

Al·legacions // 13-04-2012

Al·legacions 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 PTPPTPTP-P i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresol, 08026 de Barcelona, es dirigeix a la Paeria en relació al procés d'al·legacions al "Pla de Mobilitat Urbana". A continuació s'enumeren les 14 al·legacions:

A Consideracions generals a l'estudi

1. El PMU ha realitzat una bona diagnosi de la situació actual de la mobilitat de Lleida. El Pla ha demostrat que majoritàriament, els ciutadans de Lleida se solen desplaçar a peu per fer els desplaçaments habituals. En cas dels desplaçaments motoritzats, el vehicle privat té un pes predominant respecte el transport públic tant en els desplaçaments urbans com en els interurbans.

2. L'horitzó escollit només considera els desplaçaments dels residents, però hauria de considerar també els dels visitants. La proposta modal està calculada sobre els desplaçaments de residents. Caldria incorporar tots els desplaçaments atès que el pla incorpora mesures de millora del transport de connexió (nou transport ferroviari de Rodalies, aparcaments dissuassorits, etcètera) que afecten tant residents com visitants.

Quota actual i horitzons 2017-2023	A Peu	Bicicleta	Transport Públic	Cotxe o Moto	Altres
Actual (2009) residents	58.32%	0,8%	8,8%	32,0%	0,06%
Actual (EMQ 2006) global	44,39%	0,68%	9,17%	45,75%	
Horitzó 2017 residents	58,8%	1,7%	12,30%	27,20%	
Horitzó 2023 residents	58,9%	2,5%	16,1%	25,2%	2,7%

Font: PMU Lleida. En vermell dades EMQ 2006 de residents i no residents

3. Tenint en compte la vigència del pla, de sis anys, caldria aportar més ambició als objectius del PMU, com han fet altres ciutats capdavanteres en mobilitat sostenible. Proposem adoptar objectius similars als del "Plan de Movilidad Sostenible" de Vitòria, pels seus èxits, destacables a escala estatal.

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 Vitoria-Gasteiz.

4. L'escenari tendencial de la mobilitat no és aplicable en temps de crisi. La mobilitat general està molt lligada a l'evolució del PIB, amb una evolució de clara recessió. Els patrons de mobilitat del present no tenen res a veure amb els viscuts entre 2006 i 2009, on totes les formes de mobilitat motoritzada creixien. Actualment s'està produint una reducció general de la mobilitat i un increment dels desplaçaments no motoritzats i del transport públic.

5. Manca una concreció més gran de la part propositiva, que es remet a un seguit de plans posteriors. El Pla proposa 9 línies estratègiques, 21 objectius, i 68 mesures que incloent 13 nous estudis. El nombre d'estudis inclosos dins de les mesures deixa un regust de projecte inacabat, amb moltes propostes (fitxes) que manifesten intencionalitat poc objectivable.

B Propostes per a la promoció del transport públic

6. No hi ha cap proposta tècnica concreta. La majoria de les 15 mesures incloses en la línia estratègica de promoure el transport col·lectiu, públic i privat no són concretes o bé estan vinculades a estudis a realitzar posteriorment.

Realment només tres mesures tenen relació directa amb la millora del servei quan a eficiència del transport públic, i en cap d'elles es concreta la intervenció:

- P23 Proposa carril BUS i prioritat semafòrica
- P24 Pla per la millora de la xarxa de BUS, nous itineraris, horaris, etc.
- P27 Estudi de coordinació d'horaris i freqüències, millorar la intermodalitat

7. La previsió de tan sols 1,6 km de nou carril bus en el termini del pla és del tot insuficient. La condició per instal·lar un carril bus hauria de ser la promoció de l'ús del transport públic; però el PMU condiona aquest equipament només a aquells vials de més de 3 carrils on ja circulin més de 200 autobusos. Aquest criteri dificultarà la creació d'una xarxa d'autobús autènticament prioritària i farà pràcticament impossible la creació d'una xarxa contínua de carril bus per donar un alt nivell de servei.

7.1. Considerar la implantació de més carrils bus dins la ciutat, completant l'anella de ronda (5,3 km)

7.2. Considerar la implantació de carrils bus als principals accesos de la ciutat

8. Atesa la baixa utilització dels autobusos urbans, és necessària una proposta de nova xarxa més detallada. 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 Vitòria. Font: PTP a partir de dades d'operadors i fonts diverses.

Ciutat	Habitants	Nombre de línies	Nombre de busos	Milions de viatges	Línies/ 100.000 hab	Busos/ 1.000 hab.	Viatges/ hab i any
Mataró	122.905	8	23	4,8	6,51	18,71	39,05
Tarragona	134.737	19	69	9,53	14,1	51,21	70,73
Terrassa	212.724	14	52	12	6,58	24,44	56,41
Reus	106.622	12	14	2,5	11,25	13,13	23,45
Sabadell	207.338	13	58	13,5	6,27	27,97	65,11
Lleida	137.387	20	34	7,4	14,56	24,75	53,86

Comparativa de l'ús del transport públic urbà a Lleida i d'altres ciutats mitjanes catalanes l'any 2010. Font: PTP a partir de diversos operadors.

9. Concretar quines seran les mesures per millorar la velocitat comercial i on s'aplicaran. A més a més caldria donar resposta als principals problemes velocitat comercial d'una futura nova xarxa de transport urbà :

- 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.

10. És imprescindible definir una nova xarxa d'autobusos moderna: 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. En algunes ciutats, com a Vitòria i properament a Tarragona, s'ha reformat la xarxa per reduir redundàncies, incrementant-se al cap de poc temps la demanda, la 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

11. Potenciar significativament el transport interurbà. Cal incrementar el servei del transport interurbà, tant per carretera com per ferrocarril, per millorar la quota modal de l'accés a Lleida. El nou PTVC ha de servir per generar serveis atractius en qualitat de l'oferta i el temps de viatge respecte el vehicle privat. En aquest cas convé senyalar com a mal precedent la severa reducció de trens a la línia Lleida – Balaguer, contràriament a allò que es determinava al Pla de Transports de Viatgers 2008-2012, en comptes de repartir millor l'oferta de bus i tren s'han suprimit els trens coincidents amb els autobusos.

12. Accelerar i prioritzar el intercanviador intermodal BUS-TREN a Lleida Pirineus. Unificar l'estació ferroviària i la d'autobusos amb la màxima integració informativa i física possible. L'estació actual pel seu estat i per la distància amb la parada ferroviària, impedeix que hi hagi una estació de referència amb les desplaçaments interurbans tal com passa en els municipis europeus de la rellevància de Lleida.

C Propostes per fomentar l'ús racional del cotxe

13. El PMU hauria d'identificar els privilegis actuals de l'automòbil com un problema per a poder desenvolupar alternatives de mobilitat més sostenibles i segures per a la ciutadania. Si es vol reduir l'ús del vehicle privat cal fer una aposta ferma en polítiques de mobilitat sostenible. La pacificació del trànsit passa per la promoció del transport públic i inevitablement per limitar l'accessibilitat al transport privat. Voler mantenir privilegis a la mobilitat privada sempre va en detriment del transport públic.

De les 14 mesures incloses a la línia estratègica L6 de: fomentar l'ús racional del cotxe, amb aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat, només tres apunten de forma directa cap aquesta direcció :

- P42 Redacció d'un pla d'aparcament a la ciutat
- P43 Consolidació i ampliació d'aparcaments de dissuasió
- P44 Estudi de modificació de la regulació de l'estacionament

Les tres mesures van ben orientades per l'ús racional del vehicle privat, però la proposta següent entra en contradicció amb elles:

- P45 Proposta d'eliminació d'aparcament a la xarxa bàsica de la ciutat. Permetre l'estacionament de residents en horari nocturn.

Aquesta mesura, que en principi allibera espai de la xarxa bàsica de dia i facilita aparcar en horari nocturn i indueix un trànsit paràsit de vehicles per reubicar-ne l'aparcament. No és una mesura de contenció, ans al contrari, promociona agafar el vehicle privat.

14. És imprescindible abordar la tarificació de l'aparcament de vehicles privats sobre la via pública. Per fer més atractiu el transport públic i la mobilitat no motoritzada cal tarifar l'aparcament dels vehicles privats. 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 bus	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.

Lleida, 13 d'abril de 2012