

ESTUDI DE MOBILITAT DEL SECTOR AV LLUIS COMPANYS/ ACADÈMIA. v.03



Gener de 2022

- 0. Previ**
- 1. Introducció i antecedents**
- 2. Objectius de l'estudi i PMUS Lleida**
- 3. Metodologia**
- 4. Diagnosi de la situació Actual**
 - 4.1 Generalitats
 - 4.2 Xarxa de Vianants
 - 4.3 Xarxa de Bicicletes
 - 4.4 Xarxa de Transport públic
 - 4.5 Xarxa de Vehicle privat i connectivitat
 - 4.6 Apreciacions del veïnat
- 5. Propostes i alternatives**
 - 5.1 Alternatives d'ordenació de la mobilitat
 - 5.2 Altres propostes
- 6. Conclusions**
 - 6.1 Generals
 - 6.2 Respostes a apreciacions veïnals

PROPER PASSOS



0. Previ

L'estudi que es presenta a continuació es basa en els principis i consideracions que ens marca la llei 9/2003 de mobilitat:

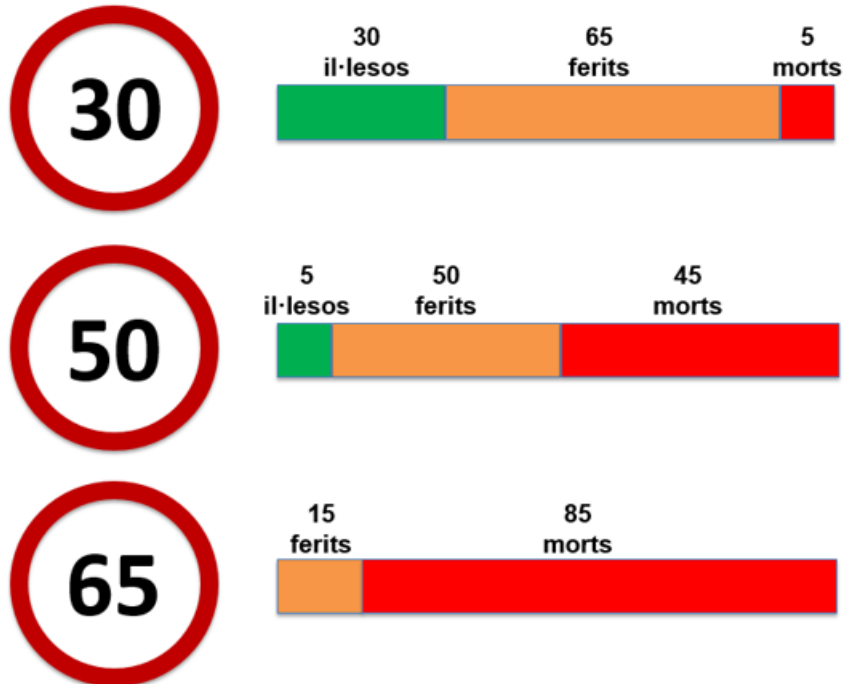
- a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.
- b) L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible.
- c) La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- d) El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
- e) La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.**
- f) La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.
- g) L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.
- h) L'impuls d'una mobilitat sostenible.
- i) El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.
- j) El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.



0. Previ

SEGURETAT

Per cada 100 atropellaments:



0. Previ

SALUT

Notícies Societat Política Món Economia Tecnologia Cultura Anàlisi Co

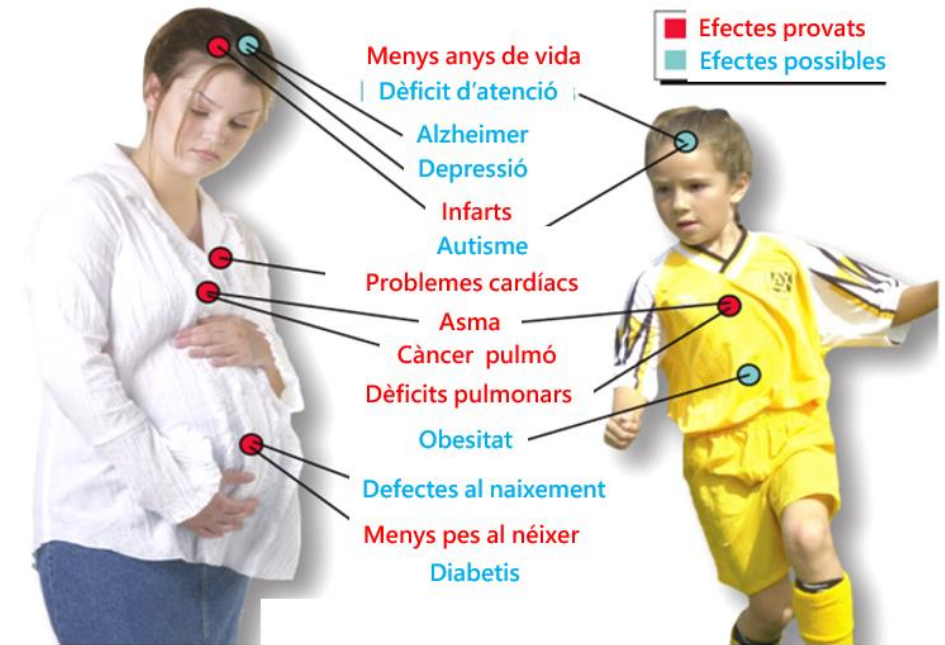
La contaminació provoca més de mig milió de morts prematures a l'any a Europa

El ruido del tráfico causa más enfermedades en Barcelona que la contaminación
EN BARCELONA

Ultimàtum a Espanya per la contaminació a Barcelona, Vallès-Baix Llobregat i Madrid

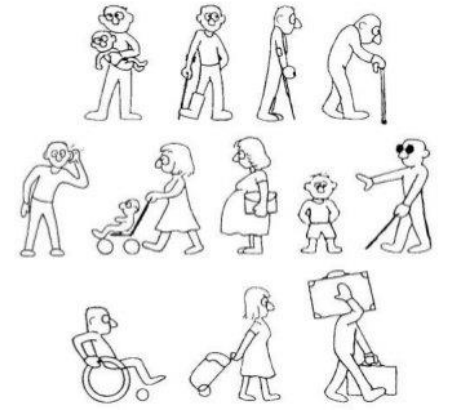
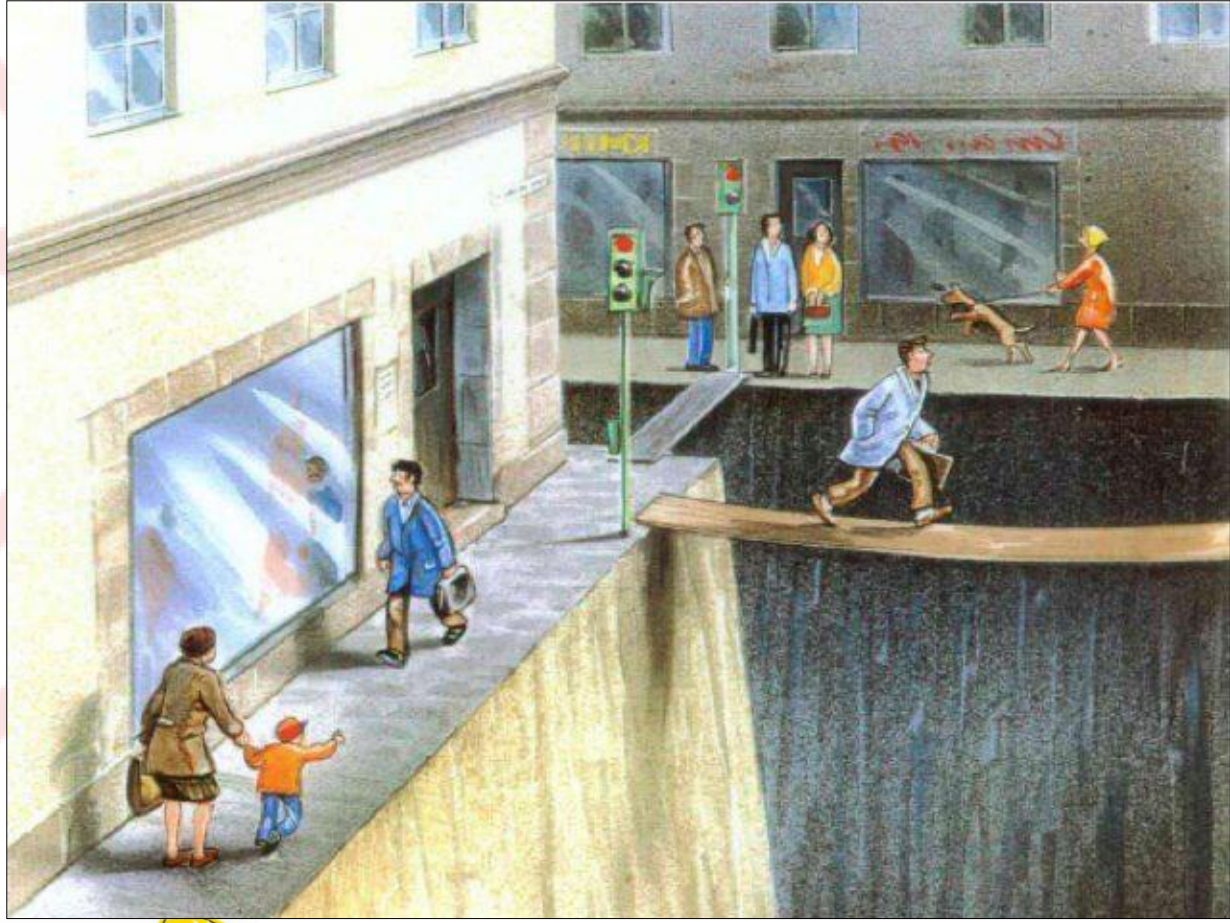
Les emissions dels cotxes retarden les connexions neuronals dels nens
Ressonàncies funcionals de 263 escolars de Barcelona revelen l'efecte del trànsit

La contaminación del tráfico reduce la capacidad de atención de los niños
ESTUDIO DEL ISGLOBAL BARCELONA



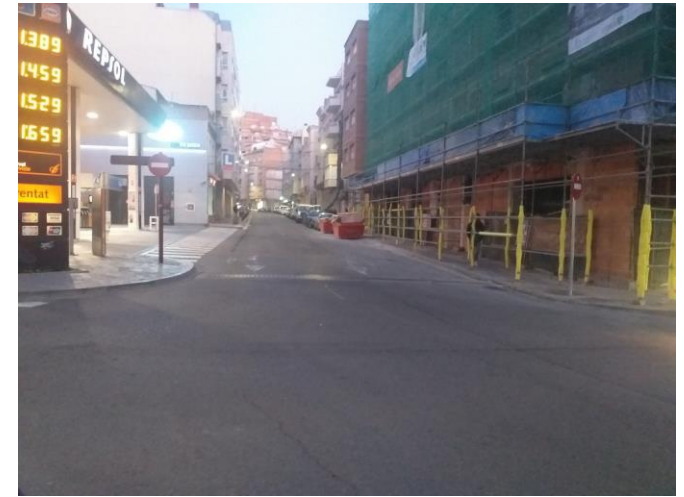
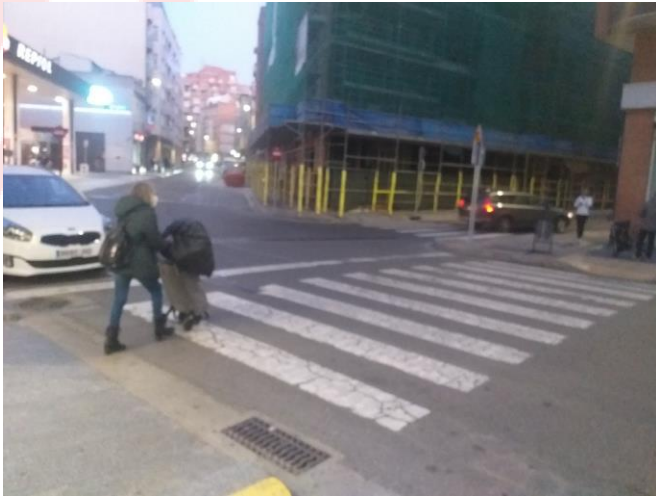
0. Previ

ACCESSIBILITAT



0. Previ

ACCESSIBILITAT



2. Objectius

Els objectius de l'estudi que es presenta a continuació són les següent:

- a. **Mesurar les intensitats de trànsit** a les vies més importants de l'àmbit d'estudi i comprovar el nivell d'accessibilitat a totes les illes que el componen.
- b. **Analitzar el nivell de servei** de la mobilitat, realitzant una microsimulació del trànsit actual.
- c. **Contrastar altres ordenacions de la mobilitat** que puguin millorar la situació actual.
- d. **Donar resposta a les suggerències rebudes per la Plataforma "No al sentit únic"** i fer participar a les entitat i associacions del barri de les solucions que es vagin plantejant en el transcurs de la redacció de l'estudi.



3. Metodologia

Fase 1: Recollida d'informació. Definició i execució del treball de camp.

campanya exhaustiva de recollida de dades sobre el terreny: anàlisi de càrrega de la xarxa, basada en dades d'aforaments manuals i automàtics.

Fase 2: Anàlisi de l'oferta existent. Recull de dades referents al transport públic, vianants i bicicletes.

S'ha recollit la informació necessària per conèixer l'oferta de línies de transport públic de la zona, identificació de carrils bici i zones ciclables, amplades de les voreres i pacificació de les vies i aparcament.

Fase 3: Diagnosi de la situació actual.

S'han detectat i inventariat la utilització actual de cada xarxa de transport. S'han avaluat els nivells de servei de cada mode.

Fase 4: Anàlisi de la situació futura, propostes i simulacions

Alternatives de millora i simulacions. Es detectaran les deficiències i s'intentaran corregir.



4 Diagnosi de la situació Actual

4.1 Generalitats.

AVANTATGES DELS SENTITS ÚNICS

Els sentits únics de circulació són una mesura àmpliament utilitzada en tot el món per moltíssimes raons funcionals de la mobilitat de les nostres ciutats:

RAONAMENTS URBANÍSTICS: Optimització dels espais, més secció per distribuir als vianants, les bicicletes i el transport públic, etc. Possibilitat de seccions més verdes i sostenibles.

RAONAMENTS DE CAPACITAT: Els carrers de sentit únic tenen més capacitat que els de doble sentit (girs a l'esquerre, creuaments de vehicles grans, indisciplina...)

RAONAMENTS DE SEGURETAT VIARIA: Els carrers de doble sentit són molt més perillosos que els de sentit únic, tant pels conductors com dels vianants (només cal mirar a una banda per passar, menys espais de risc d'atropellaments, etc.)

RAONAMENTS DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT: Els carrers de sentit únic són més fàcils de gestionar semaforicament, en els estacionaments, a les interseccions, etc

ALTRES RAONAMENTS: Gestió de carregues i descarregues, etc



4 Diagnosi de la situació Actual

4.1 Generalitats.

AVANTATGES DE REDUIR LA VELOCITAT I DE LA REDUCCIÓ DE CAPACITAT

Lleida és una de les primeres ciutats en plantejar-se la reducció de la velocitat a 30km/h, aquesta mesura convida a reduir la capacitat dels carrers de la xarxa local a 1 carril de circulació a velocitat 30 i que per la seva secció, urbanísticament, convidi a pacificar la ciutat.

Les avantatges de deixar un sol carril de circulació són les següents:

RAONAMENTS URBANISTICS: Optimització dels espais, mes secció per distribuir pels vianants i bicicletes, la secció convida a reduir la velocitat.

RAONAMENTS D'OPTIMITZACIÓ DE LA CAPACITAT: Els carrers d'un sol carril dins d'una trama urbana com la de l'àmbit d'estudi tenen una capacitat de prop de 1200 veh./hora, cosa que es més que notable per les intensitats que s'estan movent per la zona. A més, s'eviten parades en doble filera, indisciplines, etc.

RAONAMENTS DE SEGURETAT VIARIA: Un sol carril evita els avançaments, les parades i arrencades per vehicles en indisciplina, etc.

RAONAMENTS DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT: Els carrers d'un sol carril eviten que els usuaris del cotxe el facin servir indiscriminadament, ja que amb dos carrils es possible deixar el cotxe en doble filera en qualsevol punt del traçat, promocionant l'ús del vehicle privat.



4 Diagnosi de la situació Actual

4.2 Mobilitat a peu

- A tots els carrers hi ha voreres accessibles a banda i banda.
- En alguns carrers les voreres tenen més de 3m, com el cas de Lluís Companys.
- Hi ha passos de vianants en totes les interseccions, rebaixats i accessibles
- Hi ha mobiliari urbà en diferents carrers, reforçant la comoditat dels vianants i fomentant aquest mode
- En carrers com Templers o Manuel del Palacio, s'han observat punts on la vorera és estreta degut a algun element de mobiliari urbà o per la mateixa secció de la via.
- En el carrer Lluís Companys hi ha senyalització específica per a vianants i ciclistes dels equipaments més pròxims, facilitant la comprensió de la via i els itineraris més recomanables per els vianants.



Pas de vianants rebaixat carrer Neptú

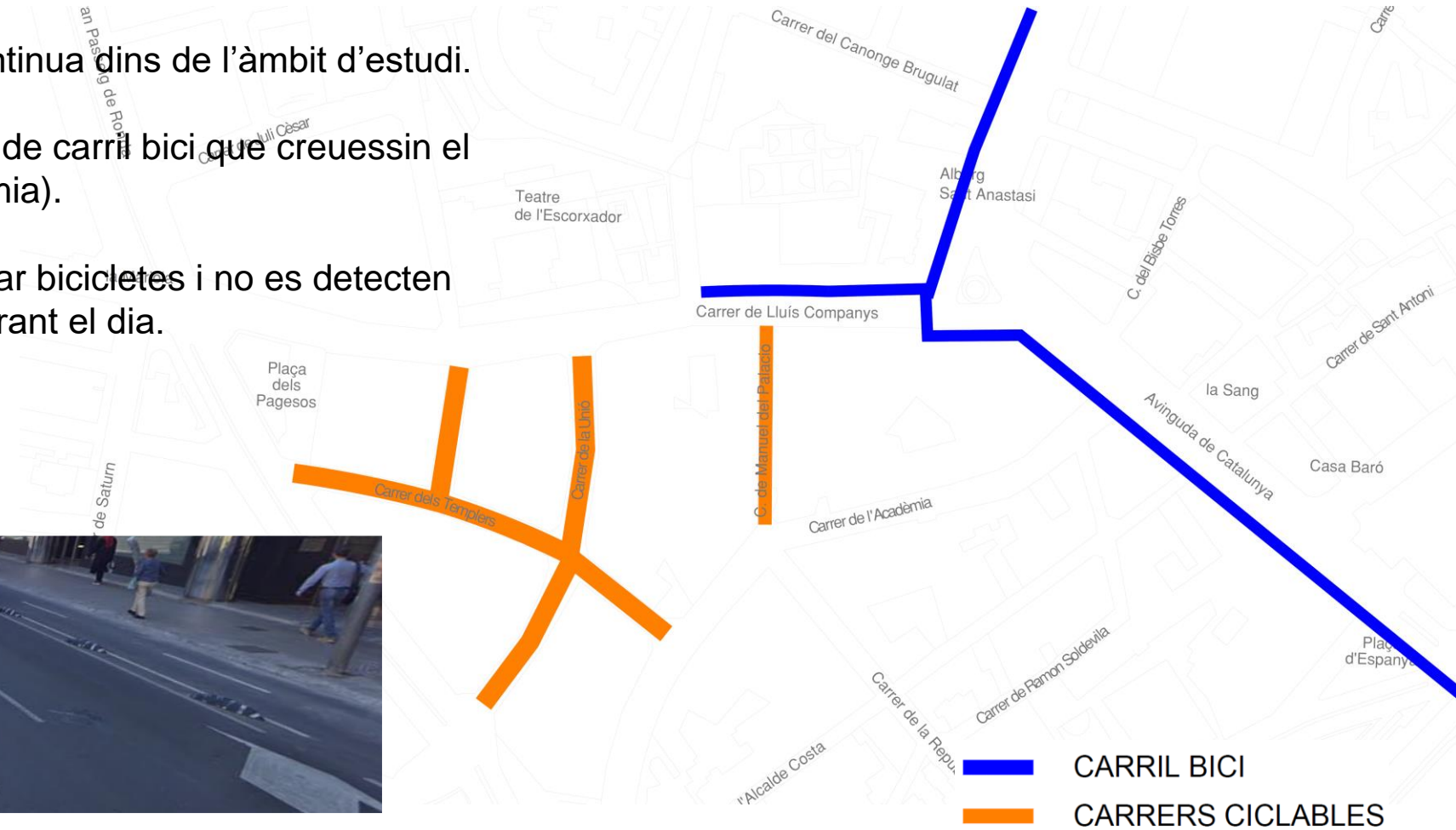
4 Diagnosi de la situació Actual

4.3 Vies ciclables actuals

- La xarxa de carril bici és discontinua dins de l'àmbit d'estudi.
- Seria recomanable crear eixos de carril bici que creuessin el barri (Lluís Companys i Acadèmia).
- Hi ha pocs espais per estacionar bicicletes i no es detecten nivells d'ocupació important durant el dia.



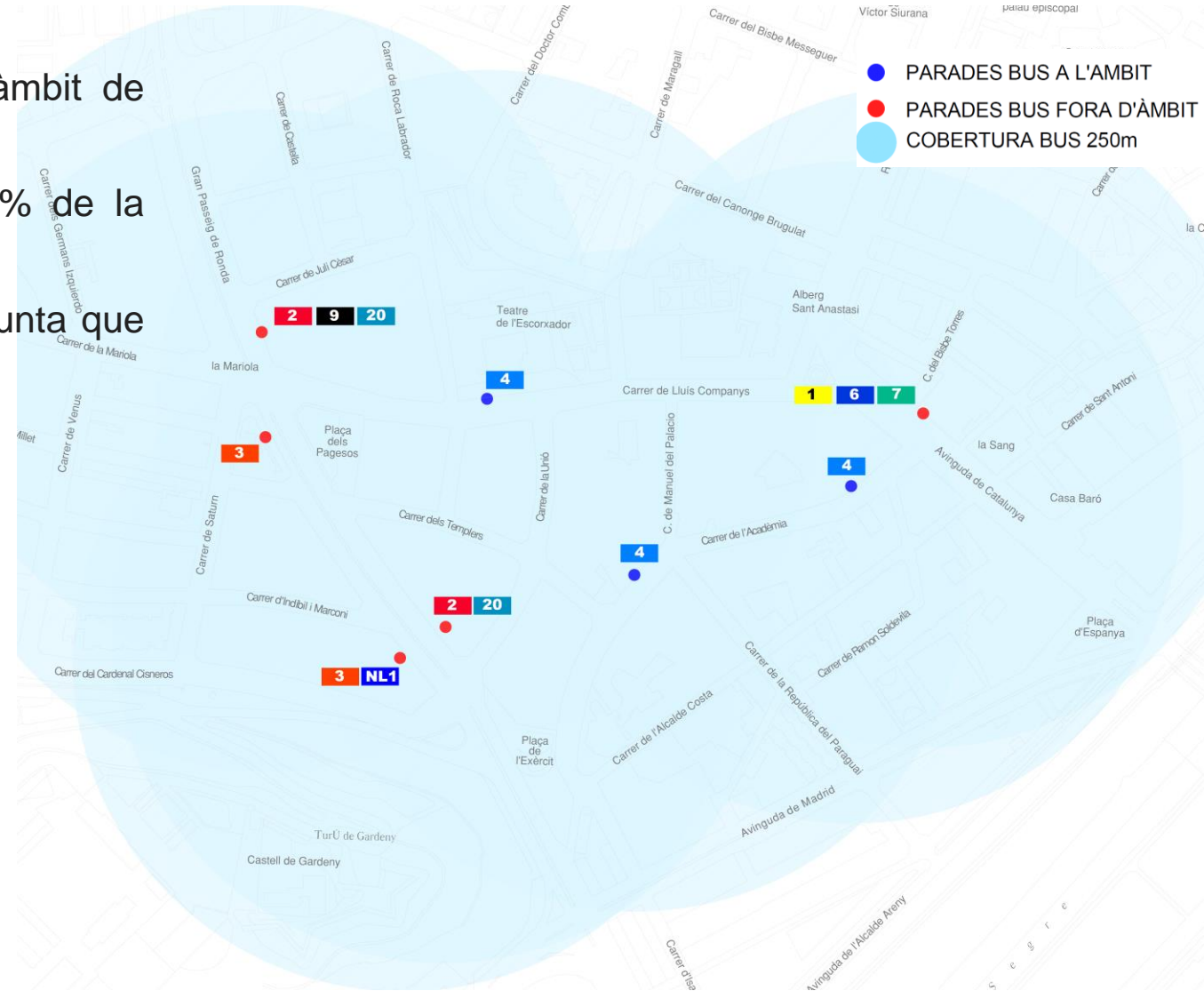
Carril bici vorera – calçada Lluís Companys



4 Diagnosi de la situació Actual.

4.4 Transport públic.

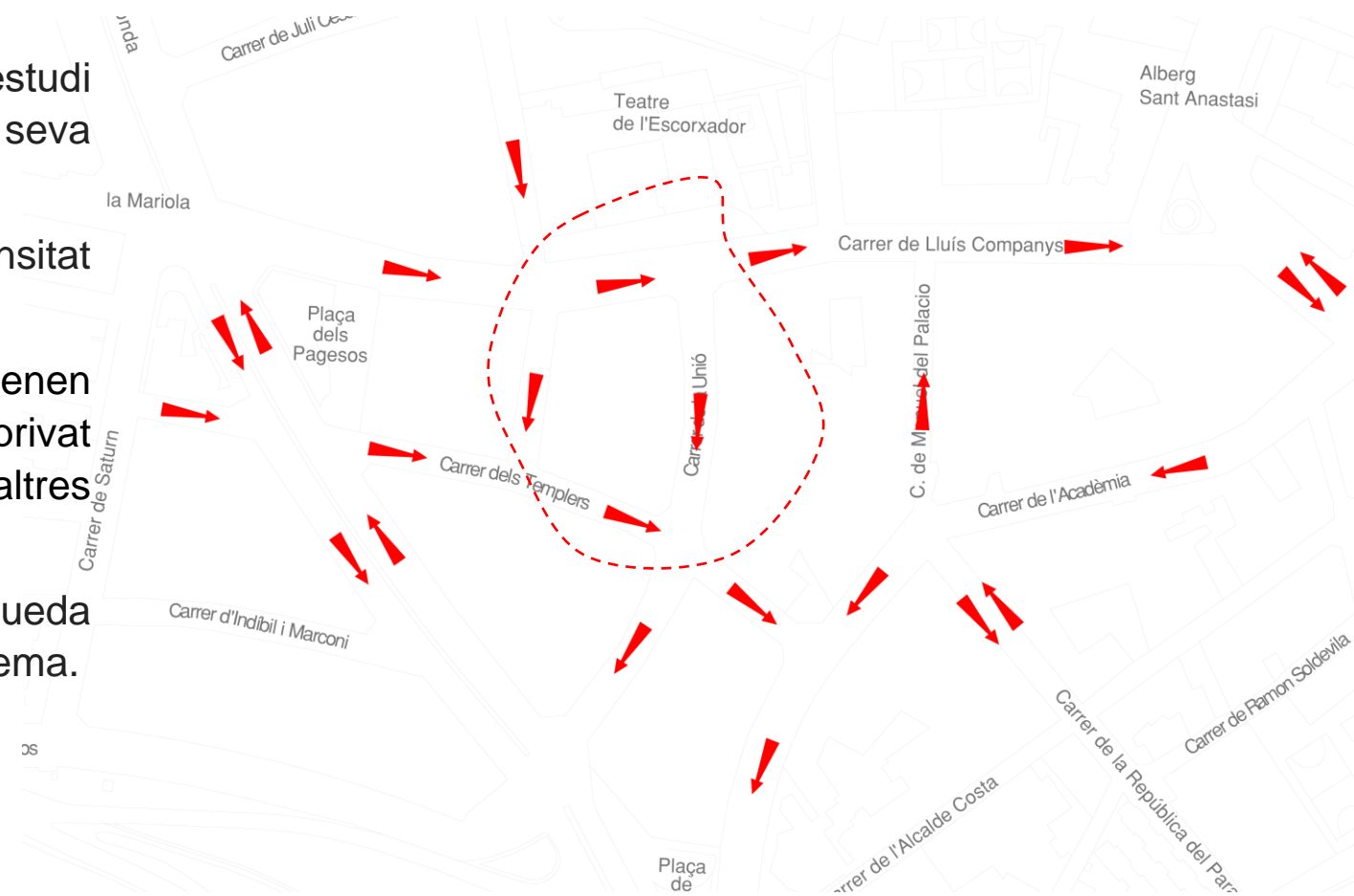
- La línia 4 dona una correcta cobertura a tot l'àmbit de l'estudi.
- La cobertura de transport públic cobreix el 100% de la població en un radi de 250m de la parada.
- No s'ha detectat una ocupació del bus en hora punta que limiti la pujada de veïns del barri.



4 Diagnosi de la situació Actual.

4.5 Vehicle privat

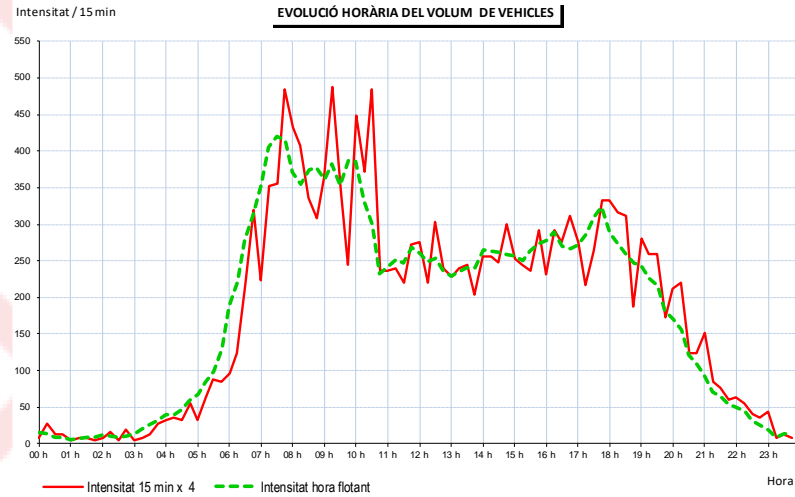
- Tots els carrers de l'interior de l'àmbit d'estudi tenen sentits únics, cosa que optimitza la seva funcionalitat.
- El sentits únics garanteixen una menor densitat de vehicles per carril.
- Els carrers Lluís Companys i Acadèmia tenen dos carrils per sentit, donant al vehicle privat gran part de l'espai públic en detriment a altres modes més sostenibles.
- Hi ha un sector central del barri que queda lleugerament desconnectat en aquest esquema.



4 Diagnosi de la situació Actual.

4.5 Vehicle privat

Lloc: **LUIS COMPANYS**
Sentit: **Passeig de la Ronda**
Municipi: **Lleida**
Data: **Dijous, 22 d'octubre de 2020**
Observació: **1**



HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	2	7	3	3	15	0,3%
01 h	1	2	2	1	6	0,1%
02 h	2	4	1	5	12	0,3%
03 h	1	2	3	7	13	0,3%
04 h	8	9	8	14	39	0,9%
05 h	8	16	22	21	67	1,5%
06 h	24	31	54	80	189	4,2%
07 h	56	88	89	121	354	7,9%
08 h	108	102	84	77	371	8,3%
09 h	91	122	87	61	361	8,1%
10 h	112	93	121	59	385	8,6%
11 h	59	60	55	68	242	5,4%
12 h	69	55	76	60	260	5,8%
13 h	57	60	61	51	229	5,1%
14 h	64	64	62	75	265	5,9%
15 h	63	61	59	73	256	5,7%
16 h	58	73	69	78	278	6,2%
17 h	69	54	66	83	272	6,1%
18 h	83	79	78	47	287	6,4%
19 h	70	65	65	43	243	5,4%
20 h	53	55	31	31	170	3,8%
21 h	38	21	19	15	93	2,1%
22 h	16	14	10	9	49	1,1%
23 h	11	2	3	2	18	0,4%

RESUM ESTADÍSTIC

	Vehicles	%
8 Hores (9-14 i 16-19 h.)	2.314	51,7%
Matí (9 a 14 h.)	1.477	33,0%
Tarda (16 a 19 h.)	837	18,7%
16 Hores (7 a 23 h.)	4.115	92,0%
Hora Punta Sencera (Q)	385	8,6%
Índex de Variació		52,7%

CÀLCUL DE L'ÍNDEX DE SATURACIÓ

Variables	
% Pesants (HV)	1,0%
Nombre de Carrils	1
Amplada per Carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,789
IHP (intensitat hora punta)	488
$f_{HV} + f_W$	0,926
Fase Verda	50%
$f_{Semafors} + f_{Vianants}$	1,000
Capacitat (vl/hora)	695
Índex de Saturació	0,703

Per a:

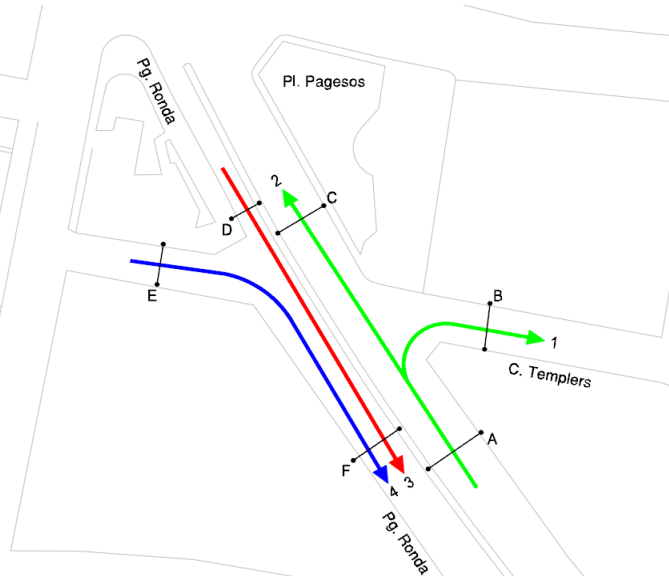
INTENSITAT DIÀRIA 4.474

VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT

Movim.	Coef. M	Matí	Coef. T	Tarda	24 h
1	0,329	133	0,299	214	553
2	0,329	3.292	0,299	2.940	9.924
3	0,329	2.932	0,299	2.456	8.580
4	0,329	214	0,299	305	826

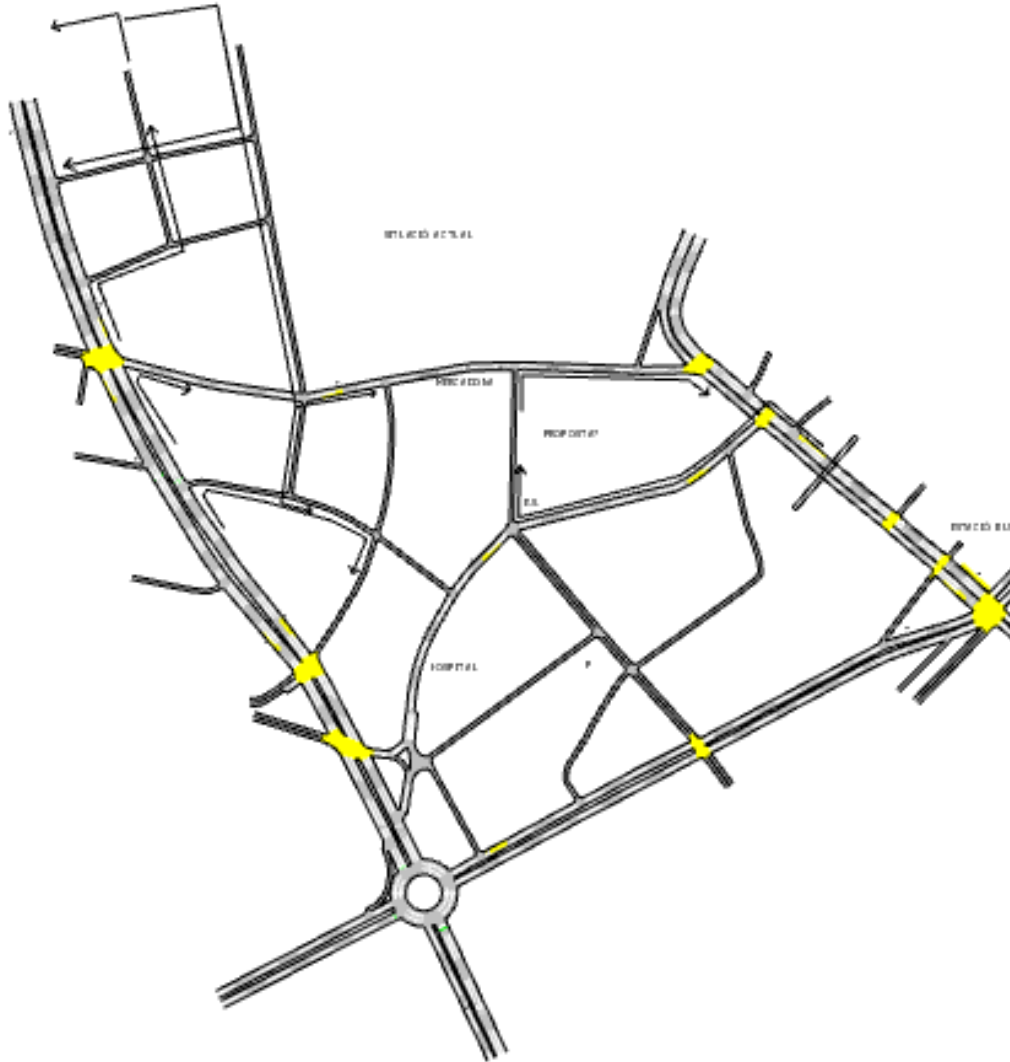
VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ

Secció	Coef. M	Matí	Coef. T	Tarda	24 h
A	0,329	3.425	0,299	3.154	10.476
B	0,329	133	0,299	214	553
C	0,329	3.292	0,299	2.940	9.924
D	0,329	2.932	0,299	2.456	8.580
E	0,329	214	0,299	305	826
F	0,329	3.146	0,299	2.761	9.406



4 Diagnosi de la situació Actual.

4.5 Vehicle privat :modelització



4 Diagnosi de la situació Actual.

4.5 Vehicle privat: aparcament

- En tots els vials del sector hi ha estacionament per a vehicle privat. En les vies on la secció és ample, hi ha estacionament als dos costats com a Lluís Companys, Acadèmia (meitat del carrer), Unió i Templers, en canvi, on és més estreta només estacionen en una banda (Ex, Manuel del Palacio).
- Existeix regulació de Zona Blava per afavorir la rotació de l'estacionament en els carrers més comercials.
- Hi ha diferents reserves de PMR en els carrers de l'àmbit.
- Hi ha zona de regulació per a fer operacions de càrrega i descàrrega, amb regulació horària segons la via (ex. Lluís Companys de 8 a 14h i de 16 a 20h o carrer Unió de 0 a 24h).



Secció carrer Templers i zona d'aparcament



4 Diagnosi de la situació Actual.

4.6 Apreciacions veïnals

- Aïllament del barri a la zona nord Lluís Companys (Juli Cèsar, C. Castella, Roca Labrador i Pl. Castella) i la zona sud (Neptú, Lluís Companys, Templers, Passeig de Ronda i Unió) per augment del temps de desplaçament i dels quilòmetres del recorregut que afecta a l'entrada del barri.
- Entrada pel barri solament pel Passeig de la Ronda i per Lluís Companys comporta dificultats d'accés per compres i oci del barri Mariola.
- Punt de conflictivitat detectat: Cruïlla Acadèmia amb la Plaça de l'Exèrcit.
- Cues importants al Passeig de la Ronda per anar al Parc Tecnològic de Gardeny.
- La modificació ha comportat la supressió i canvis de contenidors, eliminació de línies de bus que circulaven pel barri (només queda una línia) i la gent gran no pot ser usuari d'aquest servei → **El àmbit queda ben cobert tal i com s'ha exposat.**
- Aposten per tornar a realitzar doble sentit o per invertir el sentit d'Acadèmia i Lluís Companys.

Sol·liciten analitzar l' entrada al barri de la L2 (parada Escorxador).



5 Propostes a estudiar

5.1 Alternatives d'ordenació de sentits

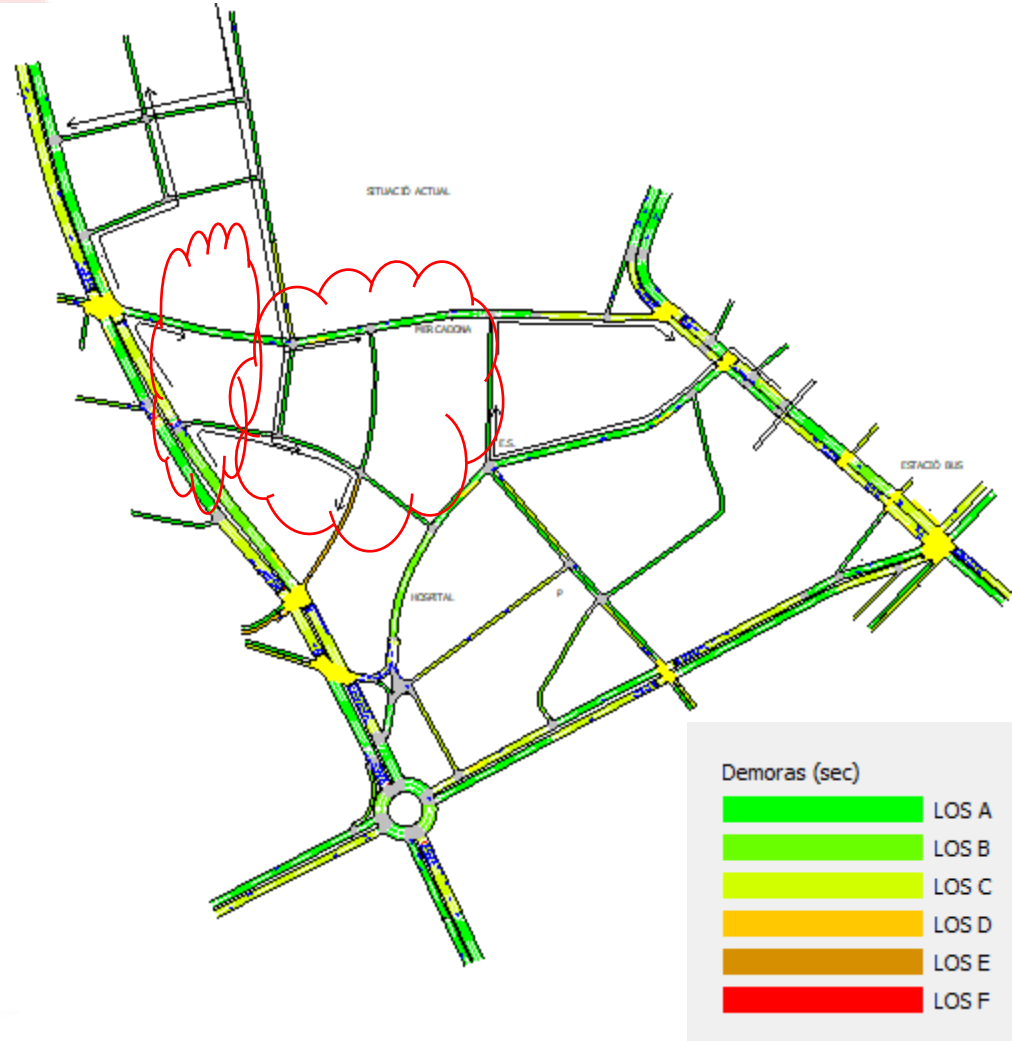
- *ALTERNATIVA 1: Mantenir l'escenari actual*
- *ALTERNATIVA 2: Doble sentit als dos eixos d'Acadèmia i Lluís Companys*
- *ALTERNATIVA 3: Canvis de sentit parcials carrers Templers, Unió i complerts a Manuel de Palacio.*
- *ALTERNATIVA 4: Canvis de sentit complerts a carrers Templers, Unió i Manuel de Palacio.*



5 Propostes a estudiar

5.1 Alternatives d'ordenació de sentits

- ALTERNATIVA 1: Mantenir l'escenari actual



- Sobre l'escenari actual hi ha dificultats per accedir a la zona marcada en vermell, tant per anar cap a la Ronda com per accedir des del l'av. Catalunya
- Els resultats de la simulació són els següents:

PARAMETRE	ALTERNATIVA 1	unitats
Cua mitjana	80,06	veh
Densitat	13,22	veh/km
Distancia total recorreguda	4187,04	km
Nombre total de parades	19954,2	
Temps de demora	91,03	seg/km
Temps de parada	84,3	seg/km
Temps de viatge	231,53	h
Velocitat mitjana	19,15	km/h

5 Propostes a estudiar

5.1 Alternatives d'ordenació de sentits

- ALTERNATIVA 2: Doble sentit als dos eixos d'Acadèmia i Lluís Companys



- El doble sentit complica la mobilitat i la seguretat vial als carrers Acadèmia i Lluís Companys i s'incrementen els punts de conflicte a les interseccions.
- El risc d'accident s'incrementa de forma exponencial a l'actual, el que va en contra del Sistema Segur i dels objectius del PMUS de Lleida.
- Els vehicles que baixen per Roca Labrador ara poden dirigir-se cap a la Ronda o l'avinguda Catalunya pel Carrer Lluís Companys en igualtat de condicions, però es per capacitat a la intersecció amb la Ronda per la inclusió d'una nova fase semafòrica per permetre la sortida.

5 Propostes a estudiar

5.1 Alternatives d'ordenació de sentits

- ALTERNATIVA 2: Doble sentit als dos eixos d'Acadèmia i Lluís Companys



- Els resultats de la simulació són els següents, detectant-se pitjors paràmetres de control en tots els paràmetres analitzats:

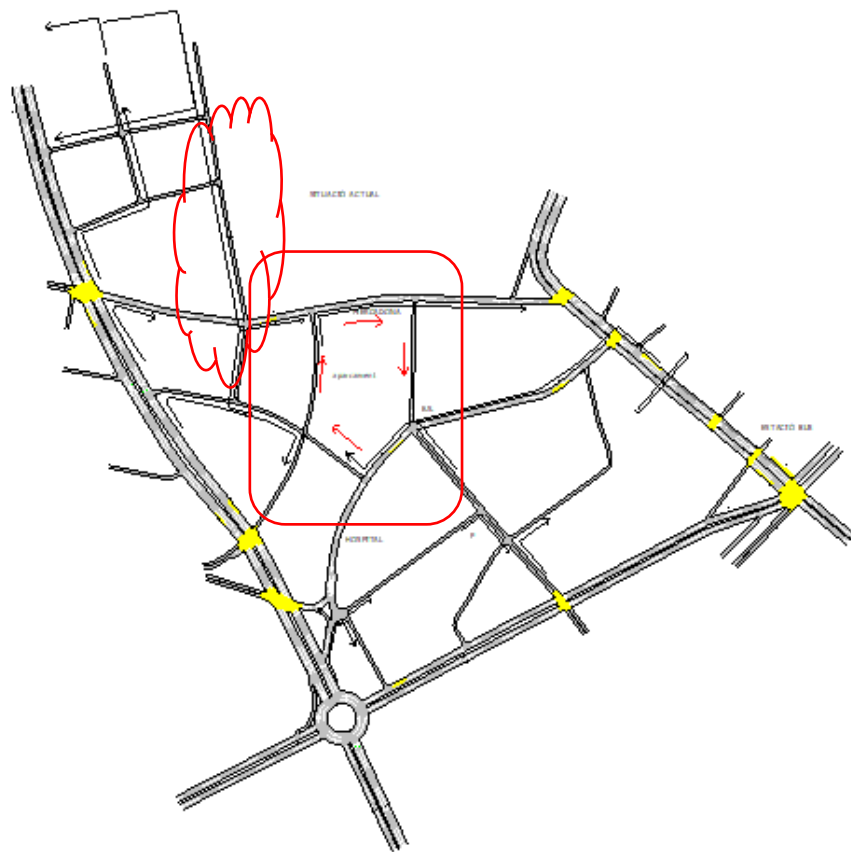
PARAMETRE	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2		unitats
Cua mitjana	80,06	107,26	34%	veh
Densitat	13,22	15,08	14%	veh/km
Distància total recorreguda	4187,04	4290,42	2%	km
Nombre total de parades	19954,2	22774,25	14%	
Temps de demora	91,03	110,53	21%	seg/km
Temps de parada	84,3	102,55	22%	seg/km
Temps de viatge	231,53	262,99	14%	h
Velocitat mitjana	19,15	17,71	-8%	km/h

• **+34% cua, +14% densitat, +2% distància recorreguda, +21% demores, -8% velocitat.**

5 Propostes a estudiar

5.1 Alternatives d'ordenació de sentits

- ALTERNATIVA 3: Canvis de sentit parcials carrers Templers, Unió i complets a Manuel de Palacio.



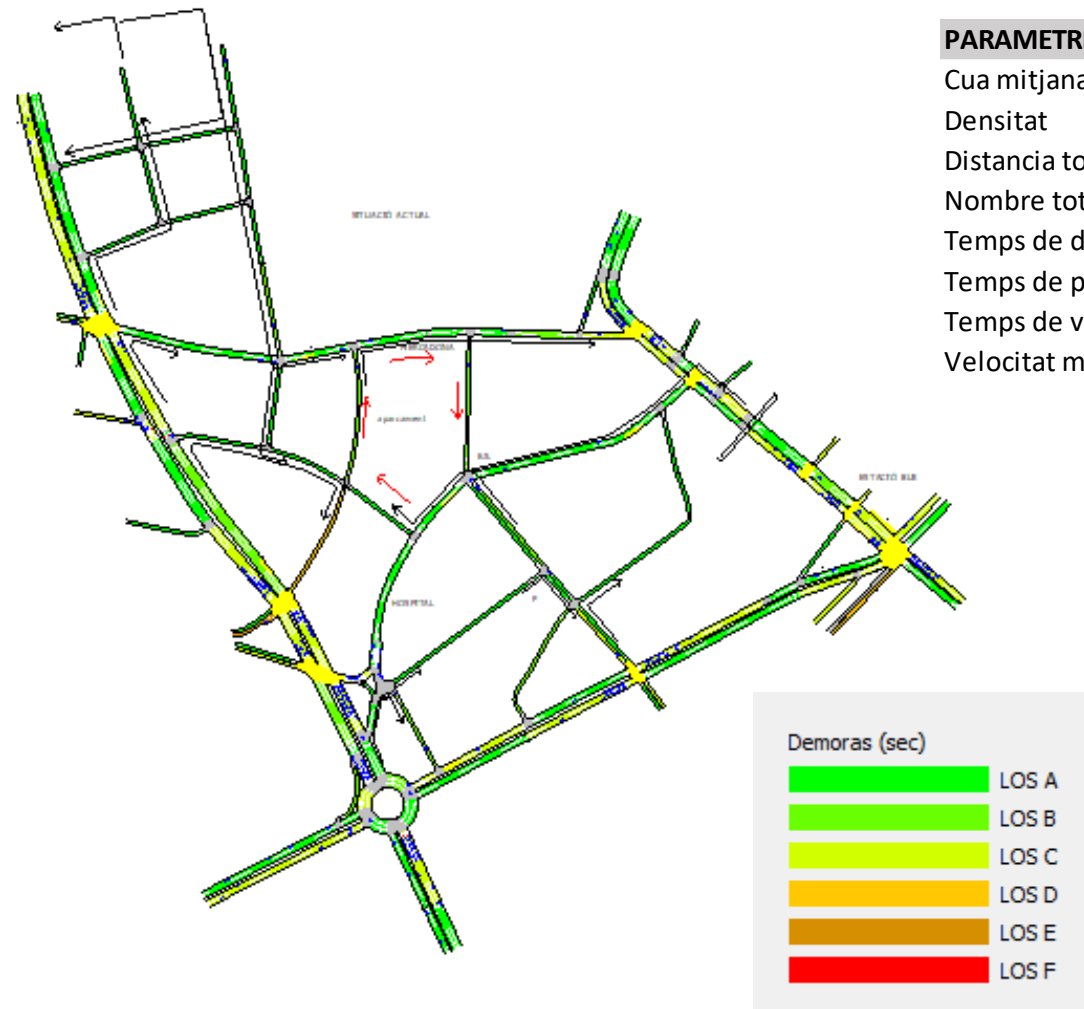
Observacions:

- a. Mantenir els sentits de Acadèmia i Lluís Companys.
- b. Creació d'un esquema central que permeti arribar a totes destinacions del centre del barri des de tots els orígens.
- c. Canvis de sentit a un tram d'Unió, un tram de Templers i Manuel de Palacio.
- d. Es recomanable regular la cruïlla de Manuel de Palacio amb Acadèmia.
- e. S'elimina completament el trànsit de pas per les vies més pacificades donat que hi ha sentits enfrontats a la intersecció de Templers amb Unió.
- f. Aquesta proposta permet tots els moviments als vehicles que baixen per Roca Labrador però no millora respecte a la situació actual.

5 Propostes a estudiar

5.1 Alternatives d'ordenació de sentits

- ALTERNATIVA 3: Canvis de sentit parcials carrers Templers, Unió i complets a Manuel de Palacio.



PARAMETRE	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3	unitats
Cua mitjana	80,06	107,26	34%	77,57 -3,11% veh
Densitat	13,22	15,08	14%	13,18 -0,30% veh/km
Distancia total recorreguda	4187,04	4290,42	2%	4213,58 0,63% km
Nombre total de parades	19954,2	22774,25	14%	19635,5 -1,60%
Temps de demora	91,03	110,53	21%	88,59 -2,68% seg/km
Temps de parada	84,3	102,55	22%	81,37 -3,48% seg/km
Temps de viatge	231,53	262,99	14%	229,19 -1,01% h
Velocitat mitjana	19,15	17,71	-8%	19,44 1,51% km/h

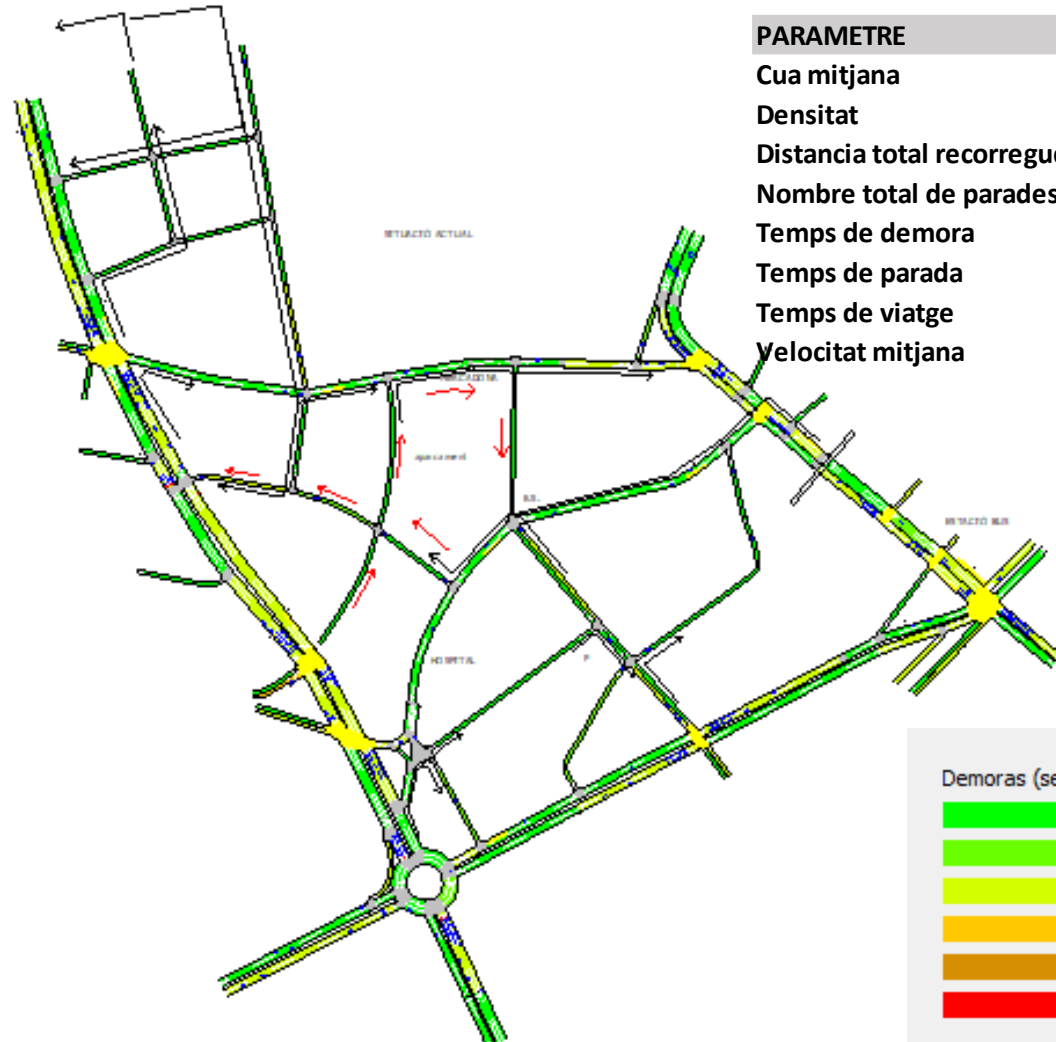
- Aquesta ordenació permet arribar a les destinacions més interiors des de tots els orígens i sortir cap a totes les destinacions, evitant trànsit de pas.

• **-3% cua, -3% demores, +increment accessibilitat.**

5 Propostes a estudiar

5.1 Alternatives d'ordenació de sentits

- ALTERNATIVA 4: Canvis de sentit complerts a carrers Templers, Unió i Manuel de Palacio.



PARAMETRE	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2		ALTERNATIVA 3		ALTERNATIVA 4		unitats
Cua mitjana	80,06	107,26	34%	77,57	-3,11%	76,99	-3,8%	veh
Densitat	13,22	15,08	14%	13,18	-0,30%	13,02	-1,5%	veh/km
Distancia total recorreguda	4187,04	4290,42	2%	4213,58	0,63%	4216,63	0,7%	km
Nombre total de parades	19954,2	22774,25	14%	19635,5	-1,60%	19722,66	-1,2%	
Temps de demora	91,03	110,53	21%	88,59	-2,68%	86,99	-4,4%	seg/km
Temps de parada	84,3	102,55	22%	81,37	-3,48%	79,41	-5,8%	seg/km
Temps de viatge	231,53	262,99	14%	229,19	-1,01%	226,43	-2,2%	h
Velocitat mitjana	19,15	17,71	-8%	19,44	1,51%	19,6	2,3%	km/h

- Aquesta ordenació permet arribar a les destinacions més interiors des de tots els orígens i sortir cap a totes les destinacions, generant-se trànsit de pas per Acadèmia – Templers en sentit Ronda i per Unió – Lluís Companys en sentit Av. Catalunya.
- L'alternativa 4 permet millorar els temps de sortida del carrer Roca Labrador a la Ronda, requerint un semàfor en la intersecció entre Templers i Ronda.

• **-4% cua, -4% demores, ++increment accessibilitat.**

6. CONCLUSIONS

6.1 Conclusions generals.

- L'alternativa 2 empitjora tots els paràmetres de mobilitat, pel que no es recomanable.
- **L'alternativa 3 o 4 resolen el problema d'accessibilitat en cotxe a tots els punts del barri, mentre que la 3 evita un inducció de trànsit de pas per l'interior del barri, la 4 convida a creuar el barri pel seu interior i a més provoca una despesa important en la intersecció amb el Passeig de Ronda, ja que cal una remodelació de la intersecció.**
- Les alternatives 3 i 4 milloren substancialment l'accessibilitat respecte a la situació anterior.
- Totes les alternatives obliguen a semaforitzar la intersecció entre Manuel de Palacio, Acadèmia i República del Paraguai.

PARAMETRE	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2		ALTERNATIVA 3		ALTERNATIVA 4		unitats
Cua mitjana	80,06	107,26	34%	77,57	-3,11%	76,99	-3,8%	veh
Densitat	13,22	15,08	14%	13,18	-0,30%	13,02	-1,5%	veh/km
Distància total recorreguda	4187,04	4290,42	2%	4213,58	0,63%	4216,63	0,7%	km
Nombre total de parades	19954,2	22774,25	14%	19635,5	-1,60%	19722,66	-1,2%	
Temps de demora	91,03	110,53	21%	88,59	-2,68%	86,99	-4,4%	seg/km
Temps de parada	84,3	102,55	22%	81,37	-3,48%	79,41	-5,8%	seg/km
Temps de viatge	231,53	262,99	14%	229,19	-1,01%	226,43	-2,2%	h
Velocitat mitjana	19,15	17,71	-8%	19,44	1,51%	19,6	2,3%	km/h



6 Propostes

6.1 Altres propostes a estudiar

- Remodelar la secció d'aquests carrers per millorar les condicions per caminar (ampliació tàctica de voreres).
- Reducció a 1 carril de circulació per sentit als carrers Lluís Companys i Acadèmia.
- Ampliar la xarxa de carrils bici segregats pels carrers Lluís Companys i Acadèmia, sense afectar a l'aparcament.
- Incrementar la dotació de places d'aparcament per bicicletes i patinets a les zones properes als equipaments.



6 Propostes a estudiar

6.3 Respecte a les observacions veïnals

- Aïllament del barri a la zona nord Lluís Companys (Juli Cèsar, C. Castella, Roca Labrador i Pl. Castella) i la zona sud (Neptú, Lluís Companys, Templers, Passeig de Ronda i Unió) per augment del temps de desplaçament i dels quilòmetres del recorregut que afecta a l'entrada del barri.
- **SI S'HA DETECTAT A L'ANOMENADA ZONA SUD, MENYS A LA ZONA NORD. ALGUNA DE LES ALTERNATIVES RESOLT AQUEST PROBLEMA**
- Entrada pel barri solament pel Passeig de la Ronda i per Lluís Companys comporta dificultats d'accés per compres i oci del barri Mariola.
- **AQUEST PROBLEMA ES RESOLT AMB LA NOVA CONFIGURACIÓ D'ACCESSOS DE LES DIFERENTS ALTERNATIVES.**
- Punt de conflictivitat detectat: Cruïlla Acadèmia amb la Plaça de l'Exèrcit.
- **TAL COM ARTICULADA ARA LA INTERSECCIÓ NO ES DETECTA CAP PUNT DE CONFLICTE**
- Cues importants al Passeig de la Ronda per anar al Parc Tecnològic de Gardeny.
- **NO S'HAN DETECTAT CUES IMPORTANTS EN AQUEST PUNT, EN TOT CAS ES PRODUEIXEN EN VIES BÀSIQUES DE CIRCULACIÓ DE LA CIUTAT.**



6 Propostes a estudiar

6.3 Respecte a les observacions veïnals

- La modificació ha comportat la supressió i canvis de contenidors, eliminació de línies de bus que circulaven pel barri (només queda una línia) i la gent gran no pot ser usuari d'aquest servei. Es proposa analitzar l'entrada al barri de la L2.
- **S'HA COMPROBAT QUE L'OCUPACIÓ DE LES LÍNIES AL PAS PEL BARRI SÓN BAIXES I L'EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA S.A. NO HA REBUT QUEIXES DELS USUARIS AL RESPECTE.**
- Aposten per tornar a realitzar doble sentit o per invertir el sentit d'Acadèmia i Lluís Companys.
- **ES DEMOSTRA QUE EL DOBLE SENTIT ES LA PITJOR ESTRATEGIA I LA INVERSIÓ D'ACADÈMIA I LLUÍS COMPANYS INCENTIVA EL TRÀNSIT DE PAS, PERJUDICA LES ENTRADES AL BARRI DES DE L'AV. CATALUNYA SUD I DES DEL PASSEIG DE RONDA NORD. AIXÒ SENSE TENIR EN COMPTE LES REPERCUSSIONS A LA LÍNEA 4 DE TRANSPORT PÚBLIC.**



6 Propostes

6.1 Altres propostes a estudiar

- Remodelar la secció d'aquests carrers per millorar les condicions per caminar (ampliació tàctica de voreres).
- Reducció a 1 carril de circulació per sentit als carrers Lluís Companys i Acadèmia.
- Ampliar la xarxa de carrils bici segregats pels carrers Lluís Companys i Acadèmia, sense afectar a l'aparcament.
- Incrementar la dotació de places d'aparcament per bicicletes i patinets a les zones properes als equipaments.



7 PROPER PASSOS

1. Recollir les propostes del veïnat
2. Analitzar i modelitzar les propostes
3. Respondre a totes les consultes realitzades
4. Fer una segona sessió de participació per acordar les mesures
5. Planificar les actuacions acordades en el temps

REUNIÓ DE RETORN AL PROPER CONSELL DEL BARRI



MOLTES GRACIES PER LA VOSTRA ATENCIÓ!

