



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE MOLLERUSSA

DIAGNOSI

10 de Novembre de 2022



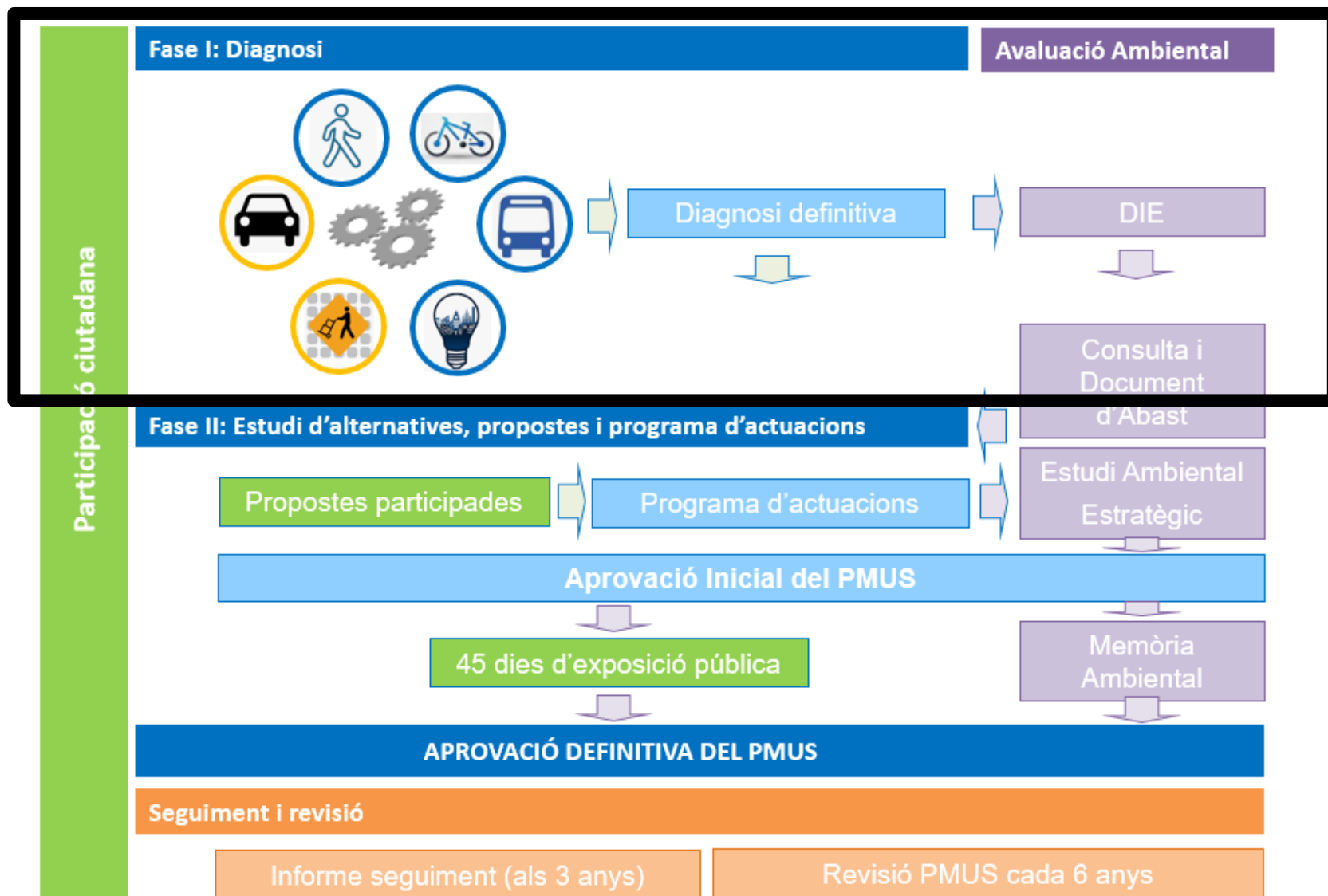


ÍNDEX

- Estat actual dels treballs de redacció del PMUS**
- Anàlisi**
 - Anàlisis territorial i socioeconòmic
 - Anàlisis de la mobilitat
 - Anàlisis de les xarxes de mobilitat:
 - Xarxa de vianants*
 - Xarxa de bicicletes i VMP*
 - Xarxa de transport públic*
 - Xarxa de vehicle privat*
 - Aparcament*
 - Distribució urbana de mercaderies*
- Principals resultats de les sessions de participació ciutadana**
- Conclusions de la diagnosi**
- Avanç de propostes de la xarxa de bicicletes i VMP**



0. Estat actual dels treballs redacció del PMUS

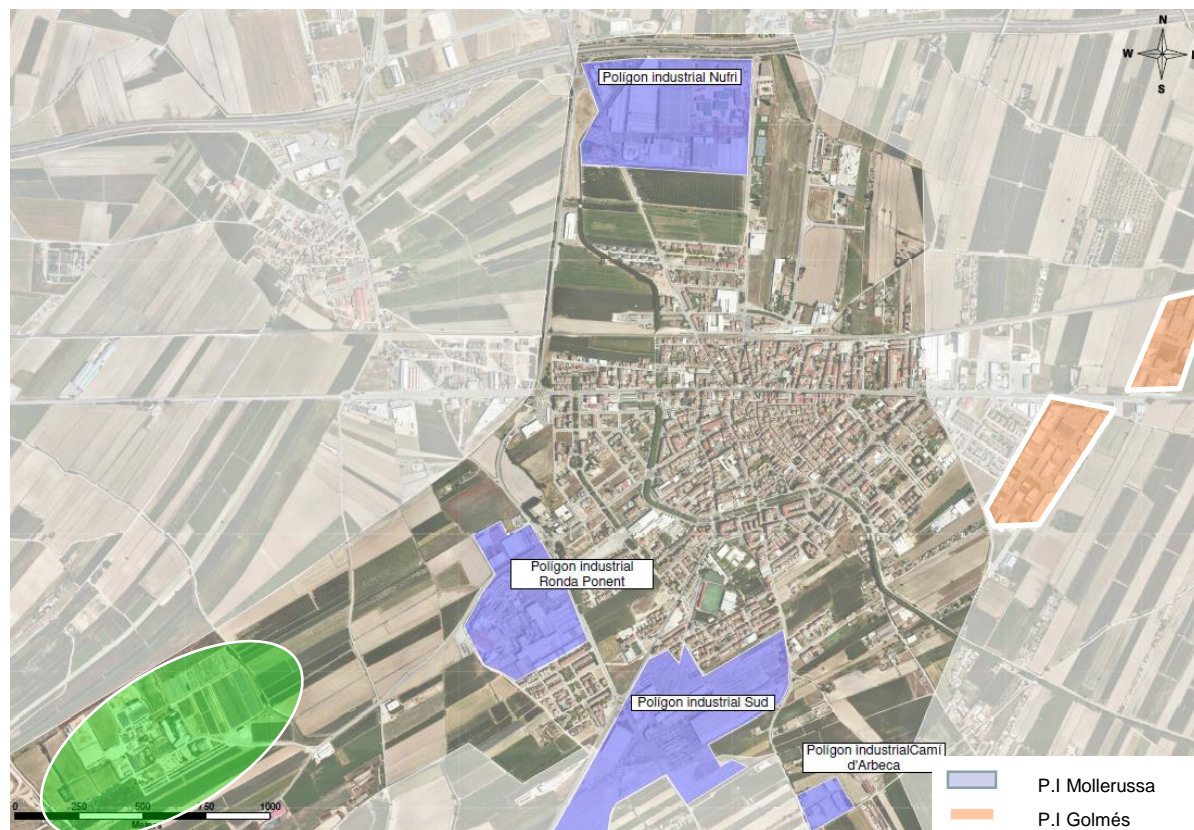




1. Anàlisi territorial i socioeconòmic

14.545 habitants i una densitat de població de 2.048 hab/km².

- Zona urbana + 4 PI + zona de la Serra
- Polígons ben connectats amb la xarxa viària però amb dèficits de connectivitat amb peu/bici.
- Gran part dels equipament es localitzen en l'àmbit urbà. En contraposició: Zona d'equipaments de la Serra (fora del nucli urbà: 2,5 Km del centre).
- Municipi molt planer que facilitat els desplaçaments en modes no motoritzats.



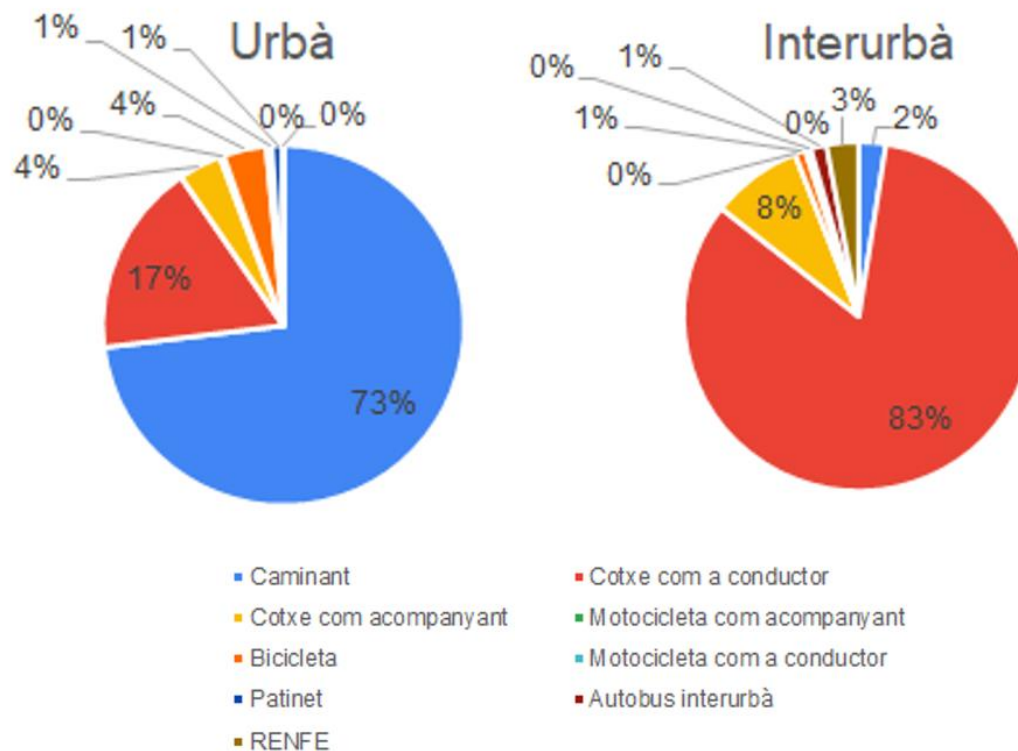
Font: elaboració pròpia.





2. Anàlisi de la mobilitat

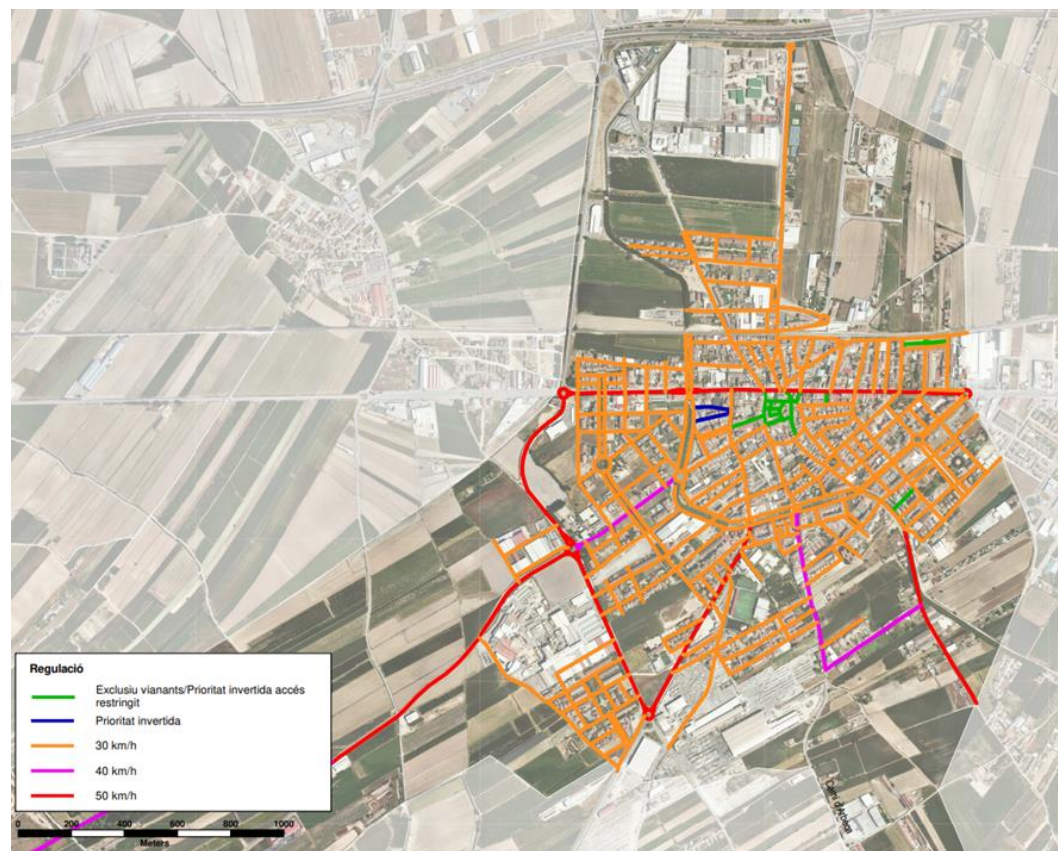
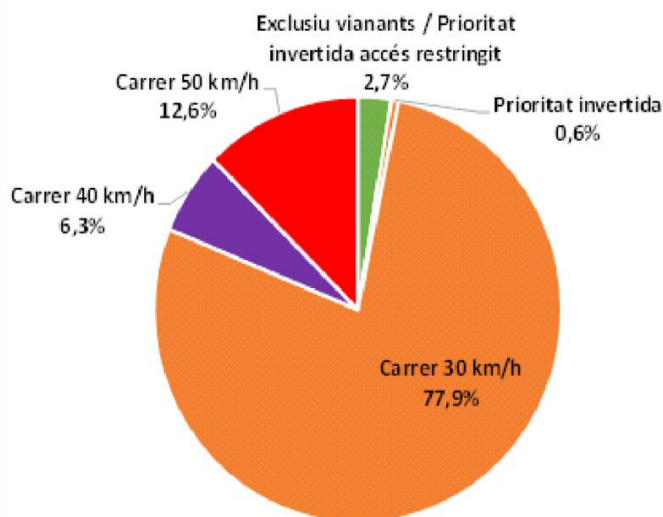
- En un dia laborable a Mollerussa els residents realitzen 35.847 viatges/dia: 26.861 viatges/dia interns al municipi (75%) i 8.986 viatges/dia interurbans (25%).
- Elevada relació amb els municipis de la conurbació (Golmés, Palau d'Anglesola, Fondarella, Miralcamp) i amb Lleida.





3. Xarxa de vianants. Tipologia de regulació

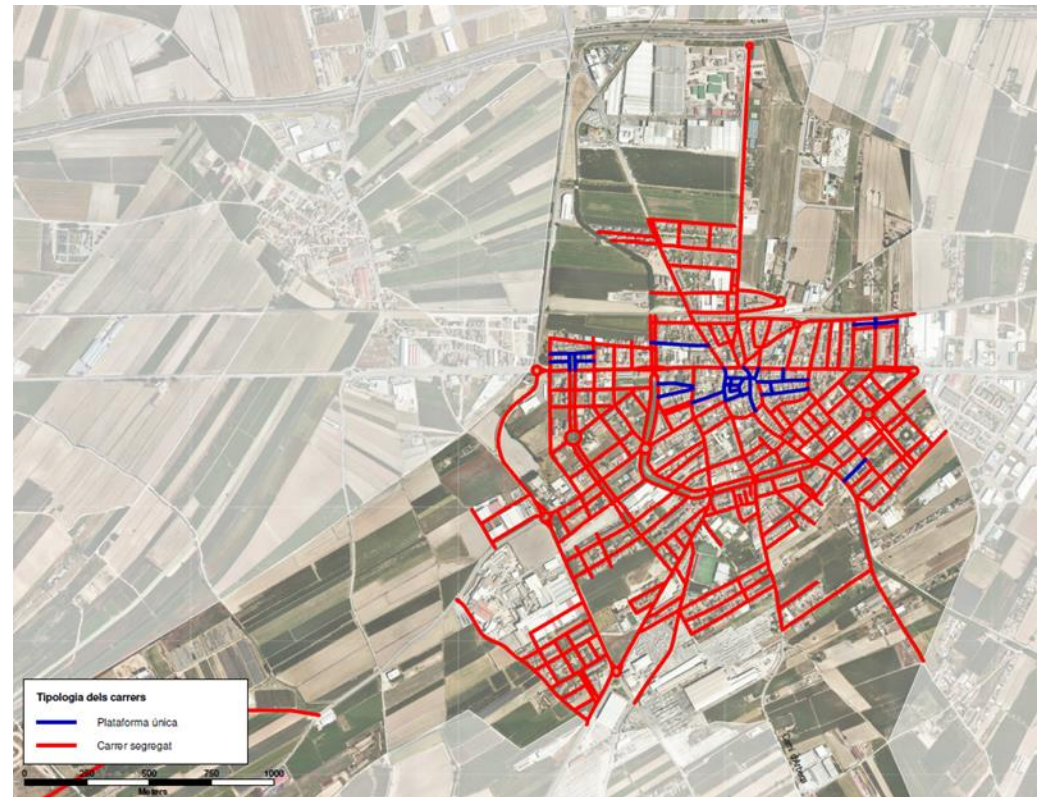
Presència de carrers amb prioritat per vianant (3,3%) significativa en el centre. La tipologia de carrer d'ús exclusiu pel vianant té una distribució poc equitativa al terme municipal, concentrant-se només al centre. El 77,9% de la xarxa de vianant és carrer 30, seguit pels carrers regulats a 50 km/h (12,6%) i els carrers regulats a 40 km/h (6,3%).





3. Xarxa de vianants. Urbanització

Predomini de carrers convencionals. El 94,4% de la xarxa de vianants segregada (vorera segregada de la calçada) i sense cap tipus de pacificació seguit dels carrers de plataforma única 5,6%.



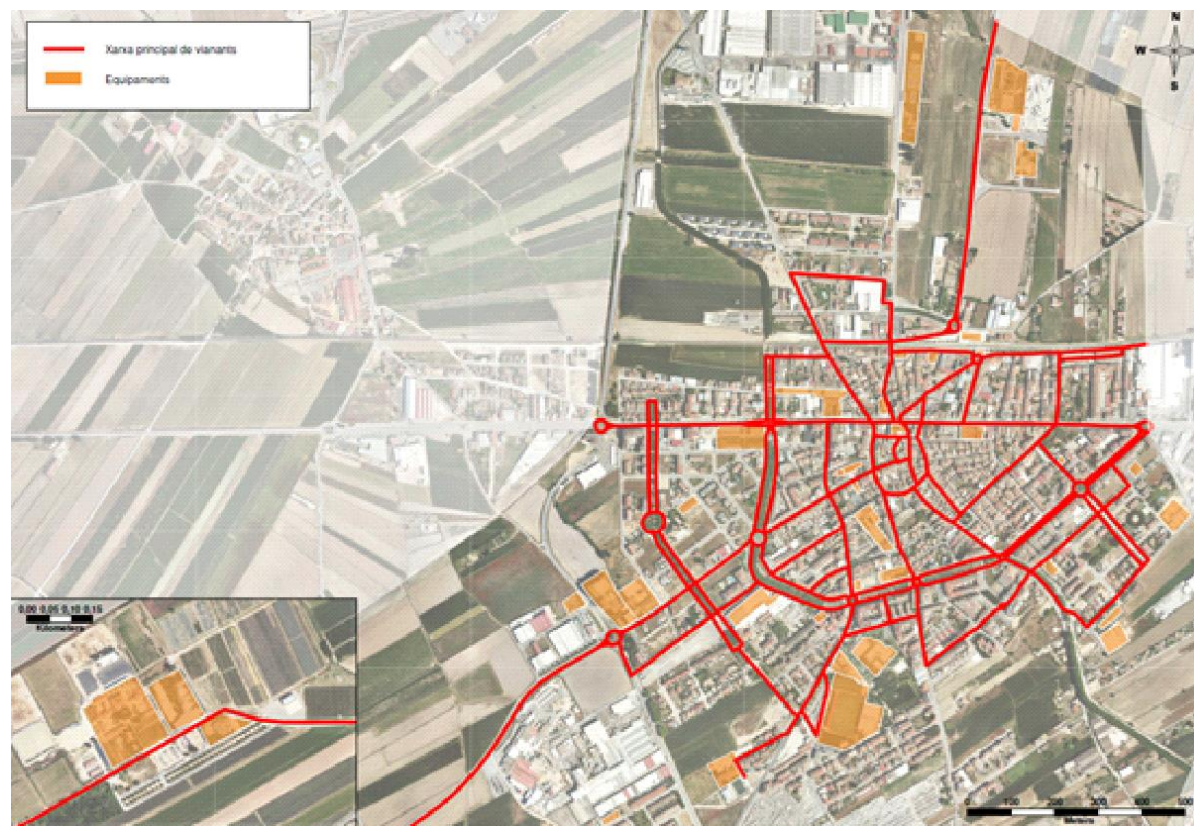
Font: elaboració pròpia.



3. Xarxa de vianants. Xarxa principal

Xarxa principal de vianants continua que garanteix la connexió de les zones residencials, amb els equipaments del municipi, els principals eixos comercials i altres centres generadors de mobilitat.

La xarxa principal de vianants té una **extensió de 2,9Km**, el qual representa el **45% de la xarxa de vianants urbana municipal**.



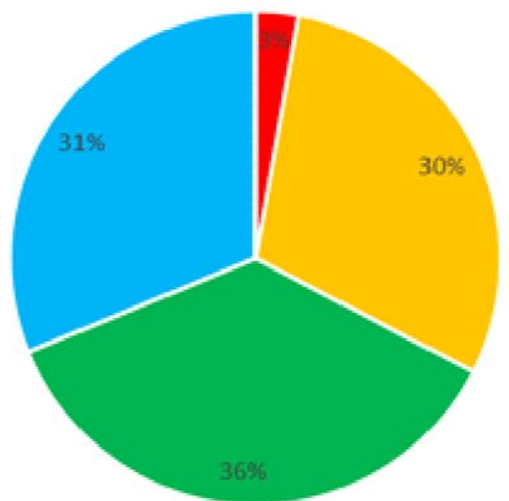
Font: elaboració pròpia.



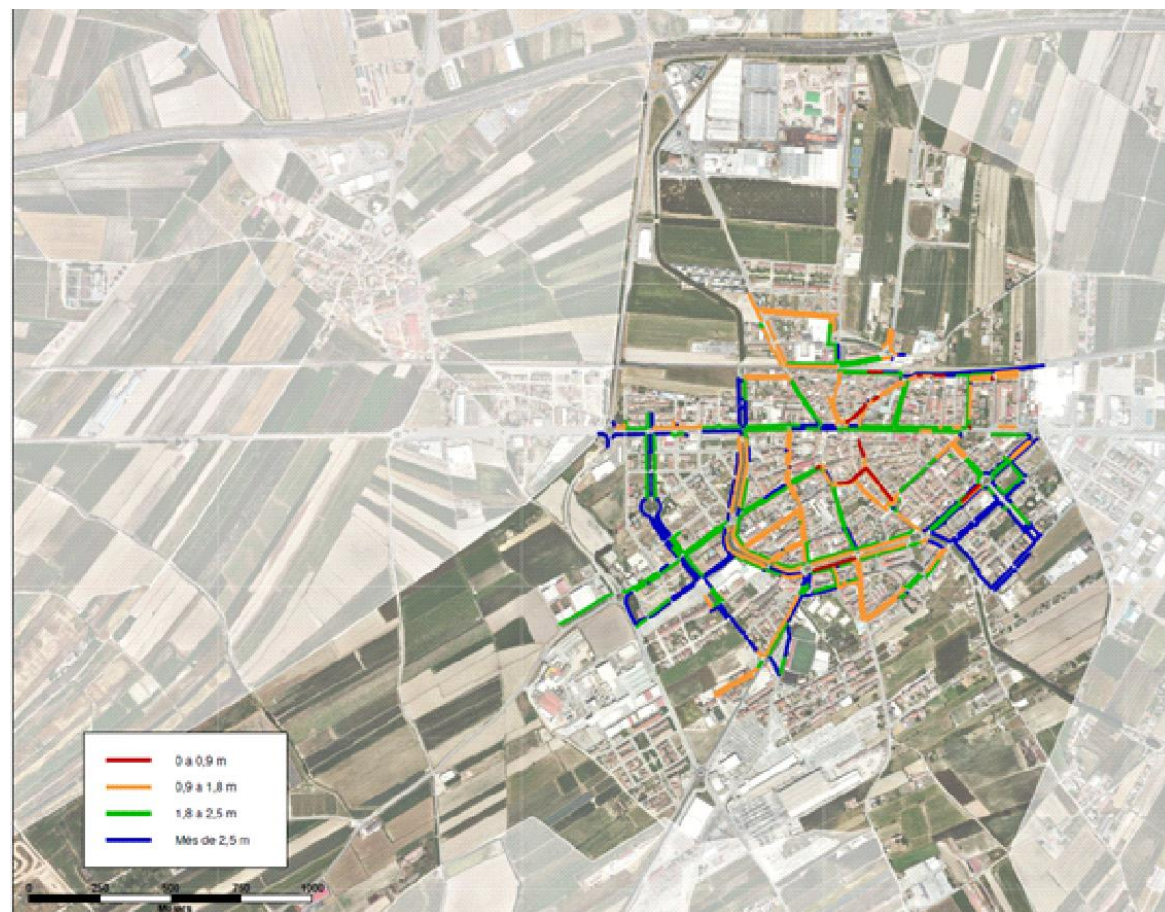


3. Xarxa de vianants. Voreres (xarxa principal)

Més d'un terç de la xarxa principal de vianants presenta dèficits d'accessibilitat. Un 33% de las voreres de la xarxa principal de vianants (representan 9km de vorera) no compleixen amb els 1,8 m útils.



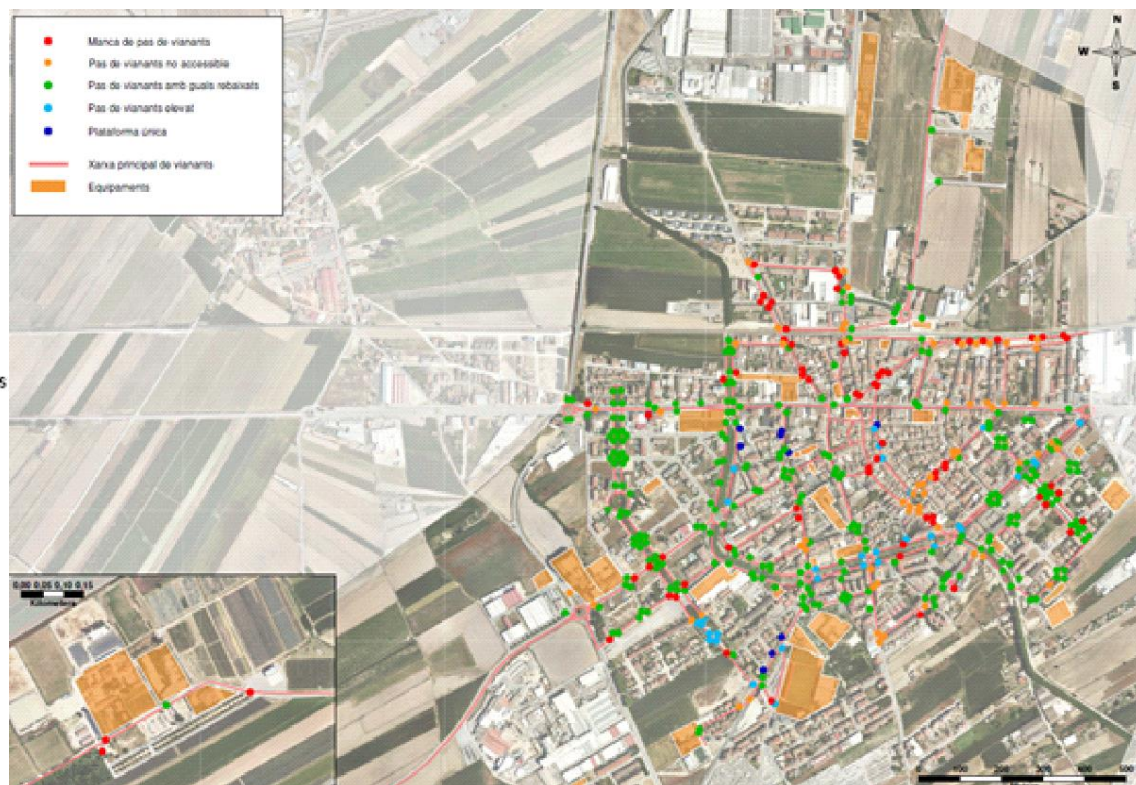
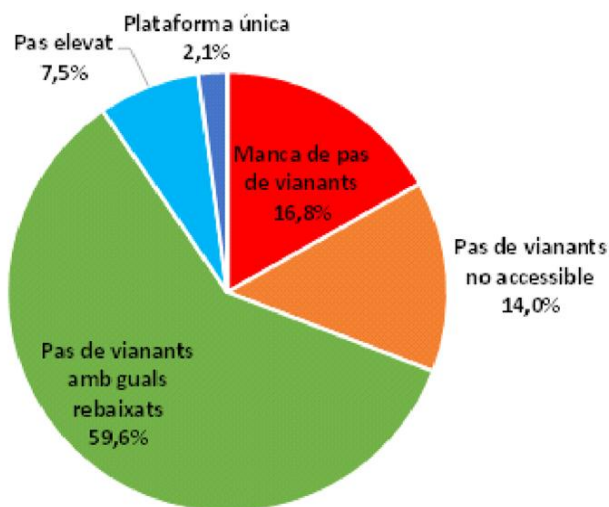
■ A<0,9 ■ 0,9<A<1,8 ■ 1,8<A<2,5 ■ 2,5<A





3. Xarxa de vianants. Interseccions (xarxa principal)

Accesibilitat favorable en les interseccions de la xarxa principal. Un 30,8% dels encreuaments de la xarxa principal (132 punts) presenten dèficits d'accessibilitat en la xarxa principal (no tenen gual o no tenen pas de vianants).



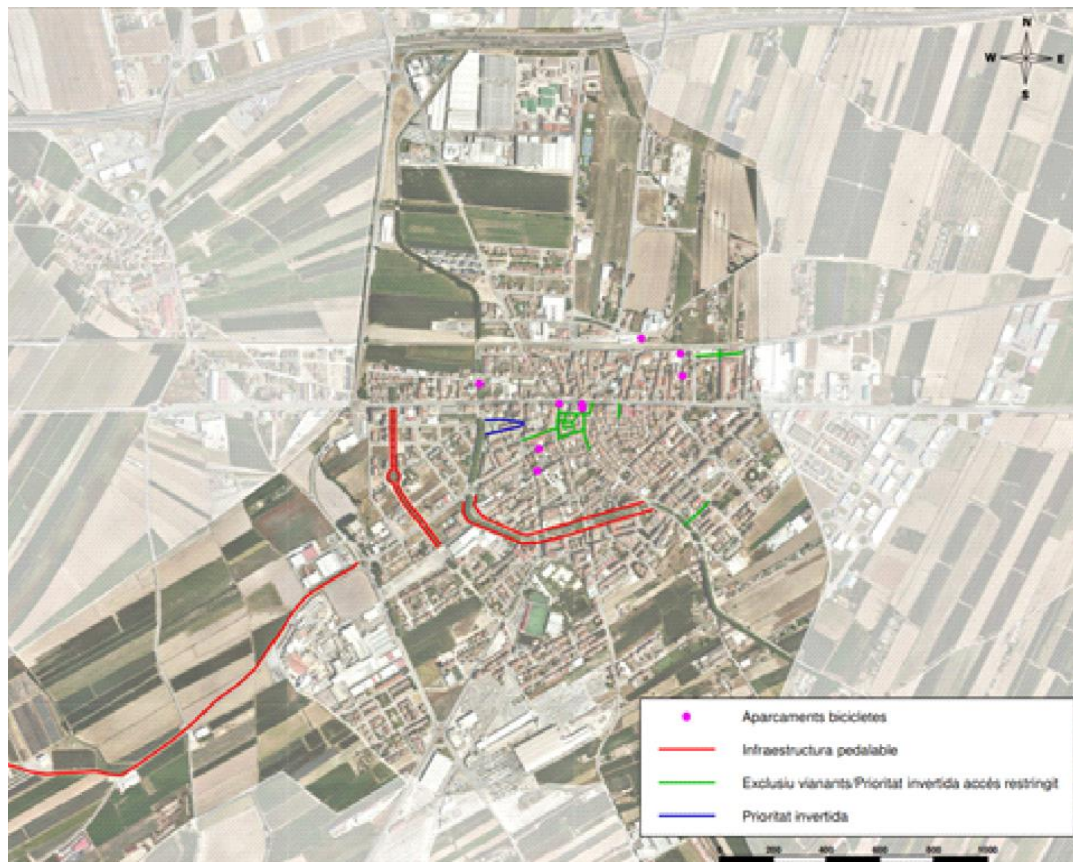
Font: elaboració pròpia



4. Xarxa ciclable. Oferta

4,3 km de carrils bici
1,6 km de itineraris compartits

- Mollerussa **no disposa d'una xarxa ciclista** continua i segura.
- **Dèficits en el disseny de la infraestructura existent.**
- La majoria dels equipaments no disposen d'un aparcament per bicicletes a prop.
- S'identifiquen varis punts d'aparcament del tipus suport de roda que no ofereixen garanties de seguretat en l'aparcament de les bicicletes.
- Rutes comarcals i camins interurbans que connecten amb la xarxa interna de la ciutat.



Eix	Amplada (m)	Senyal vertical	Senyal horitzontal	Continuïtat interseccions
Carrer de la Noguera Pallaresa / av. d'Ermengol V	2+2	No	No	No
Av. del canal	1	No	Sí, però sense manteniment	Sí, però sense manteniment
LV-2001	2	Sí	Sí	No





5. Xarxa de transport públic. Oferta

OFERTA:

- No disposa de servei de transport públic urbà.
- 10 línies d'autobús interurbà
- 1 estació ferroviària (R12) (12 serveis /dia).

Hi ha una oferta significativa amb (Lleida: 6 línies i 66 exp/d) i els municipis de la conurbació.

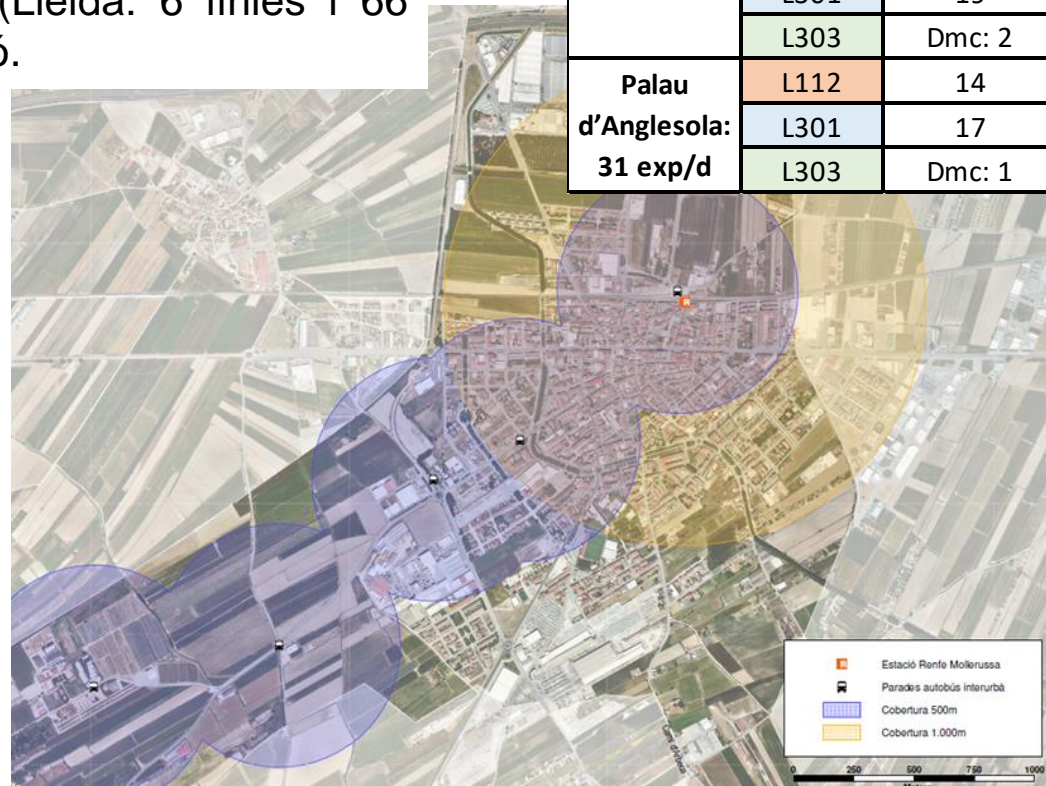
COBERTURA BUS:

- Dèficits de cobertura en la banda sud-est del municipi.

PARADES BUS

- Un 40% de les parades tenen una accessibilitat favorable, un 40% regular i un 20% dolenta.
- El 40% de las parades disposen d'una marquesina i banco, i el 80% informació d'horaris i recorreguts per l'usuari.

	Línia	Expedicions feiner
Golmés: 23 exp/d	L111	6
	L131	17
Miralcamp: 14 exp/d	L114	10
	L305	4
Fondarella: 33 exp/d	L110	4
	L111	4
	L112	6
	L301	19
Palau d'Anglesola: 31 exp/d	L303	Dmc: 2
	L112	14
	L301	17
	L303	Dmc: 1



Font: elaboració pròpia



5. Xarxa de transport públic. Demanda

S'extreu de l'EMQ 2022 que **el tren té una demanda superior als serveis interurbans d'autobús** (3% respecte a l'1%). Representen al voltant de 270 viatges/dia en els dos sentits en tren i 90 viatges/dia en autobús.

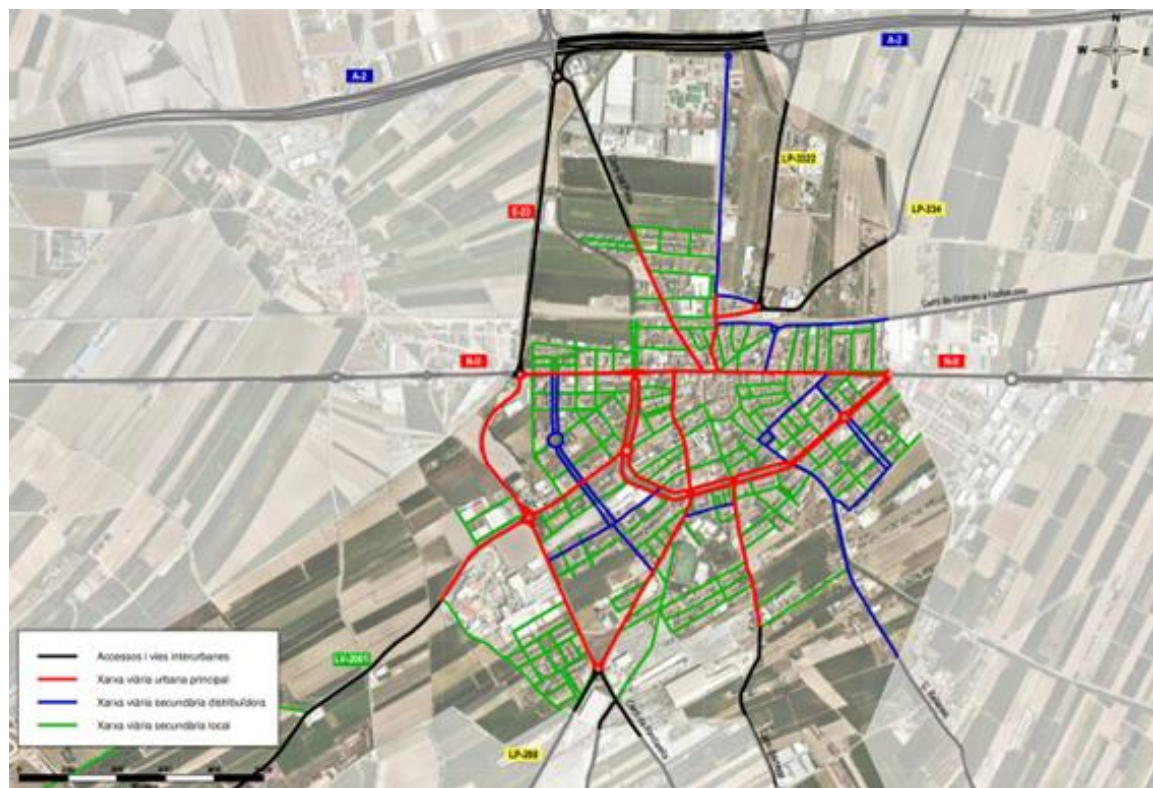
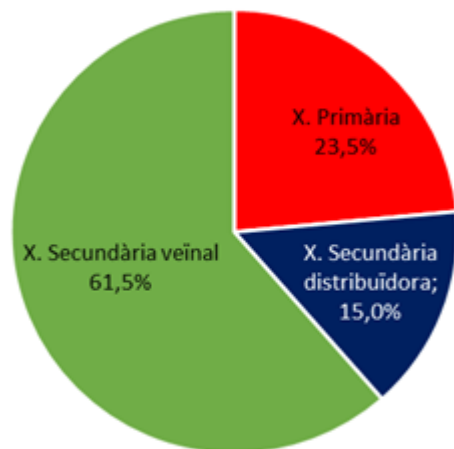
2018			
SENTIT	PUGES	BAIXES	TOTALS
Lleida	92	79	171
L'Hospitalet de Ll.	60	60	120
Total	152	139	291
2021			
SENTIT	PUGES	BAIXES	TOTALS
Lleida	64	41	105
L'Hospitalet de Ll.	42	68	110
Total	106	109	215

Font: RENFE



6. Xarxa de vehicle privat motoritzat. Jerarquia viaria

- **Jerarquització funcional adequada en termes generals:** el gruix de vehicles tendeix a concentrar-se en les vies millor preparades (excepte en el cas de l'N-II i Domènech Cardenal).
- Bona part de les carreteres que arriben a Mollerussa en la trama urbana **no són titularitat municipal**, reduint d'aquesta manera la capacitat d'intervenció en aquestes.





6. Xarxa de vehicle privat motoritzat. IMD

- Tota la trama dels carrers funciona sense problemes de congestió.
- L'N-II i Ronda de Ponent presenten un elevat volum de trànsit de vehicles pesants.





6. Xarxa de vehicle privat motoritzat. N-II

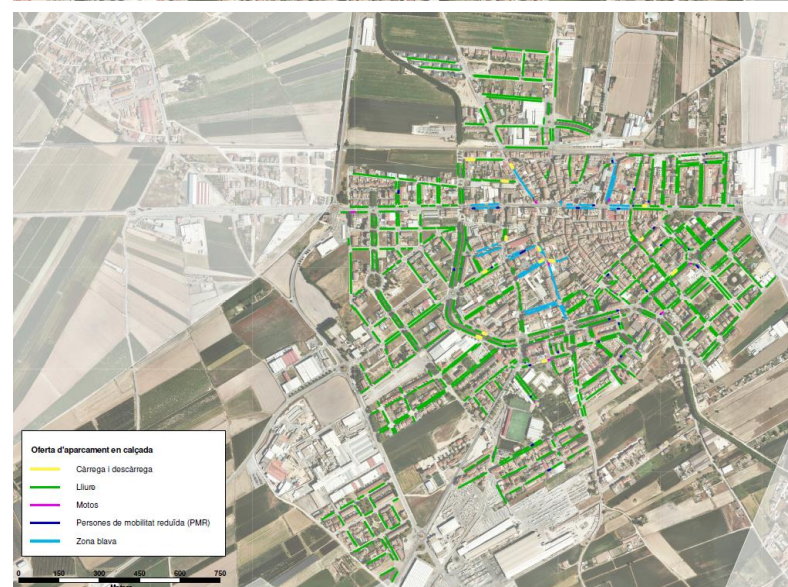
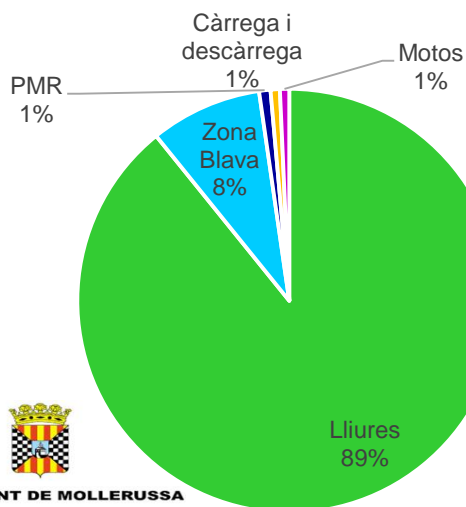
- Eix urbà amb més trànsit (també de pesants); el punt de major intensitat es troba davant de la pl. Ajuntament (11.000 veh/d).
- L'N-II presenta una distribució de l'espai públic molt desigual, prioritant els modes motoritzats en un eix central al municipi que concentra activitats comercials i altres punts d'atracció i generació .
- Trànsit de pas significatiu (17%) que travessa el municipi a través de l'N-II.





7. Aparcament. Oferta

Oferta aparcament en calçada	Oferta (pl)
Lliures	3.881
Zona Blava	246
PMR	43
Càrrega i descàrrega	35
Motos	35
Total	4.240
Oferta aparcament fora de calçada d'ús públic	Oferta (pl)
Superfície lliure	532
Superfície zona blava	176
TOTAL	708
Aparcament total	4.948



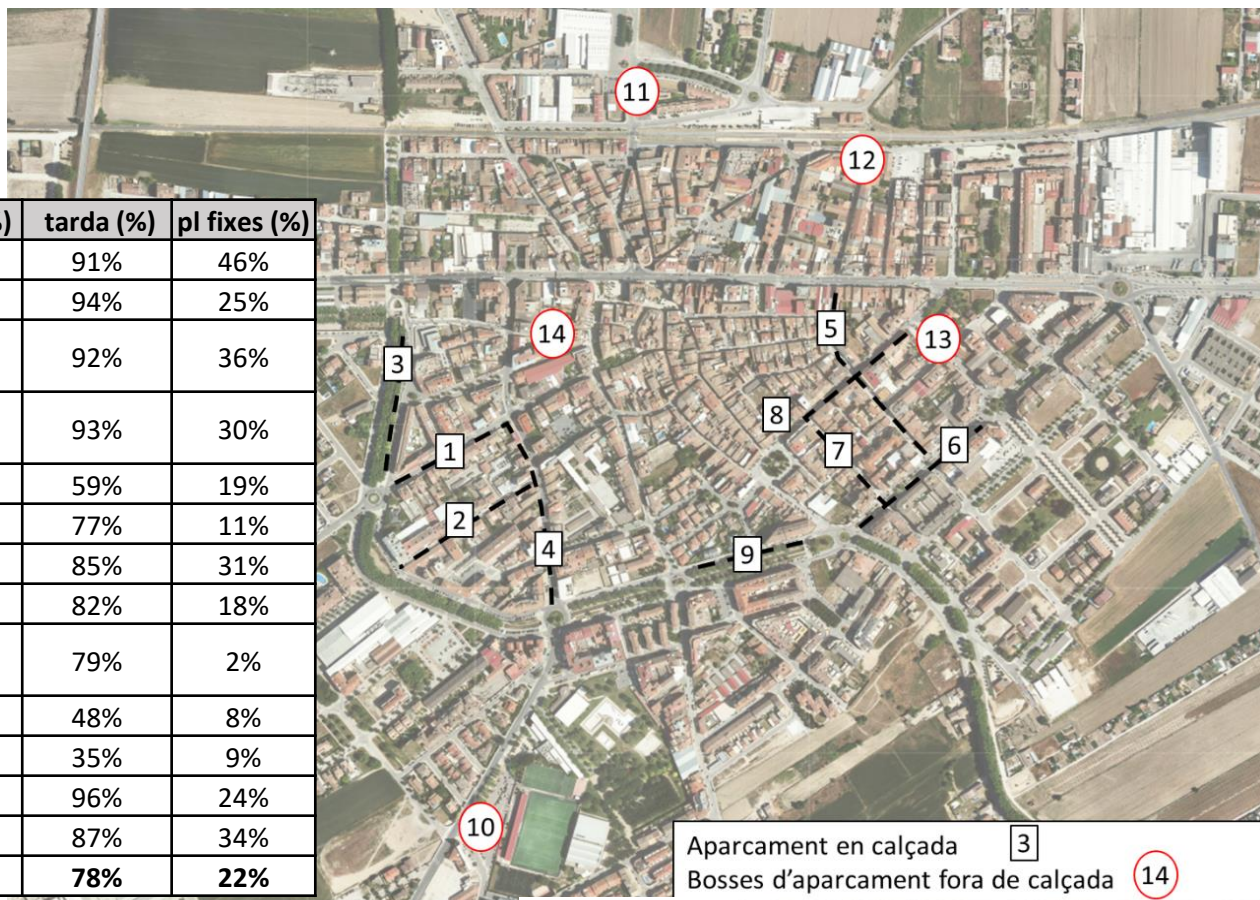
Font: elaboració pròpia.



7. Aparcament. Demanda

- Malgrat que l'ocupació de l'oferta lliura d'aparcament és elevada (78% de mitjana), **no s'assoleix l'ocupació plena** (únicament en període de matí a l'aparcament Comerç 2). De manera que **resta oferta d'aparcament lliure**.
- Elevats % de places fixes** en algunes zones que reflecteixen una infrautilització de l'espai públic (vehicles que no es mouen en tot el dia).

Ubicació	matí (%)	migdia (%)	tarda (%)	pl fixes (%)
1 C. Ferran Puig	91%	91%	91%	46%
2 C. Ponent	98%	96%	94%	25%
3 Avda. Del canal (nord)	92%	87%	92%	36%
4 C. Domènec Cardenal	97%	87%	93%	30%
5 Ronda st.Pere	56%	66%	59%	19%
6 Av. De la Pau	75%	66%	77%	11%
7 C. Sant Ramón	85%	92%	85%	31%
8 Av Catalunya	94%	82%	82%	18%
9 Avda. Del Canal (sud)	56%	60%	79%	2%
10 P.I. Esport	48%	23%	48%	8%
11 Estació 2	59%	78%	35%	9%
12 Comerç 2	100%	72%	96%	24%
13 Cervera	71%	87%	87%	34%
Promig	79%	76%	78%	22%



Aparcament en calçada 3
 Bosques d'aparcament fora de calçada 14



8. Distribució urbana de mercaderies (DUM)

- La regulació habitual que s'observa en la senyalització vertical és de 8:00h-14:00h o de 8:00h a 20:00h de dilluns a divendres. L'estacionament està limitat a un **màxim de 30 minuts**.
- **Finestres temporals a l'illa de vianants** per fer les operatives DUM.
- No existeix **cap sistema automàtic** que validi el correcte compliment de la regulació.
- **Bona cobertura** en termes generals dels àmbits amb una activitat comercial superior.
- **Ocupacions baixes** en termes generals (inferiors al 50%); un **35% dels vehicles superen la durada màxima permesa**.

35 punts



Font: elaboració pròpia.



9. Principals resultats de la participació ciutadana

Enquesta on-line per caracteritzar la mobilitat del municipi de Mollerussa i conèixer la dimensió subjectiva de la mobilitat. Han participat un total de 116 persones.

Sessions de debat amb els següents participants:

- Mollerussa Comercial i la Cambra de Comerç.
- Consistori.
- Entitats socials, ONG i residències.
- Consells de ciutadania, Albada i Arreu.
- Entitats immigrants.
- Esports.
- Centres educatius.
- AMPAs





9. Principals resultats de la participació ciutadana

- Coincidència en la necessitat d'educació cívica i pedagogia, atès que es posa de manifest en que hi ha un **problema de conducta i civisme** entre els ciutadans a l'hora de fer ús de l'espai públic (cotxes mal aparcats, VMP/bicis amb vianants, jocs a pilota en places, ...).
- **L'estat actual de la xarxa principal de bicicletes no incentiva el seu ús malgrat el seu potencial (pendents molt baixes)**. Dèficits de continuïtat del carril bici de l'Av. del Canal en les rotondes; problemes d'il·luminació del carril bici de la Crta. Torregrossa.
- **Necessitat d'una xarxa de carrils bici** ben dissenyat, segur i que connecti els principals equipaments, i ampliació de punts d'aparcament.
- **Dèficits de seguretat viària** en diversos punts: Crta Torregrossa / Ronda Sud, Crta Torregrossa/camí Miralcamp, entorns escolars, ...
- Inquietud recurrent en relació al dèficits d'amplada de les voreres.
- **Poca satisfacció respecte al servei de transport públic**. Necessitat de crear un servei que tingui en compte els períodes principals d'entrada i sortida laborals i escolars. També es recull la **necessitat d'una xarxa de transport públic comarcal** que connecti la capital amb la resta de pobles de la comarca.
- **Dèficits d'accessibilitat en el servei de transport públic** que fa necessari crear un servei adaptat específic.
- Problemes d'accessibilitat a la zona de la Serra.
- Interès en promoure els **camins escolars**.





10. Conclusions de la diagnosi

- **Potencialitat dels modes actius**, a peu i en bicicleta (nucli urbà compacte i sense pendents).
- **Concentració dels equipaments en la zona de la Serra** que comporta una elevada eficiència en les mesures que s'implantin en un futur per millora la connectivitat amb la resta del poble.
- **Concentració de les principals relacions de connexió** amb els municipis de la conurbació i Lleida.
- **Bon punt de partida pels desplaçaments urbans** (77% en modes actius) i **molt marge de millora pels desplaçaments de connexió** (91% en cotxe).
- **Presència significativa de carrers amb prioritat pel vianant**. La seva distribució, però, és poc equitativa.
- **Dèficits d'accessibilitat en una part de les voreres** de la xarxa principal de vianants.
- **No existeix una xarxa per a bicicletes** i els carrils actuals presenten **dèficits de disseny**.
- **Baixes freqüències dels serveis interurbans en autobús**, tot i que raonables en el cas dels municipis de la conurbació; en el cas de Lleida l'oferta és molt superior.
- **Dèficits de cobertura de les parades i també en la seva infraestructura**.



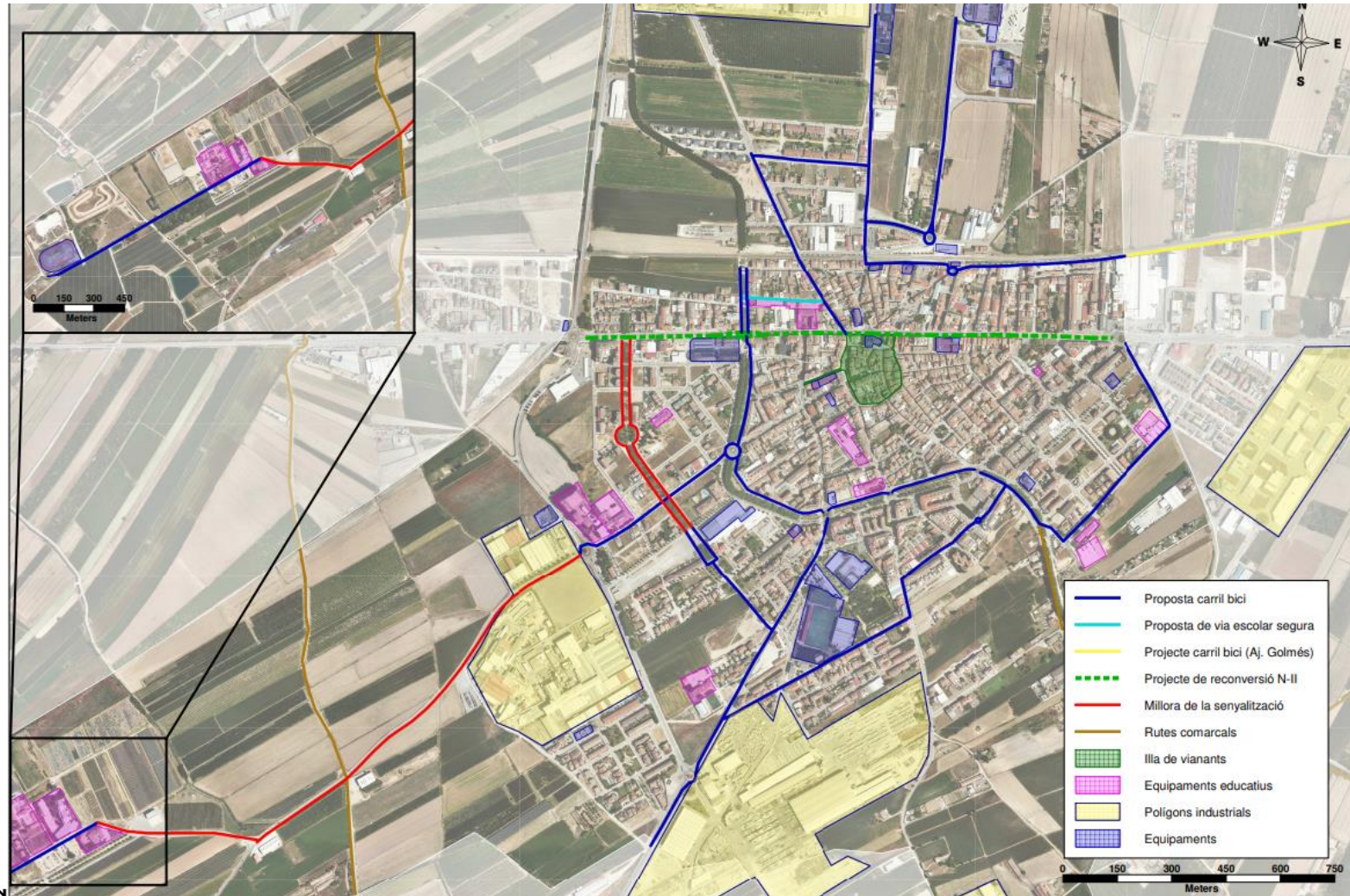
10. Conclusions de la diagnosi

- **No es detecten problemes de congestió viària en termes generals.**
- **Bona jerarquització viària excepte en el cas de Domènech Cardenal (hauria de formar part de la xarxa secundària)**
- **Elevat trànsit en l'N-II (també de pesants) que dificulta la seva permeabilitat. La distribució de l'espai en aquest eix és favorable al vehicle privat.**
- **Capacitat d'intervenció limitada en les carreteres que arriben a Mollerussa atès que no són de titularitat municipal.**
- **Presència significativa de places regulades a l'entorn dels àmbits amb més activitat econòmica i que requereixen d'oferta de rotació.**
- **Altes ocupacions de l'oferta lliure però sense assolir-se l'ocupació plena.**
- **Bona cobertura en termes generals de l'oferta de càrrega i descàrrega i ocupacions baixes.**



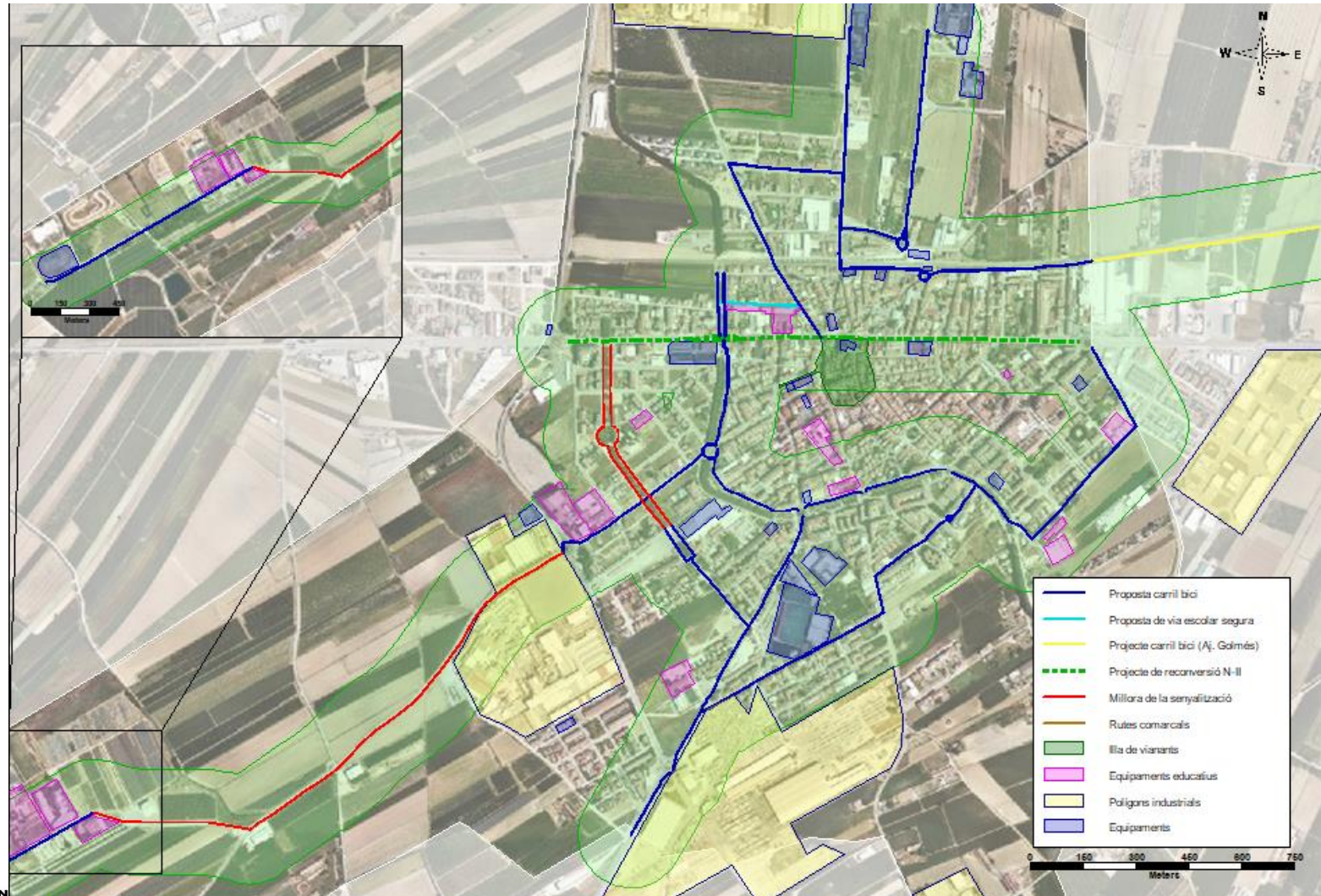
11. Avanç de propostes de la xarxa de bicicletes i VMP

- S'actua en gairebé 10 Km per implementar la xarxa principal per a bicicletes.
- Implementació de noves vies ciclables fora de la vorera, sempre que sigui possible.



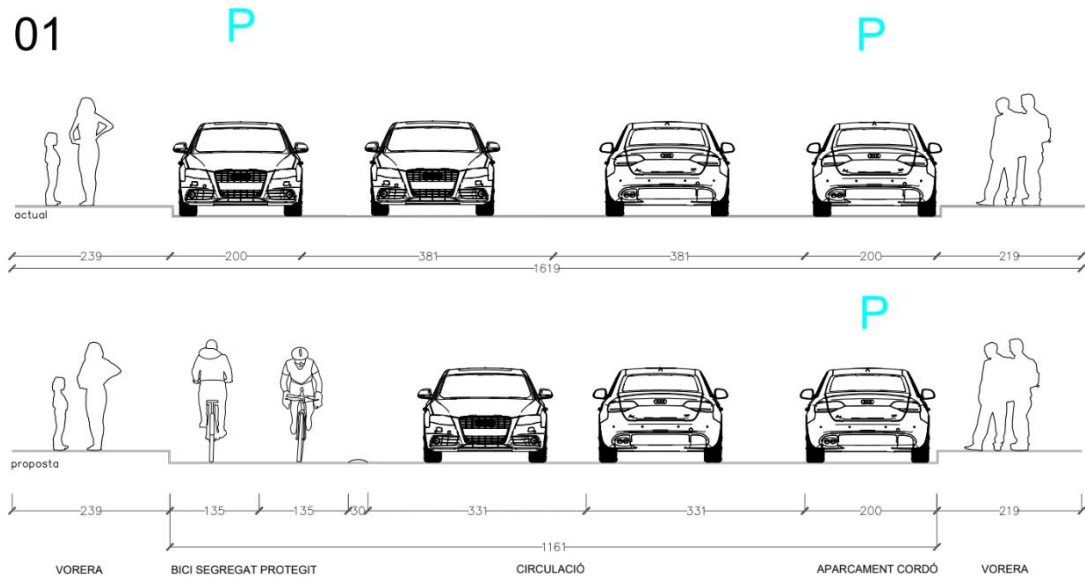
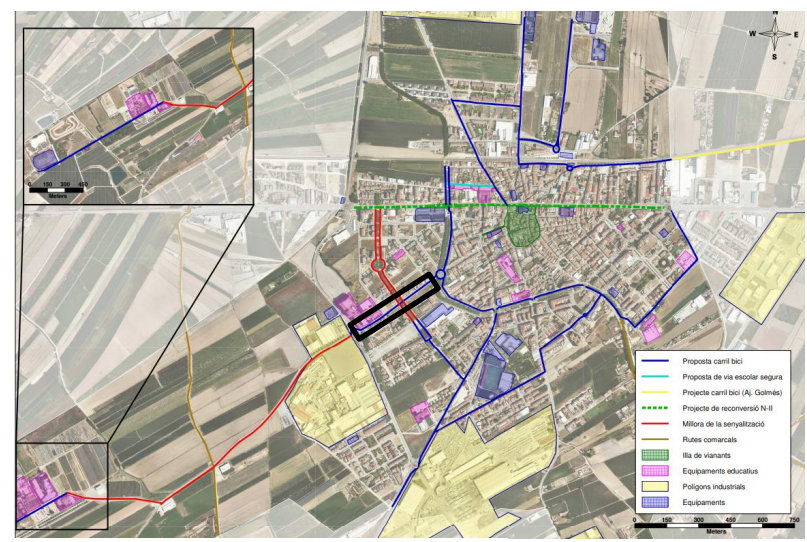


11. Avanç de propostes de la xarxa de bicicletes i VMP



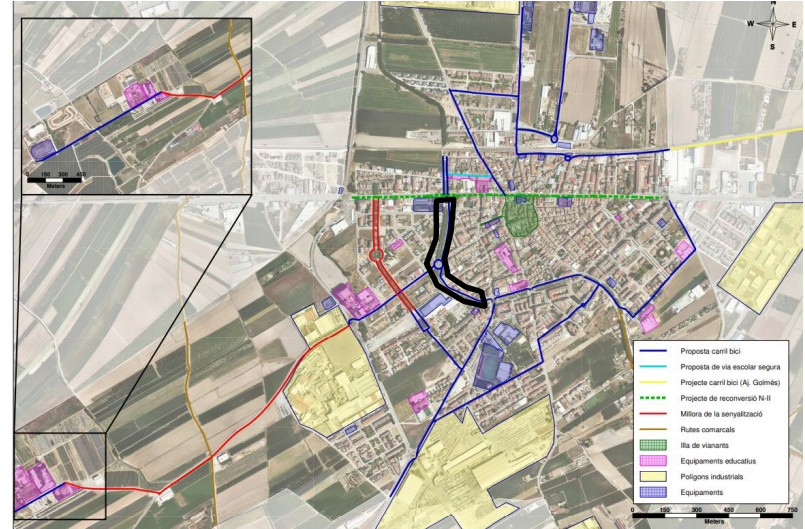
11. Avanç de propostes de la xarxa de bicicletes i VMP

Crta Torregrossa

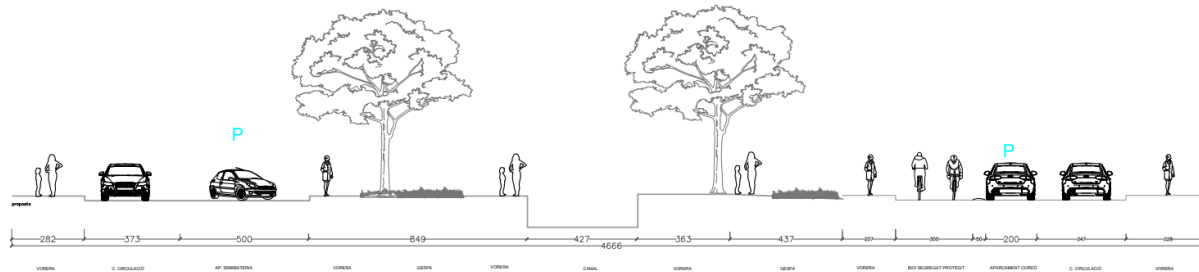
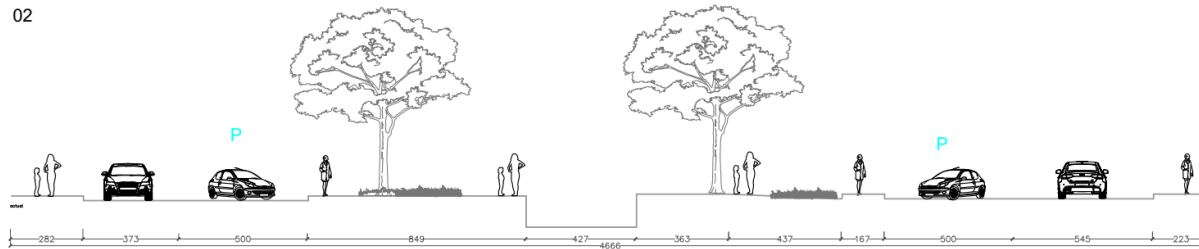


11. Avanç de propostes de la xarxa de bicicletes i VMP

Av. Canal



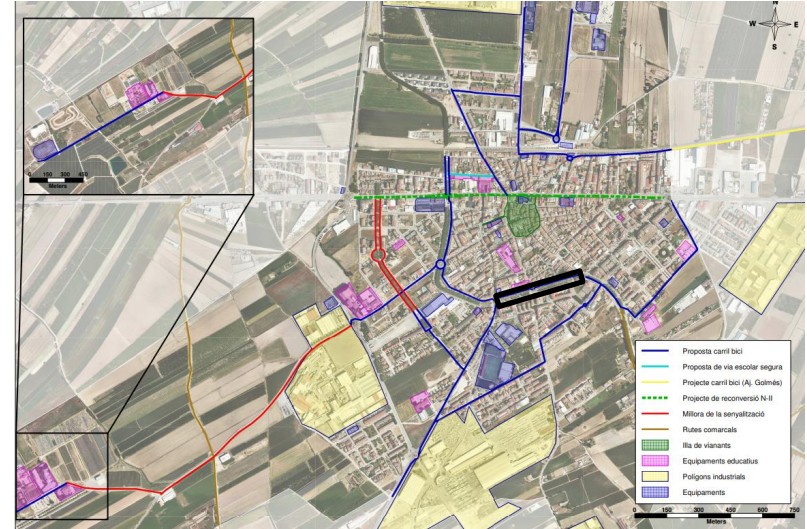
02



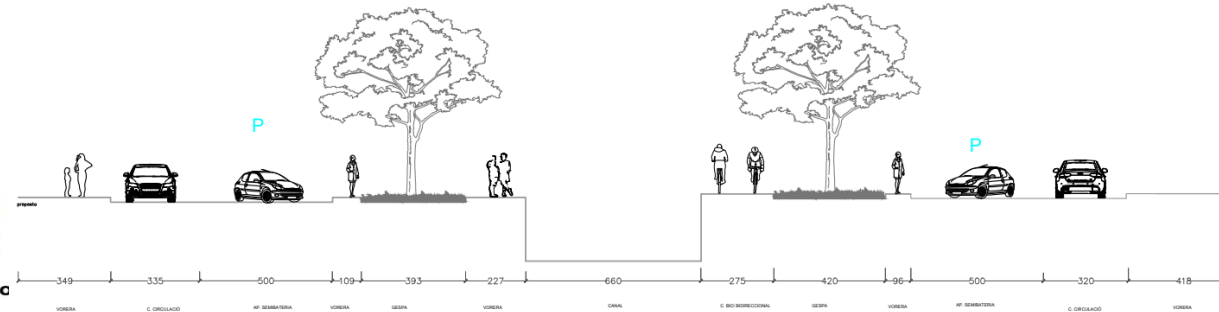
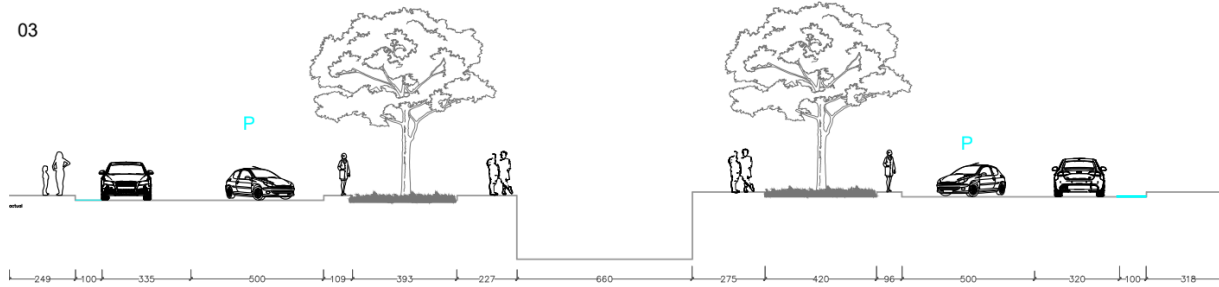


11. Avanç de propostes de la xarxa de bicicletes i VMP

Av. Canal



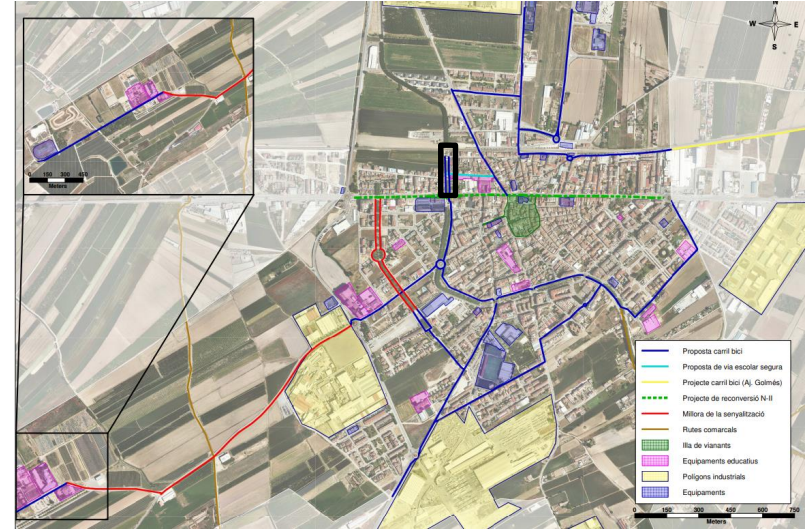
03



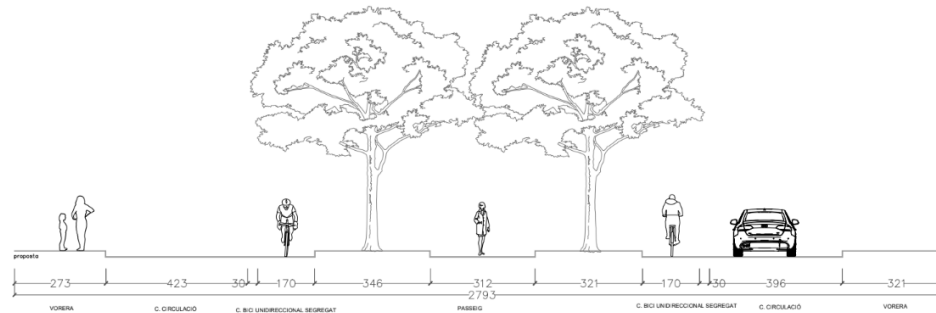
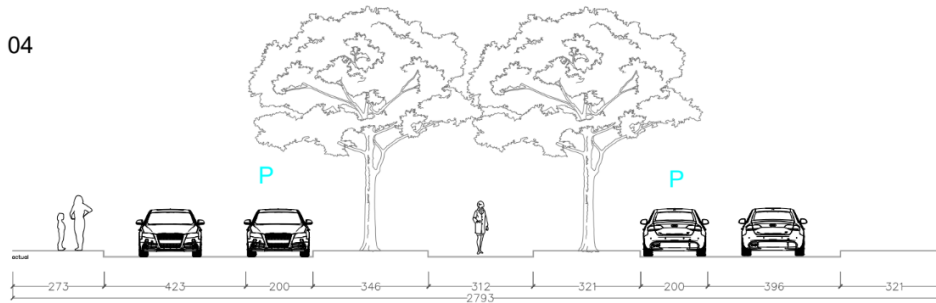


11. Avanç de propostes de la xarxa de bicicletes i VMP

Pg. Salle



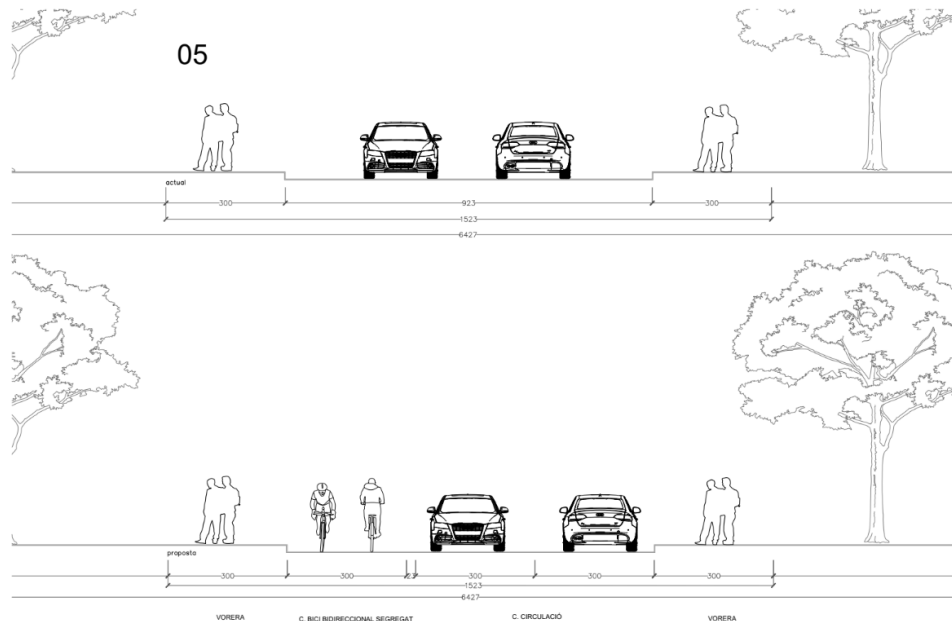
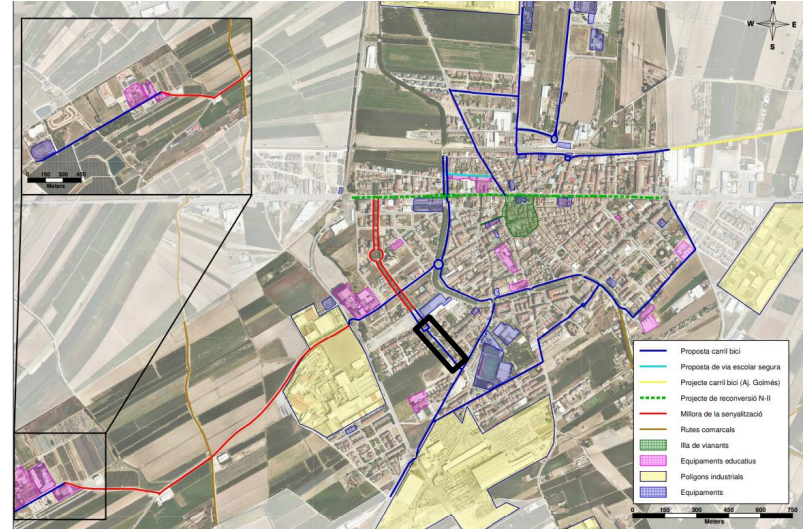
04





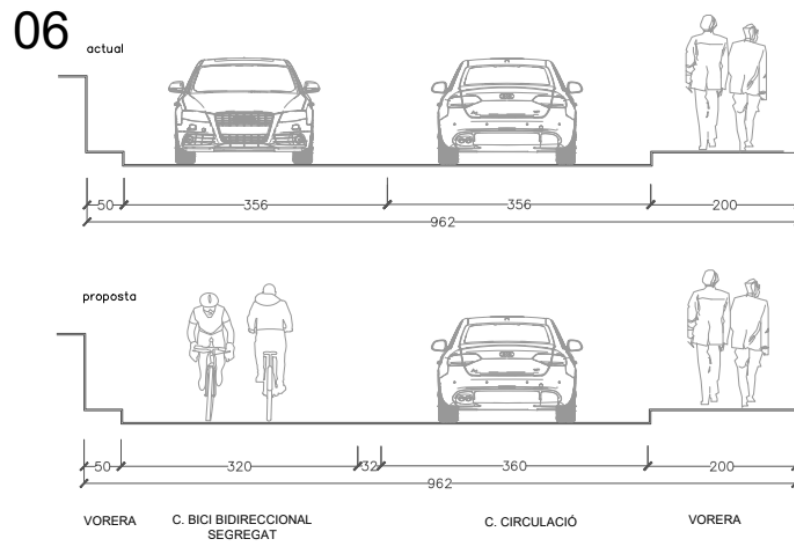
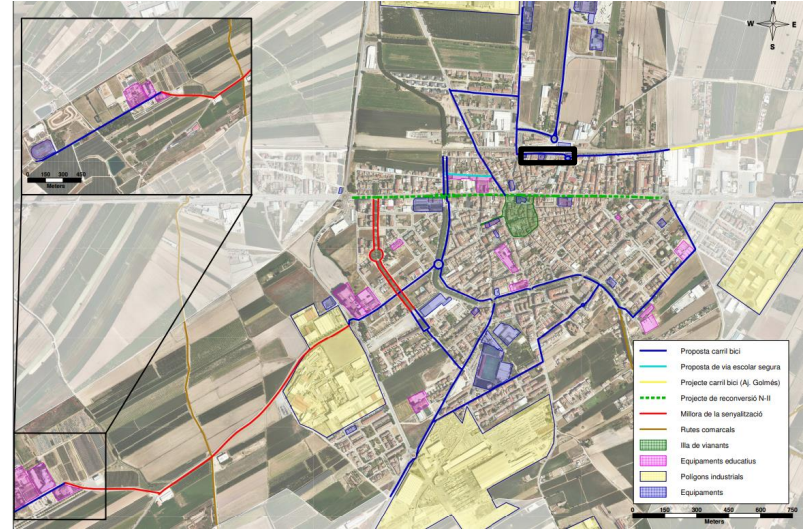
11. Avanç de propostes de la xarxa de bicicletes i VMP

Ricard Viñes



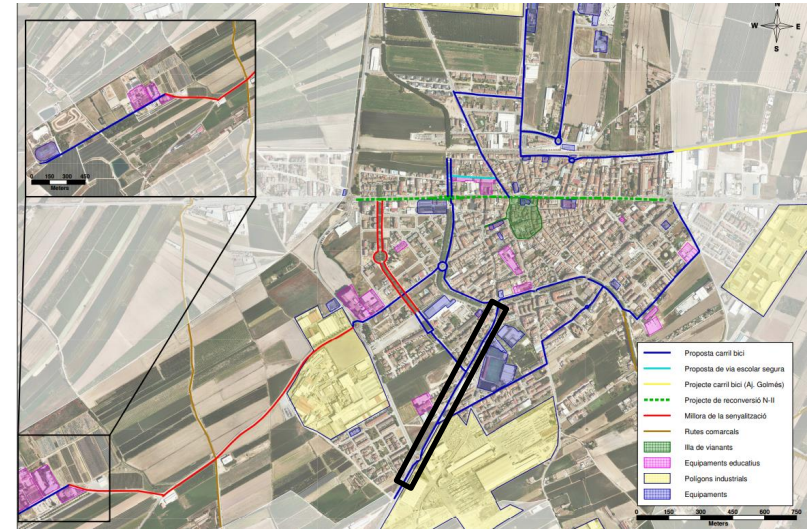
11. Avanç de propostes de la xarxa de bicicletes i VMP

Prat de la Riba

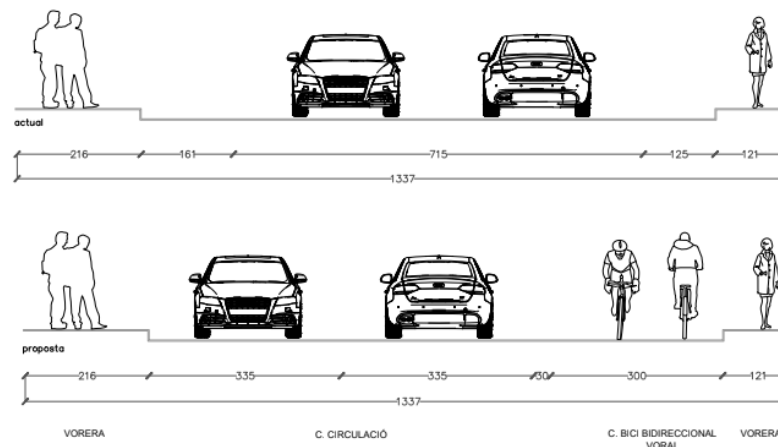


11. Avanç de propostes de la xarxa de bicicletes i VMP

Crta. Miralcamp



07





PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE MOLLERUSSA

DIAGNOSI

10 de Novembre de 2022

