

# Mobilitat segura i sostenible a Lleida en temps de Covid19

## Mesures provisionals per adaptar l'espai públic a la nova mobilitat

**Amb totes les dificultats que vivim, hem de fer realitat, més que mai els compromisos que vam assumir amb Lleida: la crisi és una oportunitat per actuar en camps com el de la mobilitat, fent-la més segura i més sostenible amb un conjunt de mesures provisionals que desenvolupem en aquest document de treball.**

### CONTEXT

La crisi sanitària del coronavirus obliga a realitzar canvis dràstics en la mobilitat urbana, amb nous criteris de distanciament social per garantir la salut, que impliquen un nou paradigma a considerar en la gestió de la mobilitat dels propers mesos i anys.

Davant d'aquesta situació, cal treballar des de ja per a garantir la mobilitat de la ciutadania de forma segura, tant en el transport públic com a el transport individual, impulsant sobretot la mobilitat segura i activa per transformar el sedentarisme del confinament en nous hàbits més saludables.

La recuperació de la crisi sanitària estarà acompanyada durant molts anys per una important crisi econòmica i social, per tant novament el transport públic i, molt especialment, la mobilitat activa tindran un paper indispensable, ja que es tracta dels modes de transport més econòmics i accessibles per a tothom.

A dia d'avui desconeixem quant de temps durarà la pandèmia ja que probablement, fins que es disposi d'una vacuna, caldrà mantenir cert grau de distanciament físic. Davant d'aquest escenari, afavorir la mobilitat en mitjans individuals, com la bicicleta, permetrà un retorn a l'activitat de la forma més ordenada i aïllada possible.

No oblidem tampoc que la Covid-19, pandèmia que afecta especialment al sistema respiratori, està incidint amb una major gravetat en els territoris amb un aire més contaminat, fet que corroboren ja diversos estudis científics i universitats de tot el món. Per tant, caldrà evitar a tota costa recuperar l'ús previ del vehicle privat motoritzat que teníem a les nostres ciutats.

Ara que alguns sectors s'estan reactivant, toca facilitar també la mobilitat de la ciutadania i alhora aconseguir que aquesta sigui el més segura possible.

## LLEIDA S'ADAPTA

La Paeria adapta la ciutat, mitjançant un conjunt de mesures provisionals, a l'inici de la recuperació de la mobilitat, amb previsió de la futura sortida progressiva del confinament de la ciutadania. L'ajuntament de Lleida té l'**oportunitat d'elaborar un pla d'acció** per adaptar la ciutat al previsible augment de la mobilitat individual. L'objectiu del pla és aplicar fórmules perquè la ciutat reactivi el seu dia a dia d'una manera segura per impedir nous contagis.

### MANCANCES

La xarxa de carril bici actual a la ciutat és molt limitada i inconnexa, principal mancança que impedeix el desplaçament segregat segur de bicicletes i vehicles de mobilitat personal pel centre de la ciutat.

La xarxa de corredors per a vianants, si descomptem el Carrer Major, és pràcticament inexistent. Tenim algunes Rambles disseminades per la ciutat però ni tan sols serveixen com a connectors entre sectors.

La majoria de les voreres del primer i segon eixample i dels barris perifèrics tenen una amplada d'un metre o menys. Això impedeix un desplaçament a peu segur mantenint les distàncies socials de separació sanitària en els creuaments de persones, necessàries per evitar contagis.

El pla de mobilitat de Lleida és del 2011, a més, no hi ha instal·lat cap seguiment dinàmic de l'evolució de la mobilitat, tant de vianants, patinets, bicicletes o vehicles privats, de manera que es disposa de molt poca informació actualitzada de l'estat de la mobilitat a la ciutat.

### OPORTUNITAT

La reducció dràstica del trànsit és palpable i és previsible que continuï mentre es mantinguin les mesures de confinament i les restriccions d'obertura de comerços, locals d'oci i hoteleria. La reducció del trànsit és molt probable que es perllongui durant mesos per les restriccions de mobilitat i per la profunda crisi econòmica i social que es derivara de la pandèmia. Aquesta situació obre una possibilitat d'implementar aquestes mesures **amb caràcter provisional**

La reducció de trànsit rodat deixa molt espai públic en calçada lliure d'ús, amb una gran possibilitat de reorganització de la seva utilitat. La disminució de cotxes permet grans reorganitzacions de velocitats i ús de calçades i aparcaments, millorant la mobilitat a la ciutat i sense provocar saturacions o col·lapses de trànsit rodat.

## REPTE

La necessitat sanitària, econòmica, de seguretat i social en porta a cercar solucions per potenciar el canvi provisional de modalitat. Cal aprofitar l'espai públic que ha quedat lliure de cotxes per potenciar altres mitjans de transport. Facilitar i fer segur el desplaçament a peu. Millorar la permeabilitat i connectivitat de les xarxes modals de desplaçament urbà.

Una adaptació que ha de facilitar més espai als desplaçaments a peu i en bicicleta, en vehicles de mobilitat personal, i de forma segura, amb distàncies de seguretat entre les persones i, alhora, segregant del trànsit rodat els mitjans de mobilitat individual sostenibles. Ha de ser prioritari fomentar l'ús d'aquests mitjans, que faciliten la distància social, permeten fer exercici i no emeten gasos contaminants. Aquesta xarxa, alhora, ha de permetre millorar la interconnexió de totes les zones perquè es pugui recórrer tota la ciutat caminant i en mitjans de mobilitat individual sostenibles de forma àgil, agradable, ràpida, segura i saludable.

**Es proposa potenciar el model de superposició de xarxes modals de mobilitat, guanyant en seguretat i estalvi, en contraposició al model de vials i carrer on conviuen -amb les complexitats i els alts costos inherents- els diferents mitjans de mobilitat.** Les xarxes modals de mobilitat, on cada carrer té un ús determinat, són una solució molt més barata i ràpida en la seva execució i posada en servei. En la majoria de casos serà suficient **modificar la senyalització horitzontal i vertical**, aprovar les noves mesures necessàries per decret o ple i fent una campanya de difusió paral·lela. En altres casos requereix la col·locació provisional de barreres físiques de separació.

- Cal dissenyar un pla d'acció per garantir que la ciutadania pugui moure's amb les millors condicions de seguretat possibles, impulsant alhora els modes col·lectius, sostenibles i no contaminants. La mobilitat a peu i els mitjans de mobilitat individual sostenibles han de ser els modes fonamentals de desplaçament urbà a potenciar perquè, conjuntament amb el transport públic, puguin conformar l'alternativa de transport econòmic i sostenible.
- Xarxa de corredors de vianants que connectin tota la ciutat i permetin caminar per espais amplis i segurs. S'aprofiten els carrers de vianants existents i els vials de rambles i avingudes que són permeables a totes les modalitat de transport i es connecten entre si amb nous carrers que passen a tenir un ús exclusiu de vianants.
- Corredors bici en vies de la ciutat per fomentar els desplaçaments en bicicleta. En aquests espais se substituirà un carril de vehicles per un de bicicletes o per un de bicicletes i transport públic

- S'han d'implantar mesures per fer del transport públic un lloc segur, amb impuls d'un protocol de desinfecció i higiene. El transport públic ha de ser un dels actors principals de la mobilitat, oferint garanties sanitàries i rebaixant la demanda, especialment en hores punta, per fer-lo més eficient i segur.
- S'ha de posar un marxa un sistema de seguiment i control, tant de les mesures que s'apliquin, com de l'evolució de la mobilitat durant el desconfinament i a partir del retorn a una situació més normal. Es proposa dedicar personal de l'àrea de mobilitat per a formar-lo i que pugui implementar un sistema de seguiment basat en plataformes existents. Plantegen serveis de visualització i monitorització, tant de vianants com d'intensitat de trànsit, en base a les dades anònimes recollides dels mòbils:
  - Google: <https://developers.google.com/maps/documentation/javascript/examples/layer-traffic?hl=ES>
  - TOM TOM: <https://developer.tomtom.com>.

**Motius per impulsar l'ús de la bicicleta i la resta de mitjans de mobilitat individual sostenibles** durant i després de la pandèmia:

- Transport individual, facilita la distància
- No contamina. No agreuja l'estat de persones malaltes de coronavirus
- No fa soroll, redueix contaminació acústica
- Genera salut física i emocional
- No genera gasos d'efecte hivernacle
- No provoca accidents greus, reduint l'ús de serveis sanitaris
- Mode de transport econòmic per a la persona usuària i per a l'administració pública
- Permet menor ocupació del transport públic
- En mercaderies i e-commerce, la ciclogística en el comerç de proximitat és eficient i eficaç.

## **TEMPORALITAT:**

De cara a la desescalada, els ajuntaments tenim la responsabilitat de garantir un espai públic segur i suficient per evitar un repunt en els contagis.

Plantegem fer una implantació de les mesures en el període més curt de temps possible aprofitant la important reducció de trànsit que està provocant el confinament i que la gran majoria de comerços i establiments hostalers estan tancats.

Conforme entrem en les diferents fases de desconfinament anar recuperant una certa normalitat i mantenir aquelles mesures que hagin demostrat la seva eficàcia i encaix social i econòmic.

En la mesura que la ciutat assumeixi i mantengui gran part de nou model urbà, es podrà pacificar el trànsit, potenciar el comerç de barri i dels eixos comercials i reduir les emissions contaminants i, per tant, a lluitar contra els efectes del canvi climàtic i prevenir nous problemes de salut.

## MESURES PROVISIONALS PER A UNA MOBILITAT MÉS SEGURA I SOSTENIBLE

Prioritat 1 (mesures amb cost molt reduït o nul)

Prioritat 2 (mesures amb despesa moderada o gran afectació relativa)

Prioritat 3 (mesures molt costoses o difícils de portar a terme)

**Algunes de les mesures que es proposa implantar a Lleida de manera provisional es poden consultar en el mapa adjunt**

1. **Definició de Zona 30 a tota la ciutat**, incloses les vies principals per pacificar el trànsit de forma global i generar el clima de seguretat necessari per implementar la resta de les mesures.

2. **Zona preferent de Mobilitat Individual Sostenible (M.I.S.):** Es defineixen **11 zones** corresponents als espais perifèrics on predominin carrers estrets i secundaris majoritàriament amb voreres de menys 1,5m d'amplada. En aquesta zona tenen preferència els mitjans de mobilitat individual sostenibles (bicicleta, patinets i vianants) en calçada. La resta de mitjans hauran d'adaptar la seua velocitat i referència de pas, reduint-la per sota dels 10 km/h quan sigui convenient.

- 1- Noguera
- 2- Camp Esports - Humbert Torres
- 3- Av. Madrid – c.Acadèmia
- 4- Mariola
- 5- Ciutat Jardí
- 6- Balàfia
- 7- Secà Sant Pere
- 8- Pardinyes
- 9- Cappont
- 10- Bordeta
- 11- Magraners

3. **Zona exclusiva per a vianants:** Implantació d'una zona circumscrita en el pinyol central de la ciutat de **78 hectàrees** des d'on irradien els corredors de vianants.

S'hi eliminen les zones d'aparcament en carrers. Es mantenen zones d'aparcament comunitari i es marquen itineraris d'entrada i sortida a les zones d'aparcament. Els únics vehicles amb accés permès de forma lliure són el transport públic i els de repartiment comercial i serveis i de forma controlada els de veïns per accés a pàrquings particulars. Pot ser molt positiu incorporar senyalètica, mapes de motivació i campanyes informatives amb els minuts de cada recorregut a peu, seguint experiències d'èxit com la del Metrominuto de Pontevedra.

4. **Ampliació de vorera:** es delimiten **2,8km** en aquells carrers estratègics fora de les zones definides de vianants o de preferència M.I.S., on l'amplada de vorera no permeti les distàncies de seguretat personal, s'ampliarà l'espai per a vianants **eliminant les zones d'aparcament** i/o incorporant una **calçada lateral a vorera** en carrers amb 2 o més carrils per sentit (en convertir-se a zona de vianants la calçada més propera a la vorera per ampliar l'espai ver a vianants).

- Alcalde Porqueres
- Humbert Torres
- Prat de la Riba
- Av. Pius XII
- Av. Garrigues (Bordeta)
- Av. Artesa

5. **Xarxa per vianants:** Es genera una xarxa de corredors per vianants que connecta la zona central de vianants amb les zones de preferència M.I.S. dona permeabilitat a la ciutat amb itineraris a peu de forma segura i còmoda, permet mantenir les distàncies de seguretat i connecta els aparcaments dissuasoris amb els barris i centre de la ciutat. Per conformar-la s'utilitzen corredors ja existents (al plànol anomenada **Xarxa Permeable**, que ja permet diverses modalitats de mobilitat de forma còmoda) com rambles o grans avingudes i es complementa i connecta amb **4km més en 15 nous carrers per vianants**. En els nous carrers de vianants s'hi eliminen les zones d'aparcament en carrers i es regula l'accés, ja sigui amb senyalització vertical i horitzontal o amb barreres físiques. Els únics vehicles amb accés permès de forma lliure són els de repartiment comercial i serveis i de forma controlada els de veïns per accés a pàrquings particulars.

(nous carrers per vianants)

- Alfred Perenya

- Enric Granados
- Pi i Maragall (continuació)
- Av. Rosa Parks
- Camí de Corbins
- Bisbe Ruano (continuació)
- Av. Doctor Fleming (continuació)
- Ramon i Cajal – Bisbe Irurita
- Alcalde Costa (continuació)
- Ramon Soldevila
- República Paraguai
- Riu Ebre
- Quatre Pilans
- Eduard Velasco
- Maria Montesori

6. **Adequació de la freqüència semafòrica**, especialment en el punts de encreuament de les diferents xarxes modals, establint la següent prioritat

- 1 Vianants
- 2 Mitjans de mobilitat individual sostenibles
- 3 Transport públic
- 4 Vehicles de motor

7. **Aparcaments**: ampliar i senyalitzar els espais d'aparcament dissuasori per ubicar-hi els vehicles que se suprimeixen del casc urbà, incorporant com a zones d'aparcament solars municipals en desús. Es creen 5 noves zones d'aparcaments dissuasoris.

(nous aparcaments dissuasoris)

- L11 (antiga finca firetes)
- Camps Elisis (ampliació fira)
- Estació Tren (aparcament ADIF)
- Carrer Josep Palash (enfrent escola Mitjana)
- Cementiri (Palauet amb Almeria)

8. Realització d'un **inventari de places de pàrquing** disponibles a tota la ciutat per estudiar la reducció del nombre de places o del temps màxim d'aparcament, per tal d'eliminar el trànsit d'agitació (el que és causat per la cerca d'aparcament).

9. **Millores en la xarxa de carril bici** per ampliar-la i fer-la més segura i interconnectada, amb mesures econòmiques i de ràpida execució. Facilitar

espais d'aparcament segur per a bicicletes. Creació de corredors bici i per a altres mitjans de mobilitat individual amb aquests criteris:

- **Substituir un carril de vehicles de motor** per un de bicicletes i altres mitjans de mobilitat individual, delimitant **6,8km** de calçada ciclable en llocs com Príncep de Viana, Passeig de Ronda o els accessos als polígons amb calçada senyalitzada i segregada amb elements físics i/o senyalització horitzontal i vertical d'ús exclusiu per bicicletes i vehicles de mobilitat individual.
  - Passeig de Ronda
  - Rovira Roure
  - Príncep de Viana
  - Pont Vell
  - Prat de la Riba (Pardinyes)
  - Pont Pardinyes
- Permetre a bicicletes i altres mitjans de mobilitat individual l'ús de **carril bus**.
- Pintar els **nous corredors** d'un color identificatiu.
- Incorporar elements de **protecció en els corredors segregats**.
- A les zones **preferents de Mobilitat Individual Sostenible, on es permet la intermodalitat en calçada**, introduir el **logo de la bicicleta amb senyalització horitzontal** a cada cruïlla.

## Mesures de gestió

- Fer un pla d'anàlisi per a incentivar la **renovació de vehicles de flotes de transport de mercaderies i de transport col·lectiu** interurbà. Optimitzar la distribució urbana de mercaderies i fomentar els vehicles de baixes emissions, com per exemple la ciclologística.
- Dissenyar i impulsar un **protocol de seguretat obligatori, de desinfecció i higiene al transport públic** que permeti accedir-hi amb condicions de seguretat.
- Demanar al Govern de l'Estat i a la Generalitat que ajustin les **restriccions de distància al transport públic** al desconfinament.
- Generar una taula de treball per impulsar que el procés de desconfinament general inclogui **potenciar el teletreball, la flexibilitat horària i altres mesures similars**.
- Impulsar la **inclusió del transport públic en el fons de rescat Covid-19** per donar resposta al dèficit generat per l'excepcional situació actual.



## **Campanyes de comunicació**

- Per fomentar els desplaçaments a peu i en bicicleta.
- Per fomentar el respecte al ciclista en els carrers 30.
- Per prestigiar el transport públic.