APORTACIONS AL POUM

El **comúdelleida** presenta 19 propostes per incorporar en el procés de redacció del POUM, un cop que se n'ha aprovat el document inicial de l'Avanç. Considerem que aquest Avanç del POUM apunta a un model urbà amb deficiències en aspectes claus per estructurar una ciutat i un municipi que avanci en qualitat de vida i millora de l'ús de l'espai urbà i rural. Per aquest motiu presentem una bateria de propostes per convertir Lleida en una ciutat referent, on sigui atractiu viure i treballar.

Les propostes presentades volen incidir en aspectes claus de l'ordenament urbà com la quantitat i qualitat del espais verds, augment i redistribució del habitatge de protecció oficial, l'adquisició d'habitatge públic, l'ordenació de voreres i carrers, la mobilitat o una ordenació de l'espai urbà i de l'Horta adaptat a les noves exigències de la transició ecològica.

L'objectiu de les propostes és preservar l'interès general i protegir el dret dels lleidatans i lleidatanes a millorar la qualitat de vida i gaudir d'una futura Lleida atractiva, capital i on doni gust caminar, treballar i viure.

Es tracta d'un document viu, en progrés, que ens ha de servir per plantejar la nostra col·laboració en l'elaboració del POUM

Podem desglossar les propostes en el àmbits següents:

Ciutat mitjana

1. Moderar l'expansió de la ciutat

A la memòria de l'avanç del POUM, es calcula el potencial d'habitatge en l'interior de la ciutat i en els sectors urbanitzables, que es calcula adequat per a unes necessitats d'habitatge calculades en 16.700 habitatges en l'escenari de major creixement de la ciutat

Sòl consolidat i sectors urbanitzables delimitats

- Habitatges buits: 400 hab (*)
- Solars: 5.725 hab
- PAU / PMU: 11.462 hab (**)
- PPU: 9.229 hab

TOTAL: 26.816 ha

Considerem que aquestes previsions infraestimen el nombre d'habitatge buits a la ciutat, que pel capbaix estaria al voltant dels 3.000 habitatges segons els propis estudis fets per l'ajuntament al 2021. De manera que el potencial d'habitatge en sòl urbà i urbanitzable delimitat gairebé doblaria la necessitat d'habitatge en l'escenari de major creixement.

Tot i així, el POUM planteja un creixement important dels sectors urbanitzables no delimitats, que aportarien un total de 14.570 habitatges més, amb un superfície de 1.620.086m^2 de sostre.

Aquesta elevada previsió de sòl residencial pot aprofundir les dinàmiques de segregació actuals, desincentivant la rehabilitació i millora del parc d'habitatge a l'interior de la ciutat, que en favor de l'expansió en noves zones, amb una distribució poc homogènia de les rendes i una degradació dels barris històrics de la ciutat. Aquesta planificació relega a l'habitatge de segona mà el paper d'habitatge assequible i es pot preveure una baixada de preus en la primera i segona corona d'eixample de la ciutat acumulant les rendes més baixes mentre que els nous sectors concertaran les famílies amb més capacitat econòmica.

Proposem:

Revisar la valoració de disponibilitat i habitabilitat de l'habitatge buit a la ciutat i, donat l'enorme volum d'habitatge disponible per desenvolupar previst en la nova ordenació, es proposa eliminar l'augment de sòl previst en els sectors no delimitats PPD 1, PPD 6, PPD 7, PPD 8 i PPD 9.

2. Equipaments públics

En la memòria d'ordenació de l'Avanç del POUM s'indica que Lleida té dotacions d'equipament «molt importants i ben distribuïdes entre els diferents barris». El cert, però, és que hi ha mancances importants en quant a equipaments en determinades zones i per a determinats usos.

Així, per exemple, El Clot no compta ni amb equipaments socials ni esportius. A Instituts-Sant Ignasi hi ha mancances en quant a equipaments socials. L'Escorxador no compta amb equipaments esportius, i en té poca disponibilitat d'equipaments socials. Tampoc no hi ha equipaments esportius al Centre i o la Zona Alta, on hi ha mancances també en quant a equipaments socials.

Pel que fa als equipaments religiosos, tot i que la memòria d'ordenació de l'Avanç del POUM afirmi que no hi ha demandes de cap comunitat religiosa, el cert és que és evident que hi ha mancances en la disponibilitat d'equipaments especialment per a la comunitat de religió islàmica, que s'accentuaran en un escenari d'increment de la població com el previst en el POUM.

Proposem:

Analitzar possibles cessions d'espai per a equipaments en la trama urbana consolidada en àrees amb mancances, a compensar en sectors urbanitzables.

Planificar equipaments religiosos en sectors urbanitzables per cobrir les mancances actuals.

Ciutat verda

3. Augmentar de forma general les cessions obligatòries de sol per espais verds.

L'Organització Mundial de la Salut (OMS), ja al 1965, va emetre un informe tècnic sobre qüestions d'higiene del medi relacionades amb l'ordenació urbana i d'urbanització, on un comitè d'experts dictaminava que eren necessaris entre 10 i 15 m2 de zones verdes per cada ciutadà i que calia distribuir les zones verdes en relació a la densitat de l'edificació.

La proposta del nou pla urbanístic municipal situa les reserves de sòl per a espais lliures i zones verdes en 31,86m^2 per cada 100m^2 de sostre, per sobre dels límits legals permesos, però comptabilitzant zones que són espais residuals de baix valor per al benestar ciutadà.

Proposem:

Augmentar en tots els casos la reserva d'espais lliures i zones verdes que en cap cas seran inferiors a 40 m2 de sòl per cada 100 m2 de sostre edificable, amb un mínim del 20% de la superfície del sector delimitat. Assegurar aquestes quantitats de verd en cadascun dels sectors del POUM, no comptabilitzant el verd total.

4. Mantenir el sistema de 15 parcs urbans

En l'ordenació del sistema de zones verdes, s'eliminen cinc parcs urbans que estan contemplats en l'ordenament vigent: els Vallcalent-Mariola, Hospitals-Balàfia, Secà-Marimunt, Mangraners-Quatre Pilans i Rufea-Instituts.

Aquests grans parcs urbans formaven part d'un conjunt de 15 grans parcs que havien de servir de transició entre ciutat i Horta, aportant espais de benestar i regulació climàtica.

Considerem que per tal d'efectuar una redefinició tan substancial del sistema d'espais lliures i parcs urbans cal una justificació en base a l'interès general i aportar una alternativa que sigui igual o superior en qualitat i quantitat dels nous espais verds proposats. El nou planejament en cap cas aporta aquesta justificació i simplement obvia l'existència del planejament anterior, i obvia també que precisament els barris d'on s'eliminen els parcs urbans figuren entre els que pateixen més l'efecte illa de calor i els que presentem més vulnerabilitats socials, i on, per tant, és més necessari disposar d'aquests espais de regulació climàtica i gaudi ciutadà.

Proposem:

Mantenir l'ordenació actual de parcs urbans de Secà de Sant Pere-Marimunt, Hospitals-Balàfia, Vallcalent-Mariola, Rufea-Instituts i Magraners-Quatre Pilans en el nou Pla d'Organització Urbanística Municipal, assegurant la seva execució futura i la seva viabilitat econòmica, garantint que tots els barris disposin d'un gran espai verd d'alta qualitat, que aporti un espai de gaudi i benestar, de biodiversitat i de regulació climàtica.

5. Millorar la qualitat dels nous espais lliures i zones verdes.

Cal evitar la proliferació de places dures i d'execucions pobres en l'enjardinament o el reg dels espais verds del municipi i garantir que l'espai verd sigui espai de gaudi i benestar per a la ciutadania. No serveix de res inflar les xifres d'espai verd disponible per habitant sumant espais residuals com els de rotondes i espais entre carreteres i polígons, perquè això no millorarà la qualitat de vida dels veïns i veïnes de la ciutat

Proposem:

a) Definir normativament la tipologia i enjardinament i arbrat dels espais verds de la ciutat.

b) No comptabilitzar els verds lineals de menys de 10 metres d'ample o inferiors a 200m^2 i les rotondes com a part de la reserva obligatòria de espais verds als nous sectors.

6. Aposta pel verd públic

La proposta de POUM i els plans parcials tramitats darrerament, donen un pes important al verd privat en els interiors d'illa. Considerem que això apunta a un model de ciutat on es rebaixa l'ús de l'espai públic en favor d'espais privats i semiprivats, amb les conseqüències que té en termes de sociabilitat i seguretat, contribuint també a una major segregació urbana.

Proposta

Un model d'urbanització per als nous sectors urbanitzables i per a la reforma de la trama consolidada que potenciï espais verds públics, oberts a la interacció social i la barreja de veïnat.

Barris

7. Uns barris més esponjats: limitar la densitat d'edificació

A la proposta de Planejament General es defineix una densitat molt elevada del grau d'edificabilitat bruta en els sectors d'expansió de la ciutat que conformaran una densa trama urbana en detriment de la qualitat de vida dels seus futurs habitants. L'índex

d'edificabilitat de cada sector definit al POUM no es justifica en cap cas d'acord amb l'interès general, donant, a més, un potencial d'habitatge total de més de 41.386 pisos.

Aquest potencial d'habitatge està molt per damunt de les necessitats detectades en la pròpia memòria social de la proposta de planejament que en l'escenari més expansionista preveu una necessitat de nou habitatge de 16.700 pisos, per tant, no es pot justificar la necessitat d'augmentar el grau d'edificabilitat segons la necessitat futura d'habitatge a la ciutat.

En canvi, moderar la densitat de la trama urbana sempre és aconsellable si es vol millorar les vialitats, la sensació d'amplitud en els espais públics i millorar la qualitat de vida de veïns i veïnes.

A més, contenint la densitat en els nous sectors urbanitzables, es pot fer més atractiva la rehabilitació del parc d'habitatge existent en la trama urbana consolidada, contribuint així a la millora del centre i la primera corona de la ciutat.

Proposem:

Rebaixar de forma general, i en particular, en els sectors amb més densitat, l'índex d'edificabilitat bruta en la proposta de Planejament General, segons els següents paràmetres:

En cap cas es superaran els 0,70m2st/m2s en la normativa del nou Pla d'Organització Urbanística Municipal.

Sectors delimitats:

Reduir els paràmetre dels PPU R1 (Cappont-Fontanet) i PPU R4

Els paràmetres d'ordenació i aprofitament són un IEB de 0,70 m²st/m²s i una densitat bruta de 60 hab/ha.

Sectors no delimitats:

a) Àmbits tipus A:

- Índex d'edificabilitat bruta màxima: 0,35 m2st/m2sòl
- Sostre residencial mínim: 0,25 m2st/m2sòl
- Sostre mínim d'altres usos no residencials: 0,05 m2st/m2sòl
- Densitat màxima d'habitatges: 30 Hab/Ha

b) Àmbits tipus B:

- Índex d'edificabilitat bruta màxima: 0,55 m2st/m2sòl
- Sostre residencial mínim: 0,35 m2st/m2sòl
- Sostre mínim d'altres usos no residencials: 0,10 m2st/m2sòl
- Densitat màxima d'habitatges: 45 Hab/Ha

c) Àmbits tipus C:

- Índex d'edificabilitat bruta màxima: 0,70 m2st/m2sòl
- Sostre residencial mínim: 0,45 m2st/m2sòl
- Sostre mínim d'altres usos no residencials: 0,15 m2st/m2sòl
- Densitat màxima d'habitatges: 60 Hab/Ha

8. Obligatorietat de preveure un augment d'aparcaments subterranis privats.

Si volem una ciutat que prioritzi les persones, la salut i el gaudi de l'espai públic, hem d'augmentar la capacitat d'aparcament soterrani amb previsió de la desaparició progressiva d'aparcament en superfície al centre i eixamples de la ciutat.

Proposem:

Estipular una reserva de 2 aparcaments soterranis per cada habitatge construït en tots els nous projectes d'urbanització i construcció d'habitatges, tant en els sectors delimitats, com en PAU i en Sectors no delimitats. Preveure com a mínim 1 aparcament públic en superfície per cada habitatge construït en la ordenació de carrers i vials en els sectors a desenvolupar.

L'aparcament soterrani en cap cas comptabilitzarà com a sostre edificat per al càlcul de la densitat màxima d'edificació del sector o per càlcul de cessió de terrenys o reserva d'espais lliures.

9. Preveure aparcaments subterranis públics com a infraestructures comunitàries

Millorar la mobilitat i reduir el transit rodat privat al centre de la ciutat ha de ser en qualsevol cas una prioritat. Amb aquest objectiu es proposa obtenir una xarxa de 5 aparcaments soterranis públics en els barris perifèrics de la ciutat, connectats amb el transport públic, que serveixin d'aparcaments dissuasoris, considerant-los com a equipaments comunitaris inclosos en les obligacions de finançament dels nous sectors a urbanitzar.

Proposem:

a) Definir l'obligatorietat de finançar els aparcaments subterranis públics com a estructures comunitàries lligades a la millora de la mobilitat a raó de 1 plaça d'aparcament soterrani o el seu equivalent econòmic per cada 700m2 de sostre edificat.

b) Preveure la possibilitat de convenis entre l'ajuntament de Lleida i els promotors immobiliaris per tal de finançar l'ampliació d'infraestructures d'aparcaments subterranis,

lligades a l'augment d'aprofitament o el desenvolupament prematur dels sector no delimitats, a raó de 1 plaça d'habitatge públic comunitari extra, o el cost econòmic equivalent, per cada 400 m2 de sostre extra construït.

10. Reduir de forma generalitzada l'aprofitament màxim en tots els nous sectors per encabir actuacions condicionades a l'augment d'aprofitament.

Cal dotar l'ajuntament de capacitat d'obtenció de recursos econòmics mitjançant convenis amb els promotors urbanístics, per finançar la construcció de vialitats o equipaments comunitaris com els que proposem

Proposem:

Reduir de forma generalitzada un 10% l'aprofitament màxim de tots els sectors no delimitats i dels sectors delimitats no consolidats, per poder incorporar millores de l'aprofitament condicionades als compromisos de cessions o desenvolupament de sistemes de vialitat, equipaments o altres sistemes públics.

11. Garantir carrers per als vianants i seguretat per a la mobilitat en bici

El POUM ha de definir l'estructura d'urbanització de nous vials o carrers introduint la construcció de carrils bici segregats i arbrat. Ha de definir amples de vorera mínims i carrers amb amplades mínims de calçada. També s'ha d'aprofitar per revisar l'estructura de la mobilitat a la trama urbana consolidada.

Proposem:

Definir una amplada mínima de les voreres i del carrer dels vials de nova delimitació en funció de la seva tipologia i ús.

Per criteris d'acceptabilitat i maniobra dels itineraris adaptats, l'amplada mínima de les voreres serà de 2m per qualsevol nou vial projectat i com a mínim un carril bici segregat. Si l'amplada del carrer no ho permet s'ordenarà plataforma única amb prioritat de vianants. En cas d'arbrat, baixants de guals, carrils bici o qualsevol altre element o obstacle cal assegurar una amplada mínima lliure de 140 cm.

Es recomana que la plantació d'arbrat s'efectuï en voreres d'ample superior a 2,60 metres.

Tipologia de carrer en funció de l'ample projectat:

> Tipus A) Carrer sentit únic, projectat preferentment com zona 30 amb amplada mínima de 12m. Comprendrà voreres mínimes de 2.6m, calçada amb un ample mínim de 2,5m. Podran encabir una zona d'aparcament públic de 2,5m.

Tipus B) Carrer de doble sentit amb amplada mínima de 17m. Comprendrà voreres mínimes de 3m, dues calçades amb un ample mínim de 2,5m. Podran encabir dos zones d'aparcament públic de 2,5m. Es recomana la integració de carrils bici segregats.

Tipus C) Vialitat de doble sentit amb una amplada mínima de 26m. Comprendrà voreres mínimes de 4m, quatre calçades amb un ample mínim de 2,5m. Podran encabir dos zones d'aparcament públic amb una amplada mínima de 2,5m. Serà obligatòria la integració de carril bici segregat amb una amplada mínima de 2,5m.

Tipus D) Carrers amb amplades mínimes inferiors a 12m es dissenyaran com a carrers per vianants reservant sempre espais mínims lliures de vegetació i arbrat de 1,4m. Podran tenir espai per al transit rodat a la mateixa altura de les voreres dissenyats per accés del veïnat i zona 20. Es recomana en tots els casos la plantació d'arbrat.

Incorporar les propostes per una mobilitat més segura i sostenible, que inclouen la definició de Zones de Mobilitat Individual Sostenible, zones exclusives per a vianants, ampliacions de voreres, la creació d'una xarxa per a vianants, aparcaments dissuasius i millores en la xarxa de carrils bicis (veure document annex).

Habitatge

12. Distribuir l'habitatge de protecció oficial

Revisar l'aprofitament en els sectors i la reserva per habitatge de protecció oficial per evitar-ne la concentració a determinats barris i sectors, que coincideixen amb els de major densitat d'edificació. En termes generals caldria reservar més HPO en els sectors amb rendes més altes i menys als de rendes inferiors

Proposem:

Revisar l'aprofitament i la reserva d'habitatge de protecció oficial per evitar l'acumulació prevista la zona de Balàfia, PPU R3 i PPD8, rebaixant el percentatge d'HPO en aquesta zona, i compensant-ho amb majors dotacions a les àrees PPU R1 Cappont-Fontanet, PPD3 PPD4 (Bordeta), PPU R6 i PPD9 (Ciutat Jardí)

13. Augmentar la cessió al sistema d'habitatges dotacionals públics

L'ordenació de l'Avanç del POUM no delimita els equipaments destinats a habitatges dotacionals públics, destinats a satisfer les temporals d'habitació de les persones; requeriments d'acolliment, d'assistència sanitària o d'assistència social; de feina o estudi o d'afectació per una actuació urbanística, justificades per les polítiques socials prèviament definides.

Així doncs, no s'aprofita el POUM per planificar les necessitats lligades a polítiques d'atenció al sensellarisme i d'inclusió social, les necessitats derivades de la campanya agrària, o les pròpies d'una ciutat universitària com Lleida.

Proposem:

Incorporar al POUM les necessitats establertes en model d'inclusió, tant pel que fa a habitatges destinats a polítiques de «casa primer», com a equipaments comunitaris per a l'atenció del sensellarisme i de la campanya agrícola, afegint-hi un equipament de baixa exigència per a l'atenció del sensellarisme no previst en aquest model d'inclusió, però que serà obligatori per a ciutats de més de 50.000 habitants si s'aprova la Llei de sensellarisme que està en tràmit al Parlament.

Preveure la cessió obligatòria de sol per al sistema d'habitatges dotacionals públics fins al 7,5%.

14. Estendre Dret de retracte en la trama urbana consolidada

La normativa urbanística del POUM pot delimitar les àrees en les quals les transmissions oneroses d'habitatge queden subjectes a l'exercici dels drets de tanteig i retracte per part del mateix ajuntament, entitats urbanístiques especials o altres administracions actuants, d'acord amb les determinacions de l'article 172 del TRLU, com a eina per incrementar el patrimoni de sòl i habitatge públic i facilitar així el compliment dels objectius de les polítiques d'habitatge.

Proposem:

Definir al POUM com a àrees delimitades per exercir el dret de tanteig i retracte tota la trama urbana consolidada.

15. L'habitatge a l'Horta

L'avanç del POUM reconeix 22 àmbits residencials dispersos d'urbanització amb dèficits per als quals es preveu incloure'ls al règim de sòl urbanitzable no delimitat, als efectes de regularitzar la seua situació urbanística i dotar-los dels accessos, vialitat i serveis propis de la funció residencial. Aquest fet, a més de permetre la creació de nuclis urbans en l'Horta de Lleida generant encara més

fragmentació del territori, suposarà la possible aparició de conflictes de convivència entre les zones d'àmbit residencial i la pròpia activitat agrària del entorn immediat. Tampoc es preveu a la normativa en quina forma han de posar-se d'acord els diferents propietaris de les zones delimitades per endegar els processos de regularització d'aquestes urbanitzacions, més enllà de la tramitació del corresponent pla parcial urbanístic.

Donat que l'activitat agrària hauria de ser la prioritat a desenvolupar en els sectors no urbanitzables del municipi, la falta de necessitat real d'habitatge no vinculat amb l'activitat agrària i la possibilitat de generar processos especulatius a partir de la legalització de les urbanitzacions en dèficit, veiem del tot innecessari la consolidació d'aquests nuclis urbans enmig del territori de l'horta de Lleida.

En tot cas, caldria assegurar que aquesta possibilitat no perjudiqui els propietaris d'habitatge realment vinculat a activitat agrària, en favor de processos especulatius,

Proposta

Establir una normativa de regularització que requereixi el consens entre els diferents propietaris de cada àmbit.

Transició ecològica justa

16. Nova cultura de l'aigua

El sistema de serveis tècnics previst a l'avanç del POUM inclou tres sistemes vinculats a l'aigua: el d'abastament, el de sanejament i les infraestructures de reg a l'Horta.

Entenem que el nou urbanisme ha de donar resposta al repte climàtic que fa preveure episodis més importants de sequera, com els viscuts els darrers anys, de manera que cal incorporar al planejament urbà mesures d'estalvi i aprofitament de l'aigua.

Per altra part, en aquest escenari de canvi climàtic i riscos ambientals, la biodiversitat esdevé un factor clau a protegir, de manera que les séquies i clamors de l'Horta s'han de considerar no només com a infraestructures tècniques de reg, sinó també com a elements de biodiversitat que requereixen protecció.

Proposem:

Incorporar un tercer sistema urbà d'aprofitament d'aigües grises i de pluja.

Incorporar per normativa urbanística l'obligatorietat d'instal·lar sistemes d'estalvi, recuperació i reciclatge d'aigua en les noves edificacions i en rehabilitacions integrals.

Introduir una protecció de les infraestructures de reg de l'Horta no només com a infraestructura tècnica, sinó com a recurs de biodiversitat.

17. Energia renovable i distribuïda

Malgrat els avenços en la instal·lació de sistemes de captació i aprofitament d'energia solar en els edificis i la incorporació a les ordenances municipals de l'obligatorietat

d'aquests sistemes en noves edificacions, seguim veient edificacions noves que no els incorporen.

Al mateix temps, es desenvolupen nous projectes d'instal·lacions fotovoltaiques en sòl no urbanitzable, tant del propi municipi de Lleida com en territoris propers, que introdueixen nous usos a l'horta i impliquen la construcció de línies d'alta tensió que la travessen.

Davant la necessitat d'impulsar la transició energètica, però també de protegir l'Horta i els seus usos agraris i paisatgístics, així com la salut de les persones, cal aprofitar el POUM per definir el model d'implantació de renovables que volem per al nostre municipi, que al nostre entendre passa per l'ordre de prioritats següent:

1r. Estalvi energètic

2n Instal·lacions en espais ja modificats (edificis, instal·lacions industrials...) o degradats

3r Instal·lacions en sòl no urbanitzable públic

4rt Instal·lacions en espais de baix valor agrícola i paisatgístic

Proposem:

Regular l'obligatorietat de garantir una balanç zero entre generació d'energia renovable i consum energètic en cada illa residencial de la nova trama urbana, reservant un mínim de 5m^2 de superfície lliure d'ombra en terra o teulada per cada habitatge a construir.

Reforçar les obligatorietats d'instal·lació de sistemes d'estalvi energètic i de captació i aprofitament d'energia solar en els sectors industrials.

Incloure una categoria d'infraestructures energètiques en la planificació i regulació del sòl no urbanitzable, que estableixi una jerarquia d'espais susceptibles d'acollir aquestes infraestructures, començant pels terrenys públics i tenint en compte tot el potencial d'instal·lació en espai urbanitzable residencial i industrial.

18. Indústria amb responsabilitat ambiental

El POUM preveu un creixement de sòl industrial, doblant el nombre d'hectàrees industrials respecte el planejament vigent. Aquest creixement es concentra en el polígon de Torreblanca, l'ampliació del polígon del Segre i del polígon de Torre Solé, així com altres creixement més moderats en nuclis industrials existents.

Tot i que és important planificar espai per al desenvolupament industrial de Lleida, entenem que la planificació de sòl industrial ha de tenir una mirada territorial, que compti amb el territori del voltant, i ha de tenir una mirada ambiental, per limitar els efectes d'activitat industrial creixent en una ciutat que ja pateix per la contaminació de l'aire, acústica i odorífera, a més de patir problemes de saturació del trànsit.

Proposem:

Limitar l'extensió del polígon de Torreblanca i del creixement en sòl urbà no consolidat.

Reforçar les obligacions en matèria d'estalvi, producció i aprofitament energètic, d'estalvi i reutilització de l'aigua i de plans de mobilitat associades als nous desenvolupaments de sòl industrial.

Garantir que el consum energètic associat a les noves implantacions industrials es pugui generar dins del municipi, reservant el sòl no agrícola necessari per a poder instal·lar renovables que generin l'energia equivalent a aquest consum.

Introduir limitacions al tipus d'activitats permeses, per evitar riscos a la població i evitar activitats d'alt consum d'aigua i amb major externalitats en termes de contaminació de l'aire, acústica i odorífera.

19. Infraestructures de mobilitat de connexió

Valorem positivament que l'avanç del POUM prevegi el tancament de la ronda sud aprofitant la zona ja afectada per les infraestructures ferroviàries existents. Hi ha, però, altres actuacions la utilitat de les quals en resulta més dubtosa, perquè poden suposar una afectació a l'Horta que no es justifica amb la millora de mobilitat que poden aportar, sobretot si tenim en compte que l'aposta de futur no ha de ser la de la mobilitat amb vehicle privat i el transport de mercaderies per carretera, sinó que ha de ser la del transport públic i el transport ferroviari.

Ens referim les carreteres del camí de Montcada i del camí de la Mariola i a la connexió del polígon del Segre amb la carretera de Corbins. En aquest cas, entenem que el pas previst només permet estalviar uns quatre minuts respecte l'opció actualment existent d'arribar fins a l'autovia. I un cas similar seria el de la nova connexió amb Llívia.

I pel que fa a les entrades per Montcada i la Mariola, entenem també que hi ha entrades alternatives i que, en tot cas, s'hauria de limitar l'amplada prevista per a aquestes carreteres.

Proposem:

Sol·licitem els estudis de mobilitat que justifiquen les actuacions previstes a l'avanç i la possible revisió d'aquestes previsions, limitant l'amplada prevista per a aquestes carreteres.

Mobilitat segura i sostenible a Lleida

- 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

Motius per impulsar l'ús de la bicicleta i la resta de mitjans de mobilitat individual sostenibles

- 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 ciclologística en el comerç de proximitat és eficient i eficaç.
- Transport individual, facilita la distància en casos d'emergències per pandèmies

MESURES PER A UNA MOBILITAT MÉS SEGURA I SOSTENIBLE

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 predominen 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- Noguerola
    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. El 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 es podria ampliar eliminant les zones d'aparcament i/o incorporant una calçada lateral a vorera en carrers amb 2 o més carrils per sentit (en converteix 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. El 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 Transport públic
   3 Mitjans de mobilitat individual sostenibles
   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:
   - L11 (antiga finca firetes)
   - Camps Elisis (ampliació fira)
   - Estació Tren (aparcament ADIF)
   - Carrer Josep Palach (enfront escola Mitjana)
   - Cementiri (Palauet amb Almeria)

8. 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)

   - 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.

MOBILITAT POST COVID-19

- Carril bici actual
- Bus-Bici
- Xarxa permeable
- Carrer vianants
- Calçada lateral a vorera
- Calçada lateral a Bici
- zona preferent V.I.S.
- zona exclusiva vianants
- zona 30
- Aparcaments
- N Aparcament nou
- zona verda

MOBILITAT POST COVID-19

- Carril bici actual
- Bus-Bici
- Xarxa permeable
- Carrer vianants
- Calçada lateral a vorera
- Calçada lateral a Bici
- zona preferent V.I.S.
- zona exclusiva vianants
- zona 30
- Aparcaments
- N Aparcament nou
- zona verda

MOBILITAT POST COVID-19

- Carril bici actual
- Bus-Bici
- Xarxa permeable
- Carrer vianants
- Calçada lateral a vorera
- Calçada lateral a Bici
- zona preferent V.I.S.
- zona exclusiva vianants
- zona 30
- Aparcaments
- N Aparcament nou
- zona verda

MOBILITAT POST COVID-19

- Carril bici actual
- Bus-Bici
- Xarxa permeable
- Carrer vianants
- Calçada lateral a vorera
- Calçada lateral a Bici
- zona preferent V.I.S.
- zona exclusiva vianants
- zona 30
- Aparcaments
- N Aparcament nou
- zona verda

MOBILITAT POST COVID-19

- Carril bici actual
- Bus-Bici
- Xarxa permeable
- Carrer vianants
- Calçada lateral a vorera
- Calçada lateral a Bici
- zona preferent V.I.S.
- zona exclusiva vianants
- zona 30
- Aparcaments
- N Aparcament nou
- zona verda

MOBILITAT POST COVID-19

- Carril bici actual
- Bus-Bici
- Xarxa permeable
- Carrer vianants
- Calçada lateral a vorera
- Calçada lateral a Bici
- zona preferent V.I.S.
- zona exclusiva vianants
- zona 30
- Aparcaments
- N Aparcament nou
- zona verda