

Al·legacions // 13-10-2010

Propostes per al Pla de Mobilitat Urbana de Lleida

Enric Martí i Suau, en qualitat de delegat de Lleida/Ponent de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, titular del DNI XXXXXXXX-X i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresol, 08026 de Barcelona, es dirigeix a la Paeria en relació al procés participatiu del "Pla de Mobilitat Urbana".

PROPOSTES (S'enumeren)

A Consideracions sobre l'estudi de demanda

PROPOSTA 1. Ambició amb els objectius del PMU. Proposem adoptar objectius similars als del "Plan de Movilidad Sostenible" de Vitòria, pels seus èxits, destacables a escala estatal i reconeixement europeu.

| Quota actual i objectiu a Vitòria | A Peu | Bicicleta | Transport Públic | Cotxe o Moto | Altres |
|-----------------------------------|-------|-----------|------------------|--------------|--------|
| Actual (2008) | 49,9% | 3,3% | 7,9% | 36,6% | 2,3% |
| Objectiu (PMS Fase I) | 49,9% | 4,7% | 10,6% | 32,5% | 2,3% |
| Objectiu (PMS Fase II) | 49,6% | 5,1% | 17,3% | 26,1% | 1,9% |

Font: Ajuntament de Vitòria-Gasteiz.

| Quota actual a Lleida (tots els desplaçaments) | A Peu | Bicicleta | Transport Públic | Cotxe o Moto | Altres |
|--|---------|-----------|------------------|--------------|--------|
| Actual (2006). Totals | 221.558 | 3.416 | 45.772 | 228.319 | |
| Percentatge sobre total | 44,39% | 0,68% | 9,17% | 45,75% | |

Font: EMQ 2006. Ajuntament de Lleida

PROPOSTA 2. Incidir en la reducció de vehicles privats a Lleida com a necessitat per a la millora de la circulació, del medi ambient i de la igualtat d'oportunitats. És inaudit que es produeixin més desplaçaments en vehicle privat que en a peu, perjudicant altres modes de transport més inclusius i de superior capacitat com les bicicletes i els autobusos.

PROPOSTA 3. Atesa la baixa utilització dels autobusos urbans, és necessària una diagnosi molt més detallada de la seva explotació. Tal com s'apunta a la diagnosi, els temps de

desplaçament comparats amb el vehicle privat són la principal causa del baix ús del transport públic urbà de la ciutat, mentre que l'accessibilitat a les parades es considera prou alta. El baix ús del transport públic urbà resulta evident en comparar-se els viatgers de 2009 en relació a la població de diverses ciutats espanyoles.

| CIUTAT | POBL. | VIATGERS 2009 | VIATGERS 2008 | EVOLUCIÓ 2008-2009 (%) | VIATGES/HABITANT (2009) |
|--|----------------|------------------|------------------|------------------------|-------------------------|
| Pamplona (comarca) | 319.208 | 36.900.000 | 38.500.000 | -4,16 | 116 |
| Valladolid | 317.864 | 30.731.024 | 31.499.851 | -2,44 | 97 |
| Vigo | 297.332 | 22.297.493 | 22.892.059 | -2,60 | 75 |
| Gijón | 277.554 | 19.459.546 | 20.205.590 | -3,69 | 70 |
| l'Hospitalet de Llobregat ¹ | 257.038 | 8.591.793 | 8.907.912 | -3,55 | 33 |
| A Coruña | 246.056 | 21.074.578 | 21.745.721 | -3,09 | 86 |
| Vitoria-Gasteiz ³ | 235.661 | 15.233.665 | 12.753.828 | 19,44 | 65 |
| Granada | 234.325 | 35.000.000 | -no disponible- | | 149 |
| Elche/Elx | 230.112 | 11.500.000 | 11.450.281 | 0,43 | 50 |
| Oviedo | 224.005 | 14.177.862 | 14.872.770 | -4,67 | 63 |
| Santa Cruz de Tenerife ² | 222.417 | 8.976.224 | 9.421.431 | -4,73 | 40 |
| Badalona ¹ | 219.547 | 10.845.227 | 11.181.122 | -3,00 | 49 |
| Cartagena | 211.996 | 4.474.248 | 4.174.248 | 7,19 | 21 |
| Terrassa | 210.941 | 11.600.000 | 11.300.000 | 2,65 | 55 |
| Jerez de la Frontera | 207.532 | 5.000.000 | 7.000.000 | -28,57 | 24 |
| Sabadell | 206.493 | 13.600.000 | 14.300.000 | -4,90 | 66 |
| Móstoles ¹ | 206.478 | | -no disponible- | | 0 |
| Alcalá de Henares | 204.574 | 10.819.000 | 11.922.000 | -9,25 | 53 |
| | | | | | |
| Lleida | 135.919 | 7.425.000 | 7.303.580 | 1,66 | 55 |

Comparativa de l'ús del transport públic urbà a Lleida i a les ciutats espanyoles entre 200.000 i 350.000 habitants. En cursiva dades aproximades. (1) Xifres poc representatives per ser ciutats amb continu urbà que supera l'àmbit municipal. (2) No s'inclou el tramvia interurbà Santa Cruz – La Laguna, que ha fet créixer el balanç global de viatgers entre 2008 i 2009. (3) S'inclou el tramvia urbà de Vitoria. Font: PTP a partir de dades d'operadors i fonts diverses.

Concretament aquest estudi hauria de caracteritzar el següent:

- Nombre i localització dels punts negres de la xarxa d'autobús, amb un plànol de velocitats mitjanes.
- Caracterització i zonificació dels problemes trobats per l'autobús: girs de carrers, canvis de carril, afectacions per l'aparcament en cordó o en bateria, manca de carril bus, escassa prioritat semafòrica, etcètera.
- Alentiment del servei causat per l'afluència del passatge en determinades parades d'alta demanda.

PROPOSTA 5. Tarifar l'aparcament per fer més atractiu el transport públic i la mobilitat no motoritzada. L'elecció del mode privat en front del transport públic no és només qüestió d'oferta. Els usuaris decideixen en funció del cost generalitzat, que inclou els costos en temps i també en

diners. Una bona oferta de transport públic mai no és suficient si l'aparcament està garantit a baix preu. Per aquest motiu és necessari avaluar quin ha de ser l'increment de les tarifes dels aparcaments -sobretot públics en calçada- per afavorir un traspàs modal cap al transport públic. Així s'ha fet a totes les ciutats que avui celebren els èxits de la seva política de mobilitat: menys trànsit i més moviment gràcies a la potenciació de la mobilitat sostenible i segura (a peu, en bicicleta i en transport públic).

| Tarifa OTA | 2008 | 2009 | | | Incremento 2008/2009 |
|--------------|----------|----------|----------|----------|----------------------|
| | | Zona 1 | Zona 2 | Zona 3 | |
| 0-15 minutos | | - € | - € | - € | |
| 30 minutos | 0,25 € | 0,90 € | 0,60 € | 0,55 € | 173,33% |
| 60 minutos | 0,60 € | 1,60 € | 1,20 € | 0,90 € | 105,56% |
| 90 minutos | 1,00 € | 2,40 € | 1,80 € | 1,30 € | 83,33% |
| Residente | - € | 40,00 € | 40,00 € | 40,00 € | |
| Comerciante | 117,76 € | 250,00 € | 250,00 € | 250,00 € | 112,30% |
| Bono autobús | 0,45 € | 0,50 € | 0,50 € | 0,50 € | 11,11% |

Regulació de l'aparcament que ha acompanyat una oferta de transport públic renovada a Vitoria-Gasteiz. Font: Ajuntament de Vitòria.

B Propostes per a la xarxa de BUS

Des de la PTP creiem que la xarxa de BUS actual és obsoleta. El creixement de la ciutat en els darrers anys amb les noves vies i ponts de comunicació, i la incorporació de la integració tarifària en el transport públic dibuixen un nou escenari de mobilitat, que requereix nous plantejaments imaginatius i alhora atrevits, si es vol donar al transport públic el futur que mereix, que no és un altre que el de donar un servei útil, segur, ràpid i còmode.

És per això que volem exposar les següents propostes de millora que voldrien ser alhora els fonaments o punts clau d'una nova visió del transport públic a la nostra ciutat.

Cal remarcar que amb els nous ponts i vies de comunicació a la ciutat, el centre de mobilitat queda definit per l'entorn de l'estació. Aquesta centralitat queda només estroncada per la obertura de l'estació al barri de Pardinyes, encara per fer i molt necessària.

Subratllar tanmateix que potenciar el transport públic no sempre vol dir més línies i més quilòmetres de corredors per autobús, sovint és més important millorar la seva qualitat eliminant els punts negres que en dificulten un pas òptim i el fan obsolet, prioritzar el seu pas per davant del transport privat, tal com preveu el principi de la jerarquia de la mobilitat, veritable conseller quan els dubtes i arguments interessats s'obren camí trepitjant el sentit comú.

PROPOSTA 6. Proposta d'una nova xarxa d'autobusos basada en l'elevada freqüència i en l'optimització de l'oferta. La superposició de línies sovint genera retards o l'acumulació de vehicles en els trams comuns donant una oferta intermitent amb molta variabilitat. En algunes ciutats s'ha reformat la xarxa per reduir redundàncies, incrementant-se al cap de poc temps la demanda, l'ocupació mitjana dels autobusos i la seva velocitat comercial

| | Xarxa anterior | Nova xarxa |
|---|----------------|-----------------|
| Interval de pas | 20' | 10' |
| Velocitat comercial | 10,77 Km/h | 12,73 Km/h |
| Reducció mitjana dels temps de viatge | | 10 minuts menys |
| Consum mitjà per autobús | 56,56 l/100 Km | 53,03 l/100 Km |
| Reducció de les emissions de CO2 anuals | | 421,5 Tm/any |
| Increment dels viatgers en transport públic | | 40,00% |

Font: Ajuntament de Vitòria

PROPOSTA 7. Es proposa ampliar la franja d'activitat de 6.30 hores a les 22.30 hores i estendre-la a totes les línies (amb alguna excepcionalitat). L'objectiu de la proposta és obrir el servei a la mobilitat obligada i deixar clara la cartera de serveis.

PROPOSTA 8. Es proposa fins a una màxim de tres trams o franges horàries que marquen les diferents freqüències de pas, iguals a totes les línies. Les franges proposades son: A: de 6.30 a 7.30 hores; B: de 7.30 a 21.00 hores; C: de 21.00 a 22.30 hores. Les freqüències de pas han de ser regulars i garantides i estandaritzades a 5, 10, 15, i 20 minuts (excepcionalment a 30 minuts).

PROPOSTA 9. Eliminar els punts negres de la xarxa BUS. Creiem imprescindible per a potenciar el BUS: 1.- Incloure més quilòmetres de carril BUS que garanteixin la seva regularitat i velocitat mitjana; 2.- Semàfors de preferència pel BUS en determinades cruïlles i 3.- Gateres en algunes aproximacions a les cruïlles per posicionar al BUS amb avantatge respecte als vehicles privats.

PROPOSTA 10 . Velocitat comercial mitjana del BUS a 15 km/hora. La velocitat mitjana només s'aconsegueix quan es respecta el corredor per on circula, es prioritza el seu pas amb ones verdes semafòriques adaptades al seu pas, es facilita i promociona la dispensació de títols (disminuir el cobrament a peu de volant), i es dissenyant línies funcionals.

PROPOSTA 11. Informació del pas dels BUS per les parades. A més de la informació de les diferents corredors de la xarxa cal que el passatger sàpiga si el BUS ha passat o encara ha d'arribar. En aquest sentit cada parada ha de comunicar a quins talls horaris el BUS passarà, i no abans, per la parada. Sobre tot en freqüències de pas iguals o superiors a 15 minuts.

PROPOSTA 12. Accessibilitat als principals centres generadors de mobilitat amb una màxim d'un sol transbordament. L'èxit d'aquest nou plantejament està en que l'esforç que l'usuari ha de fer per accedir als principals centres generadors de mobilitat és un sol transbordament. Aquest esforç queda compensat per un increment en les freqüències i el conseqüent menor temps porta a porta.

PROPOSTA 13. Millora de la receptivitat de les parades. Protegides de les inclemències meteorològiques i ben dimensionades. Allà on no es pugui garantir l'espai reservat al BUS, s'estudiarà la possibilitat d'instalar-hi una plataforma BUS. Evitant sempre que el BUS hagi d'abandonar el carril de circulació, per les dificultats òbvies que això comporta per incorporar-se al corredor.

PROPOSTA 14 Informació a temps real del temps d'espera a les parades de BUS. Instal·lació de pantalles SAE (Sistema d'ajuda a l'exploració).

PROPOSTA 15. Optimitzar i fusionar línies, per a millorar les freqüències i optimitzar l'ocupació (viatgers per expedició i viatgers per quilòmetre).

La ciutat està cohesionada amb dos corredors ja existents:

PROPOSTA 16. El corredor circular intern (l'equivalent actual a la L1, amb alguna variació), és l'eix vertebrador de la nova organització en xarxa. Aquest corredor assumeix i substitueix el tram circular de totes les línies perifèriques que venen a centre ciutat. És un corredor d'alta freqüència (cinc minuts) i d'un sol sentit. La seva regularitat és obligada i cal garantir-la. Per això es recomana la disposició d'un carril BUS en aquest corredor. De manera aleatòria es proposa el control estricte del respecte del carril BUS, amb un guàrdia urbà enfilat d'alt del BUS.

PROPOSTA 17. El corredor circular extern (l'equivalent a les línies L10 exterior, i L2 Ronda). El corredor d'aquestes línies ha de ser idèntic i de sentits contraris. Es proposa eliminar el circuit d'entrada als instituts i fer passar la L-10 per l'Avda. de Madrid. Aquest corredor participa d'una part del carril BUS del corredor intern amb qui coincideix, la resta de corredor és aconsellable treure punts negres del mateix.

Eixos orbitals que creuen la ciutat sense passar pel punt central (Estació RENFE)

PROPOSTA 18. Eix orbital ponent. (l'equivalent a la línia 17).

PROPOSTA 19. Eix orbital nord . (l'actual L-18)

Connexions amb els barris perifèrics i polígons industrials :

PROPOSTA 20. Els Barris perifèrics estaran connectats als corredors circulars intern i extern amb freqüències de pas de 20 minuts com a màxim. Nogensmenys, quan la intensitat d'ús ho aconselli les freqüències podran de 15 o 10 minuts.

PROPOSTA 21. Fusionar corredors a les parts proximals a la ciutat . La excentricitat d'alguns barris que comparteixen sectors, permeten de compartir els trams més proximals al centre. Per ex. La L6 Magraners i la L5 La Bordeta, comparteixen corredor al seu pas per Cappont. Aquest model en "Y" pot repetir-se en altres barriades, amb la qual cosa s'incrementen les freqüències de pas i l'accessibilitat als barris de la tercera corona i amb més població.

C Propostes per a la xarxa global

PROPOSTA 22. Intercanviador intermodal BUS-TREN a Lleida-Pirineus. Unificar l'estació ferroviària i la d'autobusos amb la màxima integració informativa i física possible.

PROPOSTA 23. Rodalies amb aparcaments de dissuasió a l'origen. Tan en els modes ferroviari com en autobusos interurbans integrats (ATM)

PROPOSTA 24. Compatibilitzar les línies interurbanes com a serveis urbans. Les línies interurbanes integrades han de poder donar servei als barris perifèrics, quan això sigui possible, compartin parades.

PROPOSTA 25. Compatibilitzar les línies urbanes com a serveis interurbans. Autoritzar les línies dels corredors que porten a Les Basses poder parar al complex de Jardiland; les que porten a Gualda, poder parar al polígon de Torrefarrera. No té cap sentit avançar la parada unes decenes de metres per evitar canviar de municipi, posant en perill treballadors que han de recórrer a peu per la carretera aquesta distància.

PROPOSTA 26. Recuperar estacions i baixadors ferroviaris. Davant l'imminent traspàs de rodalies ferroviàries recuperar l'estació d'Almacelles i el baixador de Raimat.

PROPOSTA 27. Informació de la xarxa clara, manejable i accessible a les plataformes digitals. Pel que fa el format paper es recomana altre cop el model de Vitòria per la seva portabilitat i claredat.

PROPOSTA 28. Recuperació de la Rambla d'Aragó. Estudiar un nou enfocament de la Rambla d'Aragó que permeti fer compatible el transport públic amb prioritat, doble carril bici i disminució de la densitat i velocitat dels vehicles privats.

PROPOSTA 29. Aparcaments dissuasius a les principals vies d'entrada a la ciutat. Comunicats amb el transport públic, promocionant el seu ús.

PROPOSTA 30. Seguiment escrupulós del compliment de les ordenances municipals. Fent palesa en aquelles circumstàncies que perjudiquen al transport públic.