



TALLERS DE PARTICIPACIÓ SECTORIAL DEL POUM DE LLEIDA

Documents previs al debat

Taller núm. 1: Mobilitat i infraestructures

Dijous, 21 de maig de 2015

El moment actual en el que es troba el procés d'elaboració del nou POUM de Lleida requereix d'una reflexió més profunda sobre el seu contingut. Per aquest motiu, La Paeria organitza 5 tallers de participació que tenen per objectiu donar veu a agents professionals, econòmics i socials per tal de recollir les seves idees sobre com concretar les propostes urbanístiques previstes a l'Avanç de POUM, aprovat el passat 3 d'octubre de 2014.

Cadascun dels 5 tallers estarà dedicat a una temàtica específica. El primer tractarà sobre **mobilitat i infraestructures**. Debatem sobre el paper de Lleida en l'eix mediterrani i com a porta de l'eix de l'Ebre. També abordarem reptes diversos sobre mobilitat sostenible, estructura de vials de vianants i per a bicicletes, aparcaments dissuasius, xarxes de transport públic i intermodalitat, i la pacificació de la primera ronda com a nou model per viure al Centre Històric.

0. Introducció a la temàtica

Durant els darrers anys, i també durant la vigència de l'actual Pla general d'ordenació urbana, els canvis en matèria d'infraestructures i de la mobilitat han estat notables.

D'entrada, cal assenyalar l'important evolució de les relacions funcionals entre la ciutat de Lleida i els municipis del seu entorn territorial. La millora d'algunes de les infraestructures que connecten el territori ha propiciat que el sistema de ciutats de Lleida i el seu entorn funcionin cada cop més com un "tot" unitari, amb un sistema de relacions complex i amb uns primers nivells d'especialització d'alguns dels municipis.

Els desplaçaments diaris entre Lleida i els municipis propers s'han incrementat notablement. L'articulació i millora de la xarxa dels transports públics metropolitans, la millora d'algunes carreteres i la remodelació de la xarxa d'autobusos locals ha estat la resposta més remarcable.

Cal preguntar-se si les mesures en matèria de transport públic han estat suficients i, sobretot, com es poden millorar per ser més eficients en aquests propers anys.

En matèria d'infraestructures ferroviàries cal destacar la construcció de la línia d'alta velocitat. El fet de situar l'estació de l'AVE a Lleida al centre de la ciutat i la construcció d'un "by-pass" de la línia, són dues decisions transcendents pel que fa a la repercussió d'aquesta infraestructura a la ciutat.

En una escala diferent, cal destacar la recuperació i manteniment de la línia de tren entre Lleida i la Pobla de Segur i posar de relleu el dèficit en la recuperació funcional de la línia de Lleida a Barcelona per Manresa.

En matèria d'infraestructures viàries, a nivell territorial, cal destacar en aquest període la construcció de l'autovia a Osca, l'inici parcial –encara que tardà- de l'autovia de Lleida a la Vall d'Aran i l'execució d'una part de la variant sud de la ciutat.

A escala de ciutat cal ressaltar la millora de la circumval·lació del Passeig de Ronda, la consolidació d'Onze de Setembre i la construcció de l'Avinguda de Pinyana, com a nous vials perimetrals estructuradors del creixement, la construcció del Pont de Príncep de Viana i la prolongació de l'avinguda de Victoriano Muñoz fins a la LL-11 i la urbanització i permeabilització del riu, connectant el centre amb el marge esquerre.



En matèria aeroportuària, la creació de l'aeroport de Lleida-Alguaire ha estat sens dubte la infraestructura destacada en aquest període. Les funcions de l'aeroport i la seva consolidació són claus per al desenvolupament del territori de Lleida.

En matèria d'infraestructures agràries, per la seva transcendència territorial, productiva i econòmica, cal destacar l'inici de la construcció i posada en servei del sistema de reg Segarra-Garrigues.

1. Subtema de debat 1: Oportunitats del territori metropolità i infraestructures.

L'Avanç de POUM defineix, entre d'altres aspectes, Lleida com a ciutat Capital, quant a equipaments, serveis i oportunitats de desenvolupament humà i econòmic i l'entén com a referent d'un espai metropolità i regional que alhora cal integrar definitivament a la xarxa de ciutats de l'espai mediterrani.

En aquest sentit, és bàsic el desenvolupament d'activitat econòmica de caràcter industrial. L'Avanç preveu l'ampliació del Polígon del Segre, amb unes 80 ha, destinades a la indústria de caràcter local i preveu el nou sector d'activitat econòmica de Torreblanca, de 700 ha de superfície, com un sector d'abast territorial que constitueix una polaritat estratègica en el conjunt del mapa europeu i de l'arc mediterrani.

Aquesta aposta ha d'anar recolzada sobre unes previsions d'infraestructures per a la mobilitat -viària, ferroviària, aeroportuària- que, més enllà del límit físic del terme municipal, ajudin a potenciar el valor del territori de Lleida, la seva connexió amb l'eix mediterrani i -com a porta de l'eix de l'Ebre- la possible connexió amb el corredor central.

El debat a escala supramunicipal, hauria avançar en la definició de la concreció i la prioritat de les grans infraestructures d'abast territorial, repensant i adaptant, si fos el cas, les reserves de sòl de les infraestructures territorials assenyalades al Pla Territorial Parcial (PTP) de Ponent (Terres de Lleida).

Específicament, en matèria de transport ferroviari de mercaderies, seria útil concretar i prioritzar la connexió del sector de Torreblanca amb el port de Tarragona, amb el futur Eix Mediterrani, amb l'hipotètic l'Eix Transversal Ferroviari, la connexió en direcció a Saragossa amb el possible corredor central i la connexió amb l'aeroport de Lleida-Alguaire, amb la possibilitat d'utilització o no del "by-pass" de la línia de l'alta velocitat.

En matèria de transport ferroviari de passatgers, a l'escala nacional i internacional, el debat potser s'ha de centrar més en la gestió de les línies ferroviàries de transport i en la intermodalitat, que en la creació de noves infraestructures.

En aquest esquema, té sentit la reserva de sòl per una nova estació de l'AVE, prevista al sud-oest de la ciutat al "by-pass" de la línia de l'alta velocitat, a Rufeà, junt al sector urbanitzable SUR 17, que està concebut com un sector d'usos logístics?

Pel que fa a les grans infraestructures viàries de connexió territorial de la ciutat, i més particularment del sector de Torreblanca, el debat potser podria concretar el paper de tres infraestructures vitals en la configuració del territori:

La prolongació cap a l'oest de la Variant Sud, entesa en la part construïda actualment com un element de connexió amb el territori, però també, com un element clau en l'articulació del desenvolupament urbà. Quin és el traçat més adequat de la prolongació i la seva prioritat?

La connexió prevista al PTP de Ponent entre l'autopista AP-2, la variant Nord de la N-II i la carretera C-13, mitjançant una nova autovia que connectaria just pel límit de llevant del sector de Torreblanca. Pot ser aquesta la infraestructura fonamental per a la connexió territorial del sector i per tant, una de les claus per al seu desenvolupament?



Seguint la mateixa lògica, té sentit plantejar la prolongació de la variant sud amb un traçat de caràcter territorial i, alhora, la creació d'una nova autovia amb traçat "paral·lel" a l'AP-2? Alternativament, pot resultar suficient, més viable i eficient l'alliberament del peatge de l'actual autopista AP-2, que actuaria com una veritable variant territorial sud de Lleida i connectaria amb l'àrea de Tarragona?

2. Subtema de debat 2: Les infraestructures com a motor del desenvolupament de la ciutat. Mecanismes de gestió.

En l'escala de l'entorn territorial de Lleida, el debat podria centrar-se en l'establiment dels criteris i la definició d'actuacions que permetin millorar la mobilitat entre la ciutat de Lleida, els nuclis urbans i els indrets més estratègics de l'entorn metropolità de Lleida, pensant principalment en el servei públic; optimitzant les xarxes convencionals viàries i ferroviàries, així com les de vianants i bicicletes.

En aquest sentit -tal com posa de relleu una les aportacions durant la informació de l'Avanç-pertoca plantejar la compatibilitat del funcionament d'una futura xarxa radial de trens-tramvia que aprofita les xarxes de tren existents: Binèfar-Monzó, Balaguer, Mollerussa-Tàrrrega i Juneda-Borges Blanques, amb la xarxa ferroviària urbana. Punts per concretar en el debat serien la seva connexió dins de la ciutat, la seva intermodalitat i la creació de noves estacions ferroviàries urbanes en alguns dels barris de la ciutat i en els àmbits industrials existents o de nou desenvolupament.

En el marc del POUM caldrà plantejar com s'ha de concretar i potenciar la intermodalitat de l'actual estació de ferrocarril, quines altres modalitats de transport públic han de confluir (nova estació d'autobusos, taxis, aparcament privat, bicicletes, permeabilitat amb els barris nord, continuació del cobriment, comerç...) i quines instal·lacions s'han de construir prioritàriament.

En la connexió de la ciutat amb el territori més immediat, en el futur, també pot resultar fonamental la connexió de l'aeroport de Lleida-Alguaire amb l'actual estació de ferrocarril. En el debat es podria plantejar si resultaria compatible l'actual estació i el traçat del ferrocarril pel centre de la ciutat amb un important increment del transport de mercaderies. És possible compatibilitzar el traçat exterior de l'alta velocitat amb aquest transport de mercaderies? Quines alternatives hi ha?

A nivell de connexió territorial el debat també podria centrar-se en l'actual important xarxa de camins locals, de les carrerades i de les infraestructures del reg, per tal de concretar els criteris per estructurar-les més eficient, establir paràmetres per al seu dimensionat en funció de les necessitats i establir la regulació de les proteccions d'aquests sistemes, en coherència amb les seves funcions prioritàries.

Per exemple, l'estructuració de la xarxa de camins ha de respondre més a la connexió entre nuclis o àrees urbanes i periurbanes més habitades, s'ha d'efectuar en funció de les necessitats de l'activitat agrícola i ramadera que són prioritàries en el nostre territori, o s'ha d'establir en funció de criteris de connexió de la ciutat amb determinades àrees d'interès ambiental i paisatgístic i la relació de continuïtat entre elles?

A més de garantir el sistema fluvial, de donar continuïtat als camins paral·lels al riu Segre i la defensa del seus marges des del punt de vista ambiental i en front a inundacions, quins altres mecanismes es poden establir des del planejament urbanístic municipal per consolidar el riu com un element fonamental de l'articulació del territori que connecta?

Pensar quins han de ser els mecanismes de gestió de les infraestructures necessàries ha de ser un dels punts capitals del nou planejament, ja que l'obtenció de sòl només serà possible mitjançant la seva inclusió en sectors o polígons urbanístics, sempre que no es comprometi la viabilitat econòmica d'aquests àmbits, i l'execució de les infraestructures prioritàries dependrà de mecanismes de finançament privat o de les aportacions de les administracions públiques.



3. Subtema de debat 3: Priorització del transport públic. Vianalització progressiva del centre de la Ciutat i la interconnexió entre barris.

Tal com el defineix l'Avanç, el POUM ha de servir per establir una xarxa viària urbana que prioritzi el transport públic i la xarxa de carrils i d'aparcament de bicicletes per tal de facilitar l'increment i normalització del transport amb aquest mitjà.

L'Avanç també contempla l'ordenació de l'estructura viària de manera que millori la circulació del vehicle privat, externalitzi les circulacions de pas cap al perímetre de la ciutat i, alhora, alliberi de circulació rodada la part central de la ciutat.

Per a la compleció i finalització de les diferents rondes viàries de la ciutat, es proposa la potenciació i "tancament" de la segona ronda, definida pel Passeig de Ronda, l'actual carretera LL-11 i el carrer del Príncep de Viana -amb la possibilitat de desdoblarse en una anella viària d'un sentit per carrer amb Baró de Maials- fins enllaçar amb la variant sud.

Resulta fonamental, també, l'inici d'una ronda més externa de la ciutat com la prolongació per ponent de l'actual carretera LL-11, que connectaria amb un vial paral·lel al "by-pass" de l'AVE, per darrera de Gardeny, i continuaria pel nord del Turó de Gardeny connectant amb la prolongació del passeig de l'Onze de Setembre.

Aquesta ronda exterior, a part del seu valor funcional immediat, podria constituir a llarg termini una nova ronda perimetral externa per relligar de manera completa el conjunt de la ciutat, articulant el seu creixement.

En el debat es podria plantejar el traçat d'aquesta nova ronda exterior d'una manera alternativa -o de manera complementària-, mitjançant la connexió del vial per darrera de Gardeny amb la variant sud, prolongant el vial paral·lel a la línia d'alta velocitat ferroviària, enlloc de la prolongació de la carretera LL-11, per damunt de Rufeà.

Pacificar el trànsit rodat del centre de la ciutat permetria iniciar la transformació de la primera ronda -avinguda de Prat de la Riba, avinguda de Balmes, rambla d'Aragó, avinguda de Madrid i rambla de Ferran-, adoptant una secció que comporti un recorregut més amable i preferent per als vianants que ajudi i potenciï la recuperació del Centre Històric de Lleida per l'ús residencial de qualitat.

L'objectiu és aconseguir, de manera progressiva, l'increment de la vianalització de la ciutat, a partir de la part central i de la reconversió d'alguns vials radials d'interconnexió entre barris i dotant la ciutat de reserves estratègiques d'aparcaments dissuasius.

En aquest sentit, en el debat es podria plantejar per què no han funcionat les hipotètiques reserves d'aparcament que l'actual Pla general havia previst en la perifèria de la ciutat, en sòl privat no urbanitzable. Quines característiques físiques, de mida, de localització, de serveis complementaris, de vinculació amb altres mitjans de transport i de gestió són les claus per a que siguin exitoses aquestes reserves?

D'acord amb l'Avanç, una nova estructura interna radial i concèntrica, més dissenyada per als vianants, s'articularia mitjançant la creació una Ronda Verda perimetral de la part consolidada de la ciutat.

Aquesta Ronda Verda, destinada preferentment a vianants i ciclistes, forma una anella circular tancada, entrelliga el riu amb els barris perimetrals actuals i amb els futurs desenvolupaments residencials, connecta les principals zones verdes, els equipaments de la ciutat i les àrees perimetrals amb major interès ambiental i, alhora, actua com una "interfície" de relació entre la ciutat consolidada i l'Horta.

En el debat, es podrien concretar les funcions de la Ronda Verda, les característiques físiques del seu traçat, l'amplada necessària i la "secció" en funció dels usos, i la concreció d'altres elements de la seva urbanització que la puguin caracteritzar.