

**ESTUDI DE LA MOBILITAT GENERADA
DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL
DE MOLLERUSSA**

Índex

0.- MARC NORMATIU.....	2
1.- INTRODUCCIÓ.....	3
2.- OBJECTIUS.....	5
3.- MARC TERRITORIAL.....	6
3.1.- La posició de Mollerussa en el sistema urbà de Ponent.....	6
3.2.- La xarxa bàsica territorial.....	7
3.3.- Les noves infraestructures.....	9
4.- LA DINÀMICA DEMOGRÀFICA.....	11
5.- LA MOBILITAT ACTUAL.....	15
5.1.- Elements territorials i socials per a la mobilitat a Mollerussa.....	15
5.2.- La xarxa urbana bàsica.....	17
5.3.- El parc d'automòbils.....	20
5.4.- La mobilitat interna.....	22
5.5.- La relació amb altres municipis.....	26
5.6.- Mobilitat a peu i en bicicleta.....	29
5.7.- Transport públic.....	34
6.- PREVISIÓ DE CREIXEMENT DE LA MOBILITAT.....	35
6.1.- Previsió de generació de viatges.....	36
7.- ESTIMACIÓ DE L'IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA I ATRETA SOBRE LA XARXA D'INFRAESTRUCTURES I SOBRE LA MOBILITAT.....	39
8.- ALGUNES PREVISIONS DE FUTUR.....	40
9.- FINANÇAMENT DE LES MESURES PROPOSADES.....	45

0.- MARC NORMATIU.

L'expansió d'un nucli urbà ha de contemplar l'augment de les necessitats de desplaçament. Les relacions entre una perifèria en expansió i un centre, o centres, on es concentren la major part de les funcions urbanes mostren la rellevància que la segregació funcional de l'espai té en la societat actual. L'especialització funcional de les diferents parts de la ciutat genera tot un conjunt de situacions en relació a una mobilitat que ha esdevingut necessària i obligada. La mobilitat intraurbana es veu incrementada per les relacions que s'estableixen amb els municipis del seu entorn més immediat i d'altres de més allunyats. La creació d'infraestructures per al transport de béns i persones ha de tenir en compte aquesta doble situació i, encara més, l'existència d'altres infraestructures que comuniquen i vertebrun un territori més ample.

El Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, del Text refós de la Llei d'Urbanisme que estableix el marc de l'ordenament jurídic urbanístic català, indica que els Plans d'Ordenació Urbanística Municipal han d'integrar les mesures necessàries per a facilitar una mobilitat sostenible en el municipi. A més, la Llei de Mobilitat 9/2003, de 13 de juny i, en concret, el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, obliga a la realització d'aquests estudis en totes les figures de planejament, indicant el Decret quin ha d'ésser el seu contingut. D'aquesta manera es vol tenir en compte les necessitats existents en mobilitat i aquelles que es poden produir a causa dels processos d'expansió urbana.

En aquest sentit, el procés que actualment experimenta el nucli urbà de Mollerussa, i amb l'avinentsa de la redacció del POUM que ha de dibuixar la ciutat del futur immediat, suposen una ocasió per fer front a la problemàtica associada amb la mobilitat de persones i mercaderies.

1.- INTRODUCCIÓ.

La mobilitat de les persones i mercaderies ha esdevingut un dels processos característics de la societat actual. Una de les causes principals és l'especialització funcional de les diferents parts del territori -amb la concentració creixent de les activitats industrials en polígons habilitats a aquest efecte, per exemple- que en una escala diferent es reproduceix, també, a l'interior dels nuclis urbans.

Aquesta especialització funcional es produeix a partir de múltiples factors, entre els que es poden destacar els econòmics, els socials, els històrics i els interessos dels diferents agents que participen, amb forces desiguals i canviants en cada període, en la producció de l'espai urbà. A aquesta especialització funcional s'hi afegixen determinades característiques de la societat. Entre aquestes característiques cal destacar les que es poden considerar hàbits, i que per tant són modificables, que una determinada societat va adaptant i consolidant amb el pas del temps. L'ús de l'automòbil privat és un d'aquests hàbits. I quan es combina amb l'eixamplament del nucli urbà i amb l'especialització funcional de la pròpia ciutat i de parts del territori periurbà, o amb les relacions amb altres localitats, acaba produint una problemàtica complexa.

Una altra característica que es pot destacar és la creació d'infraestructures adequades per al transport de mercaderies. La intervenció política i administrativa en la creació d'aquestes infraestructures pot orientar una preferència per un mitjà de transports en detriment d'altres. I aquestes decisions afecten l'estructuració del territori i la mobilitat que s'hi genera.

De la mateixa manera, també es pot tenir present que l'increment de l'ús de l'automòbil privat actua, generalment, en oposició al desenvolupament i millora del transport públic, ja sigui per relacionar diferents parts del nucli urbà, ja sigui per relacionar aquest nucli urbà amb altres localitats del seu entorn, entre les que es compten els centres urbans de jerarquia superior i els nuclis sobre els quals una localitat exerceix una certa centralitat.

El disseny de la ciutat, del seu procés d'expansió cap a la perifèria, de l'especialització de les diferents àrees funcionals, etc., ha de tenir en compte la problemàtica generada per l'ús

massiu, i moltes vegades indiscriminat, de l'automòbil. La necessitat de dissenyar vies de trànsit amb suficient capacitat per absorbir el trànsit, la necessitat de deixar l'automòbil una vegada s'ha arribat a la destinació desitjada, la necessitat de fer compatible l'ús de l'automòbil amb la qualitat de vida del vianant i del conjunt del nucli urbà, són elements que cal tenir en compte a l'hora de pensar la nova ciutat del futur. Resulta evident, però, que aquesta ciutat del futur ha de fer-se, si més no de manera parcial, tenint en compte la trama urbana existent, amb unes característiques que responen a necessitats d'altres temps on l'automòbil no era un element quotidià i omnipresent.

L'estudi de la mobilitat que acompanya el POUM de Mollerussa té en compte el procés de fer ciutat de cara al futur. Per aquesta raó és subdividit en set apartats que intenten analitzar i proposar els aspectes de la mobilitat en la Mollerussa del futur. Els dos primers apartats fan una introducció al treball, exposant el seu desenvolupament i els objectius que s'han fixat.

Els apartats tercer, quart i cinquè analitzen el marc territorial, el demogràfic i el de la mobilitat actual a la ciutat de Mollerussa. Aquí s'analitzen diferents aspectes del municipi que van des de la seva trama urbana fins a la demografia i els aspectes que són més rellevants de la mobilitat interna, en totes les seves vessants, i de l'externa.

El sisè apartat analitza les previsions de creixement de la mobilitat a partir de les previsions que realitza el POUM i enllaça amb l'apartat setè que analitza l'estimació d'impacte sobre les infraestructures i la xarxa de mobilitat. Aquests dos capítols permeten realitzar una previsió de futur que s'exposa en el vuitè apartat.

Per fi, el novè apartat exposa el finançament de les mesures proposades i tanca l'estudi amb un annex cartogràfic que acompanya l'exposició realitzada en aquestes pàgines.

2.- OBJECTIUS.

Els objectius del present informe de mobilitat són els següents:

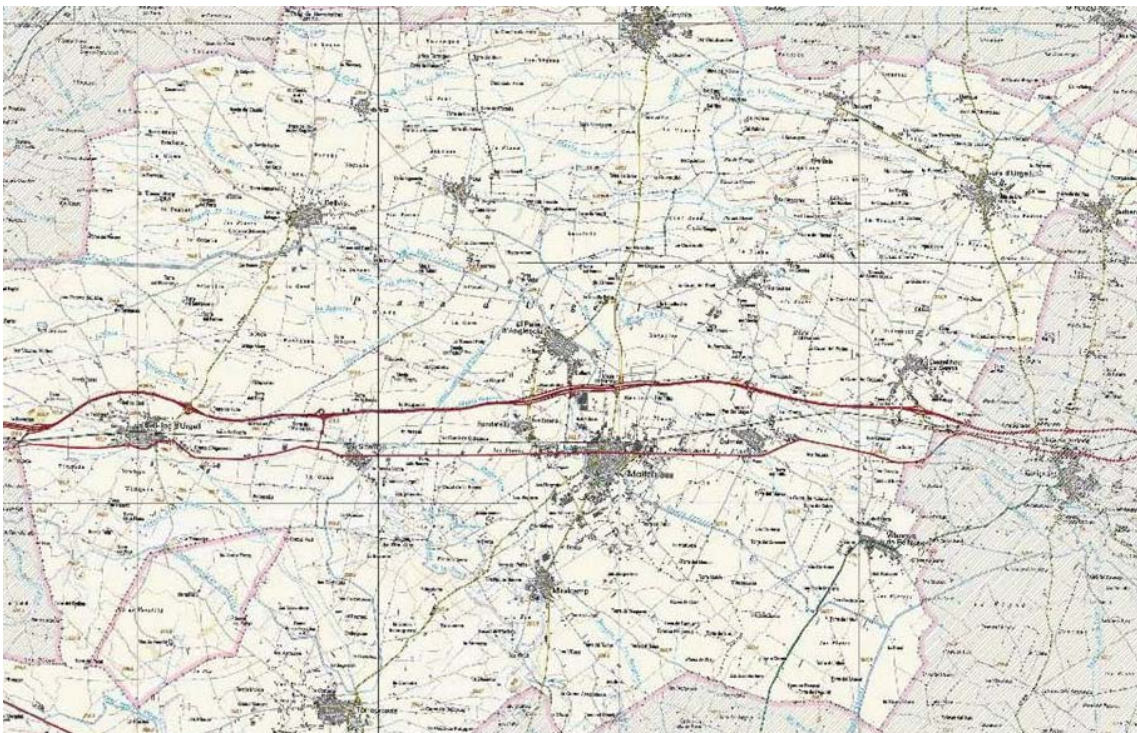
- Avaluar l'impacte de la mobilitat en el desenvolupament urbanístic previst al POUM
- Analitzar els principals elements que intervenen en la mobilitat intraurbana i interurbana.
- Definir les xarxes bàsiques de vehicles i de vianants.
- Definir les directrius d'estacionament amb l'objectiu de cobrir la demanda que generin els futurs usos urbans.
- Realitzar propostes per a millorar l'oferta de transport públic tenint en compte el creixement urbanístic previst i l'increment de relació amb altres localitats de la xarxa urbana.
- Realitzar propostes de millora de la mobilitat

En definitiva, la memòria de la mobilitat a Mollerussa vol aportar una anàlisi que permeti respondre als reptes plantejats avui i que pugui orientar sobre les noves necessitats que es puguin plantejar en un futur. Moltes de les dades ja han estat introduïdes en la memòria de l'avanç del POUM i només s'hi farà referència quan sigui necessari per a l'explicació adient en aquest informe de mobilitat.

3.- MARC TERRITORIAL.

3.1.- La posició de Mollerussa en el sistema urbà de Ponent.

Mollerussa és una ciutat petita de 12.569 habitants a 1 de gener de 2006, amb un increment notable de veïns en els darrers anys. Es troba situada a 23 km de Lleida i a una distància similar amb les altres dues ciutats que conformen les bases del sistema urbà de la plana de ponent, Balaguer i Tàrraga.



Mollerussa. Encaix territorial.

Font: POUM. Document de l'Avanç de planejament

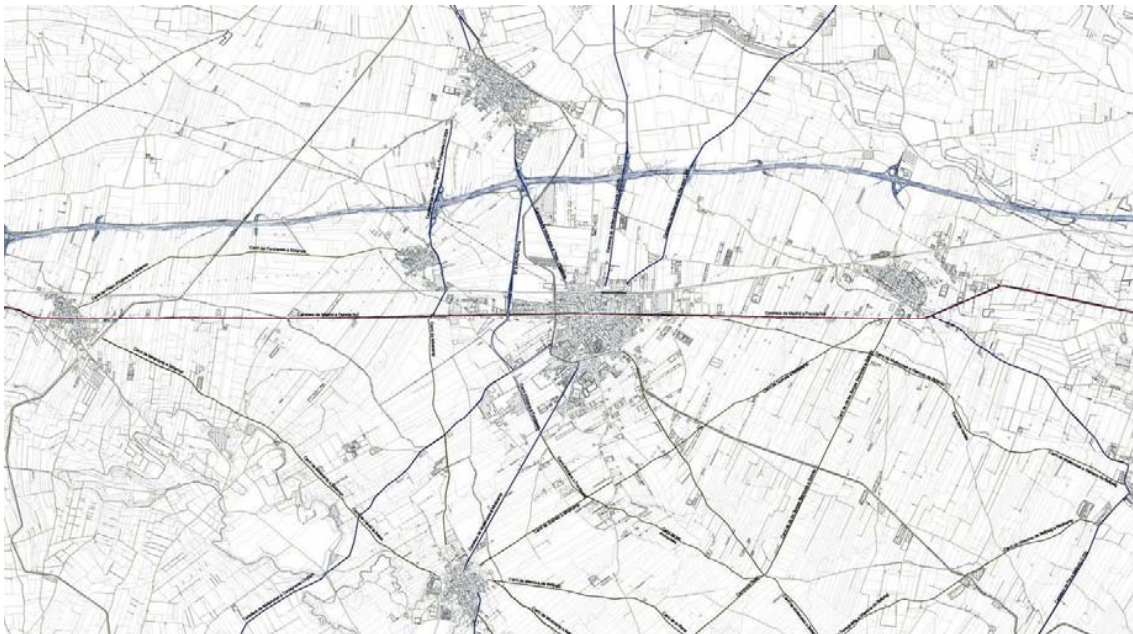
Les dinàmiques econòmiques desenvolupades des de mitjans del segle XIX han suposat la seva consolidació com a centre de serveis supramunicipal que l'han convertida en la capital del Pla d'Urgell en la darrera modificació de la divisió administrativa catalana. De tota manera, les dinàmiques generades mostren un abast supracomarcal, emmarcant-se de manera decidida en el sistema urbà de ponent. D'altra banda, l'evolució demogràfica i l'econòmica han configurat

una relació estreta amb localitats veïnes, principalment Miralcamp, Fondarella, Palau d'Anglesola, Golmés i Vila-sana, que limiten amb Mollerussa, i també amb Vilanova de Bellpuig, Sidamon i el Poal, conformant una primera corona d'influència directa. En aquest sentit, la deficient presència del transport públic, sigui per ferrocarril sigui per carretera, han acompanyat un augment considerable del parc d'automòbils privats.

L'augment de la superfície urbana, la ubicació de les indústries i de la major part dels centres d'educació, juntament amb una creixent segregació funcional de l'espai han generat un increment dels desplaçaments intraurbans i interurbans.

3.2.- La xarxa bàsica territorial.

Mollerussa, com a part del sistema urbà de Ponent, experimenta els efectes dels dos grans eixos viaris que recorren el territori en direcció est - oest: l'A-2 i l'AP-2. Aquests eixos donen servei tant als fluxos de llarg recorregut que travessen el territori com als fluxos interns. L'autovia afecta Mollerussa en tant que és una via de comunicació ràpida que passa fregant el seu terme, tot unint quatre de les sis capitals de comarca de l'àmbit de Ponent. L'autopista passa per les Borges Blanques i serveix de connexió amb altres fluxos que es desplacen des de Barcelona i Tarragona cap a l'interior de la península.



Mollerussa. La xarxa viària urbana i territorial

Font: POUM. Document de l'Avanç Pla Aprovació Inicial

D'altra banda, Mollerussa es troba en una confluència de diferents vies que la comuniquen amb el territori i que han estat en la base del seu desenvolupament urbà i de les funcions territorials que realitza. En aquest sentit, tot i estar poc comunicada amb els principals eixos nord - sud, la

capital del Pla d'Urgell no queda completament fora de la seva influència mercès a la carretera que la uneix amb Balaguer a través de Linyola i Bellcaire d'Urgell.

La xarxa bàsica d'infraestructures de transport està formada per:

- L'Autovia A-2, que comunica Barcelona amb Lleida
- L'antiga NII que creua el municipi i constitueix encara avui un dels principals eixos de comunicació intraurbana i de relació amb altres municipis propers en ubicar-s'hi una part important dels serveis públics i privats.
- La línia del ferrocarril que uneix Barcelona amb Lleida passant per Manresa.

Una xarxa de carreteres d'ordre secundari que uneix Mollerussa amb localitats veïnes. D'entre aquestes cal destacar:

- La carretera LP 3322 que a través de Linyola comunica amb Balaguer.
- La carretera L 200 que a través de Miralcamp, comunica amb les Borges Blanques i l'Autopista AP2.
- La carretera de Mollerussa al Palau d'Anglesola.
- La carretera L 334 de Mollerussa a Vila-sana.
- La carretera LV-2001 de Mollerussa a Torregrossa.
- Les vies internes que interrelacionen les diferents parts del nucli urbà.

A aquesta xarxa viària cal afegir-hi un conjunt d'elements viaris menors i diferenciables:

- Els camins de connexió intermunicipal, que relacionen Mollerussa amb els municipis pròxims, actualment vies que no mereixen la qualificació de carreteres amb diferències remarcables entre ells en quant a seva qualitat i traçat.

Els camins rurals, elements de major presència dins l'extensió del territori, es tracta de camins que presenten diferències estructurals remarcables en quant a seva localització:

- El camí a Belianes de secció més reduïda i traçat més sinuós que els anteriors i de conservació més deficient.
- Els camins de la plana agrícola entre Miralcamp i Mollerussa, d'amplada més petita i traçat tortuós i generalment mal conservats.
- Els camins de serveis que permeten l'accés a finques particulars i que acompanyen a les infraestructures hidràuliques, de la tercera Sèquia del Canal d'Urgell

3.3.- Les noves infraestructures

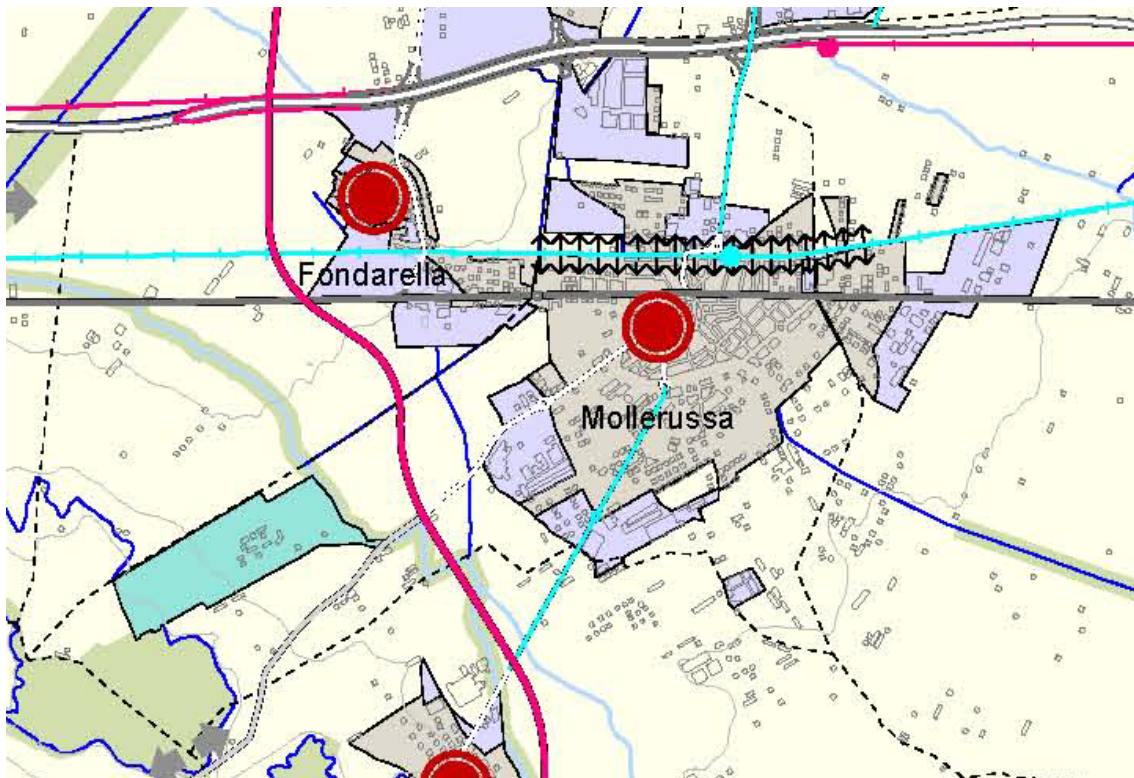
Hi ha prevista la construcció de noves infraestructures de transport que complementaran i modificaran la xarxa bàsica existent. D'entre les noves infraestructures destaquen una nova línia de ferrocarril, l'anomenat eix transversal ferroviari, que ha d'unir Lleida amb Girona que passarà pel Nord del municipi, paral·lel a l'autovia A-2; la Via Orbital i la creació d'una avinguda que, a través de Mollerussa, connectarà Golmés i Fondarella.

- L'Eix Transversal Ferroviari.

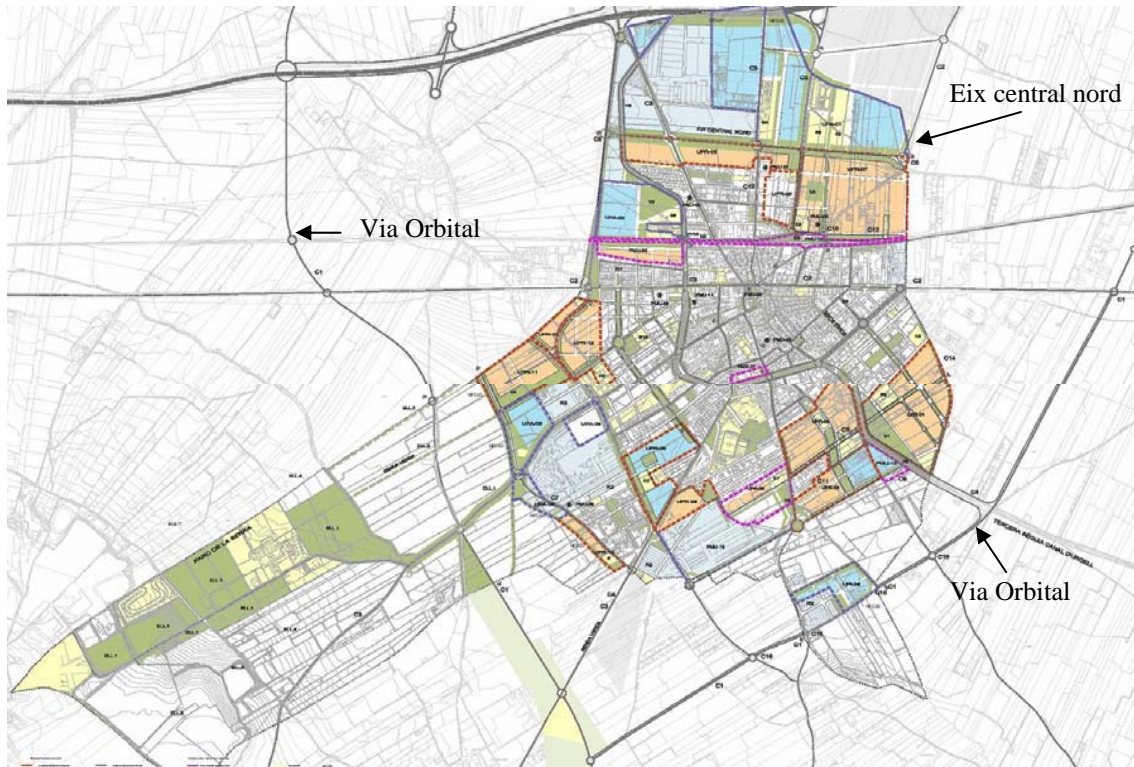
La previsió que aquesta línia tingui una estació al límit del terme de Mollerussa amb Golmés i les característiques d'aquesta infraestructura poden modificar en un futur proper les previsions de mobilitat a l'entorn de la ciutat.

En relació a la nova línia de ferrocarril es proposa la conversió de l'actual en un trentranvia interurbà. La proposta seria interessant en dos aspectes:

- la intensificació del transport públic en relació a Lleida, principalment, i amb Tàrrega i Cervera, amb intensitat de pas elevada i temps de viatge competitiu amb el transport privat.
- l'eliminació d'una rasa que en l'actualitat separa el nord del municipi de la resta i durant molts anys ha frenat l'expansió del municipi en aquella direcció, amb dos passos a nivell que actuen cada vegada més de coll de botella pel trànsit rodat.



Pla Territorial de les Terres de Ponent. Plànol Estratègies de Desenvolupament
Font: Pla Territorial de Ponent. Generalitat de Catalunya.



Mollerussa. Via orbital i eix central nord.

Font: POUM. Document de l'Avanç Pla Aprovació Inicial

- Via Orbital.

La previsió en la creació d'una nova infraestructura, que va rebre el nom de Via Orbital, està a l'espera de concretar alguns dels seus trams. Aquesta ronda, recollida parcialment en el Pla Territorial de Ponent, connectaria Fondarella amb Golmés des de l'Est de Mollerussa fins a l'oest, passant pel sector sud de la localitat fora de l'actual nucli urbà. La Via orbital permetria descongestionar el trànsit de vehicles pesats que s'origina a Mollerussa i localitats veïnes i permetria ubicar tot un conjunt d'infraestructures econòmiques al llarg del seu traçat, fet que, evidentment, alterarà la distribució dels fluxos actuals.

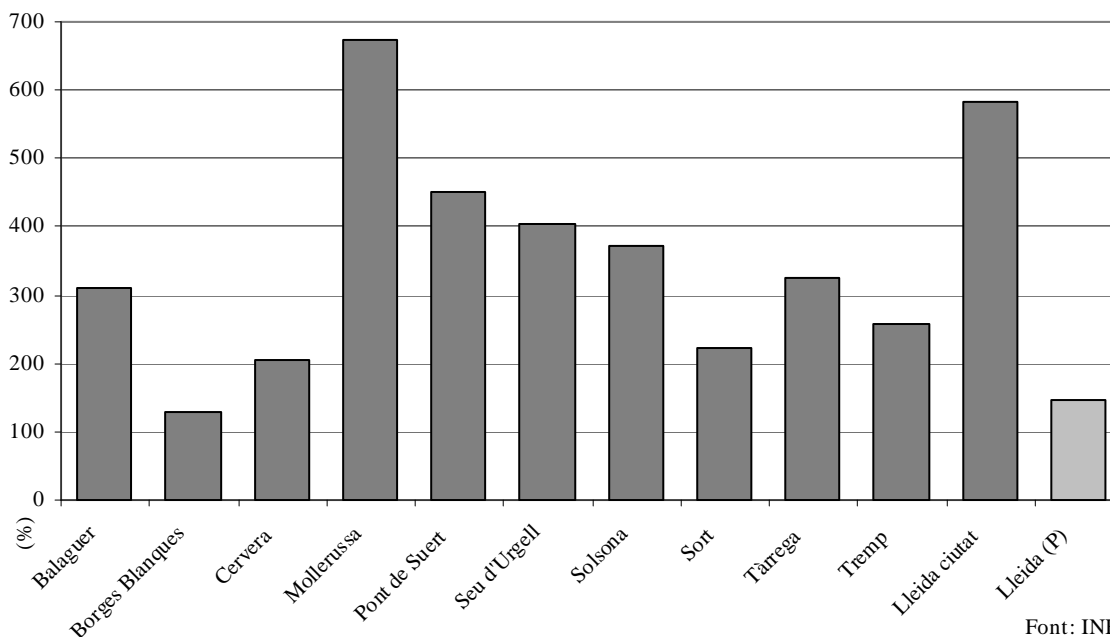
- Avinguda nord.

La creació d'una avinguda al nord de l'actual línia del ferrocarril que creuaria el terme d'est a oest, orientaria l'impuls d'un nou eix de centralitat funcional i serviria per descongestionar el trànsit en les vies actuals, especialment les que travessen la localitat, i per crear una nova via d'enllaç amb les localitats de Fondarella i Golmés.

4.- LA DINÀMICA DEMOGRÀFICA.

Mollerussa és el municipi de la província de Lleida que, proporcionalment, ha incrementat més la població al llarg del segle XX.

Increment de la població de les capitals de comarca entre 1900 i 2005.



El gràfic mostra l'increment de la població en les capitals comarcals entre 1900 i 2005 (1900=100). Aquest augment de la població es degut a les dinàmiques socials i econòmiques que han afectat, a més de Mollerussa, les localitats del seu entorn.

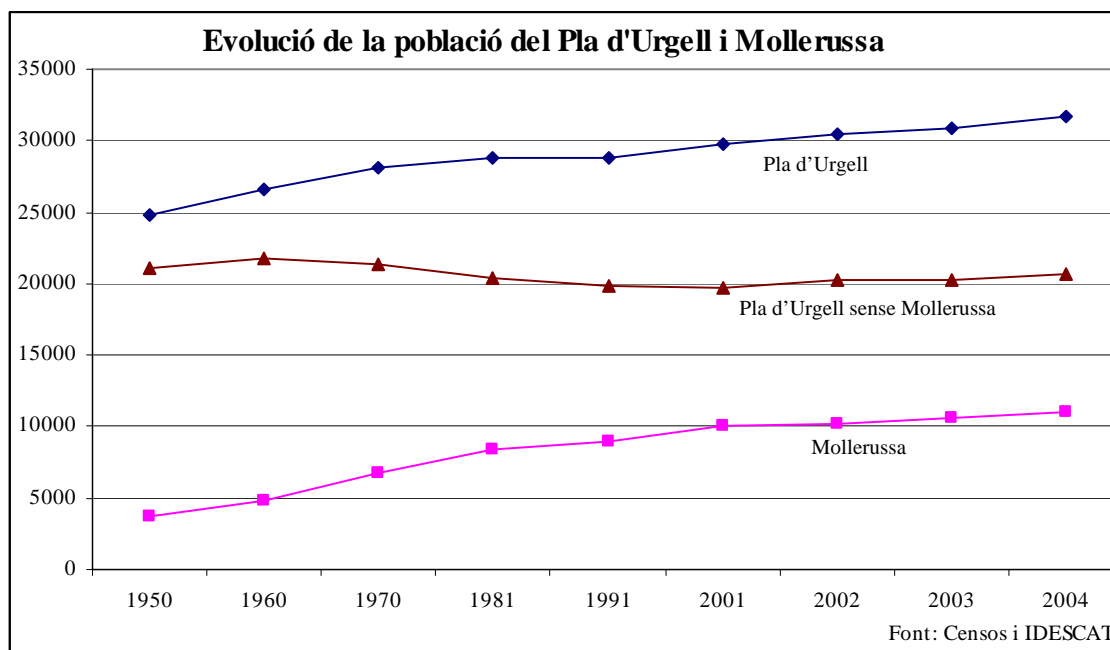
En els darrers decennis es pot parlar de dues etapes que s'encavalquen en el temps i tenen efectes diferents:

Una primera etapa estaria marcada per l'atracció que exercia, i exerceix encara, Mollerussa a les parelles joves que hi han creat una nova llar. Aquest procés, en combinació amb altres

dinàmiques demogràfiques de caràcter més general, ha ajudat a envellir alguns dels pobles de la comarca i es ve produint, principalment, des dels anys setanta del segle XX,. Aquesta etapa coincideix amb una forta immigració arribada de la resta de l'estat espanyol i que va ser l'efecte d'un èxode rural sense precedents a la història de l'estat.

Una segona etapa, que comença als anys noranta del segle XX i que continua encara avui, en la que la construcció d'habitatges en localitats properes a Mollerussa, han atret població jove resident que les utilitzen com a "viles-dormitori", en manta ocasions. Els seus efectes es deixen sentir en un cert rejuveniment demogràfic d'aquestes localitats i, si més no, tenen l'efecte d'aturar temporalment els processos d'envelliment.

Evidentment, en cadascuna d'aquestes etapes hi tenen un paper fonamental el processos de transformació econòmica, tant de Mollerussa com els que es produeixen en la resta de localitats de la comarca, i els hàbits urbans que s'estenen principalment entre la població jove. En tractar la població de Mollerussa cal no oblidar, doncs, l'estreta relació que manté amb el conjunt comarcal, i principalment amb la que s'ha considerat la seva "primera corona". Cal tenir en compte que la densitat demogràfica, de 101,59h/km², és la més elevada de l'àrea de ponent i que el municipi de Mollerussa concentra el 36,8% de la població comarcal on només 4 localitats superen els 2.000 habitants.



En el gràfic es pot observar la tendència diferent que té Mollerussa en relació a la resta de la comarca. Si es descompta Mollerussa, la comarca hauria perdut població des dels anys 60 del segle XX, i només en els darrers anys torna a tenir un tímid increment de població. Una mostra de les diferències es pot trobar en el fet que mentre Mollerussa creix entre un 1 i un 4% a principis del segle XXI, la comarca, sense la seva capital, només augmenta d'un 1,78% entre el 2003 i el 2004, mentre que la resta dels anys es manté per sota del 0,5% d'increment. Així,

l'any 1950 Mollerussa tenia el 15% de la població comarcal, mentre que l'any 2001 ja representava el 33,7 de la població, i l'any 2004 arribava al 35%.

De tota manera, no es poden descartar canvis en un futur proper. Els municipis que creixen més en els darrers anys, a part de la capital, són Fondarella, Sidamon i Miralcamp, el Palau d'Anglesola, Bell-lloc i Linyola. Els quatre primers experimenten l'efecte del creixement de Mollerussa i ofereixen habitatges generalment més econòmics que els de la capital. A més dels preus del sòl diferencials cal no oblidar els efectes que la nova onada migratòria té en el conjunt dels municipis, i a Mollerussa de manera especial. Les dades de l'INE per l'any 2006 indiquen que Mollerussa és el quart municipi de la província en percentatge d'immigrants, amb un 22,2% sobre el total. I aquest percentatge ha augmentat per l'any 2007 fins al 28%. Entre aquests canvis també s'hi ha de comptar el procés d'envelliment. Mollerussa és la població amb menys envelliment: un 13,3% sobre el total de la població. I els municipis del seu entorn més immediat es troben tots per sota del 21%. Tot i la immigració, la població haurà de continuar envellint-se i aquesta serà una component decisiva de les dinàmiques i demandes socials futures, per bé que l'envelliment tardí encara en fer-se efectiu en arribar les generacions plenes actuals a la maduresa.

De tota manera, i malgrat el que s'ha exposat anteriorment, les projeccions de població pel Pla d'Urgell realitzades per IDESCAT, mostren que per l'any 2015 la taxa d'envelliment serà inferior a l'actual en un 3%. La immigració té un paper important en aquest nou escenari. De fet, són els moviments migratoris els que han generat la situació actual, empenyos per una situació econòmica que polaritza, a Mollerussa pel que fa al nivell comarcal i a Lleida pel que fa a l'àmbit territorial de ponent, les tendències demogràfiques actuals.

Així, doncs, es pot concretar que:

Des de 1960 els petits municipis pròxims i, en algun cas, pràcticament contigus a Mollerussa aguanten millor la recessió que la resta de municipis rurals i creixen clarament a partir de 1986. Es tracta de Fondarella, el Palau d'Anglesola, Miralcamp i Golmés, en menor importància, on es produeix la implantació de nouvinguts atrets per les condicions de l'habitatge. Aquest radi d'influència de Mollerussa cal allargar-lo fins a Sidamon, que és el municipi que creix més després de Fondarella.

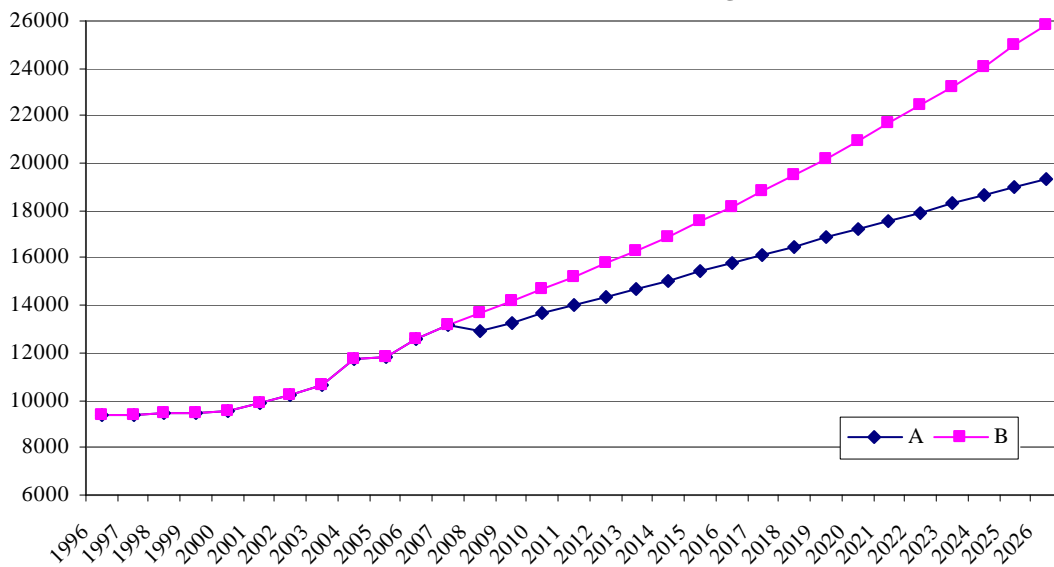
Que hi ha contrast radical entre Mollerussa, de població més jove, i la resta de pobles de la comarca, més envellits. En els pobles més recessius, com Bellví, el Poal, Torregrossa o Vilanova de Bellpuig, la població de més de 65 anys dobla i quasi triplica la dels menors de 15 anys.

La immigració ha permès mantenir el contingent demogràfic comarcal i es planteja com la variable clau de l'evolució demogràfica futura. En aquest sentit, l'evolució de les migracions

recents és important. Mentre que l'any 1991 els residents del Pla que eren de fora d'Espanya representaven un insignificant 0'35%, l'any 2001 ja representaven el 4'32% i al 2006 suposaven el 14,7%. Per aquest darrer any, Mollerussa ja superava el 22,2% de la taxa d'immigració.

L'escenari de futur, a partir del creixement total entre 1996 i 2001, indicava que, de mantenir-se, Mollerussa arribaria al 2020 amb 12.866 habitants. A 1 de gener de 2007 ja s'havia superat aquesta xifra amb un total de 13.204 habitants. La progressió geomètrica (A en el gràfic següent) indica una població de prop de 20.000 habitants pel 2026, però les tendències de creixement orienten cap a números més elevats. Si es manté la mitjana de creixement (B en el gràfic següent) que hi ha hagut entre 1998 i 2007 les xifres de la població de Mollerussa arribarien a 25.855 habitants l'any 2026. Cal advertir, però, que en aplicar-se en un únic municipi, i més de les dimensions de Mollerussa, les previsions de població no són gens fiables. Tenint en compte que el creixement natural de la comarca, de la província, de Catalunya i de l'Estat espanyol no són tant elevades, es fa difícil pensar en una taxa que dupliqui la població en els propers vint anys.

Mollerussa. Previsió de creixement demogràfic



5.- LA MOBILITAT ACTUAL

5.1.- Elements territorials i socials per a la mobilitat a Mollerussa

Com s'apuntava a l'inici d'aquestes pàgines, un dels elements que es fan més presents en l'espai urbà és la necessitat de desplaçament, tant pel que fa a l'interior de la pròpia ciutat com en la connexió amb altres localitats.

En aquesta necessitat de desplaçament hi intervenen diversos elements a tenir en compte. Els principals es poden concretar en:

- L'extensió de l'espai urbà i el procés d'expansió que ha seguit.
- Les característiques de la xarxa de carrers, amb amplades diferents i, en alguns casos, amb funcions de nodes de redistribució.
- La localització dels elements que actuen com a pols d'atracció quotidiana, tenint en compte que en alguns casos poden generar concentració de desplaçaments en moments concrets o en franges horàries estretes (les escoles per exemple).
- El parc d'automòbils i les seves característiques.
- El nombre, la disposició en el plànol i les característiques de les places d'aparcament.
- Les principals vies d'entrada i sortida i els destins des de localitats veïnes i altres localitats que són centres de referència.
- La mobilitat cap i des de localitats veïnes.
- El paper que té el transport públic en la mobilitat de les persones.

Aquests elements, i altres que se'n podrien afegir, coexisteixen en els vials urbans que tenen la funció d'encaminar els fluxos del trànsit rodat. El pes de cadascun d'ells en el conjunt del sistema viari es deixa notar en els desplaçaments per l'interior de la ciutat i pel sistema viari del seu entorn.

Aquests elements tenen en compte la particularitat de cada nucli urbà on s'analitzen. La Mollerussa dels darrers decennis ha augmentat considerablement el nombre dels seus

habitants i l'extensió del perímetre urbà, al mateix temps que ha consolidat el seu paper de cap de comarca i de centre de serveis per una àrea de més de 30.000 habitants. Aquests augments han anat acompanyats d'un increment del nombre de vehicles, del nombre de desplaçaments a l'interior del nucli urbà i amb les localitats veïnes.

En aquesta situació hi ha alguns elements a destacar com a generadors d'una major intensitat del trànsit rodat, especialment en els darrers anys:

- La localització de polígons industrials a l'entorn dels límits de la localitat.
- La localització de zones exclusivament residencials on els seus habitants no tenen serveis de tipus quotidià.
- La localització d'un conjunt de serveis, especialment els comercials i d'activitats industrials en els termes municipals de les localitats veïnes, però que graviten sobre Mollerussa.
- La localització de centres escolars públics a les afores del que fins ara és el nucli urbà de la localitat.
- La reducció de desplaçaments interns a peu o en bicicleta a causa de nous hàbits estesos entre la població. Segons l'informe del RACC, de juliol del 2001, pràcticament el 40% dels viatges interns es realitzen en vehicle privat quan les dimensions de la localitat són aptes per fer-los a peu.
- El manteniment i la consolidació d'un centre urbà que ofereix serveis públics i de comerç, que actua com a pol d'atracció de la població local i comarcal.
- La inexistència d'un transport públic intern i l'escassa connexió en transport públic amb els municipis propers amb els què s'origina una major afluència de trànsit.
- La poca disponibilitat de recursos en transport públic per viatjar a Lleida i Barcelona com a principals centres de referència de la població de Mollerussa i de les localitats veïnes. La connexió en transport públic és més deficitària, quan no nul·la, amb les capitals d'algunes comarques properes i amb els municipis de la pròpia comarca.
- La manca d'infraestructures de circumval·lació que manté la ciutat de Mollerussa com una cruïlla de camins. A Mollerussa neixen les vies de comunicació rodada amb 6 municipis diferents (Arbeca, Miralcamp, Torregrossa, el Palau d'Anglesola, Linyola i Vila-Sana), sense comptar els camins no asfaltats que porten a altres localitats.
- La proposta de ronda orbital ha de suposar un alleugeriment parcial de la funció de cruïlla de camins, però mentre no sigui una realitat, és una funció que cal tenir en compte a l'hora d'avaluar la mobilitat de l'interior del nucli urbà.

5.2.- La xarxa urbana bàsica.

Tal com s'ha exposat anteriorment, la xarxa urbana bàsica està formada per:

- L'Autovia NII, que comunica Barcelona amb Lleida
- L'antiga NII que creua el municipi i constitueix encara avui un dels principals eixos de comunicació intraurbana i de relació amb altres municipis propers en ubicar-s'hi una part important dels serveis públics i privats.
- La línia del ferrocarril que uneix Barcelona amb Lleida passant per Manresa.
- Una xarxa de carreteres d'ordre secundari
- Les vies intraurbanes que comuniquen les diferents parts de la ciutat

Aquesta xarxa urbana ha anat configurant-se en relació a les principals vies de comunicació amb les localitats veïnes i a partir del creixement urbà intern. Pel que fa a les vies de comunicació amb les localitats veïnes, cal destacar:

- L'enllaç amb l'autovia de Lleida a Barcelona al costat del terme de Fondarella.
- Fondarella i l'oest de Mollerussa amb el camí d'Arbeca, que es pot considerar com una via de circumval·lació que pot arribar a ser parcialment substituïda, en un futur no concretat, per un tram de la Via Orbital.
- La carretera de Miralcamp i de Borges Blanques.
- Les carreteres de Linyola i de Vila-Sana, que presenten el problema del pas a nivell i que, la primera, també porta a l'enllaç amb l'autovia.
- La carretera de Torregrossa.
- L'antiga Nacional II, que travessant el nucli urbà es dirigeix cap a Tàrrrega i Lleida, afectant ja als municipis de Fondarella i de Golmés.
- El camí de Palau, que també té el problema del pas a nivell, i també porta a l'enllaç amb l'autovia.

Aquestes vies de comunicació amb altres localitats serveixen, si més no de manera parcial, per connectar el nucli urbà amb noves àrees residencials, industrials i de serveis, afegint a la seva funció inicial la de connexió entre diferents parts de Mollerussa.

Entre les vies internes cal destacar-ne de dos tipus:

- les vies amples que fan una funció de circumval·lació o de grans vies de comunicació interna. Entre aquestes es pot destacar:
 - a) El carrer Ferrer i Busquets. Segons l'estudi del RACC té un trànsit de 2.000 a 5.000 vehicles per dia. Malgrat la pèrdua teòrica d'una part de les seves funcions amb l'entrada en funcionament de l'autovia, segueix tenint

- un paper important en els desplaçaments interiors i en la funció de connexió entre localitats properes veïnes.
- b) L'Avinguda de la Pau i l'Avinguda del Canal que connecten amb Ferrer i Busquets a l'est i l'oest de la localitat fent el paper d'una via de primera circumval·lació i de redistribuidora del trànsit interior de la ciutat i cap a les carreteres d'Arbeca i Miralcamp, i en menor mesura, cap a la carretera de Torregrossa i cap al camí de Belianes. Segons l'estudi del RACC, al 2001 hi havia una intensitat d'entre 2.000 i 3.000 vehicles dia. Aquesta via és utilitzada parcialment per a la ubicació del mercat setmanal. També, durant la Fira de Sant Josep, hi ha una ocupació important.
 - c) Carrer d'Arbeca, que connecta el centre de Mollerussa amb l'Avinguda del Canal i amb la carretera d'Arbeca, essent un dels principals eixos de sortida de la localitat. L'estudi del RACC comptabilitzava una afluència de 4.510 vehicles al dia. Aquesta via, utilitzada pel mercat setmanal, és molt concorreguda per l'efecte de l'escola de les Germanes Carmelites i per la ubicació de l'oficina de correus en un dels carrers perpendiculars.
 - d) El carrer Domènec Cardenal. És l'inici, des de Ferrer i Busquets, de la carretera de Miralcamp i Borges Blanques. Segons l'estudi del RAAC té una afluència d'entre 1.600 i 3.700 vehicles al dia. Serveix per connectar una part de l'interior de la localitat amb la carretera de Torregrossa i distribuir el trànsit cap a l'interior del nucli urbà.
 - e) El carrer de Ferran Puig, que enllaça el nucli central de Mollerussa amb la carretera de Torregrossa. La configuració de molts dels seus edificis limita unes places d'aparcament que podrien ser necessàries per descongestionar aquesta necessitat del centre de la localitat.
- les vies estretes que es poden considerar com a vies capil·lars per la distribució dels fluxos interiors, però que en ocasions també tenen una funció d'entrada o sortida de la localitat. Entre aquestes cal destacar:
 - a) El carrer Palau, amb una afluència d'entre 2.000 i 2.600 vehicles/dia segons el RACC. Connecta la sortida de Mollerussa amb el Palau d'Anglesola, i amb la NUFRI. Té un pas a nivell amb barrera i pot veure incrementada la seva funció de sortida, que en el punt tocant a la via del ferrocarril també és d'entrada, per l'augment de la funció residencial del carrer i dels terrenys situats al nord de la via.
 - b) Els carrers del Carme i de la Creu, que són punt d'entrada i sortida en relació a la carretera de Linyola.
 - c) L'avinguda de Catalunya, que era un dels carrers amples de la Mollerussa dels cinquanta i seixanta, avui ha quedat com una via de comunicació

interior, a l'igual que la Ronda de Sant Pere, que connecta la zona de l'eixample amb Ferrer i Busquets.

- d) L'Avinguda de la Generalitat, que exerceix de principal via de trànsit interior al nord de Ferrer i Busquets.

A partir d'aquests carrers hi ha un ampli conjunt de vies, més o menys utilitzades segons la seva ubicació en relació a la localitat. D'entre aquests carrers n'hi ha de dos tipus: els que es van anar configurant amb el creixement d'una localitat que encara no pensava amb el trànsit rodat com una de les seves característiques, i els que són de nova creació, en les àrees d'eixample, que generalment són més amples i permeten el trànsit i l'aparcament dels vehicles.

L'estructura de la trama urbana, combinada amb la distribució d'algunes funcions urbanes comporta, encara avui, una certa dependència del centre i una necessitat puntual de regulació del trànsit. Hi ha quatre zones que mereixen una atenció especial:

- La zona entre Ferrer i Busquets i la via del tren. La comunicació entre l'eix central d'aquesta zona, l'Avinguda de la Generalitat i l'estació de la RENFE, i la resta de carrers, especialment cap a l'oest, presenta algunes dificultats per l'amplada dels carrers i per l'existència dels passos a nivell que conformen veritables colls d'ampolla per accedir a la zona nord de la via o des d'aquesta direcció cap al centre. El trànsit d'aquesta zona es pot veure incrementat, en un futur proper, en augmentar la funció residencial i la ubicació d'alguns serveis específics.
- L'accés a la part nord de Ferrer i Busquets, especialment pels vehicles que ho fan procedint de l'est pel carrer de la Creu. Aquesta cruïlla presenta una certa intensitat que la pot fer difícil en un futur proper, malgrat estar ben senyalitzada.
- La Plaça Manuel Bertrand, que esdevé un punt d'atracció funcional i de redistribució del trànsit a l'interior de la localitat.
- L'accés al sud de Ferrer i Busquets entre el carrer Lleida i Domènec Cardenal és impracticable en direcció a ponent. Si bé aquest fet permet desviar la major part del trànsit del centre, converteix el tram inicial de Ferran Puig i la Plaça Manuel Bertrand, amb la confluència del carrer Arbeca com via de sortida, en un punt de gran afluència de vehicles a determinades hores del dia.

5.3.- El parc d'automòbils.

Mollerussa compta, l'any 2007, amb 8.014 vehicles dels quals 5.345 són turismes i 1.001 són camions.

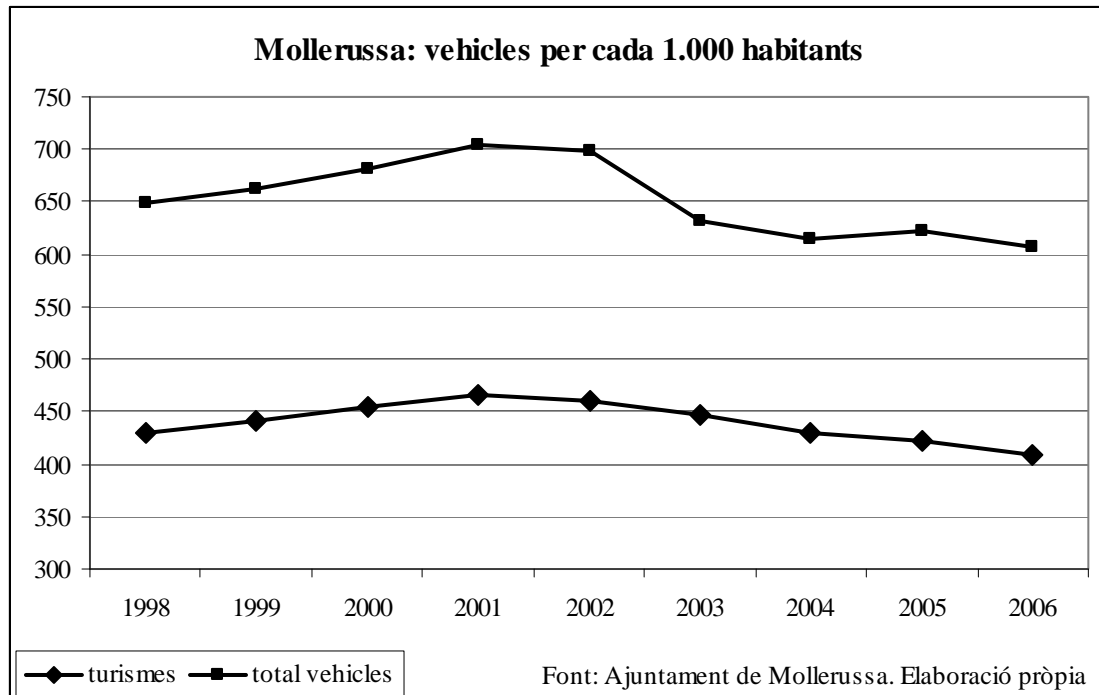
La mobilitat interna amb transport privat és elevada i tot sembla indicar que seguirà creixent d'acord amb l'augment de l'extensió del nucli urbà. En aquest sentit, destaca l'augment del número de vehicles que hi ha a Mollerussa, segons s'observa en el quadre següent.

Nº de vehicles segons padrons fiscals IVTM de Mollerussa.												
tipus de vehicle	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Turismes	3855	3962	4079	4181	4348	4587	4685	4747	4754	4993	5140	5345
Autobusos	4	4	3	4	4	4	6	6	5	6	6	8
Camions	617	680	726	773	796	811	851	854	886	924	964	1001
Tractors	122	138	157	181	214	238	258	194	206	343	348	384
Remolcs	195	198	209	143	164	174	187	170	176	226	228	250
Ciclomotors	779	693	685	694	698	822	806	433	464	492	532	552
Motocicletes	173	290	299	298	301	317	326	316	313	371	421	474
Totals	5745	5965	6158	6274	6525	6953	7119	6720	6804	7355	7639	8014

Dades facilitades per l'Ajuntament de Mollerussa

El quadre mostra l'evolució dels darrers dotze anys on es pot observar que el número de turismes ha augmentat en un 38,7% i el de camions en un 62,2 entre 1996 i 2007. El número total de vehicles ha augmentat durant aquest període d'un 35,5%. Tenint en compte el fluxos que es produeixen entre Mollerussa i les localitats que limiten amb ella –Golmés, Fondarella, Miralcamp i el Palau d'Anglesola- l'any 2005 hi havia un total de 12.263 vehicles, dels quals 8.629 eren turismes. També cal destacar la importància dels camions que representen, pràcticament, un de cada 8 vehicles empadronats a la localitat.

L'índex de motorització, que mostra el gràfic següent, indica la importància del transport privat en la vida quotidiana de la població. La falta d'un transport públic racional i eficient empeny a la població cap a l'ús de l'automòbil privat. L'índex de motorització aportat pel RAAC, el juliol del 2001, indica que entre 1997 i 2001 s'ha passat de poc més de 410 turismes per cada mil habitants a superar els 460 l'any 2001. Aquesta xifra ha experimentat un lleuger retrocés que la situa, per 2006, en 409 turismes per cada mil habitants. La causa d'aquest descens rau en l'augment important de població, d'un 27,5% en aquests sis anys, i en les característiques socials d'aquest augment.

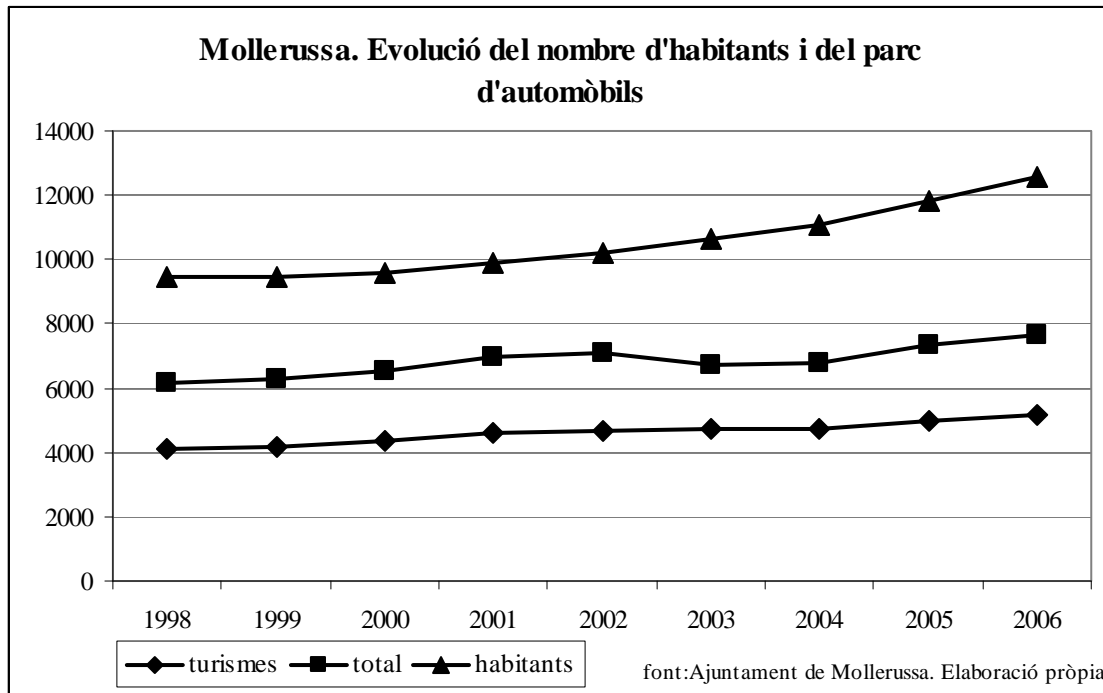


De tota manera, i encara que hi hagi un descens en l'índex de motorització, cal tenir en compte dos factors:

- el primer és que el nombre de vehicles segueix augmentant.
- el segon és la progressiva ubicació de zones residencials, amb pocs o cap servei quotidià, i de zones industrials a la perifèria.

Aquesta expansió del nucli urbà també afecta, a més de la perifèria, altres termes municipals veïns i comporta un augment necessari de la mobilitat i dels desplaçaments sense que per realitzar-los hi hagi una altra alternativa real que la del transport privat. I aquests desplaçaments afecten el conjunt de la xarxa viària de Mollerussa.

Per tant, i malgrat el que indica l'índex, l'evolució del nombre de vehicles ha anat creixent de manera quasi paral·lela a l'increment de la població, tal com mostra el gràfic següent.



5.4.- La mobilitat interna.

En aquesta xarxa bàsica s'hi mouen els poc més de vuit mil vehicles que Mollerussa té empadronats l'any 2007, a més d'una quantitat no determinada dels vehicles de les localitats veïnes. Aquesta xifra ascendia a 11.036 vehicles, l'any 2003, sumant els vehicles de Fondarella, el Palau d'Anglesola, Golmés i Miralcamp i els de Mollerussa¹. Aquest fet ha de portar a reflexionar en diversos elements:

- l'ús del vehicle aporta accessibilitat als centre funcional de la ciutat. Aquesta accessibilitat està en funció de la capacitat d'absorció de la xarxa urbana i, principalment, del moments àlgids de la demanda d'accés que es produeixen en determinades hores del dia. Cal tenir en compte que l'accessibilitat no deixa de ser limitada, ja que una afluència gran de vehicles pot col·lapsar la zona funcional i restar-hi eficàcia. També cal tenir en compte que, generalment, els centres funcionals desenvolupen un major grau d'atractivitat en determinades hores del dia i en determinats dies de la setmana i és en previsió d'aquestes hores de major demanda que cal actuar. També cal observar que els centres funcionals es complementen en el desenvolupament de les seves funcions una vegada estan construïts. És quan un espai es troba edificat i urbanitzat que s'hi genera la capacitat d'atracció que, com a molt, només és especulativa abans de concretar l'espai.

¹ Dades extretes d'IDESCAT.

- l'accessibilitat última es realitza a peu. És a dir, la ciutat és per al vianant malgrat la necessitat o la possibilitat de realitzar desplaçaments en vehicle. Per tant, hi ha d'haver una compatibilitat entre vehicle i vianant. Aquesta compatibilitat comporta la necessitat de crear espais per estacionar i aparcar els vehicles i s'acompanya de la creació d'espais de vianants on els vehicles poden accedir-hi a partir d'unes condicions molt restrictives.

Un darrer element a tenir en consideració és la doble relació que s'estableix entre les àrees d'atracció funcional i la resta del nucli urbà, i l'àrea d'influència i la capacitat d'atracció de l'àrea funcional. L'estructura urbana i el volum de persones, i de vehicles, que pot atreure es troben estretament relacionades, i generen una demanda d'espais el més propers possible per estacionar els vehicles.

En transportar aquests elements i consideracions a l'espai de Mollerussa hom pot trobar diverses àrees funcionals amb un paper i una jerarquia diferents. La que atreu més persones i vehicles és la que es localitza al voltant de Ferrer i Busquets amb les places de l'Ajuntament, del Pla d'Urgell i Manuel Bertrand, els carrers de Joan Burniol i d'Arbeca i l'inici de Ferran Puig. Aquesta àrea, que és contigua als únics carrers i places que es van convertir en illa de vianants i que és l'àrea principal on es concentren els estacionaments de zona blava, rebia, segons l'estudi del RACC, uns 3.000 vehicles al dia. Cal fer constar que el RACC assignava aquesta quantitat de vehicles a tot el que es considera la secció 1, i que, per tant, el número de vehicles pot disminuir en restringir-lo a l'àrea formada per aquests carrers. Tal com s'anunciava abans, també és en aquesta zona on hi ha la major part d'estacionament regulat, zona blava, 133 places que, en principi, intenten assegurar una rotació en l'ús de l'aparcament. El mateix estudi del RACC assegurava que la ocupació era d'un 82% a la plaça Manuel Bertand, i que aquesta ocupació es produeix al matí, quan els bancs i les oficines municipals estan obertes.

Una segona zona funcional es concentra al voltant de l'Avinguda de la Generalitat. En aquesta avinguda hi conviuen el comerç i els serveis, que generen l'ocupació de les 56 places d'estacionament regulat. Els caps de setmana aquest carrer es converteix en l'eix central de la zona d'oci nocturn que, en un sentit ampli es pot localitzar entre la N-II i la via, i entre el carrer de la Creu i l'Ave Maria i el carrer Urgell. La zona disposa de places d'aparcament lliures al costat de les voreres i d'un solar, a la confluència dels carrers Sant Isidori i Comerç. També hi ha un solar adaptat per aparcament entre els carrers Prat de la Riba i President Macià i un altre a la confluència dels carrers President Macià i Navarra. Aquests dos solars són privats: el primer per a ús dels clients del cine i el segon, que és de pagament, però que està subvencionat per l'Ajuntament els caps de setmana. De tota manera, aquests solar poden canviar de funció molt aviat a causa dels processos urbanístics que la iniciativa privada està duent a terme en el municipi.

Una tercera zona funcional, de menor intensitat, es localitza al voltant de la rotonda de l'avinguda del Canal amb Domènec Cardenal i que baixa cap a Llorenç Vilaró i els inicis de la carretera de Miralcamp. En aquesta zona comparteix espai alguns equipament municipals, com les piscines, el CAP i el parc municipal, amb comerç i serveis. També en aquesta zona es localitza l'illa amb més població de Mollerussa.

A part d'aquestes tres zones, hi ha alguns carrers de la ciutat que comencen a tenir un cert pes funcional amb la localització de comerç i serveis. La principal és l'Avinguda de la Pau amb la confluència amb l'avinguda del Canal que, en aquests moments no presenta, encara, un dèficit excessiu de places d'aparcament durant el dia.

Segons l'estudi del RACC a Mollerussa hi havia l'any 2001 un total de 5.600 places d'aparcament, de les quals un 20% es situaven fora de la calçada. També hi havia, l'any 2001, unes 700 places d'aparcament en solars que formaven part d'una oferta facilitada per l'Ajuntament per a resoldre els problemes puntuals d'aparcament. Avui hi ha dos terrenys llogats per l'Ajuntament amb un total de 300 places. Per altra banda, l'augment de via pública per l'expansió del nucli urbà ha generat un conjunt de noves places a la zona de l'eixample, i a la zona que es localitza entre Jaume I, el carrer Doctor Josep Lluch i la zona dels Negrals. Una gran part d'aquesta zona s'ha d'acabar d'urbanitzar i, per tant, aquestes places s'hauran de considerar en un futur proper.

En principi no sembla haver-hi dèficits de places tret de moments puntuals del dia, principalment a l'àrea de la plaça Manuel Bertrand i en llocs afectats pel mercat setmanal. De tota manera, el mateix estudi del RACC s'indica que 3.409 vehicles havien d'estacionar al carrer a causa d'un dèficit estructural. Cal afegir, però, que hi ha uns 7.800 vehicles forans que estacionen al nucli urbà, que juntament amb la demanda pròpia genera dèficits temporals, especialment a la zona propera al centre de la vila durant els matins.

Cal assenyalar que a Mollerussa es produeixen un total de 31.119 viatges en un dia feiner². D'aquests, el 18% eren interns, el 17% eren de pas i la resta corresponien a viatges de relació amb altres localitats. El mateix estudi assenyalava que la meitat dels viatges interns, uns 2.800, tenien origen o destinació al centre de la localitat.

Malgrat l'efecte de centralitat, que genera un important volum de trànsit en vies com Ferrer i Busquets, en el pas per davant de l'església, la plaça Manuel Bertrand i el carrer d'Arbeca, o al carrer Palau i Avinguda de la Generalitat, al nord de l'antiga NII, el trànsit es distribueix de manera més o menys equilibrada entre les principals vies de Mollerussa, sense que hi hagi veritables punts de congestió, encara que en alguns moments es pot parlar de saturació.

² Segons l'estudi de RACC de juliol del 2001.

Els principals fluxos interns s'estructuren en les vies de Ferrer i Busquets, les avingudes del Canal i de la Pau, carrers d'Arbeca, Domènec Cardenal, i l'avinguda de la Generalitat. El carrer Palau també és un dels que canalitza un gran volum de vehicles, tenint en compte especialment la seva amplada, però presenta un augment considerable en el tram entre Duran i Bas i la via, quan té dues direccions.

En l'estructuració dels principals fluxos interns hi tenen un paper important les avingudes de la Pau i del Canal, que exerceixen el paper de vies de primera circumval·lació, especialment fins a la cruïlla amb Ferran Puig. Aquesta funció pot prendre cada vegada un major protagonisme tenint en compte la connexió de l'Avinguda del Canal amb Ferrer i Busquets, al costat de la Casa Canal. De tota manera, l'estructura viària i la intensitat dels fluxos mantenen el carrer Ferrer i Busquets com a via principal de distribució del trànsit entre l'est i l'oest de la vila i des d'aquesta via cap al nord i el sud de la localitat. S'hauria d'aconseguir que aquest carrer deixés de fer les funcions de carretera que tenia i es podés convertir en una via que també facilités l'impuls d'altres funcions, principalment la de comunicació a peu entre el nord i el sud de l'antiga NII.

El flux de vehicles es redistribueix en relació a les vies principals per un conjunt de carrers que en massa ocasions tenen una amplada inferior als 7 metres que dificulten la mobilitat i poden provocar problemes d'aparcament. Per altra banda, carrers com Domènec Cardenal, Arbeca i Ferran Puig no es troben preparats per absorbir una demanda creixent d'intensitat de pas ja que tenen una doble funció de distribució del trànsit interior i de comunicació amb altres localitats. La possibilitat de la Via orbital pot ajudar a resoldre un problema que, ara per ara, es pot anar incrementant. De tota manera, seria aconsellable realitzar un estudi de viabilitat de transport públic freqüent entre Mollerussa i les localitats de l'entorn que permetés reduir l'absorció de vehicles de Mollerussa.

D'altra banda, hi ha dos esdeveniments que alteren el flux normal de vehicles: el primer, el mercat, és setmanal i el segon, la Fira de Sant Josep, és anual. Els dos ocupen diversos carrers de la localitat i tenen un grau d'atracció de vehicles forans que es sumen al trànsit habitual. Pel que fa al mercat setmanal, es posa de manifest la importància de tenir vies alternatives a un dels grans vials de circulació interna com és l'avinguda del Canal. La via alternativa a aquesta avinguda, que obliga a desviar el trànsit pels carrers de Dardanels, Sant Antoni, camí d'Arbeca, Llorenç Vilaró cap a la carretera de Miralcamp, no suposa una volta excessiva i permet passar per carrers que, generalment, no acullen un flux massa important de vehicles. D'altra banda, es troba tallat tot el centre de la localitat i s'ha de permetre el pas pel carrer Jacint Verdaguer, que la resta de la setmana forma part d'una illa de vianants amb pas per a vehicles de càrrega i descàrrega i per a veïns.

La celebració de la Fira de Sant Josep ocupa una gran part de les avingudes de la Pau i del Canal i talla la comunicació amb i des de l'interior de la localitat amb el camí de Belianes, el camí d'Arbeca i la carretera de Miralcamp, a més d'altres sectors que afecten menys el trànsit. El vehicles procedents de Miralcamp es desvien per la ronda de Ponent (E- 23 fins arribar a la carretera de Torregrossa (LV-2001), per entrar a la localitat per Ferran Puig o per anar fins a la rotonda de la Creu Roja (N-II). També poden entrar pel carrer Tarragona per anar cap al camí d'Arbeca, Sant Antoni, Dardanels, Mestre Capell fins a la rotonda del "Castillo" (N-II). Aquesta darrera via, en sentit contrari és la que poden agafar els vehicles procedents de l'Avinguda de la Pau. Per últim, els vehicles procedents de Ferran Puig i Domènec Cardenal, han d'agafar Ferran Puig fins a la rotonda de l'Institut "Terres de Ponent" i des d'allí poden agafar la ronda de Ponent (E-23) fins a la carretera de Miralcamp.

Per últim, la confluència de vehicles i vianants en hores d'entrada i sortida de les escoles³ requereix la presència de patrulles de servei de la Policia Local al davant dels col·legis públics Pompeu Fabra i Ignasi Peraire i del col·legi concertat de les Germanes Carmelites. Aquest servei es realitza a les hores d'entrada, sobre les 9 del matí i les 3 de la tarda, i a les hores de sortida, al voltant de les 12 del migdia i de les 5 de la tarda, mitja hora més tard pel col·legi de les Carmelites. A l'Institut "La Serra" també hi ha una patrulla de servei els dimecres a la tarda, entre les 14 i les 14.30 hores.

5.5.- La relació amb altres municipis.

L'augment de l'ús del transport privat és una característica que, a més de consolidar-se progressivament, ha actuat en detriment del desenvolupament del transport públic. De tota manera, també es pot afirmar que el poc desenvolupament del transport públic ha afavorit l'ús creixent del transport privat creant una cultura individualista de la mobilitat. El transport públic depèn de la demanda, de l'adequació dels horaris, dels itineraris i, com a servei, ha de tenir la capacitat suficient per adaptar-se als canvis socials dels seus usuaris potencials. Pot tenir dues funcions: la del transport intraurbà de viatgers i la connexió entre diferents localitats on els fluxos de viatgers ho facin aconsellable. La disposició de serveis d'aquestes característiques permet reduir la intensitat de vehicles de transport privat i millorar els serveis que en general s'ofereixen als ciutadans.

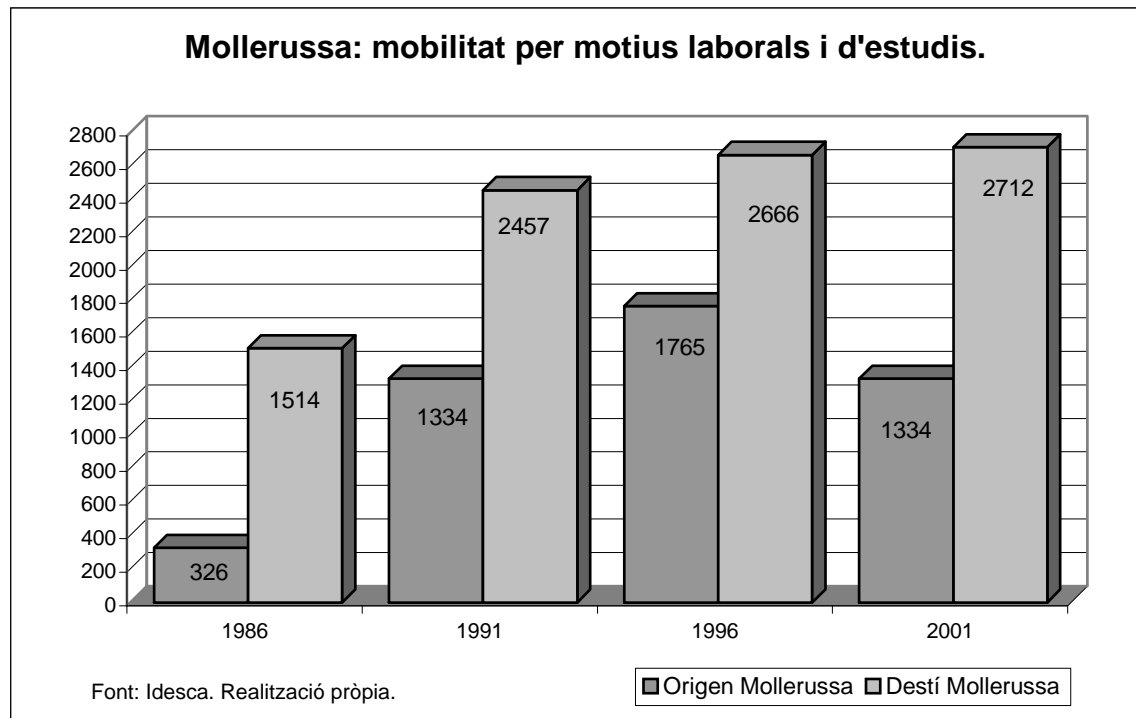
Fins l'actualitat no s'ha cregut necessari disposar d'un servei de transport públic intrarurbà, ja que les dimensions del nucli urbà, en població i extensió, no ho feien aconsellable. De tota manera cal fer constar que a finals de la dècada dels setanta o principis dels vuitanta hi va haver un intent i es va convocar un concurs municipal per adjudicar un servei d'autobusos urbans. El projecte, una vegada adjudicat a l'empresa promotora de la idea, va quedar aturat davant de la falta de demanda.

³ Dades facilitades per la Policia Local. Es refereixen en període escolar.

Les característiques actuals de Mollerussa, però, han canviat. Les àrees residencials i industrials que envolten el nucli urbà generen una mobilitat que fins no fa massa era desconeguda. Davant la falta de transport públic, els mitjans privats de locomoció han augmentat la seva intensitat i aquest fet s'ha acompanyat d'una cultura de l'automòbil, difícil de canviar, que és fàcil de considerar poc sostenible. A més, i en espera dels resultats de la Via orbital, algunes vies, generalment les més perifèriques de la localitat, suporten un intens tràfic de vehicles pesats o semipesats que tenen el seu origen i/o destí a les diverses àrees de localització industrial que envolten la població.

El transport públic interurbà que connecta Mollerussa amb altres localitats es realitza per ferrocarril i per les línies d'autobusos. Pel que fa al ferrocarril, tractat amb major detall en un altre apartat de la memòria, cal dir que hi ha sis combois en direcció Lleida i sis més en direcció Barcelona. D'aquests sis combois en cada direcció, tres tenen origen o destí a Cervera. Dels que van de Lleida a Cervera n'hi ha un, amb parada a Mollerussa a les 6,42 del matí, que en el trajecte només para a Mollerussa, Tàrraga i Cervera.

En el que es refereix a la connexió amb d'altres localitats amb autobús o cotxe de línia cal dir que hi ha quatre empreses que tenen parada a Mollerussa. Hi ha un total de 30 transports que tenen parada a Mollerussa i que comuniquen la capital del Pla amb Lleida, Tàrraga i Barcelona, principalment, i amb altres localitats com La Guàrdia, Bellcaire, Vallvert i Ivars. La intensitat d'aquests serveis varia segons si el dia és feiner, dissabte o diumenge i festiu. A més a més hi ha 6 viatges realitzats en dimecres en relació al mercat setmanal, i 5 viatges que es realitzen en relació a l'horari escolar.



En conjunt, però, els desplaçaments per motius laborals o d'estudi que es realitzen en transport col·lectiu representen una molt petita part del total. Així, per l'any 1996⁴, dels 2.666 desplaçaments que es realitzaven cap a Mollerussa només el 18,4% es realitzaven en aquest tipus de transport, i dels 1.765 que tenien Mollerussa com emissor només el 22,7%. Per aquest mateix any, els que utilitzaven més, en percentatge, el transport públic per anar a Mollerussa, destaquen els desplaçaments efectuats des de Bell-lloc, Tàrraga, Bellvís i Linyola. Des de Mollerussa el transport públic era utilitzat en la majoria dels viatges realitzats cap a Cerdanyola del Vallès, Cervera i Barcelona, seguits pel 31% dels que anaven a Lleida. Per l'any 2001 la mobilitat s'havia incrementat i el transport privat seguia dominant. Dels 2.121 desplaçaments que es realitzaven des de Mollerussa el 35,1% es realitzaven en transport col·lectiu, mentre que dels 2.712 que es realitzaven cap a la ciutat, només 11,5% eren en transport col·lectiu. Aquestes dades no coincideixen amb l'estudi que va realitzar el RACC l'any 2001, on s'indica que hi ha 23.571 viatges que relacionen Mollerussa amb l'exterior i que d'aquests el 85% es realitzen en transport privat. La no coincidència en les dades no és significativa i respon, amb tota seguretat, als diferents mecanismes emprats en cada estudi.

Segons l'estudi realitzat pel RACC, juliol del 2001, un 30% dels viatges en vehicle privat té el seu origen o destí a la zona de Tàrraga i Cervera. Aquest flux es veu afavorit per la implantació del sector comercial de Golmés. Les àrees de les Garrigues i Lleida, amb un 22% dels viatges respectivament, ocupen el segon lloc en importància, mentre que la zona de Balaguer i dels municipis del nord de Mollerussa assoleix un 18%.

⁴ Les dades sobre mobilitat són extretes de la web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Any	Residents	No residents	Total	Treballen fora del municipi
2001	4.669	2.390	7.059	1.791
1996	3.671	1.735	4.406	1.336

Font: IDESCAT

A més, cal afegir que el 54,6% dels treballadors de Mollerussa resideixen a la mateixa localitat i que només el 38% dels llocs de treball de Mollerussa estan ocupats per persones que es desplacen des de fora.

El conjunt d'aquestes dades indiquen tres elements a tenir en compte ja que afecten la circulació viària en els carrers de la ciutat i influeix en la qualitat de vida dels residents i visitants. El primer és la necessària presència de vehicles forans que han d'aparcar a la ciutat i que en determinats carrers i places, principalment els més centrals, entra en competició amb el trànsit originat pels propis veïns. El segon indica la necessitat de potenciar el transport públic en la relació amb altres municipis. El tercer suggereix la necessitat de generar una nova cultura de l'automòbil que afavoreixi l'ús del transport públic.

5.6.- Mobilitat a peu i en bicicleta.

En els desplaçaments realitzats a peu i en bicicleta hi ha diferents elements a considerar i s'exposen per separat.

- Amplitud mínima de la vorera.

La millora de les condicions de la mobilitat a peu és una de les estratègies bàsiques per aconseguir un sistema de mobilitat sostenible. En aquest sentit, dos vianants circulant en sentits oposats, en el moment de l'encreuament necessiten 1,5 metres. Perquè puguin encreuar-se sense dificultats dues persones amb paraigües es necessiten 1,70 m, per l'encreuament de dues persones en cadira de rodes 1,80 m, el mateix que necessita una persona per encreuar-se amb altres dues. De la mateixa manera, també hi ha un espai de fricció d'aproximadament 0,5 metres amb la calçada (obertura de les portes dels vehicles estacionats) que pot reduir l'espai útil pel vianant. Per això, el mínim òptim de vorera útil ha de situar-se en 2 metres, amplitud que en vies amb poca intensitat de vianants permet la circulació amb certa comoditat. Per a incrementar el nivell de servei i seguretat del vianant, a més d'aquesta superfície s'ha de crear un espai de separació amb la calçada on s'hi posin arbres i mobiliari urbà, per tal de millorar, al mateix temps, la qualitat medi-ambiental de la ciutat.

Tenint en compte aquests criteris, a Mollerussa, l'oferta d'espai de circulació per a vianants és clarament insuficient a pràcticament tot el centre històric, amb algunes excepcions. Així, la plaça de Manuel Bertrand i la plaça Major segueixen aquests criteris, a l'igual que el carrer de Jacint Verdaguer, que es va convertir ja fa uns anys en espai de vianants amb possibilitat de circulació parcial d'automòbils. També compleixen aquests criteris l'antiga carretera NII, c/ Ferrer i Busquets, i l'Avinguda de la Generalitat. Però la resta de les vies urbanes presenten un

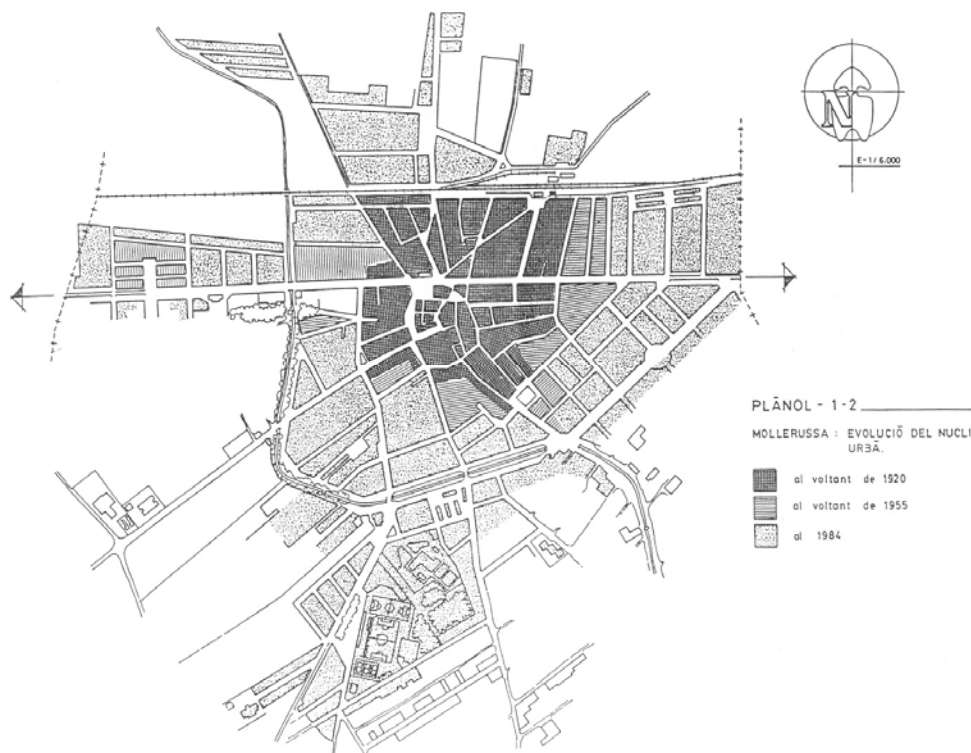
espai molt més reduït pel pas dels vianants. Aquest fet, juntament amb una amplada estreta dels carrers, va portar al RACC a considerar la conveniència de convertir pràcticament tot el centre antic de Mollerussa en una illa de vianants. La redacció del POUM en la seva fase inicial ja recull l'àrea del centre urbà actual com un espai que haurà de tenir un Pla Especial per adaptar els carrers a la necessitat d'afavorir un trànsit de vianants.

La resta del municipi aconsegueix els criteris d'amplada de les voreres, també amb alguna excepció puntual. El plànol sobre les fases de creixement de Mollerussa permet considerar que tota l'àrea urbana anterior a 1955 té voreres estretes i que la posterior a aquesta data ja té unes voreres d'amplada suficient per a la circulació còmoda dels vianants (veure plànol 3b de l'Annex).

Oferta viària.

D'acord amb el que s'ha exposat anteriorment, tots els carrers amb menys de 7 metres entre façanes haurien de prioritzar el pas dels vianants i a les vies urbanes de menys de 9 metres no s'hauria de permetre l'estacionament.

Per tant, pràcticament tots els carrers del nucli antic del municipi es troben en aquesta situació, amb l'excepció del carrer Ciutat de Lleida, Ferrer i Busquets, l'Avinguda de la Generalitat, Ferran Cardenal i un tram del carrer de la Creu. Tot ells es troben en la ciutat construïda abans de 1920.



De tota manera, hi ha altres carrers amb una amplada suficient però justa per permetre l'estacionament a les dues bandes del carrer. El cas més rellevant és l'Avinguda de Catalunya.

Configuració de la xarxa bàsica de vianants.

Els principals centres d'atracció de viatges generen els itineraris bàsics del mode de peu i configura la xarxa bàsica de vianants de Mollerussa.

Centres educatius:

Hi ha diversos centres educatius a l'interior de la localitat. Per un costat destaca el centre de La Salle, a Ferrer i Busquets, on es concentra l'oferta educativa privada concertada de secundària i cursos de Formació Professional. Aquest centre es complementa amb el centre de les Germanes Carmelites, al carrer de Crist Rei i Sta. Joaquina Vedruna, on s'imparteix docència de ensenyament Infantil i Primari.

Com a centres públics destaquen les dues escoles públiques, a la carretera de Miralcamp, a l'avinguda de Pau Casals, i a la carretera de Torregrossa. Aquesta darrera es troba al costat de l'Institut, que fa cantonada amb el camí de Fondarella a Miralcamp.

A més d'aquests centres, al complex de la Serra es localitza un segon institut, per als joves de la comarca, un institut de formació professional i un centre d'educació Especial. La distància entre aquest espai i la localitat fa que rara vegada hi hagi desplaçaments a peu. De tota manera hi ha un espai per a caminar i anar amb bicicleta separada de manera convenient de la carretera de Torregrossa.

Centres administratius i serveis públics.

El principal centre administratiu és l'Ajuntament, al centre de la localitat, i que coincideix amb la principal àrea d'atracció de serveis bancaris i comercials. També, a la plaça de Manuel Bertrand, es localitza la rectoria, i al carrer Ferran Puig hi ha la Biblioteca i el centre de Cultura.

També cal destacar l'estació d'autobusos, entre el carrer de la Florida i el carrer de la Forestal d'Urgell, i la zona del parc infantil, amb les piscines municipals, el Centre d'Atenció Primària, el camp de futbol i els pavellons poliesportius. Aquest complex forma un polígon entre els carrers Llorenç Vilaró, Tarragona, Crta. de Miralcamp, camí Vell de Miralcamp i camí d'Arbeca.

Eixos comercials i terciaris.

Com a eix comercial hi ha el centre de la localitat, al voltant de les places Major i Manuel Bertrand i els carrers Ferrer i Busquets, Jacint Verdaguer i Arbeca. De tota manera, en els darrers anys s'estan consolidant noves àrees de funcions comercials i de serveis principalment

a l'Avinguda de la Pau, encara que les funcions comercials s'estenen per gran part dels carrers de la localitat, com es pot veure en el plànol que segueix.

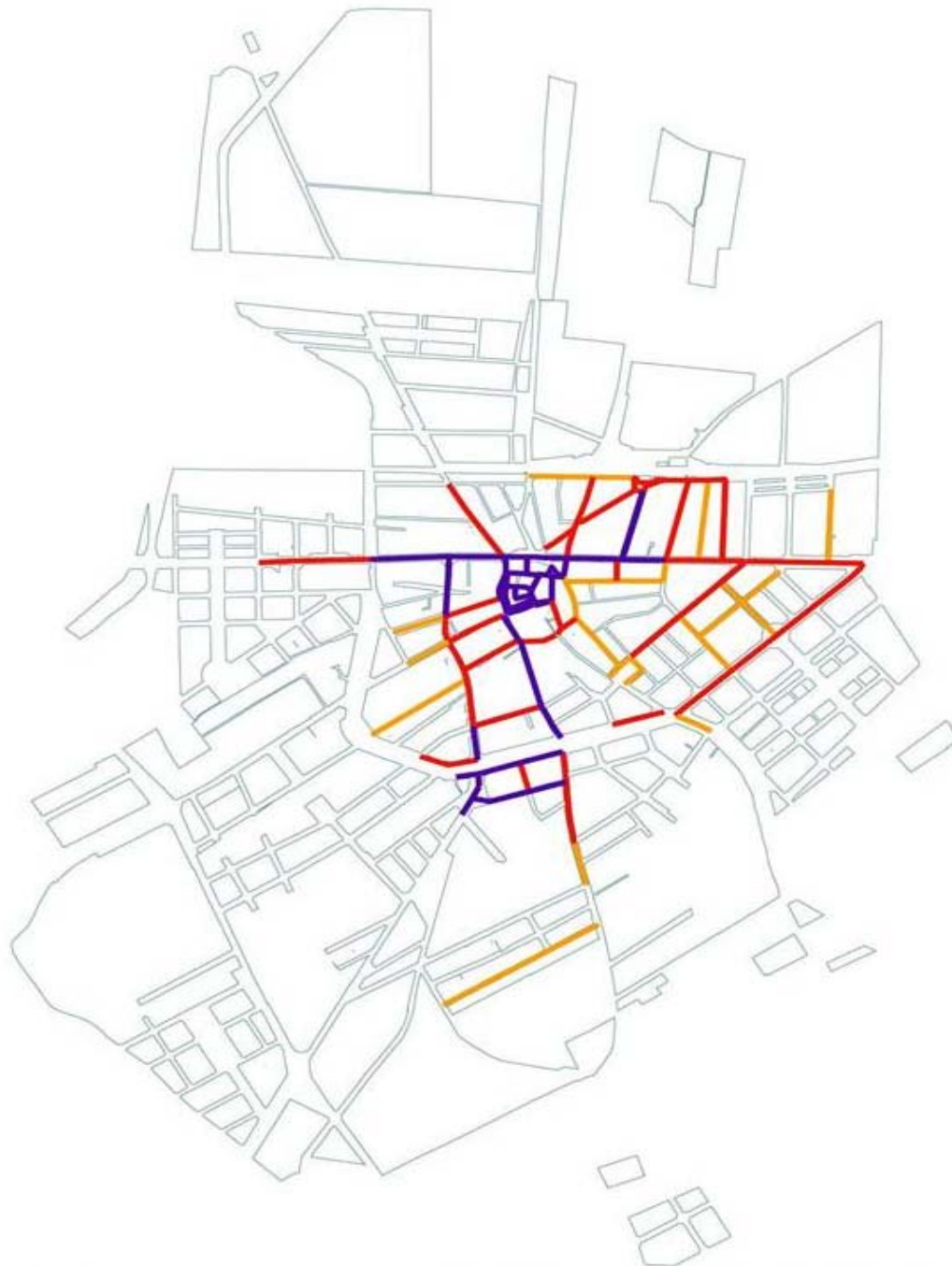
Zones industrials i de serveis.

Les àrees industrials es troben disseminades per la perifèria de la localitat i algunes fins i tot es troben en terme de les localitats veïnes. Els desplaçaments s'acostuma a fer-los en vehicle, encara que en alguns casos també es fan a peu. La via més complicada, en aquest sentit, és el que passa pel camí al Palau, on hi ha la NUFRI i on la carretera és estreta i no té espai per als vianants.

La connexió entre aquests centres permet establir la xarxa bàsica de desplaçaments. Els principals problemes d'aquesta xarxa bàsica es concreten en l'existència de voreres molt estretes que dificulten l'itinerari a peu pel centre de la localitat en aquells llocs on han de conviure els vianants amb els parc automobilístic.

Pel que fa a les bicicletes, només hi ha un espai d'oferta específica, en un voral de la carretera de Torregrossa per accedir al parc de la Serra. També s'assenyalen dos trams on vianants i bicicletes poden circular de forma separada, seguint el canal a la banda nord de la via del ferrocarril i a l'inici de la carretera de Linyola fins al cementiri i el nou tanatori i el parc de bombers i aparcament de camions. De tota manera seria convenient potenciar l'ús de la bicicleta establint itineraris específics per l'interior del nucli urbà i en les principals vies de connectivitat amb les localitats veïnes, especialment amb Golmés, Miralcamp i el Palau d'Anglesola. Precisament en la connexió amb aquesta darrera localitat és on es detecten els problemes més greus a causa de l'amplada de la carretera, i de la presència de la NUFRI i de l'Autovia AII.

El plànol següent mostra les principals vies de concentració de comerç i serveis i orienta sobre la xarxa de carrers on cal preveure una certa circulació a peu que en l'actualitat ha de conviure amb el transport mecanitzat. Cal no oblidar que la compra sempre es realitza finalment a peu i que és positiu afavorir l'accés als vianants.



- Intensitats**
- Intensitat alta
 - Intensitat mitjana
 - Intensitat baixa

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE MOLLERUSSA
REVISIÓ DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DE PLANEJAMENT, 1987

AJUNTAMENT DE MOLLERUSSA-OFFICINA DEL PLA

INTENSITAT DEL COMERÇ I SERVEIS

Setembre 2004
JORNET-LLOP-PASTOR SCP. arquitectes



Escala 1:12.000

Font: IAE, Gener del 2003
Elaboració: Departament de Geografia i Sociologia, ULL

5.7.- Transport públic

L'oferta de transport públic es concreta en la línia de ferrocarril de Lleida a Barcelona via Manresa, i en tres empreses de transport per carretera. Avui, hi ha dos punts dins de la xarxa urbana que concentren aquesta oferta. L'estació del ferrocarril i l'estació d'autobusos, les dues sense atenció directa al públic.

Pel que fa a la RENFE, amb 6 combois en cada direcció, dels quals 3 tenen origen o destí a Cervera, la freqüència de trens resulta clarament insuficient a part que la durada del trajecte fins a Barcelona és poc competitiva amb quasi 3,5 hores de durada. Així, només hi ha un tren a les 9 del matí amb destinació a Barcelona, un a les 16 hores i un altre a les 21,12. Pel que fa a la direcció a Lleida, el número de freqüències és més elevat, ja que tenen parada tant els que tenen l'origen a Barcelona com els que el tenen a Cervera. En aquesta direcció hi ha, a més, dos trens a primera hora que permeten l'arribada a Lleida abans de les 8 del matí i abans de 2/4 de 9 del matí, i que poden ser compatibles amb l'horari laboral, encara que de tornada només tenen un tren a 2/4 de 2 del migdia i un altre a 2/4 de 4 de la tarda, a més de dos combois al vespre.

En autocars de línia hi ha 12 freqüències de pas en direcció a Lleida, algunes de les quals pràcticament coincideixen en l'hora. Hi ha 4 viatges a Barcelona, 2 a Tàrrrega, 2 a la Guàrdia i 1 a Bellcaire, 1 a Puiggròs, 3 a Miralcamp, 3 als Arcs i 1 a Sidamon. D'aquests trajectes es realitzen només els dimecres pel mercat setmanal.

En definitiva, l'oferta del transport públic es pot considerar insuficient per a ser una veritable alternativa a l'ús del transport privat. I aquest fet ha anat desenvolupant amb el pas dels anys una cultura del vehicle privat que ara pot costar molt de modificar.

6.- PREVISIÓ DE CREIXEMENT DE LA MOBILITAT.

Les línies estratègiques del planejament han de generar, necessàriament, uns models diferents de mobilitat intraurbana i interurbana. Entre aquestes línies destaquen:

- les que tenen la voluntat de potenciar les connexions amb les localitats veïnes, tant a nivell comarcal com supracomarcal. Les noves infraestructures, de manera especial l'Eix Transversal Ferroviari i la conversió de l'actual línia de ferrocarril en un tren-tramvia interurbà, i la ronda orbital, s'encaminen en aquesta direcció.
- les que resultaran de l'expansió del nucli urbà amb la urbanització de nous sectors i la creació de l'Eix Central Nord.

6.1.- Previsió de generació de viatges.

a.- Residencial.

Considerant que el volum de viatges generat és de 7 per cada habitatge, les zones de nova urbanització amb funcions residencials generaran un total de 74.074 viatges nous.

		Edif. Bruta Res	Dens. Màx.	Nombre total habitatges	Viatges generats
Àmbit	m2	Edif. Bruta	Hbtg/Ha.	num.	núm
PMU-01 Àmbit de l'Avinguda de Balaguer I	5.124	1,30	130	68	476
PMU-03 Àmbit del carrer del Palau	8.688	0,70	65	56	392
PMU-06 Àmbit carrer Josep Lluç	9.870	0,80	75	74	518
PMU-07 Àmbit Casa canal	8.554	1,30	145	125	875
PMU-08 Àmbit ACUDAM	4.052	2,30	260	106	742
PMU-09 Àmbit pròxim al carrer Canigó	4.278	1,20	120	51	357
PMU-10 Àmbit partida Codis	11.946	0,70	65	77	539
PMU-12 Àmbit partida Figuera II	6.935	0,70	65	45	315
PMU-15 Àmbit escola de música	6.321	1,00	110	69	483
SUBd-02 Residencial Els Villars	70.124	0,75	75	526	3.682
SUBd-03 Residencial Estació I	57.549	0,75	75	432	3.024
SUBd-04 Residencial Els Merlets sud	202.996	0,75	75	1.522	10.654
SUBd-06 Residencial front de la via ferroviària	37.131	0,75	75	278	1.946
SUBd-07 Residencial enllaç ctra. Nacional II	8.763	0,75	75	66	462
SUBd-08 Residencial Institut	74.823	0,75	75	561	3.927
SUBd-09A Residencial Negrals nord I	98.370	0,50	35	344	2.408
SUBd-09B Residencial Negrals nord II	55.587	0,50	35	195	1.365
SUBd-12 Residencial Escoles	78.524	0,62	45	353	2.471
SUBd-13 Residencial camí de Miralcamp	25.760	0,50	35	90	630
SUBd-14 Residencial carretera d'Arbeca I	111.299	0,65	65	723	5.061
SUBd-15 Residencial Codis I	51.270	0,65	65	333	2.331
SUBd-16 Residencial Codis II	111.298	0,65	65	723	5.061
SUBd-18 Residencial camí de la Figuera	57.407	0,65	65	373	2.611
SUBnd Tossal Blanc (Residencial)	120.677	0,40	40	422	2.954
PA-JP-01 Àmbit plaça Josep Pané	7.600	1,50	165	125	875
PA-JP-02 Àmbit passatge de la Indústria	4.196	1,50	165	69	483
PA-JP-03 Àmbit carrer Aragó	309	4,59	433	13	91
PA-JP-04 Àmbit carrer Ferrer i Busquets	884	2,36	193	17	119
PA-JP-06 Àmbit camí d'Arbeca	464	2,46	196	9	63
SUBd-05 Mixt enllaç amb l'autovia	102.976	0,70	65	669	4.683
SUBd-17 Mixt camí de Mollerussa-Arbeca	55.599	0,20	20	111	777
Via Orbital (Mixt)	489.125	0,40	40	1.957	13.699
totals	1.888.499			10.582	74.074

b.- Industrial i terciari

Pel que fa a l'ús del sòl per a funcions productives o de terciari, s'ha considerat 5 desplaçaments al dia per cada 100 m2. Aplicant aquesta proporció a les previsions de creixement observades, es considera que es generaran 36.859 viatges.

Sectors	superfície	Viatges atrets
SUBd-01 Industrial els Merlets nord	228.869	11.443
SUBd-10 Industrial Negrals sud	29.402	1.470
SUBd-11 Industrial Sèquia del Marqués	41.072	2.054
PMU-11 Àmbit activitats partida de la Figuera I	11.447	572
PMU-13 Àmbit Camí de Mollerussa-Balianes	4.680	234
PMU-14 Àmbit de la carretera d'Arbeca	3.796	190
PA-5 Carretera Miralcamp	7.801	390
SUBpa	125.000	6.250
SUBd-05 Mixt enllaç amb autovia	20.595	1.029
SUBd-17 Mixt camí de Mollerussa-Arbeca	22.796	1.140
SUBnd Via Orbital (Mixt)	241.746	12.087
Totals	612.204	36.859

Per tant, i com a conseqüència de les noves actuacions, es generaran 110.933 desplaçaments diaris nous a la localitat. Per a la realització del càlcul, als sectors mixtes (SUBd-05; SUBd-17; SUBnd Via Orbital), s'ha discriminat el sòl destinat a activitats del sòl destinat a funció residencial. Cal tenir en compte que aquests sectors atrauran i generaran mobilitat a causa de la seva doble funció.

6.2.- Distribució modal.

Segons les dades que ofereix IDESCAT per l'any 2001, el 87,2% dels desplaçaments per motius de residència o treball que tenen relació amb Mollerussa es realitzen només en vehicle privat. Aquesta xifra és molt més elevada que pel total de la comarca, segons el Departament Política Territorial i d'Obres Públiques, on el transport privat només representa un 57,9% del total dels viatges. S'ha exposat amb anterioritat (veure els apartats 5.3 a 5.5) les diferències en el càlculs de la mobilitat que hi ha entre les dades que ofereix IDESCAT i les que ofereix un estudi del RACC per a Mollerussa.

De tota manera, es previsible que el domini del transport privat segueixi essent aclaparador en el conjunt de la localitat. Hi ha diversos elements que permeten fer aquesta previsió:

- La urbanització de sectors cada vegada més allunyats del centre

- La segregació funcional residencial i industrial o de serveis cap a la perifèria municipal i fins i tot en altres termes municipals limítrofs.
- L'augment de desplaçaments relacionats amb canvis residencials que, des de Mollerussa, afectaran de manera especial als municipis del que s'ha anomenat primera corona.
- La mentalitat dominant de l'ús del cotxe per a desplaçaments que poden realitzar-se a peu o en bicicleta donades les dimensions del municipi i la proximitat dels municipis limítrofs, especialment Fondarella, el palau d'Anglesola, Miralcamp i Golmés.

Aquesta dinàmica pot ser modificada per les actuacions del POUM en diverses aspectes:

- L'augment de transports públic, avui molt precari, per relacionar els diversos municipis de la comarca i, de manera especial, Mollerussa amb Lleida i Barcelona i altres localitats importants d'un entorn més proper. En aquest sentit, la posada en funcionament d'un tren-tramvia a l'actual línia de ferrocarril permetria un augment del trànsit en transport públic cap a les principals destinacions que es recullen en les dades de mobilitat de IDESCAT, al mateix temps que afavoriria la permeabilitat en l'estructura urbana que avui està limitada per l'existència d'aquesta via, afavorint el pas de vianants i de bicicletes.
- La creació de transport públic per al trànsit intramunicipal.
- La potenciació dels corredors verds municipals que han d'ajudar a desenvolupar, altra vegada, la circulació amb bicicleta i a peu. Cal assenyalar el costum "d'anar a caminar" que s'ha estès entre capes molt àmplies de població, especialment en els mesos menys freds de l'any.

Les propostes d'actuació recollides en el POUM haurien de possibilitar que l'ús del transport privat es reduís a un 40% dels desplaçaments interns i a un 55% dels desplaçaments en relació a altres localitats.

7.- ESTIMACIÓ DE L'IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA I ATRETA SOBRE LA XARXA D'INFRASTRUCTURES I SOBRE LA MOBILITAT.

El nombre de turismes que al 2007 és de 5.345 es preveu que arribi, amb un creixement del 4%, als 11.261 l'any 2026. De tota manera, i tenint en compte que l'increment de vehicles en els darrers 10 anys ha estat del 31%, es pot preveure que en els propers 20 anys el nombre de vehicles pot incrementar-se en 3.300, la qual cosa ens deixaria amb una previsió més petita, de prop de 9.000 turismes.

D'altra banda, s'ha calculat que es generaran un total de 110.933 viatges diaris que afectaran tant les zones noves com les ja existents. Si es prenen els referents actuals, a Mollerussa es generarien uns 94.344 viatges diaris en transport privat que si s'aplica les propostes d'actuació del POUM quedarien en 66.560 viatges diaris.

La distribució d'aquest trànsit, tenint en compte la xarxa bàsica actual i la prevista així com les tendències de desplaçament que s'han mostrat anteriorment indiquen que, aproximadament i fent referència només a les destinacions principals, uns 19.968 viatges tindrien com a destinació el sector Nord de la localitat i la connexió amb Balaguer; 33.280 anirien cap a l'Est, en direcció Golmés, Tàrraga i Barcelona; i uns 24.405 anirien en direcció a Lleida i les Garrigues. A més, cal afegir que uns 33.280 viatges es realitzarien a l'interior de Mollerussa.

Cal assenyalar que les àrees de nova urbanització compliran amb els paràmetres que estableix l'article 4 del Decret 344/2006 sobre les amplades mínimes dels carrers i també pel que fa a la previsió de places per aparcament de bicicletes i vehicles. Aquests paràmetres han de permetre establir una coexistència sostenible entre els diferents medis de transport i desplaçament en el que ha de ser la xarxa urbana de la Mollerussa del futur.

8.- ALGUNES PREVISIONS DE FUTUR.

En la circulació i la mobilitat a Mollerussa cal tenir en consideració el conjunt de la ciutat en relació a qui l'habita i en l'ús que en fa, així com la funció de centralitat que realitza per a un conjunt ampli de localitats properes. De tota manera no es pot considerar que, avui, hi hagi greus problemes de circulació, però cal plantejar-se els que es poden produir en un futur que no ha de ser massa llunyà.

L'ús del vehicle privat forma part d'una cultura que s'ha anat forjant en detriment de l'ús d'altres mitjans de transport, com el públic entre els municipis propers, o la bicicleta i els desplaçaments a peu per l'interior del nucli urbà. L'ús de l'automòbil pot arribar a dificultar l'accés a una part del centre i densificar l'ús d'algunes vies de sortida o de carrers que acaben fent aquest paper sense estar concebuts per aquesta funció. En aquest sentit, no és gratuït recordar que entre els anys 1988 i 2006 hi ha hagut un increment de 1.481 vehicles que paguen els seus impostos a Mollerussa, dels quals 1.061 són turismes i 275 són camions.

Així, doncs, Mollerussa presenta el que es pot considerar els inicis d'una problemàtica de mobilitat. Hi ha quatre elements principals que actuen en aquesta direcció:

- l'hàbit de fer desplaçaments cada vegada més curts en automòbil.
- l'increment del nombre de vehicles que no sembla correspondre a l'increment del nombre de places d'aparcament.
- l'expansió de la localitat cap a la perifèria i l'augment de desplaçaments cap i des d'altres municipis.
- la segregació i l'especialització funcional dels diferents espais locals i la concentració de serveis en el que avui és el centre de la ciutat.

Per a fer front a unes previsions d'augment de les dificultats per circular, amb la corresponent pèrdua de qualitat de vida per als residents, en el conjunt de la localitat però especialment en algunes àrees, cal abordar la problemàtica des de dos punts de vista complementaris: d'una

banda, cal entendre la ciutat com un conjunt, mentre que de l'altra cal centrar-se en aquells punts concrets de la trama urbana que presenten dificultats específiques.

En relació al conjunt de la ciutat és necessari plantejar-se diverses actuacions. Les principals es concreten en:

- crear les infraestructures necessàries per a facilitar l'accés rotatori dels vehicles, tot mantenint i millorant la qualitat de vida i de l'entorn urbà. Facilitar l'accés millora i potencia les funcions del centre i, de retruc, el de la imatge del conjunt de la localitat.
- potenciar altres àrees de petita centralitat, sobretot pel que fa al comerç de proximitat i d'ús quotidià, sense que aquest fet vagi en detriment del centre consolidat. Aquesta mesura alliberaria la zona més antiga de Mollerussa d'una part del volum del trànsit rodat i a més a més podria actuar com incentiu en l'abandonament de l'ús del vehicle com a mitjà de desplaçament habitual.
- com a complement de l'actuació anterior, cal preveure la diversificació de funcions socials i econòmiques en les àrees de nova construcció.
- crear una xarxa de transport públic que uneixi les diferents parts de la ciutat. Un circuit de transport públic afavoriria la connexió de les diferents parts de la ciutat, i serviria per dissuadir d'usar mitjans de desplaçament privat.
- crear una xarxa de transport públic que uneixi els diferents municipis de la comarca amb Mollerussa, amb freqüències de pas suficients que actuïn com element de dissuasió de l'ús de l'automòbil.
- crear àrees d'aparcament dissuasoris a les afores de la localitat per a vehicles industrials i per a turismes. Si aquestes àrees estan relacionades amb la resta de la localitat per transport públic poden ajudar a evitar la congestió del centre.
- crear més àrees d'aparcament en determinades zones de la ciutat per facilitar l'accés al centre.
- tractar amb les empreses amb un major nombre de treballadors de fora de Mollerussa la possibilitat de disposar d'un servei de transport. Aquesta mesura, que hauria d'anar combinada amb les anteriors, ajudaria a no sobrecarregar els aparcaments locals i a facilitar l'alternança i la rotació de vehicles.
- una altra mesura de tipus social seria la de fomentar l'ús de la bicicleta. L'estructura de Mollerussa potser dificulta la creació d'un "carril bici" en alguns sectors de la seva xarxa de carrers, però cal trobar maneres de facilitar i promoure aquest mitjà de desplaçament, més si es té en compte l'orografia del terme.
- incidint en el punt anterior, cal pensar en una ciutat que pugui ser un marc adient per al vianant. Adequar els carrers a les necessitats dels desplaçaments a peu

afavoriria la imatge de la localitat i podria actuar com element dissuasori en l'ús del vehicle privat. Aquesta actuació estaria en consonància amb la de facilitar la mobilitat per a les persones amb discapacitats físiques.

- treballar en la reconversió de la línia actual de ferrocarril, per a potenciar la connexió amb localitats veïnes i amb els principals centres d'atracció dels quals depèn Mollerussa. Si aquesta línia es pogués convertir en un ferrocarril a l'estil tramvia ajudaria fins i tot a que pogués ser més permeable i facilitar la connexió amb la zona nord de la localitat.

Aquestes propostes s'encaminen a dues finalitats: la de mantenir i millorar la qualitat de vida a la localitat i a millorar la connexió entre les diferents zones de Mollerussa i la de la ciutat amb les localitats veïnes. I més tenint en compte les noves àrees que es preveu urbanitzar.

Pel que fa als punts concrets de l'interior de la xarxa urbana, les propostes van en la mateixa direcció que les anteriors. Es pot partir de tres consideracions:

- la competència que s'estableix entre els vehicles i els vianants.
- el desplaçament final sempre és a peu.
- l'accessibilitat ha d'estar garantida.

Si es parteix d'aquestes consideracions, es pot preveure una millora del paisatge urbà que permet la millora de la imatge de la localitat, fet que incideix en la millora de la qualitat de vida i en el progrés general de la comunitat. Per assolir aquesta fita cal plantejar-se diverses actuacions:

- la posada en marxa d'un servei de transport públic amb una freqüència suficient per actuar com element de dissuasió de l'ús de l'automòbil privat.
- exercir un control rigorós a les zones d'aparcament regulat.
- incrementar l'accessibilitat al centre mitjançant la creació de places d'aparcament aprofitant espais existents i, també, buscant maneres encara no experimentades a la localitat. Una possibilitat podria ser la de plantejar la reordenació de la part central de Mollerussa, especialment la formada per la plaça Manuel Bertrand, la plaça de l'Ajuntament, la plaça Major i els inicis dels carrers d'Arbeca i de Ferran Puig, així com el carrer Joan Burniol, per mirar d'incloure una solució de futur a una de les zones que més pateix la densificació més gran de trànsit rodat a determinades hores del dia.
- potenciar diferents carrers del centre per a funcions comercials, ampliant l'àrea consolidada i augmentant la zona de vianants que hi ha en l'actualitat. En aquest sentit, un dels primers passos és treballar en la permeabilització de Ferrer i

Busquets, potenciant la via com a eix central de Mollerussa.

- potenciar, a través de les actuacions pròpies de l'urbanisme comercial entre altres, els desplaçaments a peu, amb una imatge urbana agradable, i facilitant l'accés a diferents espais de la ciutat. Un exemple podria ser la creació de diverses passarel·les de vianants sobre el canal.
- creació de nous espais d'aparcament a l'entorn de la cruïlla entre l'Avinguda del Canal i Domènec Cardenal, ja que és la segona zona de Mollerussa que en l'actualitat concentra un major nombre de comerços i serveis.
- millorar la permeabilitat dels passos a nivell per connectar la zona nord de Mollerussa amb el centre urbà. La urbanització prevista al nord del ferrocarril pot convertir, encara més, en un coll d'ampolla els passos existents actualment i cal buscar la manera de trobar la manera d'incrementar els passos sobre la via tant per a vehicles com per a persones.
- Millorar la qualitat cívica dels eixos d'entrada a la ciutat (la carretera de Vila-Sana; la carretera de Palau d'Anglesola; la carretera de Miralcamp; la carretera de Borges Blanques; la carretera d'Arbeca; la carretera de Linyola; i l'avinguda de Balaguer).
- Potenciar la continuïtat de passeig i la continuïtat territorial (senders verds) dels principals eixos que relacionen la ciutat i la seva estructura d'equipaments i espais lliures amb els espais d'interès natural que l'envolten (el camí de Miralcamp; la carretera de Borges Blanques; el camí d'Arbeca a Mollerussa; el camí d'Arbeca a Fondarella; el camí de Belianes; i la continuïtat dels camins de la tercera sèquia del Canal d'Urgell).
- Creació del nou eix d'activitats productives i de serveis al sud del sector Nufri, entre les partides dels Villars i els Merlets. Aquesta operació, a més d'augmentar la connectivitat de la part nord del municipi de Mollerussa, possibilita la seva prolongació fins als nuclis de Fondarella, a l'oest i de Golmés, a l'est, convertint-se en un veritable eix estructurador del territori del Pla d'Urgell.
- Aplicar els criteris que s'especificaven al punt 1.6 de la Memòria d'Ordenació de l'Aprovació Inicial del POUM pel que fa a la transformació del teixit existent per facilitar la penetració al nucli urbà que garanteixin un recorregut de vianants adequats, millorant l'accessibilitat al centre de la ciutat.
- Tenir en compte les mesures per a facilitar una mobilitat sostenible exposades en el punt 9.2 de la Memòria d'Ordenació de l'Aprovació Inicial del POUM.

Aquestes propostes, i d'altres que se'n podrien afegir, haurien de permetre assolir tres objectius:

- el manteniment de l'accessibilitat a la ciutat i, especialment, al centre urbà,
- la potenciació dels usos funcionals d'aquest centre i la diversificació funcional de part de la trama urbana de la resta de la ciutat,
- la recuperació demogràfica del centre, per evitar que es converteixi en un espai residual, amb possibilitats d'entrar en un procés de marginalitat urbana, com ja ha passat en altres ciutats properes.

9.- FINANÇAMENT DE LES MESURES PROPOSADES.

Seguint el que exposa el Decret 344/2006, l'estudi de l'avaluació de la mobilitat generada ha de proposar el finançament dels diferents costos generats per l'increment de la mobilitat.

El finançament de les actuacions proposades s'ha de realitzar segons sigui la naturalesa de l'actuació. Es poden considerar tres actuacions de tipus diferent:

- les que es realitzen en àrees urbanísticament consolidades
- les que es realitzen en àrees de nova urbanització
- les que fan referència al conjunt de la localitat

A continuació es recullen els articles del Decret 344/2006, en matèria de finançament:

19.1. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

19.2. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

19.3. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'obligació de les persones promotores d'una implantació singular d'assumir, en els termes fixats per la legislació urbanística, i a més de l'expressat a l'article 19.2 d'aquest Decret, el cost de la urbanització de la prolongació de la xarxa de vehicles, la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la xarxa

d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i la d'itineraris per a bicicletes des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular. Com a mínim s'ha de garantir la continuïtat de totes les xarxes fins els accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins al centre del nucli urbà.

19.4. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui la construcció d'una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.

És d'especial atenció incidir que el finançament no només serà de les obres a realitzar en el propi sector sinó també d'aquelles infraestructures necessàries per connectar el sector amb la xarxa bàsica dels diferents modes de transport (vianants, bicicletes i vehicles).

Jordi Domingo i Coll
Universitat de Lleida
juliol 2008.

Annex