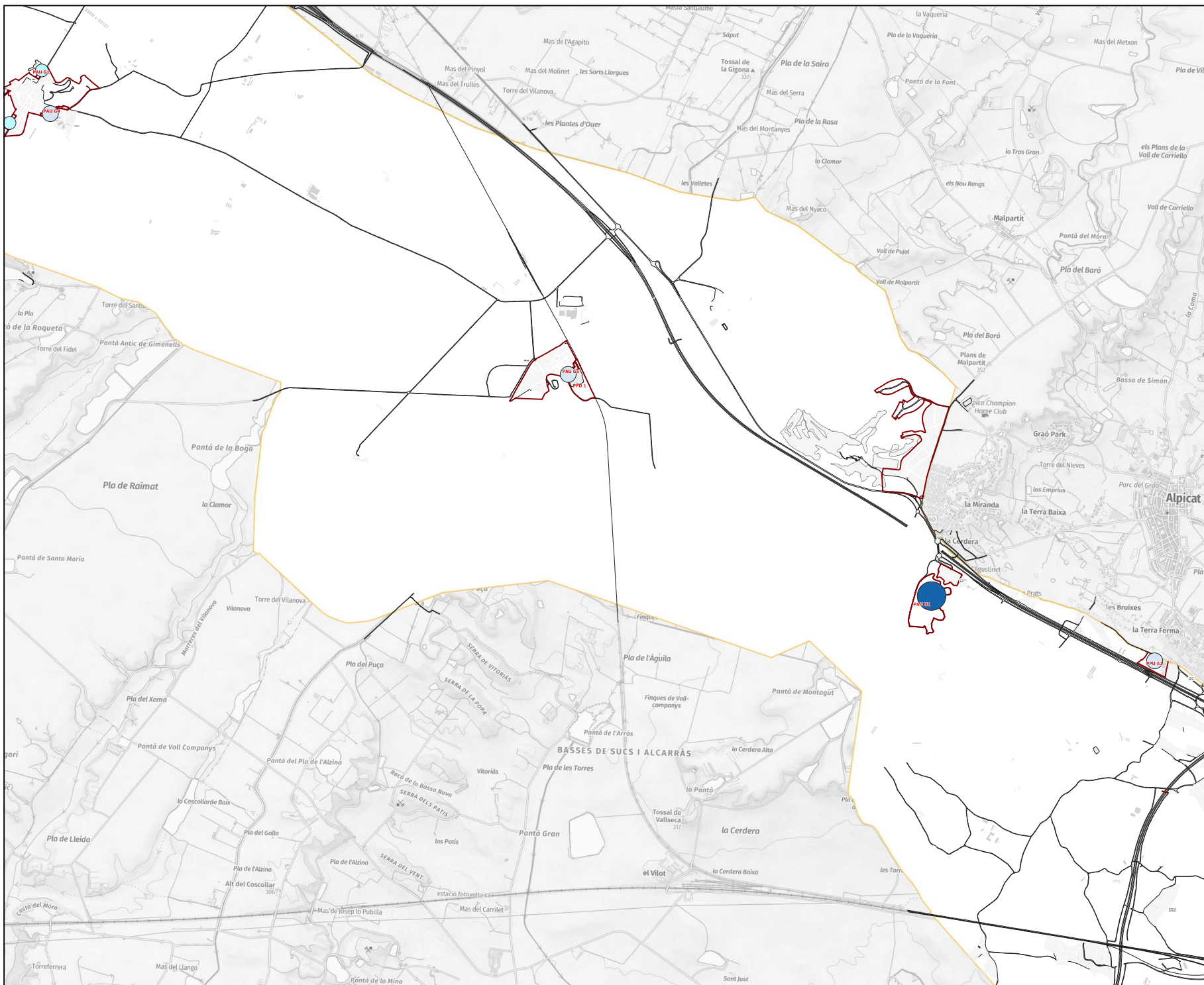
Autor:

Títol del Plànol
Jerarquia viària

Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 13.1

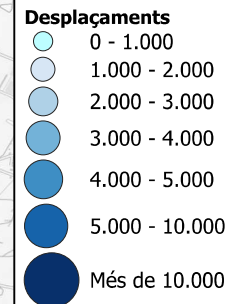
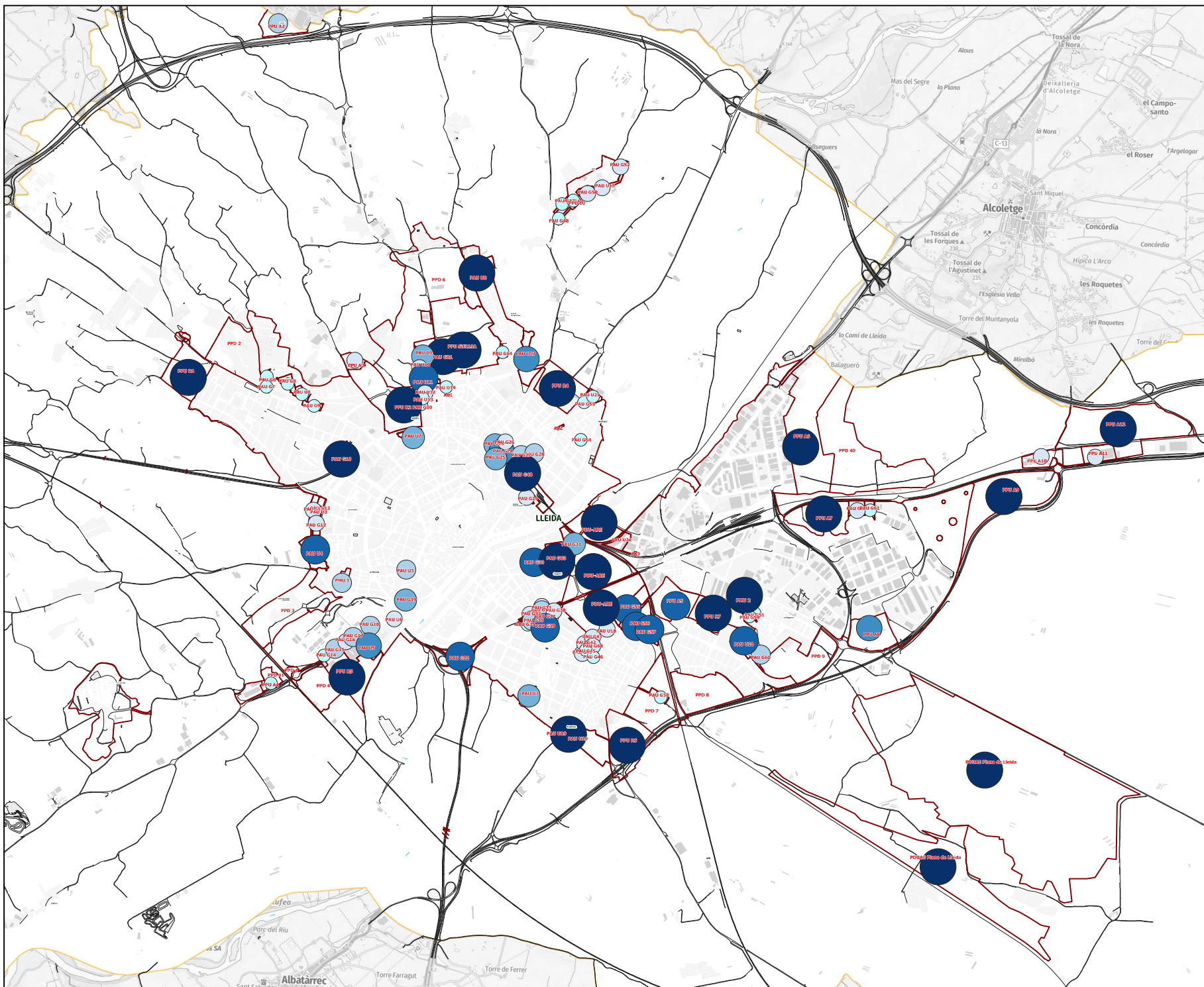
POUM LLEIDA



Títol del Plànol
Atracció de desplaçaments

Data
MARÇ 2026





Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **13.2**

POUM LLEIDA

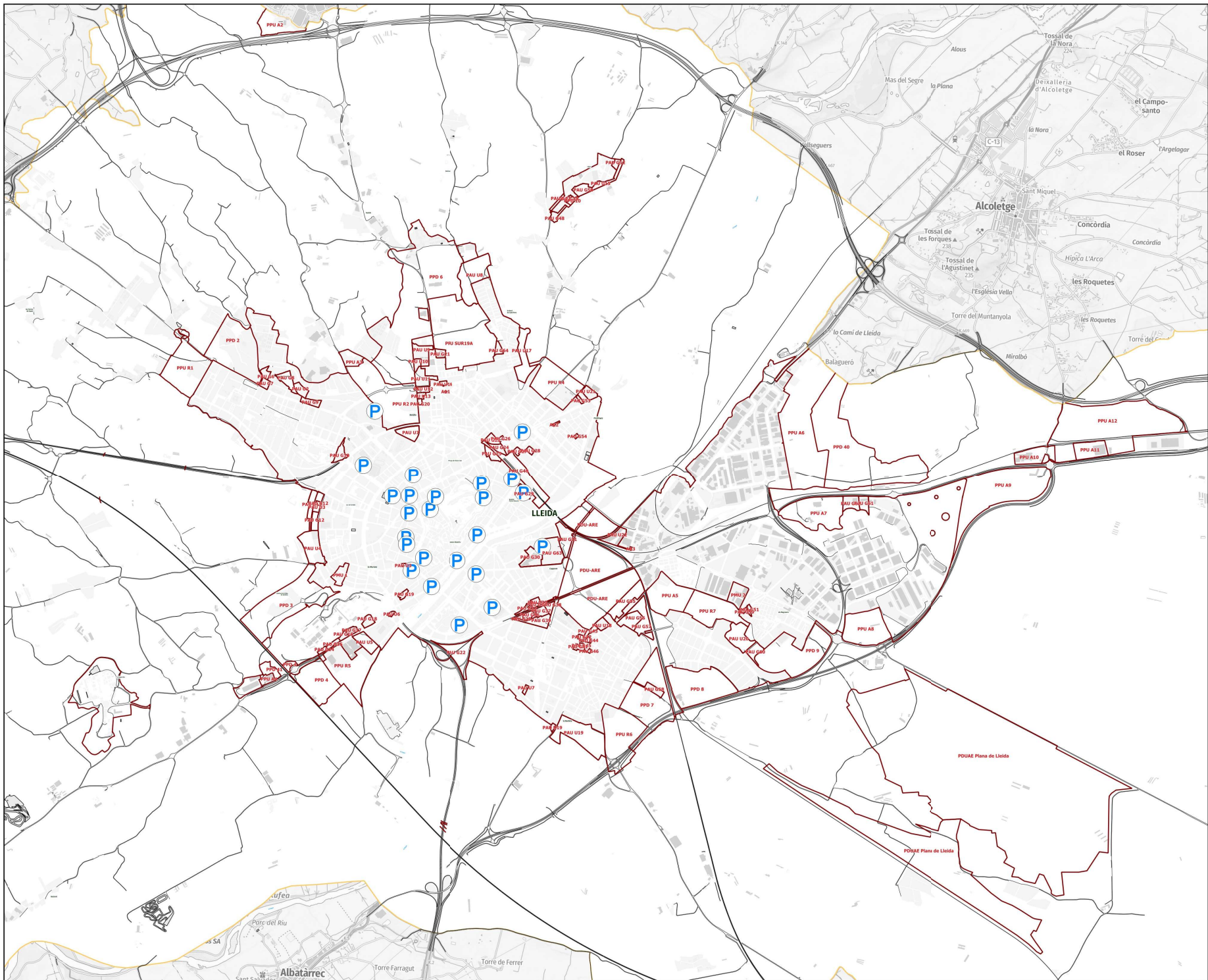
Autor:


Títol del Plànol
Atracció de desplaçaments

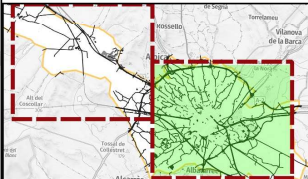
Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



P Pàrquing



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **14**

POUM LLEIDA

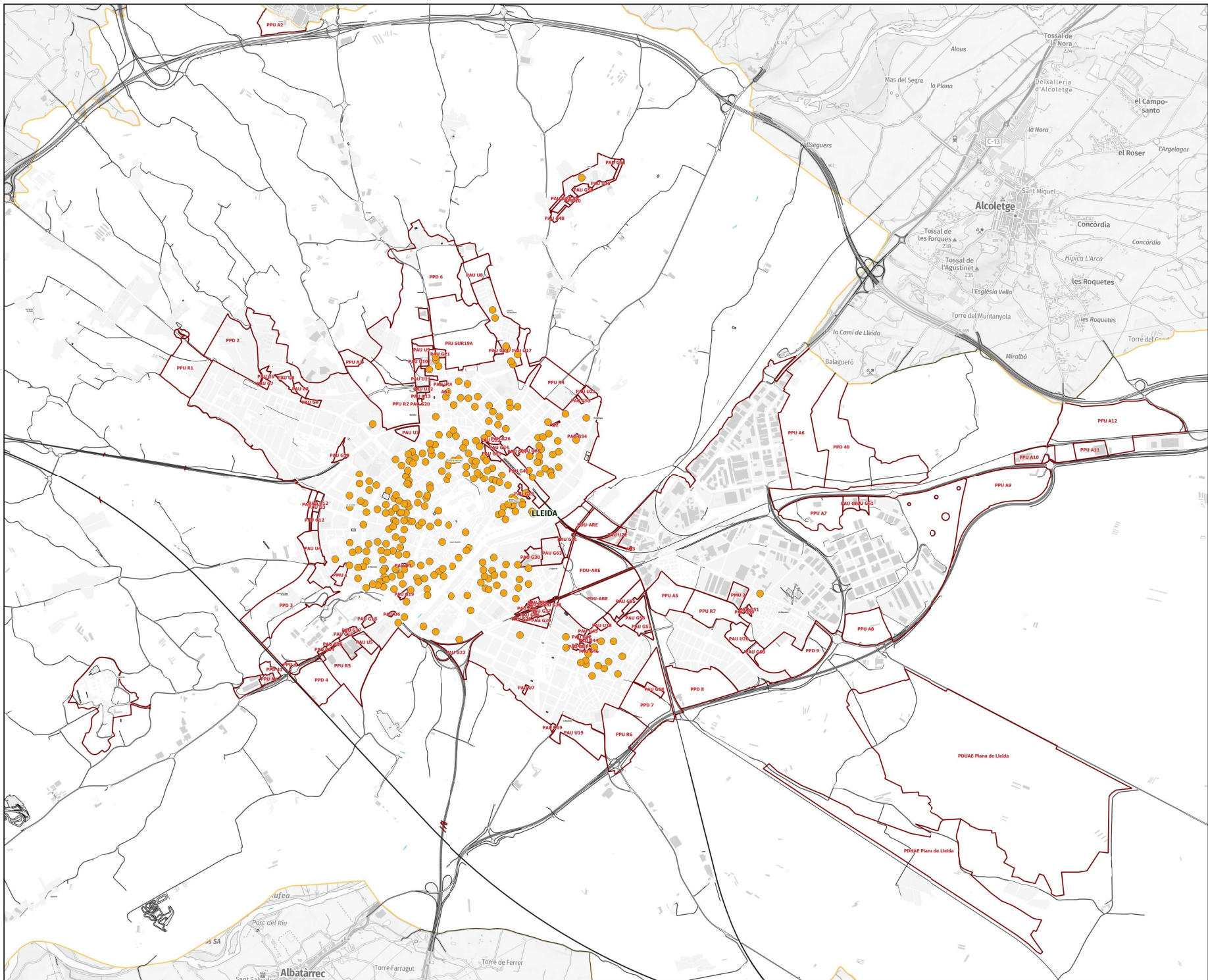
Autor:


Títol del Plànol
Aparcamet

Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



● C/D



Escala

Núm. plànol

A3 1:37000

15

POUM LLEIDA

Autor:



Títol del Plànol

Places de càrrega i descàrrega

Data

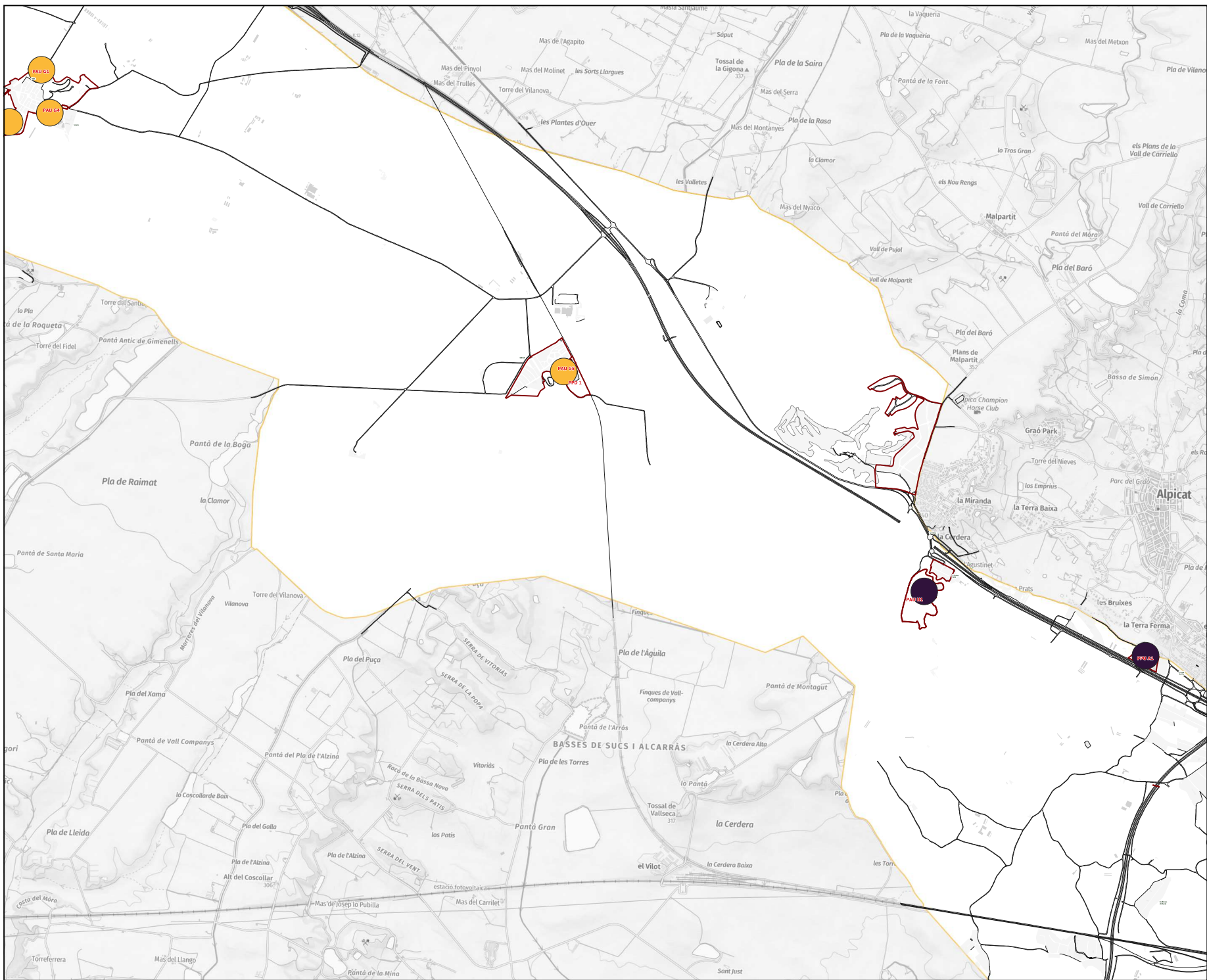
MARÇ 2026

Client

LA PAERIA

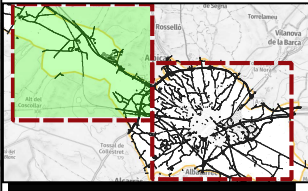


Ajuntament de Lleida



Etales

- 1 ●
- 2 ●
- 3 ●



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **16.1**

POUM LLEIDA

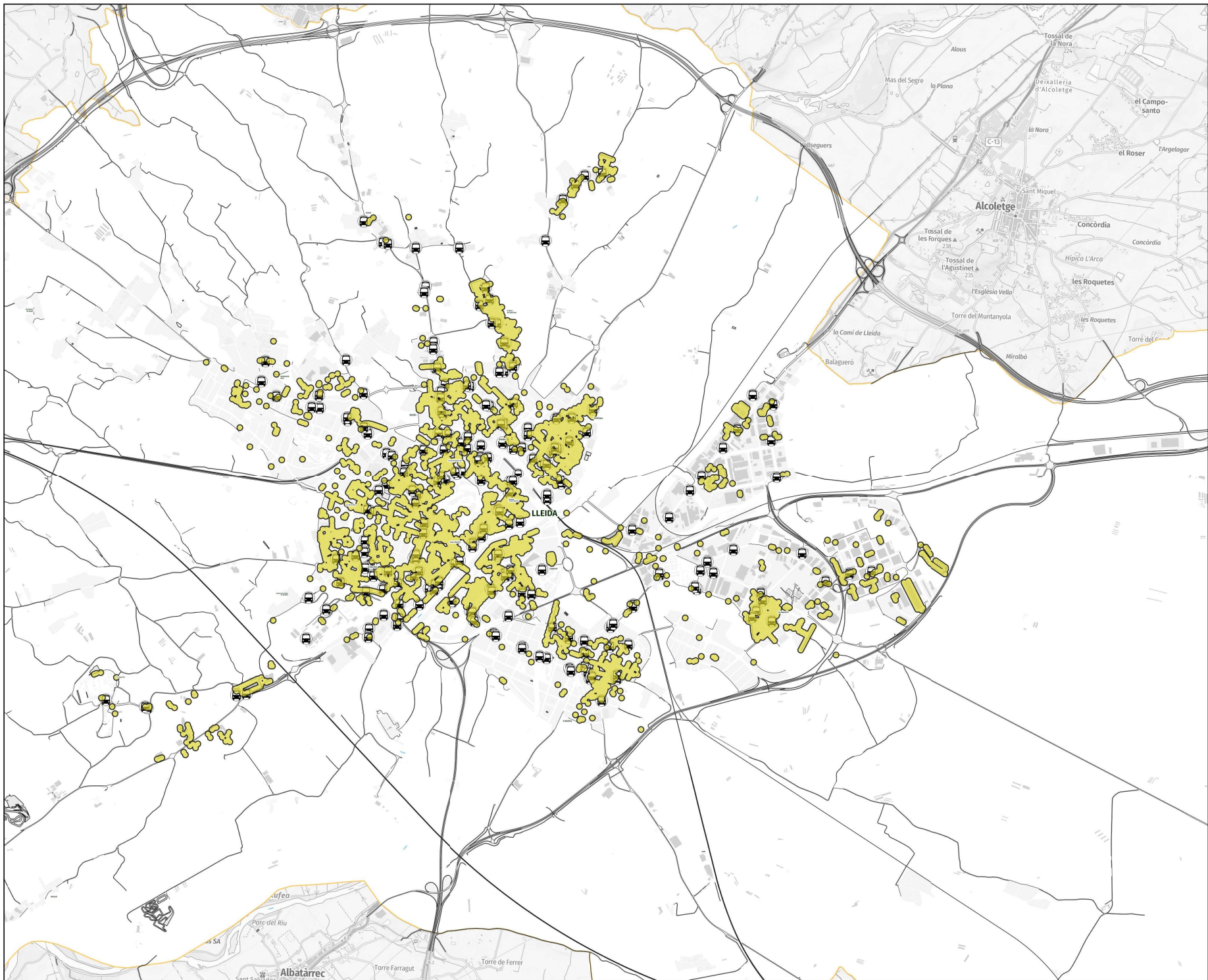
Autor:



Títol del Plànol
Pla d'etapes

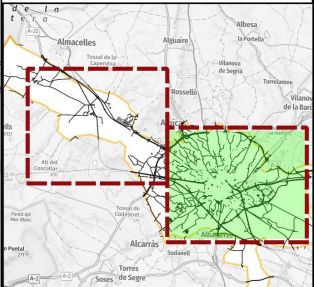
Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



-  Parada de bus
-  Cobertura dels fanals a 25m



Escala Núm. plànol
A3 1:37000 **17**

POUM LLEIDA

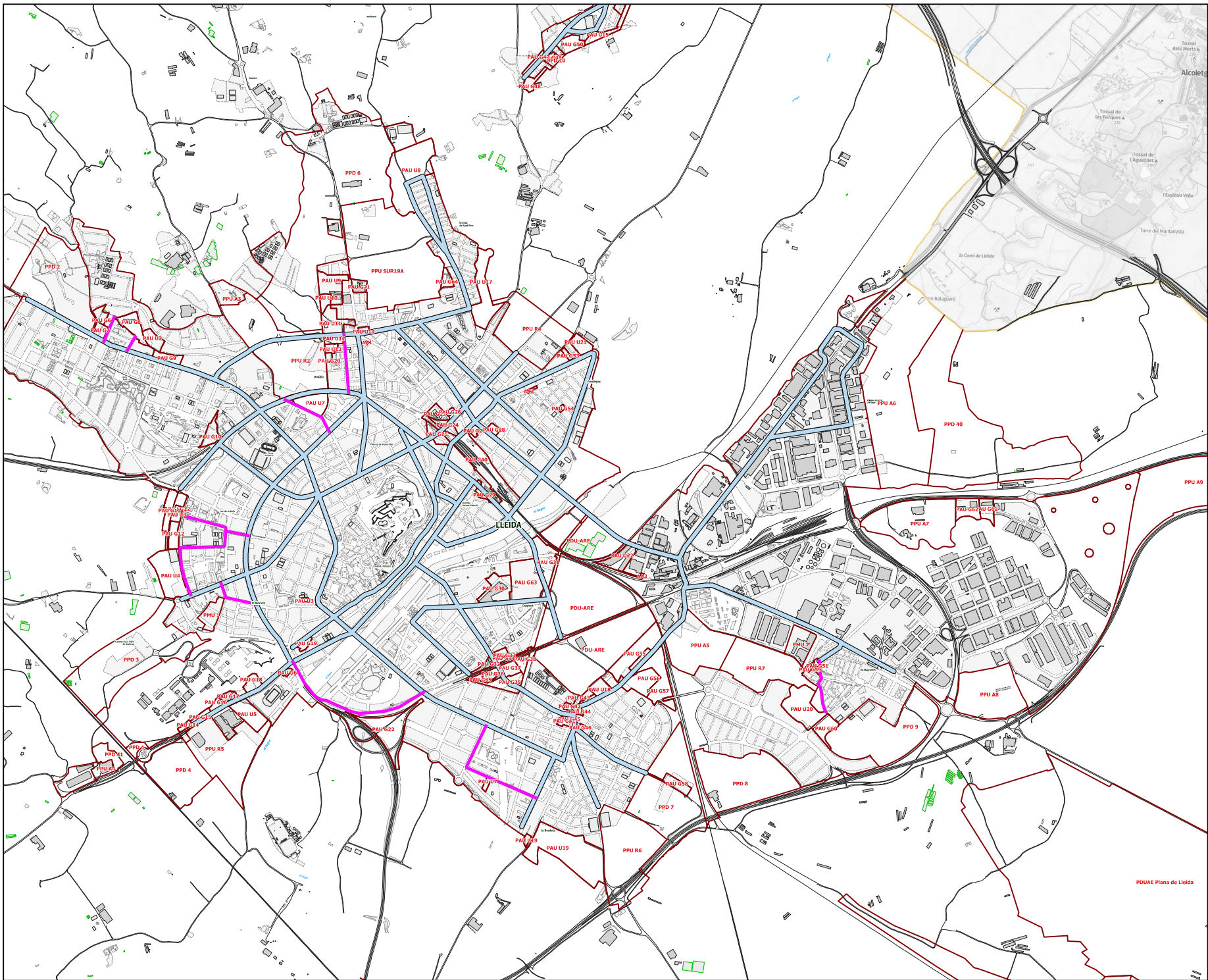
Autor:


Títol del Plànol
Cobertura de l'enllumenat públic

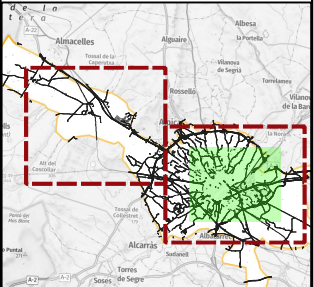
Data
MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



- Xarxa bàsica de vianants
- Proposta xarxa vianants



Escala

A3 1:25000

17.2

POUM LLEIDA

Autor:



Títol del Plànol

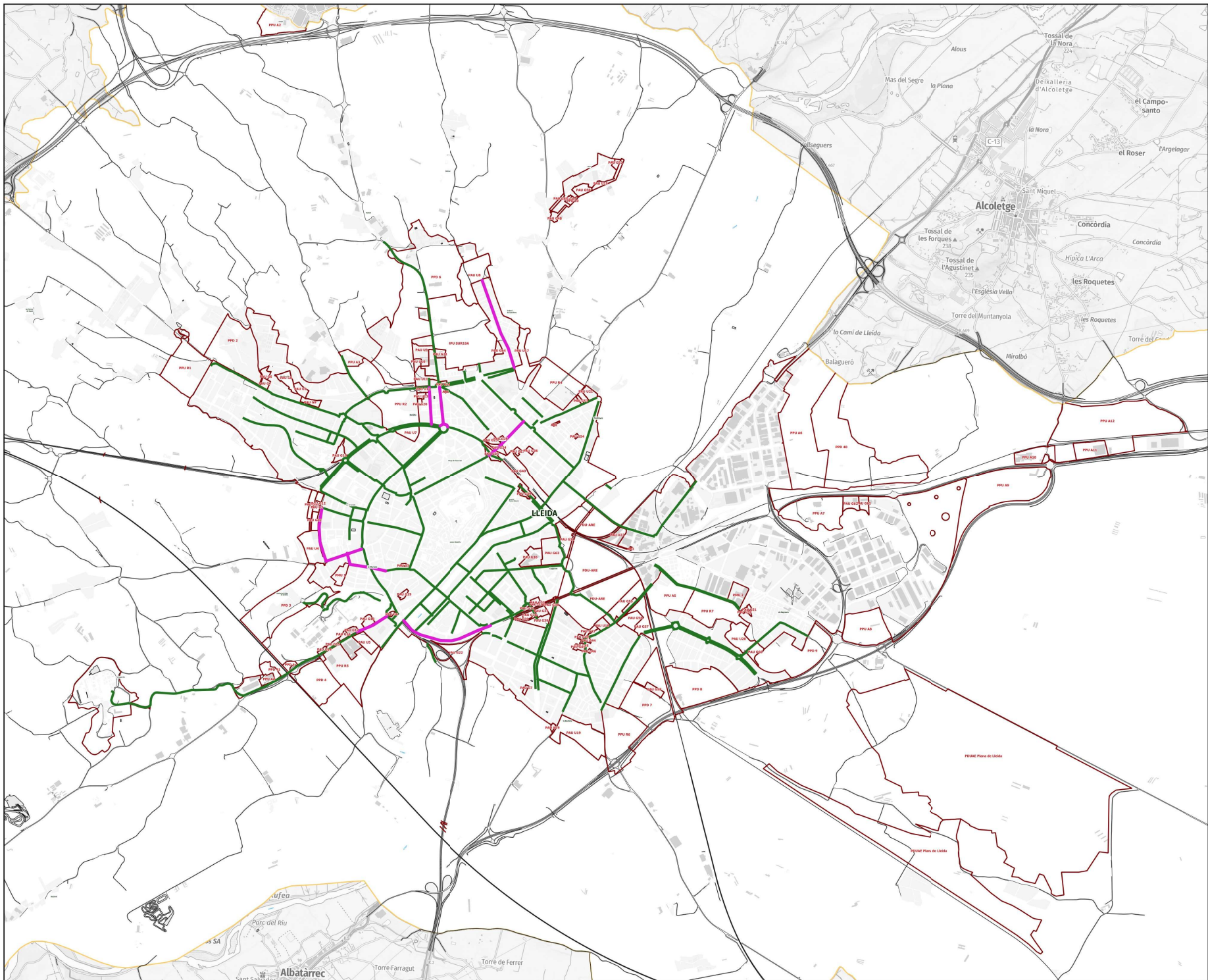
Propostes:
Xarxa de vianants

Data

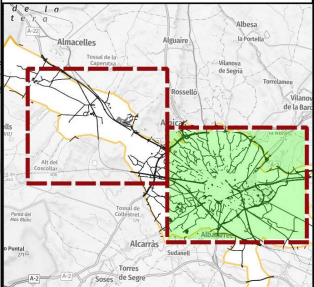
MARÇ 2026

Client





— Xarxa ciclable actual
— Proposta xarxa ciclable



Escala Núm. plànol
 A3 1:37000 18

POUM LLEIDA

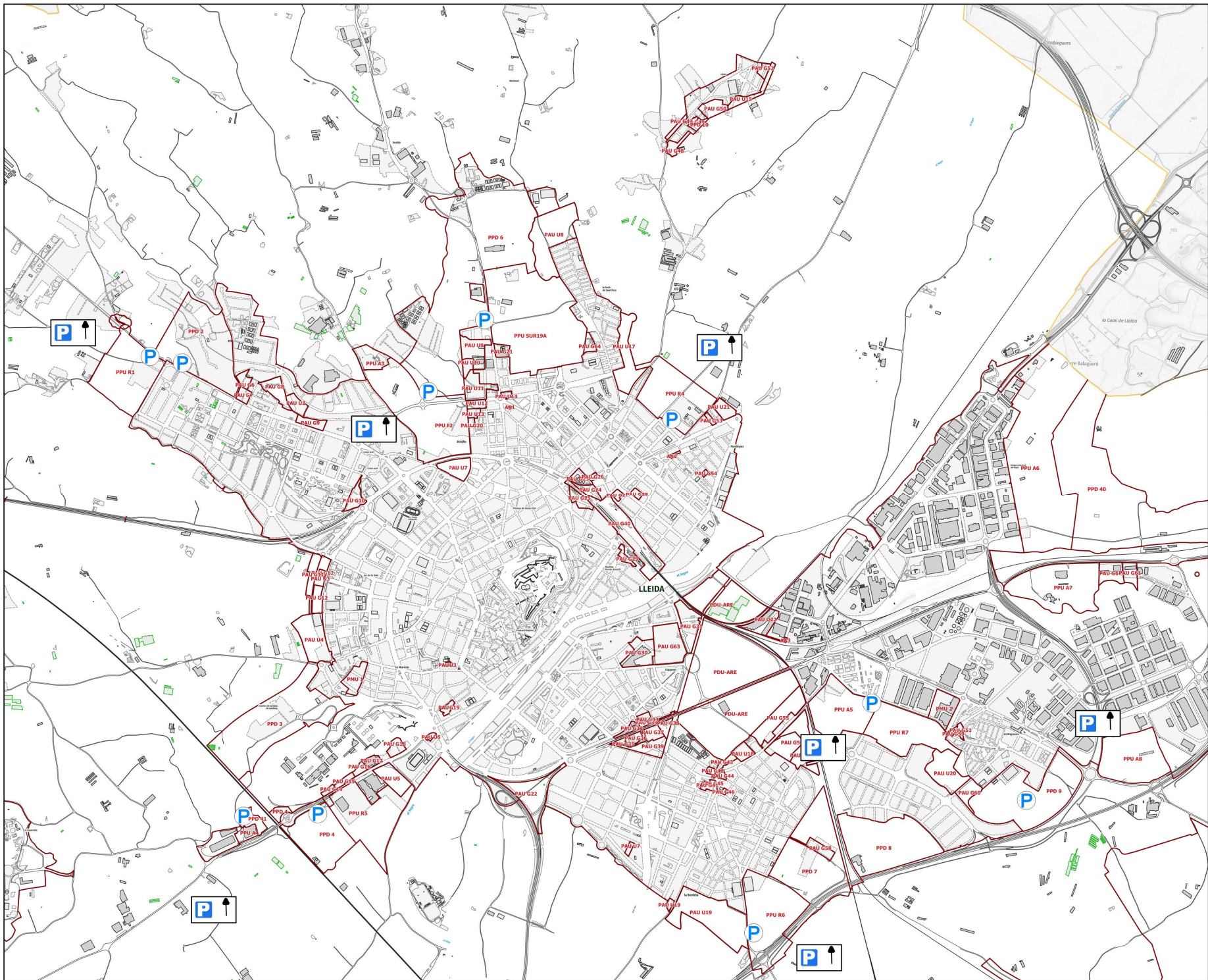
Autor:

Títol del Plànol
 Propostes:
 Xarxa ciclable

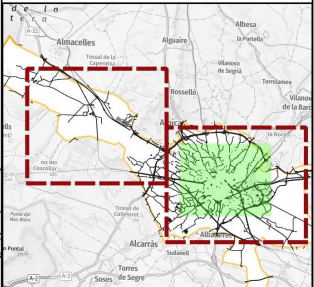
Data
 MARÇ 2026

Client

Ajuntament de Lleida



P Pàrquing disuasori



Escala

A3 1:25000

19

POUM LLEIDA

Autor:



Títol del Plànol

Propostes:
Senyalització pàrquings
disuasoris

Data

MARÇ 2026

Client

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida