

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE MOLLERUSSA

DOCUMENT II. Programa d'actuació

JUNY 2024



AJUNTAMENT DE MOLLERUSSA



CRÈDITS

Direcció facultativa

Ajuntament de Mollerussa

Carles Guerrero
Arquitecte municipal

Equip redactor

MCRIT SL



ÍNDEX

PROGRAMA D'ACTUACIONS	4
1. PROPOSTES D'ACTUACIÓ	5
1.1. MOBILITAT A PEU	9
1.2. MOBILITAT EN BICICLETA	43
1.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC.....	83
1.4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT.....	89
1.5. APARCAMENT	99
1.6. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES.....	106
1.7. INFORMACIÓ, PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ	112
1.8. GESTIÓ DE LA MOBILITAT	121
2. SINTESI PROGRAMA D'ACTUACIONS.....	130
3. INDICADORS DE SEGUIMENT	134



PROGRAMA D'ACTUACIONS



1. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Les propostes del PMUS es realitzen en un marc complex: un conjunt divers de principis i objectius a vegades difícilment compatibles; condicionants de molt diversa naturalesa que provenen d'altres Plans vigents; i disponibilitats econòmiques per a realitzar les inversions necessàries, sotmeses a les conjuntures econòmiques del moment.

Un dels reptes més importants de tot PMUS és involucrar a la ciutadania en la modificació dels canvis d'hàbits de mobilitat quotidians necessaris i transmetre els beneficis en la qualitat de vida que implicaria assolir les propostes establertes.

Es requereix d'una estratègia que ajudi a assimilar els nous conceptes o a accelerar els canvis d'hàbits gràcies a aconseguir, sobretot, una acceptació dels canvis necessaris. Per aquest motiu es proposen els criteris següents:

Criteris estratègics generals de les propostes i la seva implantació

- a) *Implantació progressiva de les accions*: establir unes actuacions en un període de temps realista amb les disponibilitats de recursos però també amb la capacitat de transformació dels hàbits individuals o d'assimilació dels canvis que cal realitzar.
- b) *Establir poques regles i clares*: definir el model de mobilitat fàcilment comprensible per al conjunt de la societat i simplificar al màxim el conjunt de regles que els regulen, per tal de facilitar la seva implantació, però també l'acceptació de la ciutadania.
- c) *Coherència de les regles aplicades i la seva implantació (poques excepcions)*: establir regles senzilles i clares que siguin respectades per les persones usuàries però també faciliti la gestió per part dels organismes responsables.
- d) *Tota restricció ha de venir acompanyada d'una explicació clara dels beneficis i plantejar alternatives viables (estratègia Push&Pull)*: aquelles accions que implicaran modificacions sobre els hàbits tradicionals de comportament de la mobilitat quotidiana han de ser clarament explicades i, en cas d'implicar restriccions, també tenir previstes i clarificades les alternatives disponibles.
- e) *Gestió orientada als objectius establerts i als usuaris*: els mecanismes de gestió tècnica o administrativa que realitzin els serveis involucrats: mobilitat, urbanisme, policia local, etc., han d'estar orientats a facilitar i aconseguir, en primer lloc, una transformació voluntària dels hàbits de mobilitat de la ciutadania i visitants de Vilafranca del Penedès.
- f) *Mecanismes de seguiment i comunicació permanents*: per als indicadors essencials preveure uns recursos i uns mecanismes d'obtenció d'informació permanent, si pot ser automatitzada, que permeti realitzar un seguiment constant de l'evolució del Pla.



Camps d'actuació

El desplegament del PMUS s'estructura a través dels àmbits d'actuació, que es corresponen amb les xarxes dels diferents modes de mobilitat, o dels elements d'organització, gestió i promoció que han de permetre realitzar una implantació integrada i coherent en el temps. Cada àmbit d'actuació conté un llistat d'accions específiques.

S'estableixen 8 àmbits d'actuació:

Àmbit d'actuació	
1	Xarxa. Mobilitat a peu
2	Xarxes. Mobilitat en bicicleta
3	Xarxes. Mobilitat en transport públic
4	Xarxes. Mobilitat en vehicle motoritzat privat
5	Aparcament
6	Distribució urbana de mercaderies
7	Educar, informar i sensibilitzar
8	Gestió de la Mobilitat

Cada àmbit d'actuació s'organitza partir de les *línies estratègiques* que impliquen un *objectiu estratègic* i agrupen les *mesures* concretes.

Àmbit d'actuació → Objectiu estratègic → Mesura

Objectius estratègics

En aquest apartat s'estableixen els objectius del PMUS de Mollerussa, entesos com els reptes que es considera necessari assolir o abordar en l'horitzó temporal del pla (6 anys). Per establir aquests objectius s'han tingut en compte les conclusions extretes de la diagnosi i els criteris i obligacions predeterminats en els instruments de planificació de rang superior.

Així, els objectius (9) en els quals s'emmarcaran les propostes del pla d'acció d'aquest PMUS per a la consecució d'una mobilitat més sostenible a Mollerussa són:

1. Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa.
2. Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.
3. Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat)
4. Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària
5. Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.
6. Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.



7. Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport.
8. Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat
9. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit

Resum de les mesures recollides en aquest document

A partir dels objectius estratègics i les línies estratègiques s'han definit un conjunt de mesures (53) que han de permetre assolir els objectius indicats.

Per àmbit d'actuació hi ha:

- Xarxes. Mobilitat a peu: 9 mesures.
- Xarxes. Mobilitat en bicicleta: 20 mesures.
- Xarxes. Mobilitat en transport públic: 4 mesures.
- Xarxes. Mobilitat en vehicle privat: 4 mesures.
- Aparcament: 4 mesures.
- Distribució urbana de mercaderies: 3 mesures.
- Educar, informar, sensibilitzar: 7 mesures.
- Gestió de la mobilitat: 2 mesures.



Disseny de les fitxes de propostes

Cada mesura disposa d'una fitxa específica que tracta els aspectes següents:

Denominació aspecte	Explicació
<i>Codi de l'acció i títol</i>	Identificador de l'acció segons àmbit
<i>Objectius</i>	Especifica els diferents objectius establerts pel pla als quals es dona resposta
<i>Descripció de l'actuació</i>	Descripció de les actuacions concretes a realitzar.
<i>Cost</i>	Indica el pressupost estimat de l'actuació.
<i>Període</i>	Indica el període temporal més adequat per dur a terme l'actuació (2025-27, 2028-2030, més enllà del 2030).
<i>Agent responsable</i>	Indica quin és l'agent o administració que ha de realitzar i/o coordinar l'actuació indicada.
<i>Indicador d'avaluació de les actuacions</i>	Indicador de seguiment que mostraria el grau de desenvolupament de l'acció; Indicador del PMUS amb el qual estaria relacionat (vegeu codis d'Indicadors al Capítol 3 del document III Programa d'actuacions).



1.1. MOBILITAT A PEU

V1	Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal per a vianants
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
2. Objectius	
<ul style="list-style-type: none"> • Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat). • Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport. 	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Amb l'objectiu de millorar i fomentar el desplaçament a peu es proposa que la xarxa principal de vianants tingui una vorera d'una amplada mínima de 1,8 metres lliure d'obstacles en tota la seva extensió i ampliar-la als 2,5 metres quan la secció del carrer ho permeti.</p> <p>Per tant, es proposa actuar per fases en tots els trams que no compleixen aquesta amplada (veure plànol 4.1.4 Amplada de vorera de la xarxa principal de vianants) donant prioritat als trams sense vorera o on no s'assoleix l'1,8 metres i als que connecten amb el centre urbà.</p> <p>Els criteris a seguir per determinar l'actuació a realitzar en els diferents trams catalogats són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incrementar l'amplada de les dues voreres fins els 1,8 o 2,5m lliures d'obstacles (en funció de la secció del carrer), en tots aquells punts on no s'assoleix. • Si la secció del carrer és inferior als 7 metres, es proposa urbanitzar el carrer en plataforma única. • Si la secció del carrer és inferior als 9 metres, es proposa eliminar l'aparcament existent. <p>Els carrers que no compleixen amb els estàndards d'accessibilitat exposats anteriorment són els següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • V1, carrer de Verge de Montserrat, entre el carrer Balmes i el carrer d'Arbeca, la secció de carrer és inferior a 7 metres per tant es proposa urbanitzar el carrer amb plataforma única (140 ml; 840 m²). L'actuació elimina un cordó d'aparcament que afecta a 6 places d'aparcament. • V2, carrer Balmes, entre el carrer Onze de Setembre i la plaça Sant Jaume, es proposa urbanitzar el carrer amb plataforma única ja que la secció de carrer no supera els 7 metres d'ample. (240 ml; 1.200 m²). L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament. • V3, carrer de la Indústria, entre el camí de Palau i l'av. de Balaguer, es proposa ampliar la vorera sud fins a 1,8 metres (176 ml; 317 m²). El carrer és de doble sentit amb una secció d'12 metres, l'actuació permet mantenir el cordó d'aparcament lineal existent. • V4, carrer Duran i Bas, entre Camí del Palau i el Passeig de la Salle (145 ml; 522 m²), es proposa ampliar les dues voreres fins a 1,8 metres. La secció de carrer és inferior a 9 metres. L'actuació elimina un cordó d'aparcament amb 13 places i un punt de càrrega i descàrrega. 	



- **V5, camí del Palau**, entre el carrer de la Indústria i el carrer Mossèn Cantons, es proposa ampliar les voreres existents d'1,2 metres fins al 2,5 metres (**280 metres**). L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament. (Mesura prevista en l'actuació V7)
- **V6, carretera de Linyola**, es proposa l'ampliació de les voreres. L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament. L'actuació està subjecte a la proposta **V7** (Millorar la qualitat cívica dels eixos d'entrada a la ciutat).
- **V7, carrer Prat de la Riba**, entre el carrer Navarra i el carrer Anselm Clavé, es proposa ampliar la vorera nord de 0,3 metres a 1,8 metres (207 ml; 372,6 m²). Es proposa ampliar un tram de la vorera sud fins a 1,8 metres (106 ml; 190,8 m²). La secció de carrer fa menys de 9 metres, per tant es proposa eliminar el cordó d'aparcament, s'eliminen unes **30** places.
- **V8, carrer de Ponent**, entre l'Av. del Canal i el carrer Domènech Cardenal, es proposa ampliar la vorera a banda i banda del carrer de 0,9 metres fins a 1,8 metres (230 ml; 828 m²). La secció de carrer és inferior a 9 metres per tant és proposa eliminar el cordó d'aparcament a banda i banda del carrer. L'actuació elimina **60** places d'aparcament.
- **V9, carrer de la Florida**, entre l'Av. del Canal i el carrer Domènech Cardenal, es proposa ampliar les dues voreres d'1,3 metres fins a 1,8 metres (115 ml; 420,9 m²). La secció de carrer fa menys de 9 metres. L'actuació elimina **30** places d'aparcament.
- **V10, carrer Domènech Cardenal**, entre la N-II i l'Av. del Canal, pel seu caràcter d'eix vertebrador es proposa l'ampliació de les dues voreres fins a 2,5 metres (500 ml; 5.000 m²). La secció de carrer en el seu punt més estret fa uns 10 metres. Es proposa eliminar en les bandes més estretes el cordó d'aparcament. Per tant l'actuació elimina unes **40** places d'aparcament.
- **V11 carrer del Molí**, entre el carrer Verge de Montserrat i la plaça Sant Jaume, es proposa fer carrer amb plataforma única ja que la secció del carrer no supera els 7 metres d'ample (140 ml; 560 m²). Entre la plaça Sant Jaume i l'Avinguda del Canal, es proposa ampliar la vorera de la banda est d'1,3 metres a com a mínim 1,8 metres (90 ml; 162 m²). En aquest tram del carrer de doble sentit, la secció fa 13 metres, per tant es proposa reordenar el cordó d'aparcament en bateria a cordó lineal. Aquesta última actuació modificaria el nombre de places d'aparcament passant de 24 a 16.
- **V12, camí d'Arbeca**, entre l'Av. del Canal i el carrer de Tarragona, es proposa l'ampliació de les dues voreres d'1,2 metres a fins a 1,8 metres (320 ml; 1.152 m²). El carrer és de doble sentit i la secció de carrer es de 11,6 metres, per tant s'elimina un dels cordons d'aparcament, eliminant-se unes **25** places d'aparcament.
- **V13, carrer de Sant Antoni**, entre Camí d'Arbeca i el carrer del Migdia, es proposa l'ampliació de les dues voreres d'1,5 metres fins a 1,8 metres (165 metres; 594 m²). El carrer és de doble direcció, i la seva secció fa 12 metres aproximadament. L'actuació elimina un dels cordons d'aparcament, eliminant **33** places.
- **V14, carrer Sant Llorenç Vilaró**, entre Camí d'Arbeca i el carrer Pau Claris, es proposa ampliar la vorera sud d'0,9 metres fins a 1,8 metres (63 ml; 113,4 m²). La secció de carrer fa 11 metres i és d'un sentit per tant no s'elimina cap plaça d'aparcament.
- **V15, carrer Mossèn Ramon Viladrich**, entre l'Avinguda del Canal i el carrer Llorenç Vilaró, es proposa ampliar la vorera est d'1,3 metres fins a 1,8 metres (57 ml; 102,6 m²). La secció de carrer fa aproximadament 10,5 metres. L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament.
- **V16, carretera de Miralcamp**, entre el carrer Llorenç Vilaró i el carrer de Ricard Viñes, es proposa ampliar la vorera del costat oest fins a 2,5 metres (236 ml; 590 m²). La secció de carrer fa aproximadament 16 metres. L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament.
- **V17, Avinguda Pau Casals**, reurbanització amb plataforma única i regulació a carrer de prioritat invertida. Es proposa suprimir l'aparcament en cordó i permetre el doble sentit de circulació per l'entrada i sortida al solar amb ús d'aparcament. L'actuació elimina **14** places d'aparcament.



(Mesura subjecte a l'execució de la proposta **V3** (Adaptació de l'entorn als centres educatius per millorar l'accessibilitat i la seguretat). (156 ml; 1.404 m²).

- **V18, carrer Ave Maria, amb 9 metres d'amples** es proposa ampliar les voreres a banda i banda del carrers fins a 1,8 metres (52 ml; 187 m²). L'actuació elimina dos places d'aparcament.
- **V19, carrer de la Creu**, entre el Raval de la Creu i la N-II, es proposa ampliar les dues voreres fins a 1,8 metres (85 ml; 306 m²). La secció de carrer més estreta fa 9 metres aproximadament. La proposta no elimina cap plaça d'aparcament.
- **V20, Avinguda de la Generalitat**, entre la N-II i la plaça de l'estació, subjecte a la proposta V6 (Incrementar els eixos amb prioritat pel vianant), es proposa fer plataforma única en tot el carrer, fer un sentit únic de circulació de sortida cap a la N-II i treure l'aparcament deixant només espais per a places de càrrega i descàrrega. L'actuació elimina **46** places d'aparcament de zona blava. (166,7 ml; 1.667 m²)
- **V21, carrer Firal**, entre Camí de Palau i l'avinguda de Balaguer, es proposa ampliar una vorera de 1,4 a 1,8 metres (266 ml; 479 m²) i l'altre fins a 2,5 metres (673 m²). El carrer és de doble direcció i la secció de carrer fa aproximadament 12 metres, pel que s'elimina un dels cordons d'aparcament del carrer. En total s'eliminen aproximadament **47** places d'aparcament.
- **V22, carrer Muralla**, entre el carrer del Carme i el carrer del President Macià, la secció de carrer és inferior a 7 metres, es proposa fer plataforma única en tot el carrer (75 ml; 300 m²). L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament.
- **V23, carrer Navarra**, entre el carrer del President Macià i l'avinguda de la Generalitat, la secció de carrer és inferior a 7 metres, es proposa fer plataforma única en tot el carrer (138 ml; 552 m²). L'actuació elimina **4** places d'aparcament.
- **V24, carrer President Macià**, entre el carrer de la Muralla i el carrer de Navarra, la secció de carrer és inferior a 7 metres, es proposa fer plataforma única (75 ml; 300 m²).
- **V25, carrer Abat Oliba**, entre la N-II i el carrer de Barcelona, es proposa ampliar la vorera de la banda est (112 ml; 201 m²). Es proposa ampliar-la d'1,4 metres a 1,8 metres. L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament.
- **V26, Plaça de l'estació**, es proposa ampliar la vorera sud d'1,3 metres a 1,8 metres (80 ml; 14422m²). La secció de carrer fa menys de 9 metres. L'actuació elimina **8** places d'aparcament.
- **V27, carrer del Comerç**, entre el carrer Nord i el carrer Urgell, es proposa ampliar la vorera sud de 0,7 a 1,8 metres (31 ml; 56 m²). L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament.
- **V28, carrer Aragó**, entre el passeig de la Salle i el carrer del Palau, es proposa fer el carrer de plataforma única (202 ml; 909 m²). La secció de carrer fa menys de 7 metres. L'actuació elimina **16** de places d'aparcament i 1 plaça de CID. L'actuació es troba contemplada en la proposta **V3** (Adaptació de l'entorn als centres educatiu per millorar l'accessibilitat i la seguretat).
- **V29, eix intern de La Serra**, tot i que no compleix els criteris, es proposa fer plataforma única a l'eix intern de La Serra. La proposta no elimina cap plaça d'aparcament (272 ml; 1.904 m²)

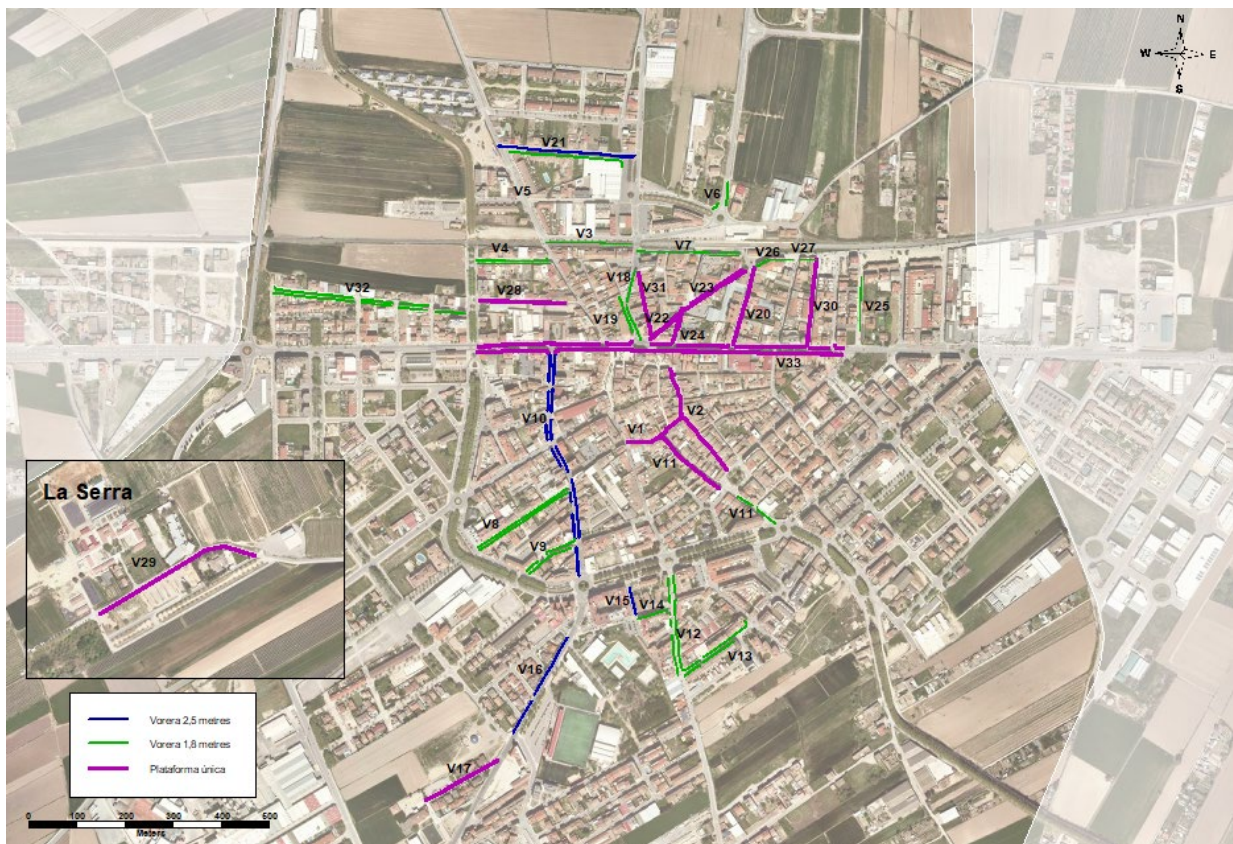
A més a més l'informe realitzat per l'**Associació de Paraplègics i Discapacitats Físics de Lleida (ASPID)** proposa la intervenció en el següents carrers tot i no pertànyer a la xarxa principal de vianants:

- **V30, carrer Nord**, entre el carrer Comerç i l'N-II, la secció del carrer és inferior a 7 metres. Es proposa fer plataforma única (180 ml; 1.080 m²). L'actuació elimina **21** places d'aparcament.
- **V31, carrer del Carme**, entre el carrer Duran i Bas i l'N-II, la secció de carrer és inferior a 7 metres. Es proposa fer plataforma única en tot el carrer (135 ml; 607 m²). L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament.
- **V32, carrer Pompeu Fabra**, entre el passeig La Salle i Mossèn Cirera, amb 9 metres d'ample es proposa ampliar les dues voreres fins a 1,8 metres. L'actuació elimina aproximadament **40** places d'aparcament.



- **V33, carrer Ferrer i Busquets**, la proposta V8. –Reconversió de l'N-II en un eix cívic ja preveu la reconversió de tot aquest eix, del qual forma part el carrer Ferrer i Busquets.

Les actuacions suposen en conjunt l'eliminació d'unes 380 places d'aparcament



4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Ampliació de les voreres: 14.927,3 m² x 225 €/m²
= 3.358.642,5 €

5. Documentació gràfica de referència

P1

Construcció plataforma única: 7.120 m² x 280
€/m² = 1.993.600 €

Cost total: 5.352.242,5 €

6. Fase

1 i 2

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Mollerussa

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Mollerussa

11. Indicador d'avaluació de la proposta

P1, P3, MA6



V2 Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

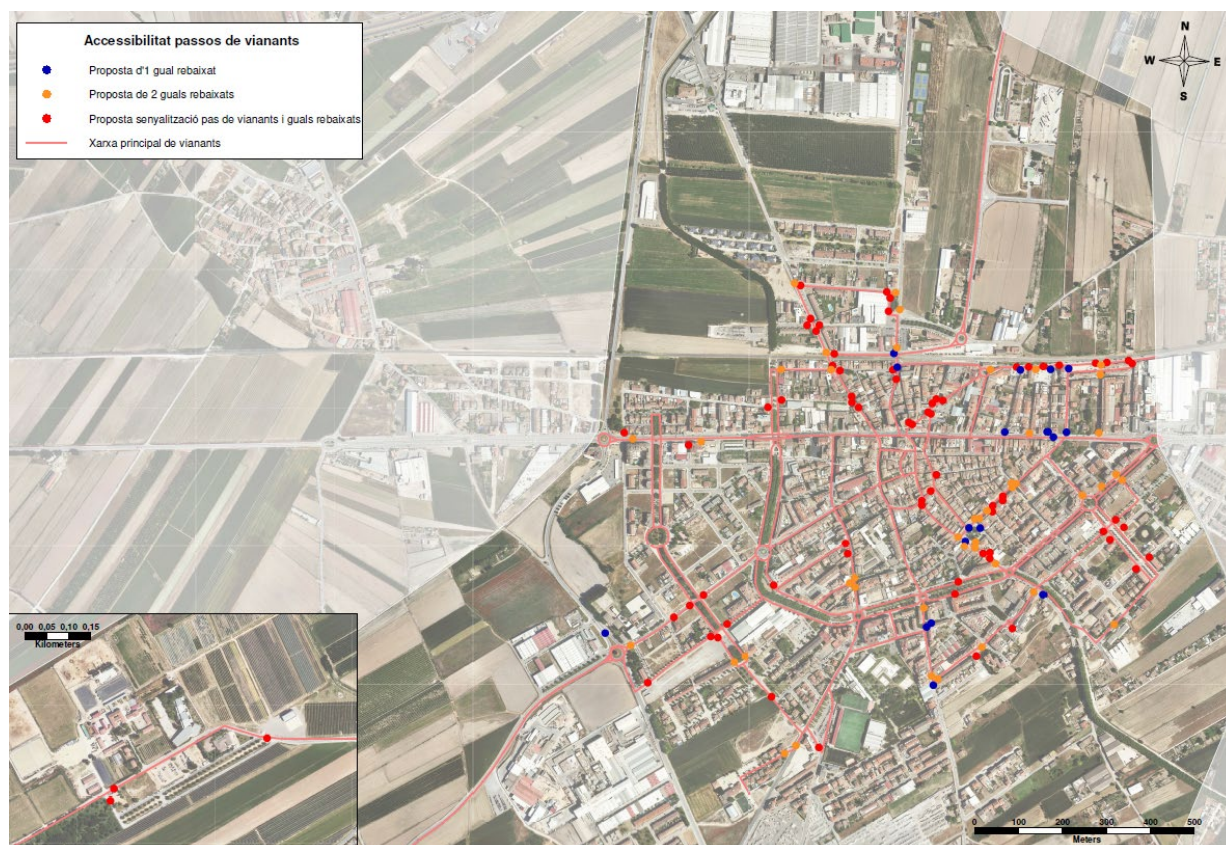
2. Objectius

- Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

3. Descripció de l'actuació

Per tal de garantir una xarxa principal de vianants segura, eficaç i confortable es proposa dotar de passos de vianants accessibles, amb guals adaptats als dos costats, s'han detectat 132 punts amb dèficits (72 encreuaments sense pas de vianants ni guals i 60 passos de vianants no accessibles):

- En els 72 encreuaments sense pas de vianants, s'han de senyalitzar 72 passos de vianants amb senyalització horitzontal i 144 nous guals rebaixats.
- Dels 60 encreuaments restants, en 17 s'han de construir 17 guals de rebaixats (1 per punt) i en els altres 43 encreuaments s'han de construir 86 guals de rebaixats (2 guals per punt).



Adicionalment, l'informe emès per l'Associació de Paraplègics i Discapacitats físics de Lleida considera que els guals peatonals han d'estar construïts segons la normativa TMA/851/2021. També es considera indispensable integrar la senyalització cromàtica horitzontal en els límits entre guals i calçada.



L'informe també proposa actuar en els passos de vianants entre l'església de Sant Jaume i la Plaça Major i el pas de vianants del carrer Ferrer Busquets entre els establiments Vainilla i Bar Tapin'g. En aquest sentit la proposta **V8. Reconversió de l'N-II en un eix cívic** ja preveu la construcció d'un pas de vianants entre l'església i la Plaça Major. La proposat V8. també fa referència al Pla Local de Seguretat Viària en el que es modifica el pas de vianants entre els establiments esmentats.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		<u>Guals per a vianants</u> (580€ x 244 ut = 141.520€)	
5. Documentació gràfica de referència		<u>Senyalitzar passos de vianants</u> (1.000€ x 72ut = 72.000€)	
P2		Cost total: 213.520 €	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
1 i 2	Alta	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa		P2	



V3**Adaptació de l'entorn als centres educatius per millorar l'accessibilitat i la seguretat****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat a peu

2. Objectius

- Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).
- Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa impulsar el programa de Camins Escolars en els centres educatius de Mollerussa. Es proposa iniciar aquesta actuació com a prova pilot en una escola o conjunt d'escoles ubicades properes entre si, i posteriorment obrir la possibilitat d'implantar aquest estudi a les diferents escoles que es vulguin adherir.

Cal cercar sinergies amb les respectives comunitats escolars. Es recomana iniciar el projecte amb aquelles escoles que mostrin un interès especial i siguin proactives durant totes les fases del projecte.

En el marc dels estudis de camins escolars es recomana, entre d'altres:






- Realitzar de manera participativa amb les escoles una anàlisi dels principals problemes de seguretat i mobilitat per accedir a les escoles. Aprofitar l'estudi per fer un reconeixement amb els alumnes de l'entorn de l'escola.
- Educar a la seguretat viària i la mobilitat sostenible. Realitzar les actuacions pertinents, especialment aquelles relacionades amb la seguretat i l'accessibilitat, i implicar les escoles i les associacions de mares i pares en la promoció de les maneres més sostenibles per accedir al centre d'estudis.
- Estudiar la possibilitat d'impulsar iniciatives com el Bus a peu.

A més, es proposen diferents mesures als entorns d'aquells equipaments educatius del municipi de Mollerussa que presentin dèficits.

Escola Les Arrels

Es proposa un pas de vianants sobreelevat al camí de Codis per tal de reduir la velocitat dels vehicles que hi circulen. Així mateix, també es proposa localitzar senyalització horitzontal d'advertència de zona escolar i limitació de la velocitat a 30 km/h. D'altra banda, també es proposa guanyar com a espai d'estada el darrer tram del carrer Girona, davant de l'escola, de manera que permeti l'espera dels familiars i el joc dels infants. Els vehicles, per tant, s'hauran d'encaminar pel carrer Germans Castelló i Passeig Sardana per connectar amb Josep Tarradellas.



-  Escola Les Arrels
-  Sortida / entrada
-  Pas de vianants sobrelevat
-  Localització de senyalització horitzontal d'advertència de zona escolar i límit 30 Km/h
-  Creació nou espai d'estada (sense circulació motoritzada)



Escola Bressol el Niu / Institut Mollerussa IV:

- Guals per vianants rebaixats al pas de vianants que es troba davant l'entrada de l'escola bressol al c. Josep Tarradellas.
- Passos de vianants sobre elevats a cada extrem.
- Senyalització d'advertència de zona escolar.



● Escola Bressol el Niu
 ● Institut Mollerussa IV
 ➔ Sortida / entrada
 ● Guals rebaixats
 ▨ Pas de vianants sobrelevat
 ● Localització de senyalització horitzontal d'advertència de zona escolar i límit 30 Km/h

Vedruna Mollerussa

Es proposa suprimir 6 places d'estacionaments per tal d'ampliar la vorera a la zona de l'entrada del centre educatiu, per tal de millorar l'espera de les famílies i la sortida i entrada dels alumnes. A més, millorar el sistema de passos de vianants i de guals rebaixats de l'illa.

- Pas de vianants amb guals rebaixats al carrer Domènec Cardenal, just a sobre de la intersecció amb el carrer Crist Rei (Inclòs a la mesura V2).
- Pas de vianants amb guals rebaixats al c. Ponent abans de la intersecció amb el c. Domènec Cardenal (Inclòs a la mesura V2).
- Guals de vianants rebaixats en els passos de vianants que es troben en la intersecció dels carrers Domènec Cardenal i la Florida (4) (Inclòs a la mesura V2).
- Guals de vianants rebaixats en el pas de vianants del c. la Florida (2)





L'ampliació de la vorera està condicionada a la mesura V5 (ampliació de l'illa de vianants).

Col·legi La Salle

Es proposa una millora de l'illa on es troba el col·legi La Salle. En relació a la proposta V5 (Incrementar els eixos amb priorat pel vianant) ja es preveu la reconversió del carrer Aragó a plataforma única i regulat amb prioritat invertida.

D'altra banda, es proposen les següents actuacions:

- Pas de vianants amb guals rebaixats a la N-II, al costat dret del col·legi.
- Pas de vianants amb guals rebaixats en el c. del Palau, a l'alçada del c. Aragó (inclòs a la mesura V2)
- Ampliació de la vorera de la banda nord de l'N-II on hi comença l'excident de calçada senyalitzat amb pintura i supressió d'una plaça d'aparcament.
- Creació d'orelles al pas de vianants existent de l'N-II.
- Compactació de la cruïlla N-II amb Domènec Cardenal ampliant l'espai de vorera.





Escola bressol municipal de Mollerussa La Quitxalla /Escola Bressol Para-Sol

Es proposa la localització de guals en el pas de vianants que es troba davant l'entrada de les dues escoles bressol en el c. de Bellvís (2).



Escola Pompeu Fabra, INS Terres de Ponent

- Pas de vianants amb gual rebaixats en la ctra. de Torregrossa, on fa intersecció amb els carrers Dr. Josep Lluç i Felicià Valls Ribalta (inclòs a la mesura V2).
- Guals de vianants rebaixats a la ctra. de Torregrossa abans d'arribar a la Ronda de Ponent (2) i en la Ronda de Ponent, en el pas de vianants davant l'entrada de l'escola (1) (inclòs a la mesura V2).
- Millora de la vorera que connecta la ctra. de Torregrossa amb la Ronda de Ponent fins l'entrada a l'INS Terres de Ponent. A més, ampliar la vorera de l'entrada fins a 4 metres.





Complementàriament a aquestes mesures, el planejament de Mollerussa preveu reubicar l'entrada de l'INS Terres de Ponent a través d'un altre punt d'accés pel carrer Dr Josep Lluç. Aquesta actuació permetrà canalitzar els flux d'estudiants a través d'un eix de la xarxa local enlloc de la xarxa principal i donar seguretat als desplaçaments d'entrada i sortida.

D'altra banda, tots dos centres educatius estaran connectats a la xarxa ciclable a través del nou carril bici proposat en la Crta. de Torregrossa.

Col·legi Públic Mestre Ignasi Peraire

- Reurbanització amb plataforma única de l'Av. Pau Casals i regulació a carrer de prioritat invertida. Es proposa suprimir l'aparcament en cordó i permetre el doble sentit de circulació per l'entrada i sortida al solar amb ús d'aparcament. Aquest eix connectarà amb el futur carril bici de la Crta. de Miralcamp (inclòs a la mesura V1 i V6)
- El nou vial de la Crta. de Miralcamp, davant de l'escola, es proposa com a zona d'estada sense trànsit motoritzat.
- El nou vial de la Crta. de Miralcamp es proposa també de doble sentit de circulació atès que únicament serà per donar accés als habitatges que es localitzen en aquest eix (eix molt local).



CEE Siloé, Institut La Serra Mollerussa, Institut Mollerussa

En relació a la proposta V6 (Incrementar els eixos amb prioritat pel vianant) es proposa la urbanització de l'eix inicial, on es troben els equipaments educatius, amb plataforma única. També es proposa la instal·lació d'una pas de vianants a l'entrada de l'Institut Mollerussa.

**4. Zona d'actuació**

Mollerussa.

5. Documentació gràfica de referència**8. Cost (€)****Escola Les Arrels**

Pas de vianants sobre elevat: 1 ut x 6.450 € / ut = 6.450 €

Senyalització horitzontal d'advertència zona escolar: 6 m² x 36 €/ m² = 216 €

Espai d'estada: senyalització pintura horitzontal en 203 m² x 36 €/m² = 7.308 €

Cost: 13.974 €

Escola Bressol el Niu / Institut Mollerussa IV

Pas de vianants sobre elevat: 2 ut x 6.450 € / ut = 12.900 €

Senyalització horitzontal d'advertència zona escolar: 6 m² x 36 €/ m² = 216 €

Guais rebaixats: 580€ x 2 ut = 1.160 €

Cost: 14.276 €

Vedruna Mollerussa

Guais rebaixats: 580€ x 2 ut = 1.160 €

Cost: 1.160 €

Col·legi La Salle

Pas de vianants: 1.000€ x 1 ut = 1.000 €

Guais rebaixats: 580€ x 2 ut = 1.160 €

Ampliació de les voreres: 50 m² x 225 €/m² = 11.250 €



		<p>Cost: 13.410 € <u>Escola bressol municipal de Mollerussa La Quitxalla /Escola Bressol Para-Sol</u> Guals rebaixats: 580€ x 2 ut = 1.160 € Cost: 1.160 € <u>Escola Pompeu Fabra, INS Terres de Ponent</u> Ampliació voreres: 200 m² x 225 € / m² = 45.000 € Cost: 45.000 € <u>Col·legi Públic Mestre Ignasi Peraire</u> Espai d'estada: senyalització pintura horitzontal en 351 m² x 36 €/m² = 12.636 € Cost: 12.636 <u>CEE Siloé, Institut La Serra Mollerussa, Institut Mollerussa</u> Pas de vianants: 1.000€ x 1 ut = 1.000 € Guals rebaixats: 580€ x 2 ut = 1.160 € Cost: 2.160 €</p> <p>COST TOTAL: 103.776 €</p>
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Fase 1	Alta	Ajuntament de Mollerussa.
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa.		P1, P2, P3, P4, MA6



V4**Garantir l'accessibilitat en modes no motoritzats entre el nucli urbà i els polígons industrials****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat a peu

2. Objectius

- Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).
- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.

3. Descripció de l'actuació

Mollerussa genera i atrau una elevada mobilitat obligada degut a la presència de 3 grans polígons industrials en el seu terme municipal. Amb l'objectiu de canviar el model de mobilitat cap a modes més sostenibles es proposa millorar l'accessibilitat en modes no motoritzats entre el nucli urbà i aquests centres generadors i atractors de mobilitat.

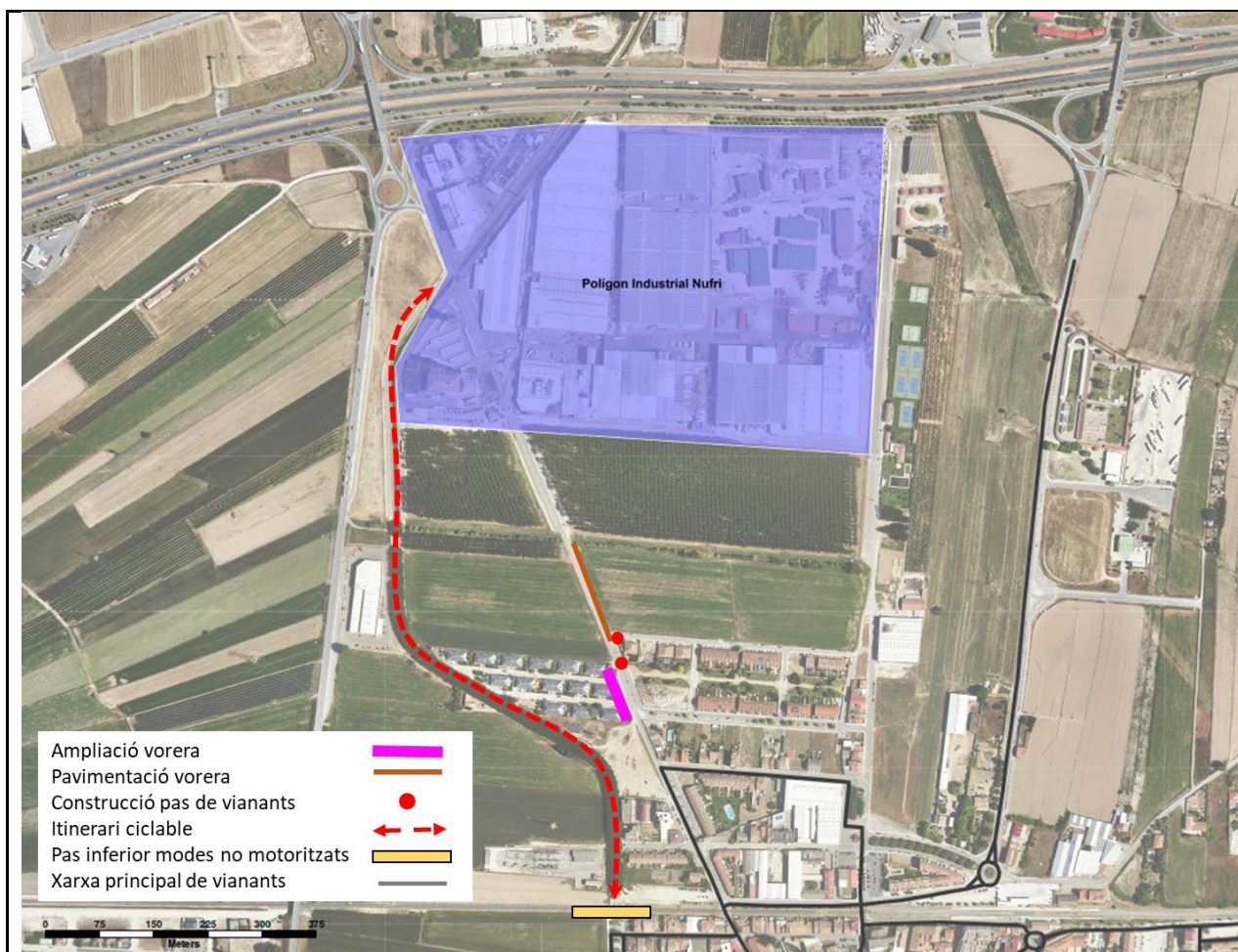
Es plantegen les següents actuacions a nivell indicatiu:

- **P.I. Nufri**

El polígon industrial Nufri es troba al nord del municipi, a una distància d'1,8 km del nucli urbà. L'itinerari des del centre urbà cap a l'entrada principal del polígon industrial es realitza pel Camí del Palau. Aquest itinerari presenta dèficits d'accessibilitat; en aquest sentit hi ha voreres inferiors a 1,8 metres d'ample, voreres que no es troben en condicions adequades d'urbanització, manca de passos de vianants en els encreuaments, discontinuïtats en alguns trams de voreres així com manca d'il·luminació en alguns trams. Per tant es proposen les següents actuacions:

- Ampliar totes les voreres del Camí del Palau com a mínim fins a 1,8 metres i dona'ls-hi continuïtat en aquells trams on no hi hagi vorera. (la mesura V1 ja inclou l'ampliació de les voreres que formen part de la xarxa principal de vianants).
- Ampliació del tram de vorera que queda fora de la xarxa principal de vianants
- Pavimentació vorera existent
- Es proposa la senyalització de 2 passos de vianants (amb els seus corresponents 4 guals rebaixats) al llarg de l'itinerari. (a part, la mesura V2 ja inclou la senyalització d'altres passos de vianants de la xarxa principal de vianants que es troben en el recorregut cap al polígon industrial Nufri).





Propostes de millora d'accessibilitat al polígon industrial Nufri.

Pel que fa a l'accessibilitat en bicicleta es proposa adequar un itinerari pel camí que connectarà amb el pas inferior per a modes no motoritzats.

- **P.I. Ronda de Ponent**

El polígon industrial Ronda de Ponent es troba al sud oest de la ciutat, a una distància del nucli urbà d'1,2 km. El polígon presenta quatre punts d'entrada: un punt d'entrada es troba a la carretera LV-2001 i tres punts d'entrada es troben a la Ronda de Ponent.

Tot i que és l'únic polígon que és accessible per la xarxa principal de vianants i la xarxa pedalable, presenta dèficits d'accessibilitat en alguns punts i per tant no permet accedir-hi en condicions de seguretat.

L'itinerari principal des del nucli urbà és fa pel carrer Ferran Puig, l'avinguda Ermengol V i l'avinguda de la Fira, que va a parar a la Ronda de Ponent.

L'itinerari des del centre urbà fins a la Ronda de Ponent és accessible fins a la pròpia Ronda de Ponent. En aquest punt l'itinerari cap al polígon deixa de ser accessible ja que no s'hi troben passos de vianants per poder creuar el carrer cap al polígon ni tampoc s'hi troben voreres a la banda del polígon.

Pel que fa a l'entrada per la carretera LV-2001, l'itinerari és accessible des del nucli urbà de Mollerussa fins l'inici del polígon industrial, però a partir de la rotonda que hi ha entre la Ronda de Ponent i la carretera LV-2001 l'oferta és d'un eix compartit entre vianants i bicicletes en una única banda de la



carretera. Aquest itinerari es troba a la banda oposada al polígon i no hi ha un encreuament que connecti de forma segura a l'entrada del polígon industrial.

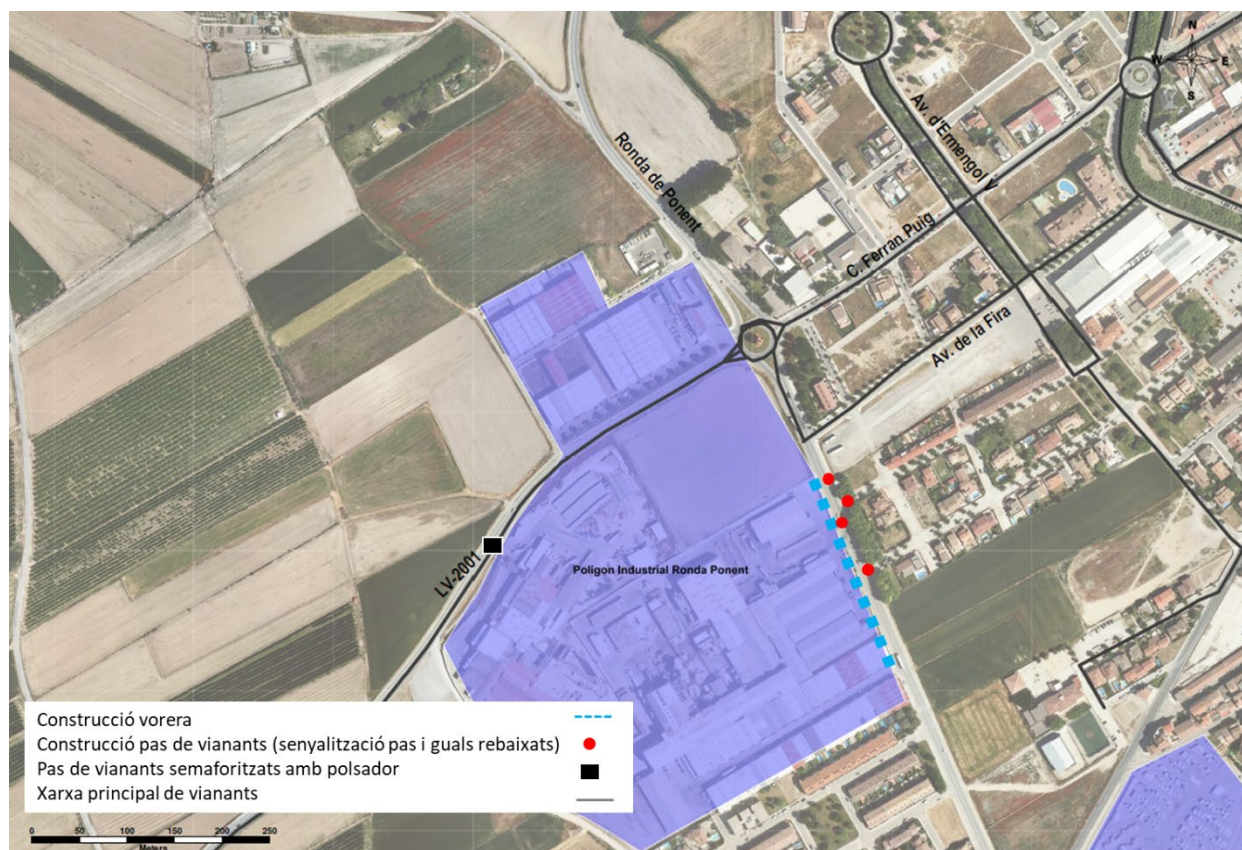
Per tant, l'itinerari no presenta una accessibilitat adequada per a la mobilitat a peu, per aquest motiu es proposen les següents actuacions:

Voreres

- Es proposa la construcció d'una vorera a la Ronda ponent davant del polígon d'1,8 metres d'ample (175 metres)

Senyalització passos de vianants

- 3 passos de vianants a la Ronda de Ponent.
- 1 pas de vianants semaforitzat amb polsador a l'entrada del polígon industrial per la carretera LV-2001 (proposta incorporada a la fitxa VP2: Millora de les interseccions conflictives)



Propostes de millora d'accessibilitat al polígon industrial Ronda de Ponent (a peu)

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta es proposa un nou carril per la carretera Torregrossa que connecta l'itinerari ciclista que discorre per la LV-2001 amb l'avinguda del Canal. Aquesta proposta queda recollida en fitxa B2 (Carril bici segregat en calçada en el tram urbà de la ctra. de Torregrossa (LV – 2001)).

- **P.I. Sud**

El polígon industrial del Sud es localitza al sud del municipi, a una distància del nucli urbà d'1,2 km. Es troba molt pròxim al polígon industrial de Ronda de Ponent i també a la confluència amb el terme municipal de Miralcamp.

El polígon queda connectat a través del Camí Vell de Miralcamp. Únicament es proposa la senyalització d'un pas de vianants a la intersecció entre el camí Vell de Miralcamp i el carrer del Clot de l'Agulló.



Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, a les mesures de mobilitat en bicicleta, es proposen dos carrils bici a l'entorn del polígon industrial, un que discorre per la L-200 i connecta amb l'avinguda del Canal i un altre carril bici que discorre pel carrer Tarragona i connecta amb carrer de Belianes. Aquestes propostes queden recollides en les fitxes de la xarxa de bicicletes: B10 (Carril bici segregat en calçada a la ctra. de Miralcamp (L-200)) i B17 (Eix sud-est).



Propostes de millora d'accessibilitat al polígon industrial Sud (a peu i en bicicleta)

4. Zona d'actuació

Mollerussa

5. Documentació gràfica de referència

8. Cost (€)

P.I Nufri

Plataforma única: $567 \text{ m}^2 \times 280 \text{ €/m}^2 = 158.760 \text{ €}$

Pavimentació vorera: $270 \text{ m}^2 \times 225 \text{ €/m}^2 = 60.750 \text{ €}$

Senyalització horitzontal de carril – bici bidireccional segregat en calçada amplada mínima 2,5 metres: $352 \text{ ml} \times 45 \text{ €/ml} = 15.840 \text{ €}$



Guals per a vianants (580€ x 4 ut = 2.320€)

Senyalitzar passos de vianants (1.000€ x 2ut = 2.000€)

Cost: 239.670 €

P.I Ronda de Ponent

Guals per a vianants (580€ x 8 ut = 4.640€)

Senyalitzar passos de vianants 1.000€ x 4ut = 4.000 €

Pas de vianants semaforitzat amb polsador: 1 ut x 38.700 € = 38.700 €

Construcció vorera: 365, 4 m² x 225 €/ m² = 82.215 €

Cost: 129.555 €

P.I Sud

Guals per a vianants (580€ x 2 ut = 1.160€)

Senyalitzar passos de vianants 1.000€ x 1ut = 1.000 €

Cost: 2.160 €

Cost total: 371.385 €

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1 i 2	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa	P1, P2, B1, B2, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5	



V5 Ampliació de l'illa de vianants del centre

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

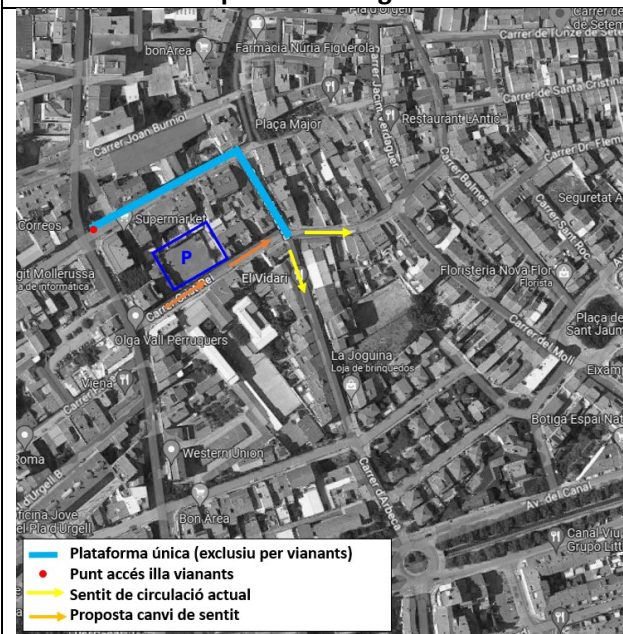
- Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).
- Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles

3. Descripció de l'actuació

Es proposa ampliar l'illa de vianants a través del carrer d'Arbeca, atès que es tracta d'un eix amb una vocació fortament comercial i d'activitat en el municipi que genera i atrau un nombre significatiu de desplaçaments. Es tracta, a més a més, d'un eix estructurador de la mobilitat nord-sud que connecta la plaça de l'Ajuntament amb l'Av. del Canal.

A continuació es fan les següents propostes alternatives per ampliar l'illa de vianants:

Alternativa 1: ampliació continguda de l'illa de vianants



Primer tram C. Arbeca i C. Ferran Puig. Actuar en el primer tram del carrer d'Arbeca implica també incloure el carrer Ferran Puig. En ambdós casos es reconverteixen a plataforma única i carrers exclusius per vianants (regulació illa de vianants)


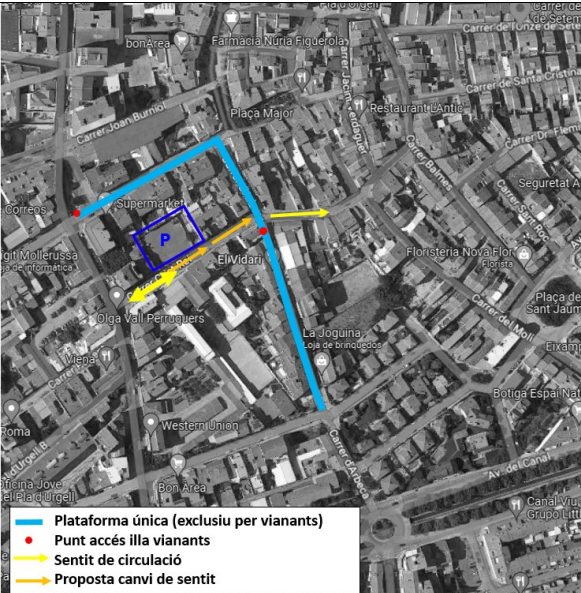
Es proposa un canvi de sentit al Carrer Crist Rei per la poder accedir a les zones d'aparcament i als carrers que no formen part de l'illa de vianants.

PlACES D'APARCAMENT AFECTADES:

- 33 places Zona Blava
- 2 places PMR

Alternativa 2A: ampliació moderada de l'illa de vianants



 <p> — Plataforma única (exclusiu per vianants) ● Punt accés illa vianants → Sentit de circulació → Proposta canvi de sentit </p>	<p>S'incorpora a l'illa de vianants el primer i segon tram del carrer Arbeca juntament amb el carrer Ferran Puig.</p> <p>S'inverteix el sentit del carrer Crist Rei per a permetre l'accés de vehicles a les places d'aparcament de zona blava i també als vehicles amb destinació el carrer Verge de Montserrat.</p> <p>Requereix localitzar dos nous punts d'entrada i de control a l'illa de vianants.</p> <p>Possible conflicte potencial entre els vehicles que creuen l'eix Crist Rei – Verge de Montserrat amb els vianants que circulen pel carrer Arbeca.</p> <p>Places d'aparcament afectades: 54 places Zona Blava 2 places PMR</p>
<p>Alternativa 2B: ampliació moderada de l'illa de vianants</p>	
 <p> — Plataforma única (exclusiu per vianants) ● Punt accés illa vianants → Sentit de circulació → Proposta canvi de sentit </p>	<p>Es tracta de la mateixa proposta que l'alternativa 3 però fent bidireccional el primer tram del carrer Crist Rei per a facilitar l'entrada i sortida a la bossa d'aparcament de zona blava.</p> <p>Places d'aparcament afectades: 63 places Zona Blava 2 places PMR</p>
<p>Alternativa 3: ampliació significativa de l'illa de vianants</p>	



S'incorpora a l'illa de vianants el primer i segon tram del carrer Arbeca juntament amb el carrer Ferran Puig, Crist Rei i Verge de Montserrat.

S'inverteix el sentit del carrer Crist Rei per a facilitar la sortida de l'illa de vianants per l'itinerari més curt.

Per a permetre l'accés de vehicles motoritzats només fins a la bossa d'aparcament, el primer tram seria bidireccional.

Places d'aparcament afectades:

93 places Zona Blava

2 places PMR

Malgrat que es plantegen com a actuacions alternatives, també podria plantejar-se com una ampliació progressiva de l'illa de vianants: Fase 1 – alternativa 1; Fase 2 – alternativa 2; Fase 3 – alternativa 3.

4. Zona d'actuació

Mollerussa

5. Documentació gràfica de referència

8. Cost (€)

Alt 1: Construcció plataforma única: $1.235 \text{ m}^2 \times 280 \text{ €/m}^2 = 345.800 \text{ €}$

Instal·lació pilona hidràulica control d'accessos: 1 ut x $38.700 \text{ € / ut} = 38.700 \text{ €}$

Senyalització horitzontal canvi de sentit: 5 ml x $36 \text{ €/ml} = 180,6 \text{ €}$

Cost: 384.680,6 €

Alt 2: Construcció plataforma única: $2.281,5 \text{ m}^2 \times 280 \text{ €/m}^2 = 638.680 \text{ €}$

Instal·lació pilona hidràulica control d'accessos: 2 ut x $38.700 \text{ € / ut} = 774.000 \text{ €}$

Senyalització horitzontal canvi de sentit: 5 ml x $36 \text{ €/ml} = 180,6 \text{ €}$

Cost: 1.412.860,6 €

Alt 3: Construcció plataforma única: $4.457,5 \text{ m}^2 \times 280 \text{ €/m}^2 = 1.248.100 \text{ €}$



<p>Instal·lació pilona hidràulica control d'accessos: 1ut x 38.700 € / ut = 38.700 Cost: 1.286.800 €</p> <p>Cost total: depèn de l'alternativa entre 384.680,6 € i 1.412.860,6 €</p>		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1, 2	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa		P3, MA6



V6 Incrementar els eixos amb prioritat pel vianant

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

- Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

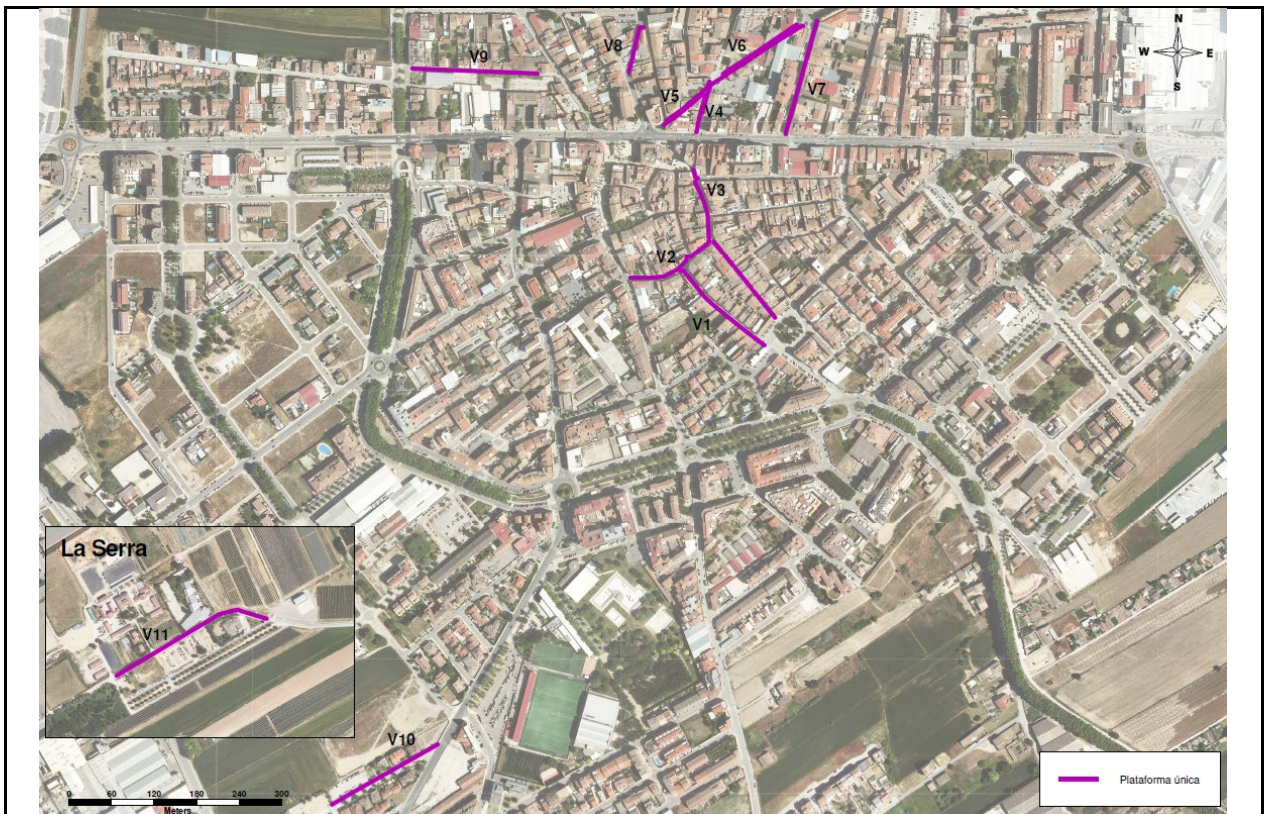
3. Descripció de l'actuació

Amb l'objectiu de donar més espai als vianants per tal de facilitar els desplaçaments a peu, i en relació amb la proposta V1 (*Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants*), es proposa fer plataforma única als següents carrers que formen part de la **xarxa principal de vianants**:

V1, carrer del Molí
 V2, carrer de la Verge de Montserrat,
 V3, carrer Balmes
 V4, carrer del President Macià,
 V5, carrer de la Muralla
 V6, carrer de Navarra
 V7, avinguda de la Generalitat,
 V8, carrer Ave Maria,
 V9, carrer Aragó
 V10, avinguda Pau Casals
 V11, eix intern de La Serra

Es proposa regular tots aquests carrers amb la **senyal S-28 de prioritat invertida**.





Carrer convertits a prioritat invertida

Intervenció puntual fora de la xarxa principal de vianants

Adicionalment es proposa actuar en diferents punts fora de la xarxa principal de vianants on s'ha detectat la necessitat d'intervenir. Aquest punts són:

- Intersecció entre el carrer Joan Burriol i Compositor Beethoven
- Carrer Grup Jaume d'Urgell

1. Intersecció carrer Joan Burriol i Compositor Beethoven

Es proposa unir i donar continuïtat a l'itinerari entre el carrer Joan Burriols, que es de plataforma única i de prioritat invertida, i el Passeig del Compositor Beethoven que te estructura de rambla. La unió d'aquest dos carrers té molt potencial a l'hora d'unir l'avinguda del Canal i l'illa de vianants.

En aquest sentit es proposa actuar a la intersecció entre aquest dos carrers i construir una plataforma única sobre elevada que limiti la velocitat del vehicle i doni prioritat al vianant. (403 m²).

L'actuació no elimina cap plaça d'aparcament.





Exemple creuament amb plataforma única

2. Carrer Grup Jaume d'Urgell

El carrer Grup Jaume d'Urgell és un carrer que es troba dividit en 3 segments en una mateixa parcel·la. Aquesta parcel·la té una configuració inspirada en el moviment urbanístic de les ciutats jardí, és a dir, nuclis urbans amb franges enjardinades.

Per tal de donar coherència i continuïtat a l'espai d'estada a l'entorn d'aquests carrers es proposa prohibir l'aparcament i intervenir-hi urbanísticament construint-hi plataforma única i introduint elements urbans com ara arbres i bancs (435 m²).

L'actuació eliminaria al voltant de 17 places d'aparcament que es poden suplir amb la bossa d'aparcament de la plaça de l'esport que es troba a només 4 minuts caminant o bé amb l'aparcament en calçada de l'avinguda del Canal que es troba just al davant.

Aquesta actuació juntament amb l'actuació al carrer Arbeca, **V5** (Ampliació de l'illa de vianants), pretén crear un important itinerari en modes no motoritzats que connecti el centre del municipi (l'illa de vianants) amb els equipaments esportius que es troben al sud.





4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		Costos associats a la proposta V1 i V5.	
5. Documentació gràfica de referència		<p>Reurbanització amb plataforma única al carrer Jaume d'Urgell: $435 \text{ m}^2 \times 280 \text{ €/m}^2 = 121.800 \text{ €}$</p> <p>Intersecció carrer Joan Burriol i Compositor Beethoven: $403 \text{ m}^2 \times 322 \text{ €/m}^2 = 129.766 \text{ €}$</p> <p>Instal·lació senyalització S-28: $277\text{€/ut} \times 14 \text{ ut} = 3.878 \text{ €}$</p> <p>Cost total: 255.444 €</p>	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa		P1, P3, MA6	

V7	Millorar la qualitat cívica dels eixos d'entrada a la ciutat
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
2. Objectius	
<ul style="list-style-type: none"> • Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat). • Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària. • Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles. 	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Aquesta proposta pretén reconvertir les principals entrades de la ciutat en eixos urbans a través d'un tractament adequat de la secció de calçada i de les voreres, de manera que deixin de ser carreteres i es converteixin en carrers urbans amb qualitat urbana.</p> <p>Les actuacions aniran encaminades a ampliar/crear els espais de vorera, localitzar itineraris segregats per la bicicleta quan sigui possible, incrementar el verd, etc.. tot això en detriment de l'espai destinat actualment al vehicle privat.</p> <p>Es destaquen els següents eixos en els que es proposa aquesta actuació:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carretera de Vila-sana • Carretera de Miralcamp • Carretera de Linyola • Crta. Torregrossa • Av de Balaguer • Camí de Palau <p>L'execució d'aquesta mesura està condicionada a la mesura VP4 (canvi titularitat trams urbans carreteres d'accés)</p>	





Vials d'entrada a la ciutat

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		Projectes de reurbanització: 50.000 €/redacció projecte x 6 projectes	
5. Documentació gràfica de referència		Cost total: 300.000 €	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa			

V8 Reconversió de l'N-II en un eix cívic

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

- Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

3. Descripció de l'actuació

L'N-II forma part de la xarxa viària principal urbana de Mollerussa, amb la que interseccionen una part important de vies urbanes longitudinals així com les vies interurbanes E-23 o L-200. L'N-II també és un eix on es localitzen activitats comercials i altres punts d'atracció i generació de desplaçaments. Per tant, no únicament es tracta d'una via amb una funció exclusiva pel trànsit sinó que també han de tenir cabuda els desplaçaments en modes no motoritzats.

A llarg termini es preveu la construcció d'un vial perimetral pel nord (vial nord) del nucli de Mollerussa, amb l'objectiu principal de canalitzar el trànsit de pas per fora del centre. Alguns dels trams del vial nord ja estan executats i d'altres es preveu que puguin estar executats a mig termini. Tanmateix, el tram més proper al terme de Golmés es preveu que s'executi a més llarg termini de manera que fins que no estigui tot l'eix en funcionament no podrà tenir aquesta funcionalitat de via canalitzadora de trànsit.

Un cop executat el vial nord es proposa la reconversió de la N-II, al seu pas pel nucli de Mollerussa, en un eix cívic on els modes no motoritzats siguin els protagonistes i el trànsit motoritzat estigui més limitat. En aquest horitzó es proposa la supressió dels carrils de gir a esquerra i de l'oferta d'aparcament per ampliar voreres i localitzar arbrat, així com la construcció d'un carril bici bidireccional.

A mig termini, es proposa es proposen les següents mesures puntuals per tal de millorar la qualitat d'aquest eix:

Pas de vianants sobre elevat entre l'església i la plaça de l'ajuntament: es proposa la construcció d'un pas de vianants sobre elevat entre l'església de Sant Jaume i la plaça de l'ajuntament. Es proposa que aquest tingui unes dimensions amples per tal de millorar la permeabilitat a banda i banda del carrer entre aquest dos punts significatius del municipi.





Proposta pas de vianants sobre elevat a la N-II

Construcció d'orelles als passos de vianants: es proposa la construcció d'orelles als passos de vianants. Aquestes redueixen la distància de creuament per als vianants, permeten observar millor a una banda i l'altra abans de creuar així com també permeten la desobstrucció de vianants a la vorera durant el moment d'espera en el moment de creuar. Es proposa la construcció de 8 orelles en 4 passos de vianants entre l'avinguda del Canal i l'avinguda de Catalunya. L'actuació elimina 5 places d'aparcament de zona blava, 1 plaça de PMR i 1 plaça d'aparcament lliure.

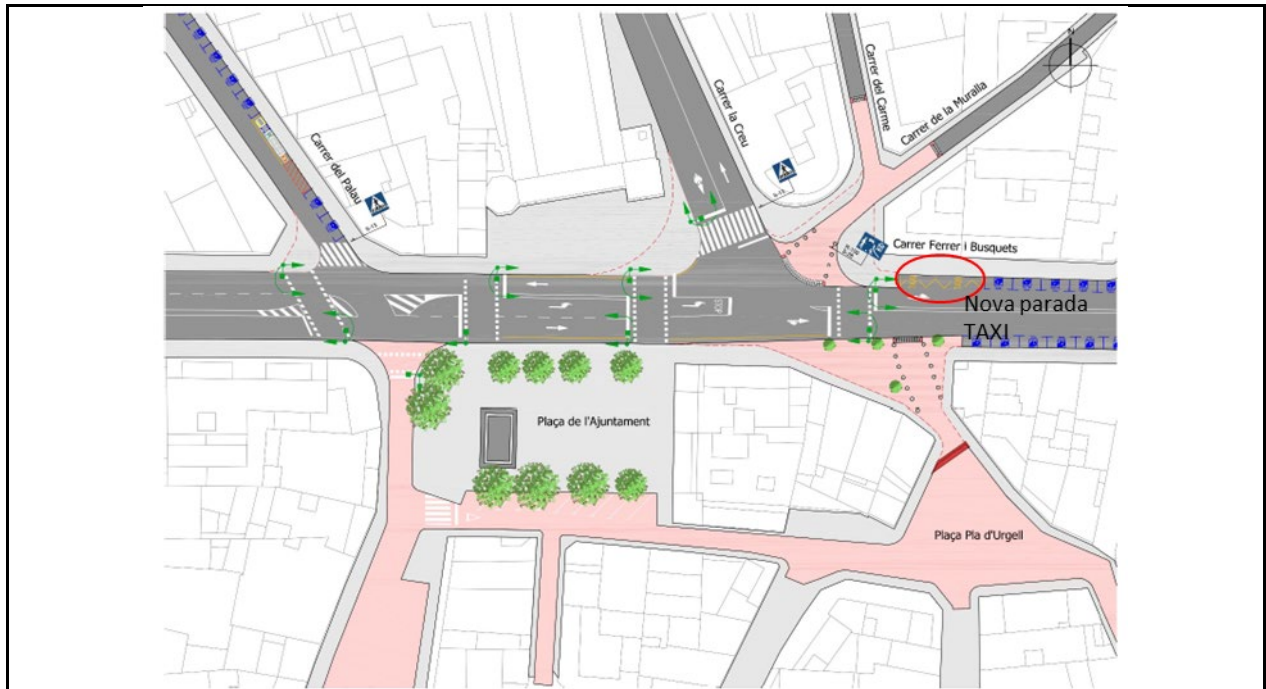


Proposta instal·lació relles als passos de vianants de la N-II

Pel que fa al **Pla Local de Seguretat Viària (2023-2026)** es proposen una sèrie de mesures a la N-II amb el carrer de la Creu i carrer de la Muralla que des del present PMUS també se'n recolza la seva execució. Les principals actuacions són:

- Paviment únic en la connexió entre el c. del Carme i c. de la Muralla
- Eliminar l'aparcament en bateria de la intersecció entre el c. del Carme i el c. de la Muralla
- Desplaçar la parada de taxi davant del cordó d'aparcament abans del semàfor.
- Tancament de l'embocadura del carrer de la Creu eliminant la illeta central





Proposta PLSV Mollerussa 2023-2026

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		Pas de vianants sobre elevat: 1 ut x 6.450 € / ut = 6.450 €	
5. Documentació gràfica de referència		Construcció orelles: 56 m ² x 225 €/ m ² = 12.600 €	
		Costos associats al PLSV	
		Cost total: 19.050 € + costos PLSV	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa		SV1, SV2, SV3, MA6	



V9

Supressió dels passos a nivell i millora de la permeabilitat entre ambdues bandes del ferrocarril en condicions de seguretat

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

2. Objectius

- Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

3. Descripció de l'actuació

La línia del ferrocarril divideix en dos el nucli urbà de Mollerussa, exercint de barrera física entre ambdues bandes. Actualment existeixen 2 passos a nivell: un localitzat al carrer del Carme i un altre al carrer de Palau. Dins de l'estratègia 2025 es preveuen diferents actuacions que comporten la supressió del passos a nivell actuals i que donen resposta tant a la mobilitat motoritzada amb la no motoritzada i són els següents:

- Nou pas inferior des de la Crta de Linyola, de dos carrils de circulació amb pas pels vianants. El gàlib és reduït a 3 metres de manera que l'obra d'aquest pas està condicionat a l'execució d'un pas elevat al terme de Golmés per tal de donar resposta també al trànsit de pesants.
- Pas elevat al terme de Golmés. Connectarà amb el vial Nord i permetrà el trànsit també de gran tonatge.
- Nou pas soterrat a l'alçada del Passeig de la Salle únicament per mobilitat no motoritzada



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		Costos associats al projecte de passos a nivell	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
3	Alta	ADIF, Generalitat de Catalunya	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
ADIF, Generalitat de Catalunya		SV1, SV2, SV3	



1.2. MOBILITAT EN BICICLETA

B1			Millora de la senyalització del carril bici compartit a la ctra. de Torregrossa (LV-2001)		
1. Àmbit d'actuació					
Mobilitat en bicicleta					
2. Objectius					
<ul style="list-style-type: none"> Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària. 					
3. Descripció de l'actuació					
<p>Actualment aquest tram de carretera presenta un carril bici compartit amb vianants en un únic costat de la carretera. Disposa de senyalització horitzontal i vertical, però no disposa de paviment diferenciat.</p>					
<p>Es proposa millorar la senyalització horitzontal de l'itinerari, i garantir la seva continuïtat en les interseccions, per tal de reforçar la seguretat del ciclista enfront al vehicle privat motoritzat.</p>		<p>Aquest recorregut es pot veure afectat per la millora de la seguretat viària d'aquesta carretera en algunes de les seves interseccions (previsió d'una nova rotonda en la intersecció amb el carrer de Fondarella).</p>			
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Mollerussa			Pressupost: 280€ (IVA INCLÒS)		
5. Documentació gràfica de referència					
P3					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
1, 2 i 3		Alta		Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament				11. Indicador d'avaluació de la proposta	
FONS EUROPEUS				B1, B2	



B2**Carril bici segregat en calçada en el tram urbà de la ctra. de Torregrossa (LV – 2001).****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

Actualment aquest tram de carrer disposa de dues voreres accessibles, dos carrils de circulació, un per sentit, i oferta d'aparcaments en cordó en tots dos costats.



Es proposa implementar un carril bidireccional, segregat i protegit en calçada de 3m d'ample a l'espai alliberat per les places d'aparcament lliure d'un costat de l'eix. Aquesta actuació es proposa pel tram entre la Ronda de Ponent i l'Av. del Canal, donant continuïtat a l'itinerari ciclista de la LV-2001 i donant cobertura a l'institut Terres de Ponent i a l'escola Pompeu Fabra. Es recomana que transcorri per la banda nord de la calçada.

Restriccions:

- S'eliminen els aparcaments en cordó d'un costat del carrer.

Secció actual i proposta:

4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Mollerussa	Pressupost: 49.665€ (IVA INCLÒS)	
5. Documentació gràfica de referència		
P3		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
FONS EUROPEUS		B1, B2

B3	Carril bici segregat en calçada al carrer que dona accés al Parc de la Serra	
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària 		
3. Descripció de l'actuació		
Actualment aquest tram de carrer disposa de dos carrils de circulació, un per sentit, zona habilitada per la parada dels autobusos escolars i no disposa de voreres en cap punt del carrer.		
		
<p>Es proposa la implantació de voreres segures i accessibles, així com també un carril bici bidireccional segregat i protegit en calçada que garanteixi la seguretat dels usuaris (els quals seran principalment alumnes dels centres educatius) prioritàriament fins a la zona d'accés als instituts, per tal de donar continuïtat a l'itinerari de la LV-2001. Si la secció del carrer no ho permet, la proposta seria la de donar continuïtat a l'itinerari segregat mixt (vianants + bicicletes) de la Crta de Torregrossa, amb una amplada mínima de 3 metres.</p> <p>Pel que fa a l'itinerari des dels instituts fins a les pistes d'atletisme es plantegen dues opcions alternatives en funció de la disponibilitat d'espai: o bé segregat un itinerari mixt o bé compartir l'espai amb el vehicle motoritzat, senyalitzant-ho com a zona 30, reforçant la senyalització de la bicicleta i localitzant elements reductors de la velocitat per fer efectiu el compliment de la velocitat.</p>		
Restriccions:		
<ul style="list-style-type: none"> - Reubicar la parada d'estacionament dels autobusos a la zona d'aparcament i crear un itinerari segur de connexió entre l'aparcament i l'accés als centres educatius. 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Mollerussa	Pressupost: 124.470€ (IVA INCLÒS)	
5. Documentació gràfica de referència		



P3		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
FONS EUROPEUS	B1, B2	



B4 Reconfiguració i prolongació del carril bici segregat en calçada a l'av. del Canal.

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

Actualment aquest tram de carrer presenta un carril bici unidireccional amb paviment diferenciat. L'eix disposa de dos carrils de circulació, un per sentit, i aparcaments en semi bateria. El seu disseny així com el manteniment de la senyalització horitzontal presenta dèficits.

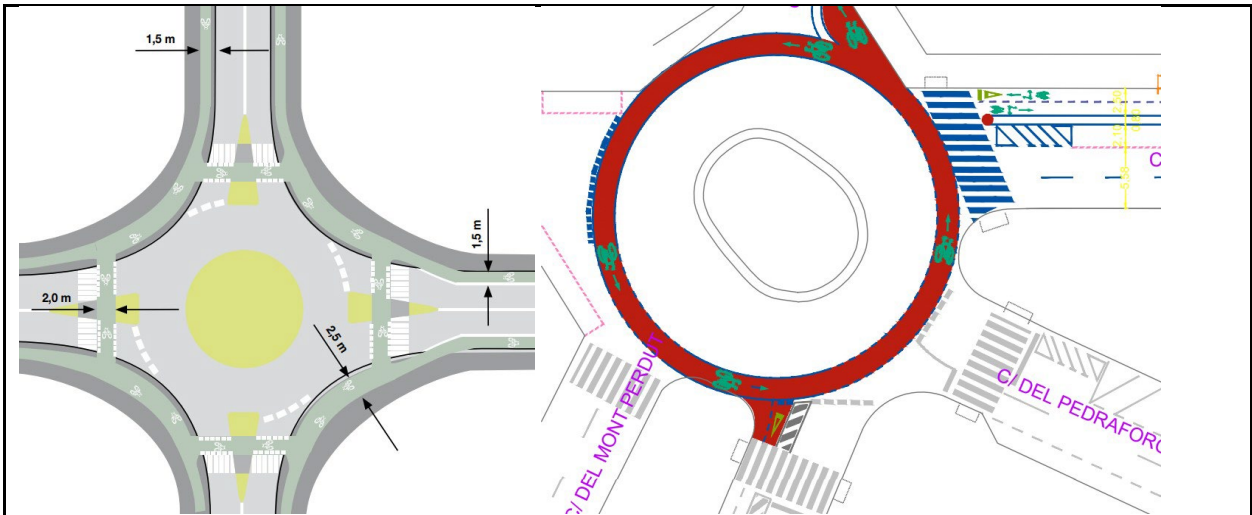


Es proposa reconfigurar-lo i dissenyar un carril bici bidireccional segregat de 3,5 metres per una de les dues calçades, reconvertint la semibateria en cordó d'aparcament, i ubicant el carril bici entre el cordó d'aparcament i l'espai de passeig del vianant. En aquest cas es necessita un sobre ample de 0,5 metres per a l'espai de protecció entre l'itinerari ciclista i el cordó d'aparcament. Aquest itinerari es prolongarà en el tram entre la Casa Canal (N-II) i la L-200.

En el tram entre la L-200 i l'av. de la Pau, pel tal de no perdre aparcament, es proposa adequar un dels dos passeigs del canal (2,5 m d'ample) i adaptar el paviment a les bicicletes.

Caldrà fer atenció especial en les interseccions giratòries d'aquest itinerari. Per tal de donar-li continuïtat en aquests punts hi ha diferents maneres de resoldre els itineraris ciclistes a través de rotondes. Específicament, caldrà adaptar el paviment de la rotonda amb el c. d'Arbeca per així donar prioritat a bicis i vianants. A continuació es presenten alguns exemples:

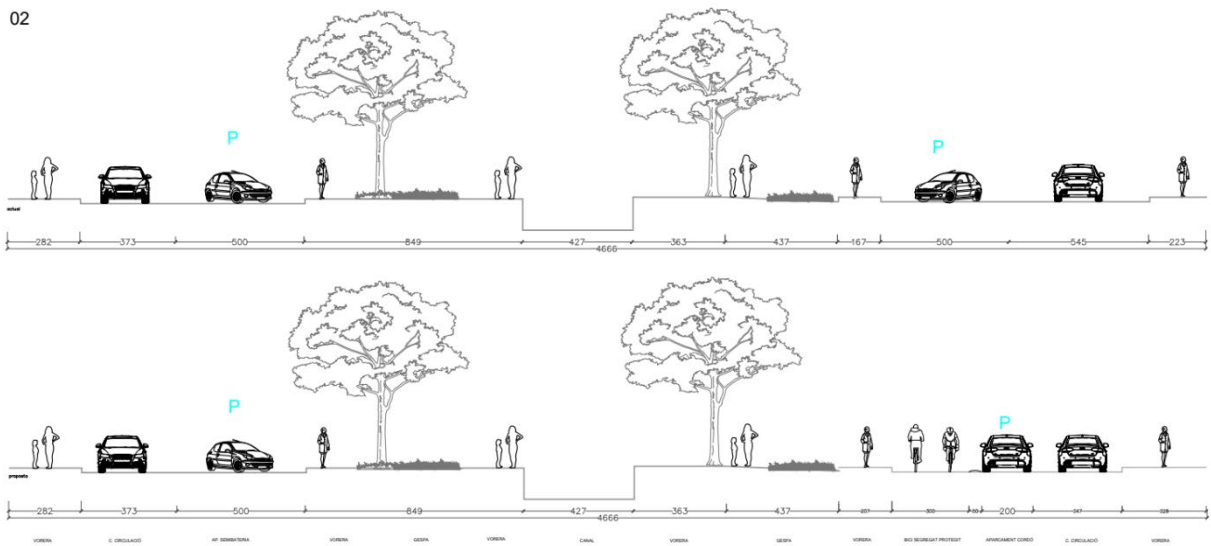




Restriccions:

- Es redueix l'oferta d'aparcament lliure implementant un canvi en la tipologia d'aparcament.

Situació actual i proposta:



Secció a Av. del Canal, nº 22 (41.627829, 0.890055)



<p>03</p> <p>Secció a Av. del Canal, nº 2 (41.626419, 0.896662)</p>	
<p>4. Zona d'actuació</p> <p>Mollerussa</p>	<p>8. Cost (€)</p> <p>Pressupost: 235.075€ (IVA INCLÒS)</p>
<p>5. Documentació gràfica de referència</p> <p>P3</p>	
<p>6. Fase</p> <p>1, 2 i 3</p>	<p>7. Prioritat</p> <p>alta</p>
<p>9. Responsable</p> <p>Ajuntament de Mollerussa</p>	
<p>10. Possibles fonts de finançament</p> <p>FONS EUROPEUS</p>	<p>11. Indicador d'avaluació de la proposta</p> <p>B1, B2</p>



B5 Carril bici segregat en calçada al c. Belianes

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

Actualment aquest tram de carrer disposa de dos carrils de circulació, un per sentit, i una oferta d'aparcament en semi bateria a cada costat de les zones verdes centrals. Es tracta d'una tram de carrer amb uns carrils de circulació força amplis que permeten implantar un carril bici.



Es proposa donar continuïtat al carril bici de l'avinguda del Canal pel carrer Belianes fins arribar a l'inici del recorregut de la ruta de Salt del Duran.

Es planteja també per aquest tram la mateixa configuració del carril bici de l'Av. del Canal, un bidireccional de 3,5 metres en la mateixa calçada per tal de donar continuïtat, reconvertint una de les semibateries en cordó d'aparcament.

Restriccions:

- Pèrdua d'aparcament per la reconversió d'una de les semibateries en cordó.

Secció actual i proposta:



02		
Secció a Av. del Canal, nº 22 (41.627829, 0.890055)		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Mollerussa		Pressupost: 22.662,5€ (IVA INCLÒS)
5. Documentació gràfica de referència		
P3		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
FONS EUROPEUS		B1, B2



B6 Carril bici segregat en calçada al Passeig de la Salle

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

L'actual situació del Passeig de la Salle presenta dos carrils de circulació, un per sentit, i aparcaments en cordó a banda i banda de la zona central.



Per tal de donar continuïtat al carril bici de l'Av. Del Canal fins al futur pas no motoritzat per sota de la via ferroviària (projecte en estudi) es proposa localitzar un carril bici segregat a través del Pg de la Salle. En aquest cas es considera més viable localitzar un itinerari segregat unidireccional d'1,75 m per cada calçada del passeig central en detriment del cordó d'aparcament.

Aquesta actuació permetria connectar el centre educatiu de la Salle a la xarxa ciclista, incorporant una altra actuació complementària al carrer d'Aragó.

Restriccions:

- Supressió de l'oferta d'aparcament.

Secció actual i proposta:



<p>04</p>		
<p>Secció a Pg. de la Salle, nº4 (41.630312, 0.889991)</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Mollerussa		Pressupost: 21.682,5€ (IVA INCLÒS)
5. Documentació gràfica de referència		
P3		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
FONS EUROPEUS		B1, B2



B7			Millora de la senyalització del carril bici segregat al c. de la Noguera Pallaresa i av. d'Ermengol V.		
1. Àmbit d'actuació					
Mobilitat en bicicleta					
2. Objectius					
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària 					
3. Descripció de l'actuació					
<p>L'actual situació del carrer Noguera Pallaresa i l'avinguda d'Ermengol V presenta un carril bici unidireccional segregat i protegit en vorera però no presenta de cap tipus de senyalització. Per tant, es proposa dotar de la senyalització vertical i horitzontal corresponent tot l'itinerari, tenint en compte també els seus encreuaments.</p>					
					
<p>D'altra banda, es proposa donar continuïtat al carril bici de l'avinguda d'Ermengol V implementant un carril bici bidireccional amb paviment diferenciat que creui l'esplanada de la fira. Es proposa un carril bici sense elements de protecció en aquest tram en concret per mantenir la funcionalitat de la fira i la mobilitat dels usuaris.</p>					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Mollerussa			Pressupost: 6.804€ (IVA INCLÒS)		
5. Documentació gràfica de referència					
P3					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
1, 2 i 3		Alta		Ajuntament de Mollerussa	



10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
FONS EUROPEUS	B1, B2



B8 Carril bici en calçada al c. Ricard Viñes

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

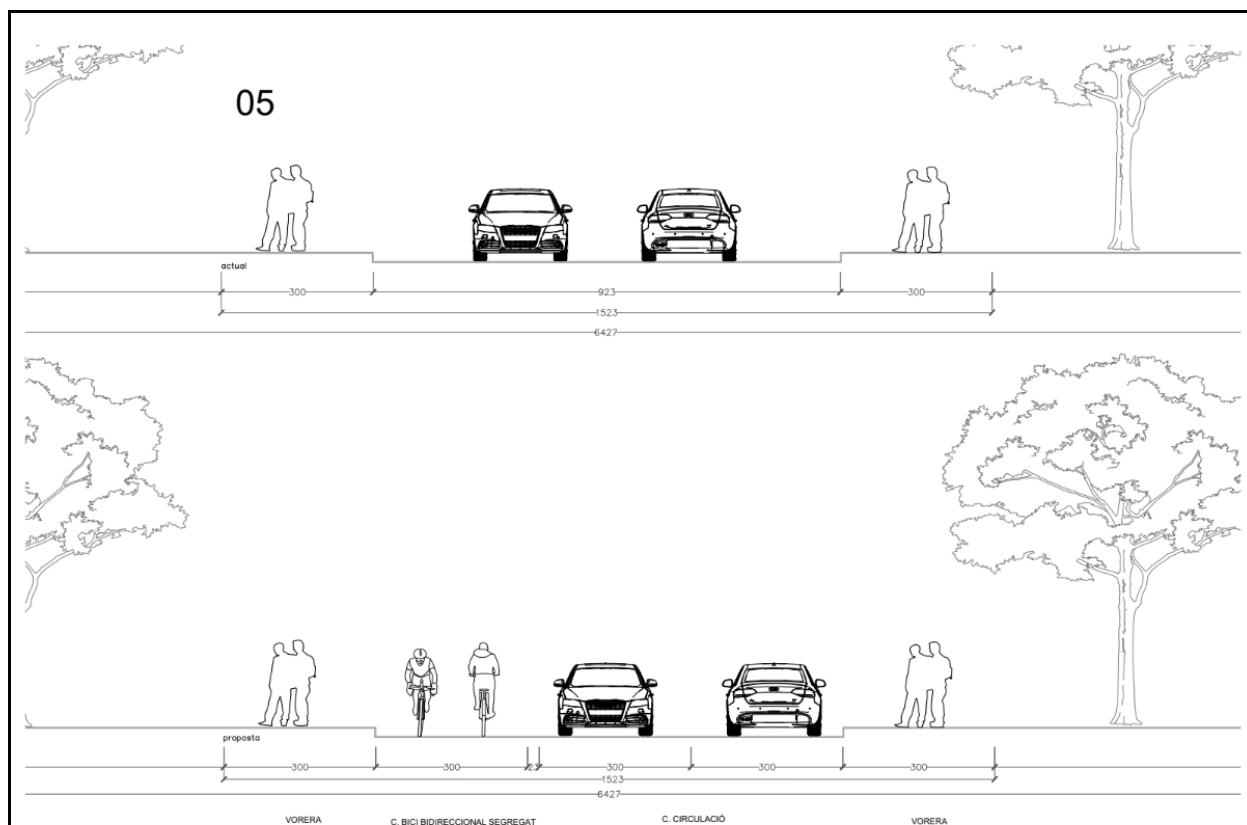
L'actual situació del tram del carrer Ricard Viñes disposa de dos carrils de circulació, un per sentit, i dues voreres accessibles a banda i banda del carrer. En els creuaments de les interseccions es disposa d'elevació dels passos de vianants.



Es proposa donar continuïtat al carril bici del l'avinguda d'Ermangol V implementant un carril bici bidireccional en calçada de 2,5m d'ample fins a la Plaça de l'Esport.

Secció actual i proposta:





Secció a C. Ricard Vinyes, nº16 (41.624123, 0.889428)

4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Pressupost: 24.325€ (IVA INCLÒS)

5. Documentació gràfica de referència

P3

6. Fase

1, 2 i 3

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Mollerussa

10. Possibles fonts de finançament

FONS EUROPEUS

11. Indicador d'avaluació de la proposta

B1, B2



B9 Carril bici en calçada a l'eix del c. Comerç i Prat de la Riba

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

L'actual situació del tram del carrer Comerç disposa de doble sentit de circulació i oferta d'aparcaments en cordó en un costat del carrer. Les voreres de les dues bandes presenten dèficits d'amplada. La mateixa distribució es detecta al carrer Prat de la Riba.



Es proposa donar continuïtat al projecte de carril bici de l'Ajuntament de Golmés, amb l'objectiu de connectar Golmés amb la resta de la xarxa principal per a bicicletes de Mollerussa. La proposta contempla la implantació d'un carril bici bidireccional de 2 m d'amplada. Aquesta mesura requereix la supressió de l'oferta d'aparcament en aquest eix.

Com a actuació alternativa es planteja la supressió d'un dels sentits de circulació (es considera més adient suprimir el sentit oest atès que els desplaçaments en aquest sentit es podrien efectuar a través de l'N-II sense efectuar girs a esquerra amb invasió del sentit contrari), de manera que es podrien fer ampliacions de voreres juntament amb la localització del carril bici bidireccional i inclús mantenir el cordó d'aparcament.

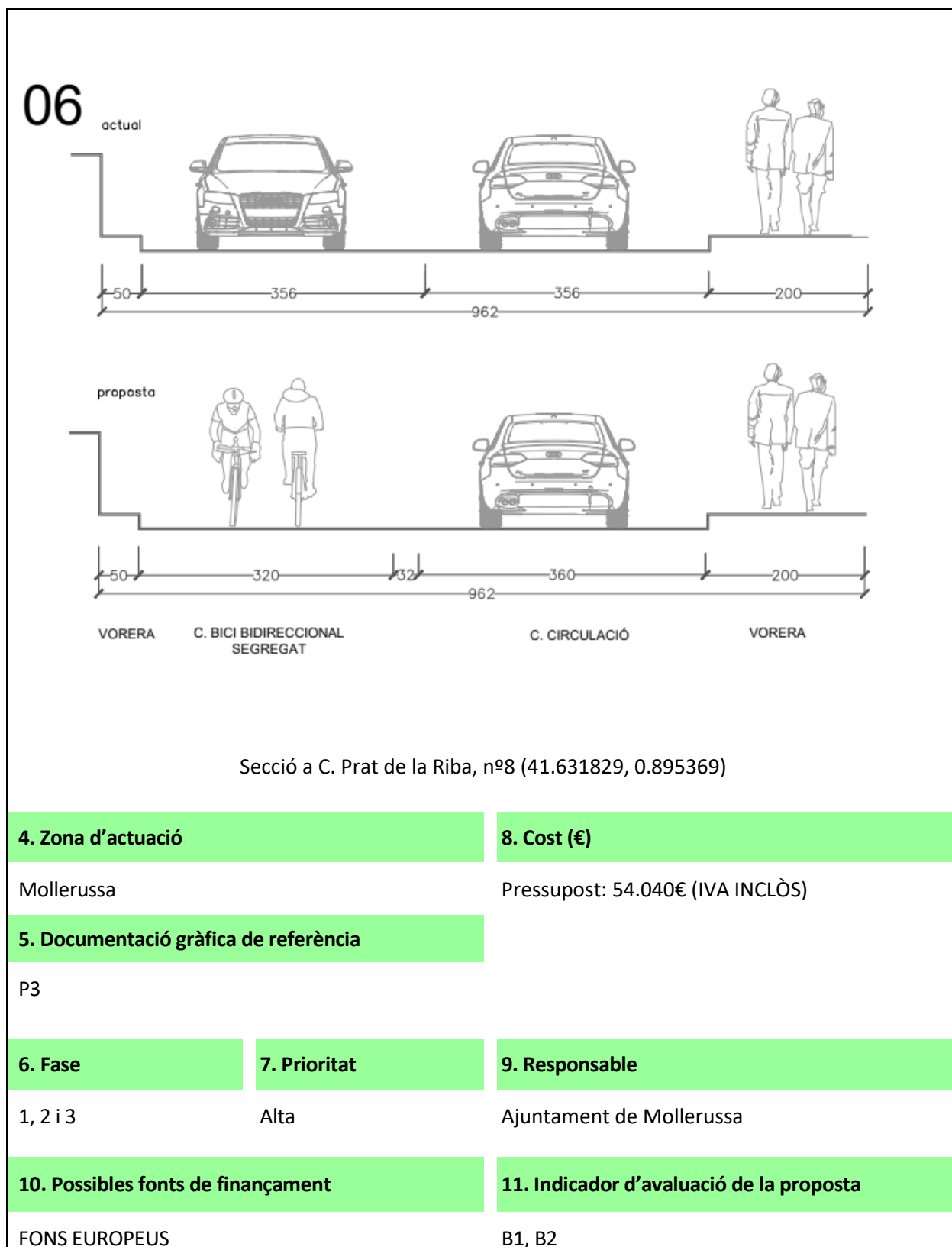
Aquest itinerari connectaria amb l'estació de tren i amb el Consell Comarcal.

Restriccions:

- Reducció de l'oferta lliure d'aparcament.

Secció actual i proposta:





B10 Carril bici segregat en calçada a la ctra. de Miralcamp (L-200)

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

La situació actual de la carretera de Miralcamp en el tram entre el límit municipal (c. Partida de la Figuera) i la Plaça de l'Estació presenta unes voreres inferiors als 1,8m d'amplada, dos carrils de circulació (un per sentit) per vehicles motoritzats força amples (4m aproximadament) i un voral d'aproximadament 1,5m d'ample a banda i banda del carrer. La seva secció varia lleugerament entre la Plaça de l'Esport i el carrer Llorenç Vilaró però continua tenint en espai de calçada sobredimensionat per a una via urbana (manté el seu caràcter interurbà malgrat que ja forma part del nucli urbà).



Per tal de revertir el seu caràcter i adequar-lo a la trama urbana per la que transcorre una de les actuacions que es proposa és la de localitzar-hi un itinerari ciclista segregat en calçada des del límit municipal (c. Partida de la Figuera) fins a l'Av. del Canal, connectant d'aquesta manera la zona industrial del sud, l'escola Ignasi Peraire, i el pol de mobilitat de l'entorn de la plaça de l'estació (equipaments esportius i sanitari), juntament amb la connexió de l'itinerari ciclista de l'Av. del Canal.

Aquest itinerari podria ser unidireccional amb una amplada d'1,5 m per a cada banda aprofitant l'espai de voral existent, i estretint si és precís els carrils de circulació (fet que contribuiria a una reducció de les velocitats de circulació d'aquest eix). Com a actuació complementària prevista en les propostes de la xarxa de vianants, seria important també ampliar l'espai de voreres d'aquest eix atès que forma part d'un dels itineraris principals de vianants.

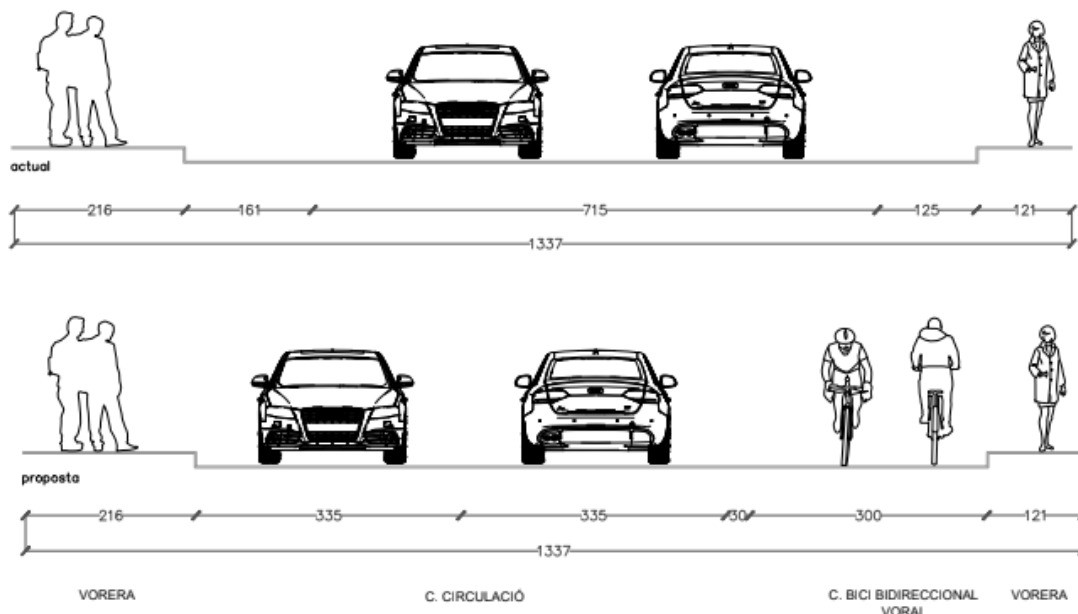
Restriccions:

- Reducció de l'amplada dels carrils de circulació.

Secció actual i proposta:



07



Secció a L-200, nº8 (41.621727, 0.890520)

4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Pressupost: 105.105€ (IVA INCLÒS)

5. Documentació gràfica de referència

P3

6. Fase

1, 2 i 3

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Mollerussa

10. Possibles fonts de finançament

FONS EUROPEUS

11. Indicador d'avaluació de la proposta

B1, B2



B11 Via escolar segura en calçada al c. Aragó

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

Actualment el carrer Aragó compta amb un carril de circulació força estret, i una vorera només per un costat, al mateix nivell que la calçada. A més, el col·legi La Salle té una sortida que dona a aquest carrer i dificulta la circulació segura del diferents modes, en especial per al alumnes del col·legi.



Amb l'objectiu de donar continuïtat al carril bici del pg. de La Salle, i mentre no estigui fet el pas per a bicicletes al pg. de La Salle, es proposa la implantació d'una via escolar segura amb ús exclusiu per a vianants i bicicletes, amb un carril bici bidireccional segregat de 2 m (amb senyalització horitzontal), connectant-se així amb el carril bici del c. del Palau. Igualment, l'accés amb vehicle privat per al veïns s'ha de garantir. Es podrien posar pilones a cada punta del carrer.

Restriccions:

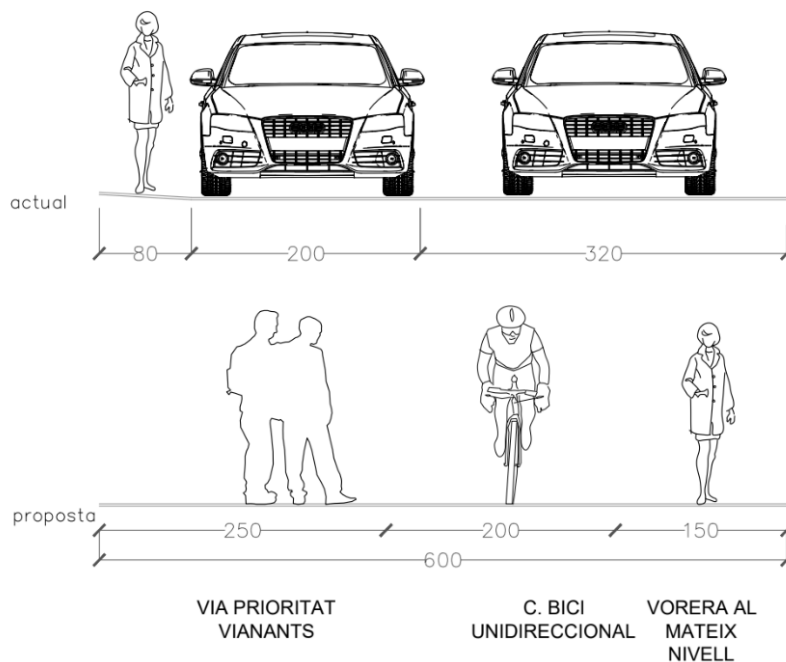
- Supressió de l'oferta lliure d'aparcament a tot el carrer Aragó.

Secció actual i proposta:



08

P



Secció a C. Aragó, nº10 (41.630769, 0.891447)

4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Pressupost: 16.586€ (IVA INCLÒS)

5. Documentació gràfica de referència

P3

6. Fase

1, 2 i 3

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Mollerussa

10. Possibles fonts de finançament

FONS EUROPEUS

11. Indicador d'avaluació de la proposta

B1, B2



B12 Carril bici segregat en calçada al c. del Palau**1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

Actualment el carrer del Palau compta amb un carril sentit de circulació des de la N-II fins el c. Duran i Bas i des d'aquí el carrer compta amb ambdós sentits. A més, el col·legi La Salle té una sortida que dona a aquest carrer i dificulta la circulació segura del diferents modes, en especial per al alumnes del col·legi. A l'altura de les vies de FFCC existeix un pas a nivell amb el carrer.



Mentre que no s'executi el pas subterrani pel pg. de la Salle, s'hauria d'implantar un carril bici segregat en calçada en el c. del Palau, des de la N-II, passant pel carrer escolar segur del c. Aragó fins arribar al c. Mossén Cantons. Es proposa un carril bidireccional segregat de 2,5 m d'amplada, eliminant per ara el cordó d'aparcament, fins que no es faci el pas subterrani del pg. de la Salle.

Restriccions:

- Supressió de l'oferta lliure d'aparcament a tot el carrer del Palau.

4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Pressupost: 42.437,5€ (IVA INCLÒS)

5. Documentació gràfica de referència

P3

6. Fase**7. Prioritat****9. Responsable**

1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
FONS EUROPEUS		B1, B2



B13 Carril bici segregat en calçada al c. Mossèn Cantons

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

L'actual situació del c. Mossèn Cantons és de dos vials de circulació (un per cada sentit) separats per una mitjana i amb aparcament en cordó en la part central de cada carril. Al tram final amb l'av. Balaguer el carrer s'estreny però no hi ha aparcament en cordó.



Es proposa connectar els carrils del c. del Palau i l'av. Balaguer a través d'un carril bici bidireccional segregat de 2,5 m. Es podria eliminar una de les dues files d'aparcament en cordó que hi ha al carrer. El tram final és suficientment ample per poder-hi implantar el carril bici.

Amb aquest carril es permetria la continuïtat entre els carrils del c. del Palau i el de la av. Balaguer.

Restriccions:

- Supressió de l'oferta lliure d'aparcament.
- Reducció de l'amplada dels carrils.

4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Pressupost: 28.437,5€ (IVA INCLÒS)

5. Documentació gràfica de referència



P3		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
FONS EUROPEUS	B1, B2	



B14 Carril bici segregat en calçada eix av. Balaguer**1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

L'actual situació d'aquest eix es diferent segons trams. El primer i l'últim tram entre el c. de la Indústria i el c. Lluís Companys presenta una amplada de 9,5 m entre voreres i aparcament en cordó en un dels dos costats. Posteriorment hi ha un tram d'uns 70 m sense urbanitzar i amb una amplada de només 7 m en total i sense senyalització horitzontal. El tram final des d'aquí fins el Club de Tennis Mollerussa és força ample amb 13 m entre voreres i aparcament en bateria en un dels costats.



Es proposa implantar un carril bici bidireccional segregat en la calçada de 3 m d'amplada. En el primer tram es podria eliminar el cordó d'aparcament, mentre que el segon tram s'hauria d'adaptar a les condicions actuals del carrer. L'últim tram fins el Club de Tennis es podria incorporar fent més estrets els carrils de circulació (actualment són 9,25 m d'amplada) o canviant l'aparcament en bateria a en cordó.

Amb aquest carril bici es connectaria la part nord de Mollerussa amb l'eix del c. Comerç i Prat de la Riba.

Restriccions:

- Supressió de l'oferta lliure d'aparcaments.
- Reducció de l'amplada del carrils.

4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Pressupost: 69.615€ (IVA INCLÒS)

5. Documentació gràfica de referència

P3

6. Fase**7. Prioritat****9. Responsable**

1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
FONS EUROPEUS		B1, B2



B15 Carril bici unidireccional al c. Diputació

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

Actualment aquest carrer disposa d'un carril de circulació per cada costat, d'aparcament en cordó al costat dret de la calçada per cada carril i un passeig central. Cada carril de circulació compta amb 5,5 m d'amplada.

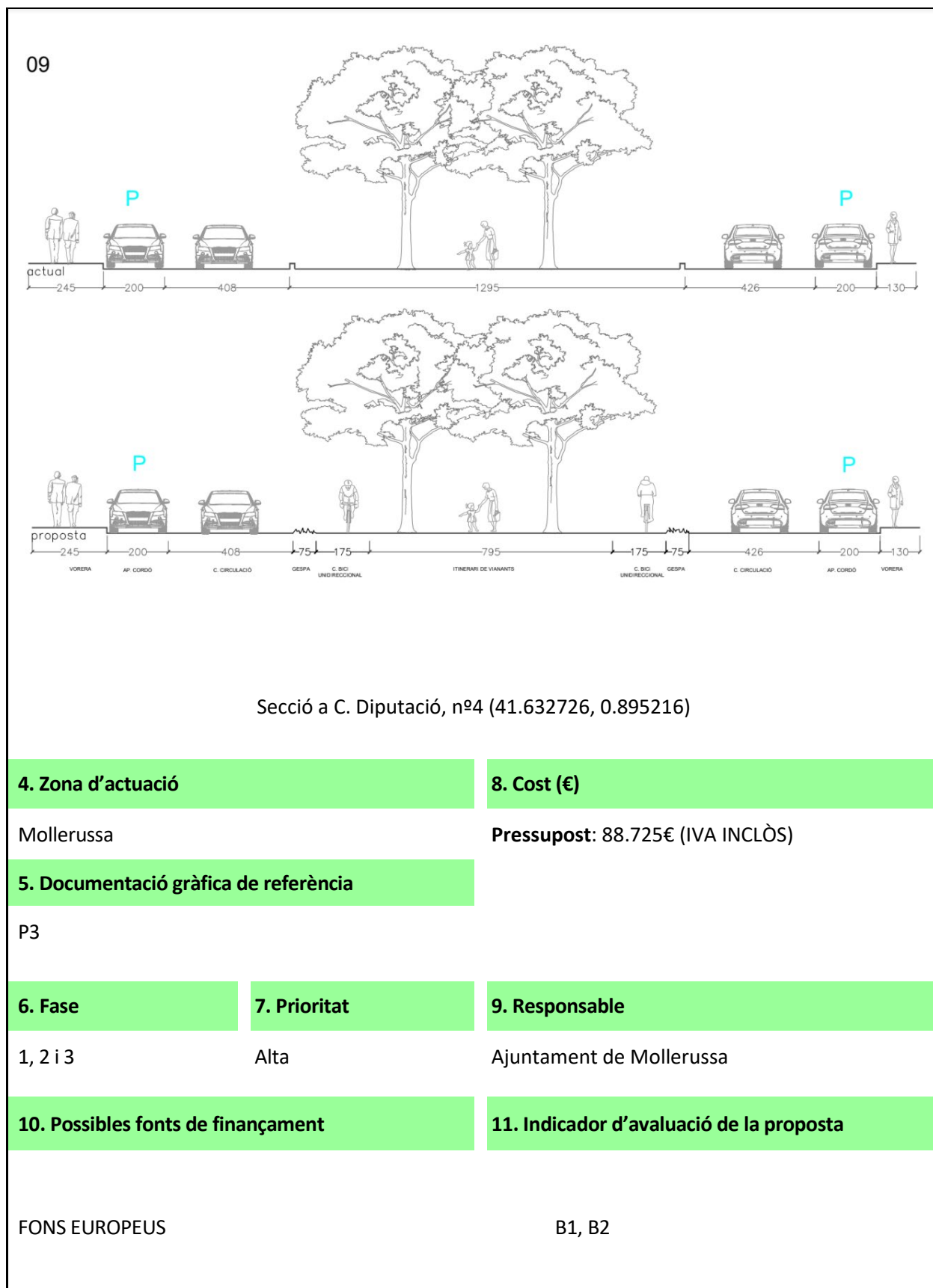



Es proposa implantar un carril bici unidireccional d'1,75 m a la zona de gespa, entre els bancs i les faroles, amb un paviment adequat. Així es garantitzaria l'amplada per als carrils de circulació.

Amb aquest carril bici es connectaria l'eix de l'av. Balaguer amb l'estació d'autobusos de Mollerussa.

Secció actual i proposta:





B16 Camí verd compartit amb vianants a la LP-3322		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Actualment aquest carretera disposa de dos carrils de circulació i a la banda est hi ha una vorera de 3 m d'amplada que arriba fins al cementiri.</p>		
		
<p>Es proposa implantar un camí verd compartit amb vianants de 3 metres d'amplada. S'hauria d'instal·lar senyalització vertical i horitzontal per tal de millorar la seguretat dels usuaris.</p> <p>Amb aquest carril bici es connectaria l'estació d'autobusos de Mollerussa amb el Cementiri Municipal.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Mollerussa	Pressupost: 49.812€ (IVA INCLÒS)	
5. Documentació gràfica de referència		
P3		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
FONS EUROPEUS		B1, B2



--



B17 Eix sud-est

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

Cap al sud-est de Mollerussa, on hi ha carrers de recent urbanització els carrers són amples (c. Tarragona i c. St. Antoni amb 8,5 m, c. Josep Tarradellas amb 14-11 m i el camí Codis amb 9 m d'amplada) i compten amb els dos sentits de circulació i aparcament en cordó en ambdós costats, menys en el camí Codis. En el c. Josep Tarradellas es localitzen una escola bressol, una col·legi i un institut.



Per tal de donar continuïtat a la anella i poder tancar-la per la part sud—est, es proposa un itinerari amb carril bici segregat des de la L-200 fins el c. Ferrer i Busquets (N-II). Aquest itinerari passaria pels carrers Tarragona, c. d'Arbeca, de St. Antoni, dels Dardanels, per continuar per c. Josep Tarradellas a través del c. Belianes, acabant en el Camí de Codis fins arribar al c. Ferrer i Busquets. El carril bici hauria de ser segregat, de 2,5 metres d'ample i almenys en el c. Josep Tarradellas s'haurien d'incorporar separadors de cautxú ja que els vehicles circulen a alta velocitat per aquest carrer. També en aquest carrer, en el tram d'amplada de 14m, es proposa convertir l'aparcament en cordó a semibateria.

Amb aquest itinerari es donaria una molt bona cobertura als centres educatius d'aquesta àrea.

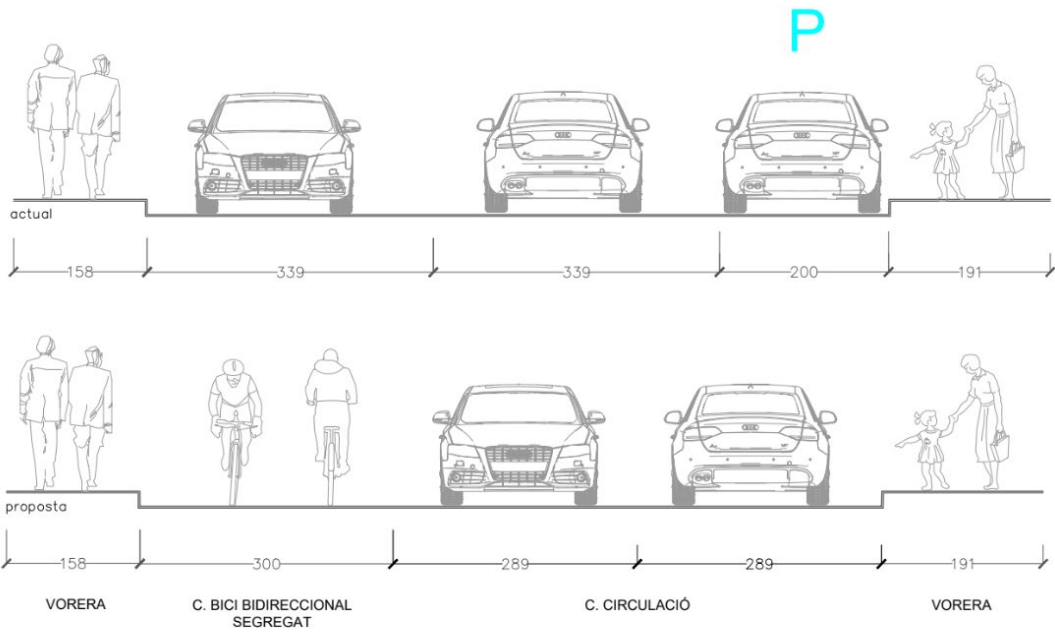
Restriccions:

- Supressió de l'oferta lliure d'aparcament als c. Tarragona, d'Arbeca, de St. Antoni, dels Dardanels i Josep Tarradellas.
- Reducció de l'amplada dels carrils de circulació al Camí de Codis.

Secció actual i proposta:

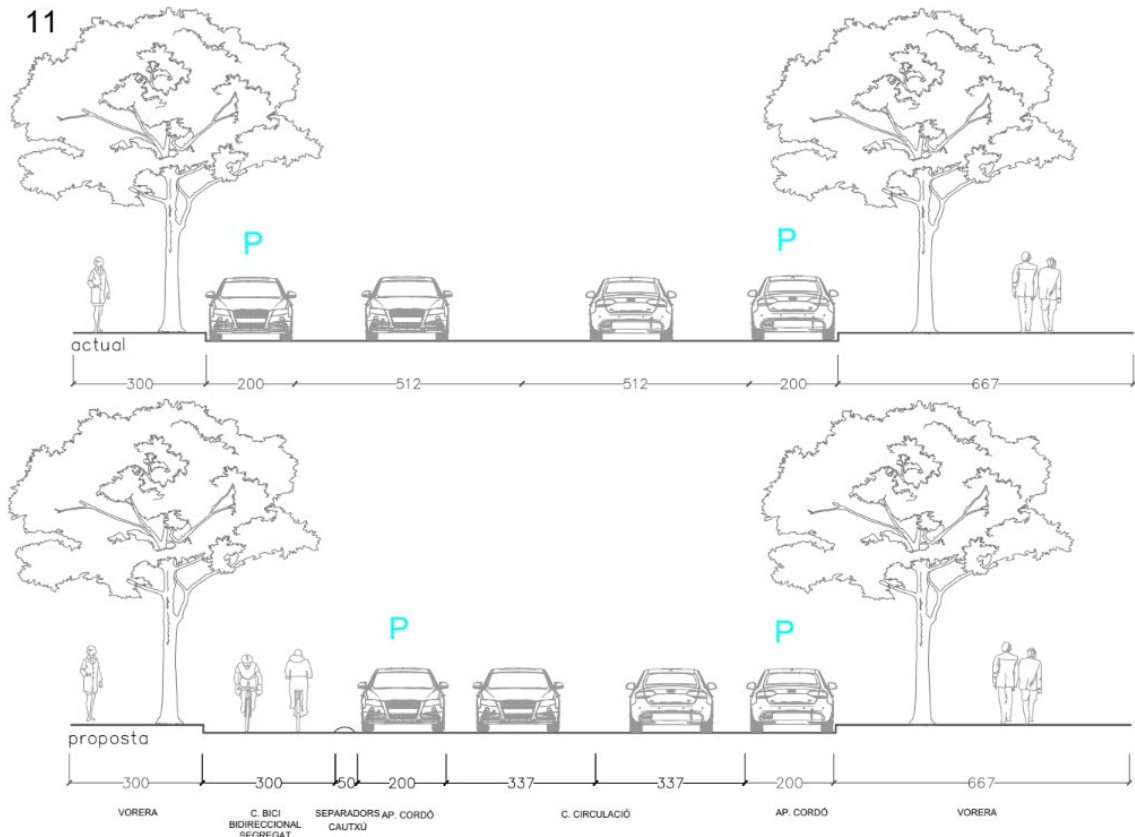


10



Secció a C. Tarragona, nº14 (41.621469, 0.892113)

11



Secció a C. Josep Tarradelles, nº20-26 (41.625558, 0.901551)

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		Pressupost: 156.450€ (IVA INCLÒS)	
5. Documentació gràfica de referència			
P3			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
FONS EUROPEUS		B1, B2	



B18 Cobrir els principals centres generadors de mobilitat d'aparcaments d'alta capacitat		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en bicicleta		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Un dels principals pols atractors i generadors de mobilitat es localitza a l'entorn de la Plaça de l'estació (equipaments esportius i sanitari). Es proposa localitzar en aquest punt un aparcament guardat de 25 places per incentivar l'ús de la bicicleta en activitats quotidianes i incrementar la seguretat a l'hora de deixar la bicicleta.</p> <p>També es proposa aquesta tipologia d'aparcament a l'estació de tren.</p> <p>És important que aquests aparcament siguin guardats ja que aquests punts poden propiciar estades d'estacionament de llarga durada i per tant ser més susceptibles a robatoris.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Mollerussa	15.000€ (IVA INCLÒS)	
5. Documentació gràfica de referència		
P3		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
FONS EUROPEUS		



B19 Impulsar la cobertura d'aparcament ciclista a tots els equipaments

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.

3. Descripció de l'actuació

Es proposa estendre la xarxa d'aparcaments per a bicicletes per tal de garantir una cobertura completa al conjunt de la població. En aquest increment en la dotació d'aparcament es prioritzarà la instal·lació de places a:

- Institucions educatives i centres socioculturals (9 aparcaments).
- Zona esportiva (1 aparcament).
- Tots els equipaments públics, o conjunt d'equipaments, que prestin serveis d'urgències i emergències (2 aparcaments).
- Tots els polígons industrials connectats per la xarxa de carrils bici (2 aparcaments): Polígon Industrial Ronda Ponent i Polígon Industrial Sud.
- Tots els equipaments que prestin serveis de mobilitat (1 aparcament).

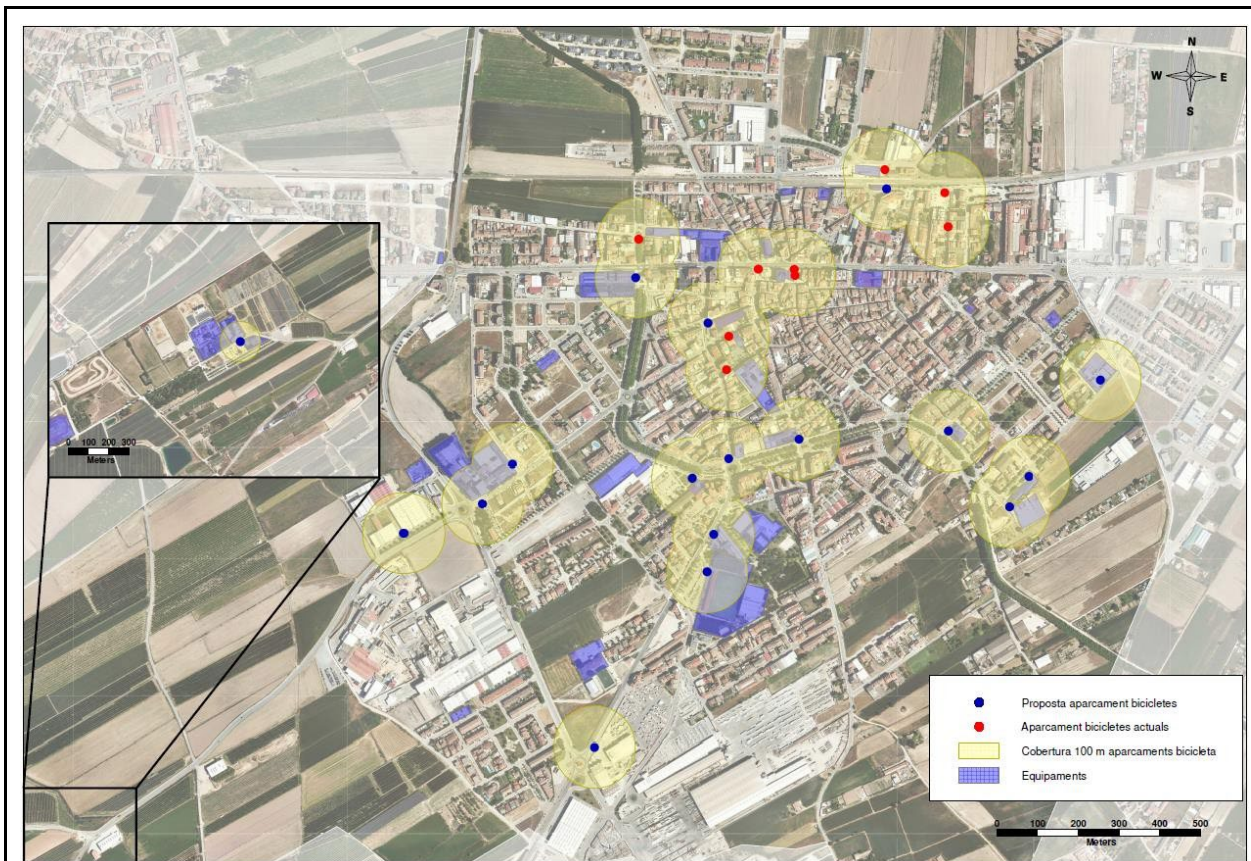
Complementàriament, es recomana la substitució gradual dels estacionaments en suport de roda en mal estat per aparcaments en U invertida.

Així mateix aquesta mesura també pretén donar resposta a la mobilitat en VMP (vehicle de mobilitat personal). En aquest cas, sol ser més habitual accedir als edificis amb el vehicle donat que les seves dimensions son inferiors a les d'una bicicleta. Tanmateix, tenint en compte el gran increment d'usuaris en els últims anys i el potencial futur es considera adequa preveure la reserva d'espais per al seu estacionament. Per aquest motiu, es proposa instal·lar certs punts d'aparcament VMP associats a determinats equipaments municipals. Es proposa iniciar la proposta amb 2 punts i en cas de que la demanda incrementi, augmentar l'oferta.



Tipologies aparcament VMP





Proposta aparcaments bici

4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Pressupost: 10.350€ (IVA INCLÒS)

5. Documentació gràfica de referència

P4

6. Fase

1 i 2

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Mollerussa

10. Possibles fonts de finançament

FONS EUROPEUS

11. Indicador d'avaluació de la proposta

B3, B4



B20 Implementar el bici-registre

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

2. Objectius

- Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària

3. Descripció de l'actuació

Am l'objectiu d'evitar sostraccions i millorar la seguretat en l'adquisició d'una bicicleta es proposa implantar el bici-registre. Aquest és un sistema que consisteix en registrar les bicicletes de tot el municipi i així disposar d'un ampli registre de tot el parc amb l'objectiu de dissuadir el robatori i facilitar la identificació del propietari en cas de sostracció.

Es proposen dos sistemes alternatius de bici-registre: el bici-registre de la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta o el desenvolupament d'un sistema propi.

BiciRegistre (Xarxa de Ciutats per la Bicicleta)

El bici-registre és el sistema nacional de registre de bicicletes, propietat de la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta, que compta amb la participació del propis Ajuntaments que la componen, els seus policies locals, la DGT i els Gestor Administratius.

S'ha de formar part de la xarxa per poder fer ús del sistema.

Com a prova pilot es proposa adquirir 100 kits de marcatge.



Marcatge número de bastidor

Desenvolupar un sistema propi de bici-registre

Desenvolupar un sistema modern i de fàcil ús que permeti registrar les bicicletes del municipi i disposar d'un ampli registre de tot el parc.



Per registrar la bicicleta es podrà optar per fer el registre via web i introduir les dades identificatives de la bicicleta (incloent registre fotogràfic). També caldrà validar el registre acudint a diferents centres o punts habilitats (centres cívics, policia municipal, les botigues de venda de bicicletes que ho sol·licitin i entitats del municipi vinculades amb la bicicleta).

Finalment caldrà efectuar el marcatge de les bicicletes per mitjà d'etiquetes que es fixen al quadre de la bicicleta. Aquestes estan fabricades amb un material de difícil destrucció i alhora si s'aconsegueix treure l'adhesiu deixen un marcat permanent en el quadre de la bicicleta

4. Zona d'actuació

Mollerussa

5. Documentació gràfica de referència

8. Cost (€)

- Quota anual Xarxa de Ciutats per la bicicleta: Municipis de 10.001 a 50.000 hab – 600€
- Difusió del sistema: 500€
- Base de dades per registrar les bicicletes: recursos propis de l'ajuntament
- Kit de 100 identificacions: 700€

Pressupost: 1.800 €

6. Fase

2

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Ajuntament de Mollerussa

10. Possibles fonts de finançament

FONS EUROPEUS

11. Indicador d'avaluació de la proposta



1.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

TP1			Estudiar la viabilitat d'implantar un servei de transport públic als municipis de la conurbació i La Serra		
1. Àmbit d'actuació					
Mobilitat en transport públic					
2. Objectius					
<ul style="list-style-type: none"> Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat. 					
3. Descripció de l'actuació					
<p>Mollerussa és la capital de la comarca del Pla d'Urgell. El terme municipal forma una conurbació amb el Palau d'Anglesola, Golmés, Miralcamp i Fondarella, municipis amb els que ha configurat una relació estreta, on uns municipis actuen com atractors de treballadors i altres com emissors.</p> <p>La diagnosi del PMUS indica que els municipis de la conurbació de l'entorn i del barri de La Serra presenten dèficits de connexió en transport públic i per tant, no estan servits per cap línia urbana ni interurbana.</p> <p>Amb l'objectiu de millorar el servei i la quota modal en transport públic entre els barris esmentats i la resta del municipi es proposa crear un servei de transport públic que doni servei a aquests municipis, donant prioritat als principals equipaments.</p> <p>Es plantegen dues opcions alternatives: plantejar-ho com un servei regular de transport públic o bé con un servei de transport a demanda.</p> <p>Aquesta proposta es desenvolupa en l'annex I.</p>					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Conurbació de Mollerussa			En funció de l'alternativa escollida.		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
2		Mitja		Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament				11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Generalitat de Catalunya				TP1	



TP2 Instar a la Generalitat a incrementar els serveis Renfe (com a mínim en el període punta)		
1. Àmbit d'actuació		
Mobilitat en transport públic		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>La línia ferroviària que dona cobertura a Mollerussa és l'R12 operada per Renfe. Aquesta línia connecta l'Hospitalet de Llobregat amb Lleida passant per Manresa i Cervera. L'oferta tant en dies feiners com durant els caps de setmana és de 12 expedicions/dia amb parada a Mollerussa. D'aquestes 12 expedicions, 6 realitzen el recorregut Lleida – Cervera i 6 realitzen el recorregut complet Lleida – Hospitalet de Llobregat. La freqüència de pas és d'entre 30min – 1h en hora punta i entre 2 i 5h en hora vall. Es proposa instar a la Generalitat a estudiar la viabilitat d'incrementar la freqüència de pas d'aquest servei.</p>		
<i>Línia R12</i>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Mollerussa	Costos associats a altres administracions	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1	Mitja	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Generalitat de Catalunya	TP2, TP5	



TP3**Instar a la Generalitat a incrementar els serveis de bus interurbà (com a mínim en el període punta)****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en transport públic

2. Objectius

- Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.

3. Descripció de l'actuació

Les principals connexions interurbanes del municipi són amb Palau d'Anglesola, Golmés i Lleida, poblacions amb les que se superen els 500 viatges diaris.

Amb l'objectiu de millorar la quota en transport públic es proposa instar a la Generalitat de Catalunya a incrementar els horaris de les línies existents per tal de que hi hagués almenys 2 expedicions a l'hora punta en el sentit.

Línia	Sentit Palau d'Anglesola	Sentit Mollerussa	Línia	Sentit Golmés	Sentit Mollerussa	Línia	Sentit Lleida	Sentit Mollerussa
L112	7:20	11:35	L111	13:40	7:45	L112	7:20	10:55
	10:00	13:51		19:35	15:25		15:05	13:15
	12:00	16:40		6:30	6:57		18:10	
	15:05	18:50		6:45	9:40		19:30	
	18:15	20:10		8:00	13:01	L111	7:50	13:15
L301	7:50	7:25	9:45	15:26	15:30		19:10	
	8:50	8:35	10:30	17:01	7:06	6:00		
	12:25	9:35	13:30	20:31	8:20	6:15		
	14:25	13:15	14:45	23:03	9:49	7:30		
	17:10	16:30	15:00		9:55	9:15		
19:00	18:05	16:00		11:45	10:00			
L303	11:25 (*)	11:40 (*)	17:20		13:10	13:00		
PPM (7h-9h)	3	2	18:30		14:45	14:15		
PPT (17-19)	2	1	19:30		15:35	14:30		
			20:15		16:15	15:30		
			PPM (7h-9h)	1	2	17:10	16:50	
			PPT (17-19)	2	1	18:45	18:00	
						20:40	19:00	
						21:15	20:15	
						22:15	21:15	
						PPM (7h-9h)	4	1
						PPT (17-19)	2	3

(*) Dimecres feiners

4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Costs associats a altres administracions

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1	Mitja	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Generalitat de Catalunya		MA1, MA2, MA3, MA4, MA5



TP4			Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat		
1. Àmbit d'actuació					
Mobilitat en transport públic					
2. Objectius					
<ul style="list-style-type: none"> Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat. 					
3. Descripció de l'actuació					
<p>La diagnosi indica que hi ha dèficits d'accessibilitat a diverses parades de bus interurbà. Es proposa instar a l'ens que gestiona les parades a efectuar les següents actuacions amb la finalitat de garantir les condicions d'accessibilitat, seguretat i confortabilitat d'aquestes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mollerussa (INS Terres de Ponent): es proposa instal·lar una marquesina i ampliar la vorera fins a 1,8 metres. Embarcament de Miralcamp, es proposa la senyalització de la parada, la construcció d'una vorera i un pas de vianants. Mollerussa (INS Serra), es proposa instal·lar una marquesina i ampliar la vorera davant de l'institut. <p>Així mateix, es proposa que totes aquestes parades d'autobús disposin de banc, marquesina, informació horària i informació del recorregut.</p>					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Mollerussa			<u>Senyalitzar passos de vianants</u> 580€/unitat x 2 ut = 1.160€ <u>Senyalització parada de bus:</u> 1 parada x 645 € / parada = 645 € <u>Construcció vorera:</u> 108m ² x 280€/m ² = 30.240€ <u>Instal·lació de marquesines a les parades que els hi falten</u> : 8.000€/ut x 2 ut = 16.000€ Cost total: 48.045 €		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
1		Alta		Ajuntament de Mollerussa i Generalitat de Catalunya	



10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa i Generalitat de Catalunya	TP3, TP4



1.4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

VP1 Jerarquia viària futura

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

- Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles

3. Descripció de l'actuació

La jerarquitzaació de la xarxa viària futura s'ha dut a terme a partir de la classificació funcional dels carrers un cop desenvolupades totes les propostes plantejades en el present PMUS, tant de la xarxa de vianants com de vehicle privat.

Un cop desenvolupades aquestes actuacions es classifiquen els carrers en funció del tipus de trànsit, de l'accessibilitat i funció social.

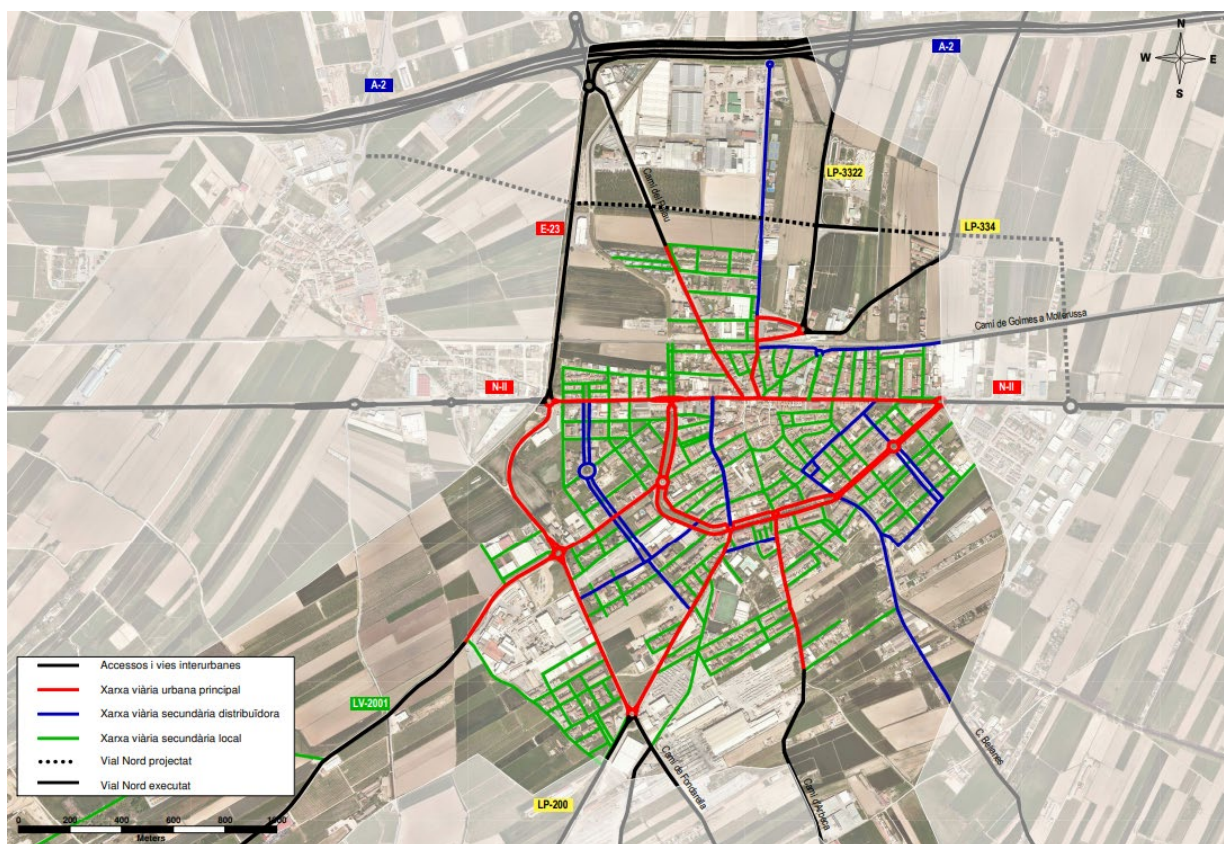
Concretament s'ha modificat la jerarquia viària dels carrers:

- Domènech Cardenal (xarxa viària secundària distribuïdora)
- Avinguda de la Generalitat (xarxa viària secundària local)

Proposta jerarquia viària futura 2030



A més llarg termini, un cop estigui executat el Vial Nord i el nou pas elevat per sobre de la via ferroviària en el terme municipal de Golmés, l'eix de l'N-II també canviaria la seva funcionalitat viària, passant de xarxa principal a configurar-se com a via distribuïdora.



Proposta de jerarquia a llarg termini amb el vial nord i amb l'N-II com a via distribuïdora

4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Costos associats a altres actuacions del PMUS.

5. Documentació gràfica de referència

P5 (1 de 2)
P5 (2 de 2)

6. Fase

2 i 3

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Mollerussa

10. Possibles fonts de finançament

Generalitat de Catalunya

11. Indicador d'avaluació de la proposta

VP1, VP2, SV1, SV2,



VP2 Millora de les interseccions conflictives

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

- Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport

3. Descripció de l'actuació

Es proposa instar a les administracions competents la millora d'aquelles interseccions que pel que fa a la seguretat vial puguin ser conflictives.

Rotonda hipòdrom carretera LV-2001

Es proposa instar a la Generalitat la construcció d'una rotonda tipus hipòdrom a la carretera LV-2001 amb la intersecció que dona accés a l'àmbit de La Serra. Aquesta actuació està vinculada al projecte de la Via Orbital de Mollerussa. L'objectiu de la rotonda és millorar les condicions de seguretat a l'hora de sortir o incorporar-se a la carretera des de l'àmbit de la Serra, així com donar seguretat també a l'itinerari ciclista de l'LV-2001.



Projecció nova rotonda LV-2001 en la connexió amb La Serra

Pas semaforitzat amb polsador carretera LV-2001

Tenint en compte el trànsit i la velocitat dels vehicles que circulen per la LV-2001 es proposa instar a la Generalitat a instal·lar un pas de vianants semaforitzat a la carretera LV-2001 per poder efectuar l'encreuament des de l'itinerari ciclista al polígon industrial Ronda de Ponent en condicions de seguretat. Es proposa que el pas de vianants estigui semaforitzat amb polsador per tal d'interrompre la circulació només en moments puntuals d'encreuament (proposta inclosa a la mesura **V4** (Garantir l'accessibilitat en modes no motoritzats entre el nucli urbà i els polígons industrials)).



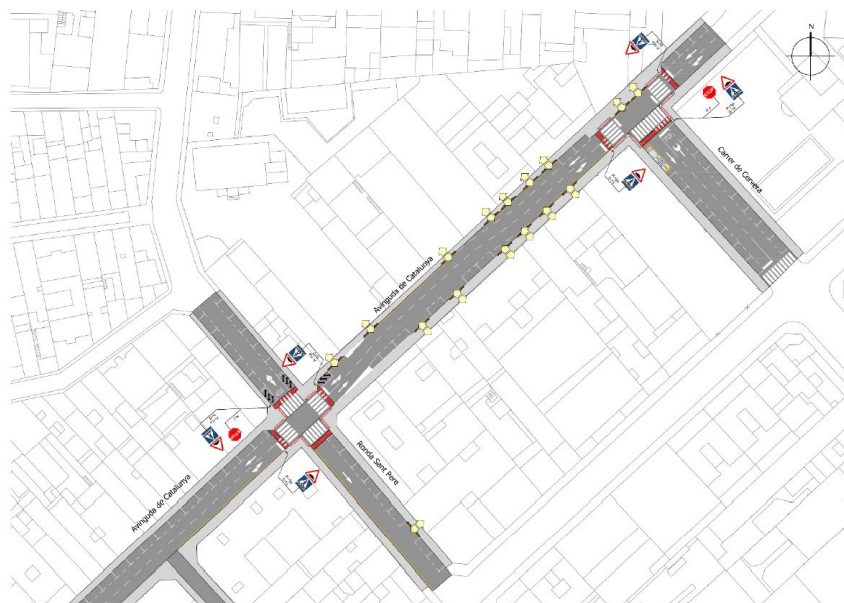


Proposta de localització del pas semaforitzat

Av. de Catalunya amb Ronda Sant Pere

El PLSV detecta disfuncions de seguretat a l'Avinguda Catalunya; es proposen les següents actuacions:

- Instal·lació de senyalització d'avís de pas de vianants abans de la intersecció
- Instal·lació d'aparcament de bicicletes abans dels passos de vianants de ronda Sant Pere
- Establiment de xicana o ziga-zaga utilitzant l'ordenació de les places d'aparcament com a element de reducció de la velocitat.



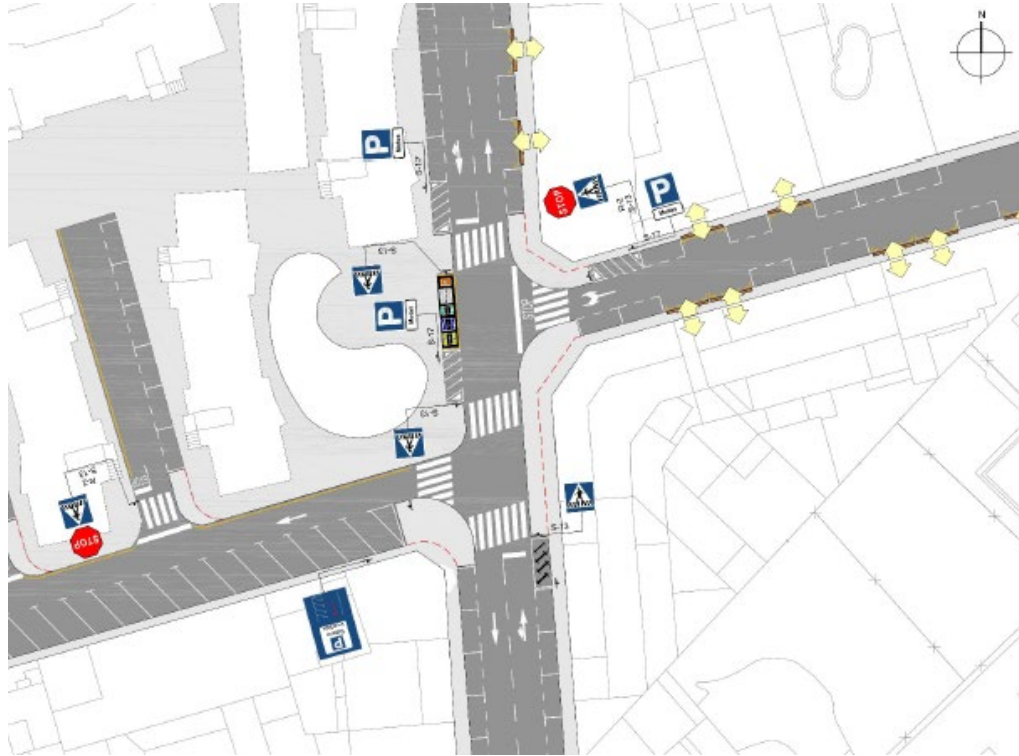
Intersecció Av. Catalunya amb Ronda Sant Pere (PLSV 23-26)

Camí d'Arbeca amb c. Sant Jordi

El PLSV detecta disfuncions de seguretat a l'encreuament entre el camí d'Arbeca i el carrer Sant Jordi; es proposen les següents actuacions:



- Orelles entre carrer Sant Jordi i carrer Llorenç Vilaró
- Abans de passos de vianants instal·lació d'aparcament per a bicicletes, motocicletes o ocupació d'elements baixos.
- Desplaçament dels passos de vianants per situar-se alineats a les voreres i permetre el creuament dins del recorregut natural dels vianants.



Intersecció camí d'Arbeca amb c. Sant Jordi (PLSV 23-26)

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		Costos associats a altres administracions i en altres casos previstos en el PLSV.	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
1, 2 i 3		Alta	
10. Possibles fonts de finançament		9. Responsable	
		Ajuntament de Mollerussa	
11. Indicador d'avaluació de la proposta			
		SV1, SV2	

VP3**Realitzar mesures de reducció de la velocitat en aquells punts on es detectin problemàtiques****1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

- Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport.

3. Descripció de l'actuació

La informació sorgida de la participació ciutadana mostra una clara preocupació per l'excés de velocitat que s'assoleix en algunes vies del municipi. Es tracta dels carrer Onze de Setembre, dels entorns escolars, del parc de la Serra i les pistes d'atletisme, la carretera Torregrossa, i el camí de Codís.

Amb l'objectiu de que els vehicles no superin la velocitat màxima permesa en aquestes vies, a continuació es proposen les següents actuacions:

Carrer Onze de Setembre

Aquest carrer ja es troba pacificat amb plataforma única; es proposa localitzar mobiliari urbà per tal de trencar la linealitat de l'itinerari de vehicles i així reduir la velocitat.



Exemple carrer amb mobiliari urbà

Centres escolars

En relació amb la proposta V3 (Adaptació de l'entorn als centres educatius per millorar l'accessibilitat i la seguretat), es proposen un sèrie d'actuacions que tenen com a objectiu millorar la seguretat viària en els entorns escolars, entre els quals reduir la velocitat dels vehicles.

Zona parc de La Serra i pistes d'atletisme

Es proposa ubicar dos parells de coixins berlinesos al camí que dona accés als equipaments esportius de La Serra. A més a més en relació a la proposta V6 (Incrementar els eixos amb prioritat pel vianant) es



proposa fer plataforma única a l'eix inicial de La Serra, on es concentren els equipaments educatius, mesura que també ajudarà a reduir l'excés de velocitat en tot l'àmbit.



Punts de localització dels coixins berlinesos a La Serra

Carretera Torregrossa

Segons la percepció ciutadana, per la carretera Torregrossa hi circulen un elevat nombre de vehicles amb excés de velocitat. Les mesures V3 i V5 pretenen reconvertir aquesta carretera en un eix més urbà per tal que el conductor percebi l'accés a una zona urbana i el dissuadeixi de circular a velocitats elevades.

Camí Codís

Es detecten elevades velocitats de vehicles pesants que accedeixen al polígon industrial Golparc. Es proposa, d'una banda, instal·lar una senyal dinàmica que detecti i mostri la velocitat de circulació de cada vehicle per tal generar consciència als conductors, i d'altra banda, localitzar elements físics reductors de la velocitat per tal de dissuadir el trànsit de pesants a través d'aquest eix per tal que es canalitzin per l'N-II.



Exemple senyal dinàmica de velocitat

4. Zona d'actuació

8. Cost (€)

Mollerussa



5. Documentació gràfica de referència		<p>Carrer Onze de setembre</p> <p>Instal·lació mobiliari urbà: 8 jardineres x 170 € / jardinera = 1.360 €</p> <p>Zona parc de La Serra i pistes d'atletisme</p> <p>Parells de coixins berlinesos amb senyalització inclosa: 2 ut x 7.095 €/ ut = 14.190 €</p> <p>Camí Codís</p> <p>Senyalització informativa de limitació de velocitat: 1 ut x 12.000 € /1 ut = 12.000 €</p> <p>Cost total: 27.550 €</p>
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa		SV1, SV2



VP4 Instar a les administracions titulars de les vies d'accés a Mollerussa a fer un canvi de titularitat en el tram urbà

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat en vehicle privat

2. Objectius

- Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport.

3. Descripció de l'actuació

Per tal de poder dur a terme les propostes **V7** (Millora de la qualitat cívica dels eixos d'entrada a la ciutat) i **V8** (Reconversió de l'N-II en un eix cívic) es proposa instar a les administracions titulars de les vies d'accés a Mollerussa a fer un canvi de titularitat en el tram urbà. En aquest sentit aquestes vies són: l'N-II, l'L-334, i l'L-200 totes elles gestionades per la Generalitat .



Trams proposats per un canvi de titularitat

4. Zona d'actuació

Mollerussa

8. Cost (€)

Sense cost afegit

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa	SV1, SV2	



1.5. APARCAMENT

AP1 Ordenació d'aparcament en l'àmbit de La Serra

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Objectius

- Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles

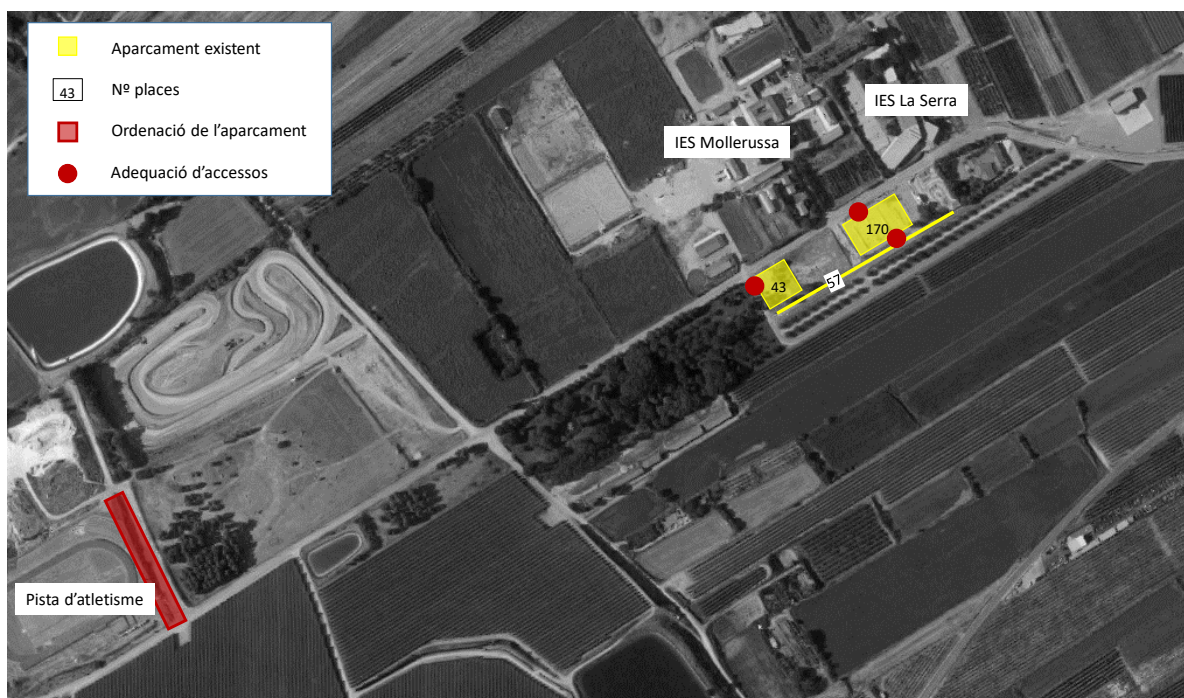
3. Descripció de l'actuació

La Serra és un important centre de atracció i generació de la mobilitat ja que es troben diferents equipaments, tant educatius com esportius, a més d'un parc. A l'entorn dels instituts hi ha 2 bosses d'aparcament, i un espai d'aparcament en semibateria. En total hi ha 270 places d'aparcament en aquesta àrea. En canvi, a l'àrea de la pista d'atletisme no hi ha gaire espai per l'aparcament, a més que aquest és informal.

A través de la participació ciutadana s'ha assenyalat com l'aparcament d'aquesta zona està molt deteriorat i que a la zona de la pista d'atletisme quasi no hi ha espai per poder-hi aparcar.

Per tant, es proposa ordenar l'espai de la Serra per tal d'adequar-ho a les peticions dels usuaris. Les actuacions son les següents:

- Adequació i senyalització de les entrades i sortides dels diferents aparcaments.
- Ordenació de l'aparcament a l'entorn de la pista d'atletisme.



Àrees d'actuació de La Serra



Pel que fa a la zona d'aparcament de la pista d'atletisme, si s'habiliten les places en bateria hi cabrien 56 places. Es proposa que aquest aparcament sigui de regulació lliure.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Senyalització entrades i sortides</u>: 6 x 280 €/ut = 1.680 € • <u>Construcció aparcament</u>: 700m² x 250 €/m² = 175.000€ 	
5. Documentació gràfica de referència		Cost total:176.680 €	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2	Mitja	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa		AP2	



AP2 Habilitar espai de càrrega i descàrrega (10 min) per a familiars o ambulàncies davant dels centres assistencials		
1. Àmbit d'actuació		
Aparcament		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>És considera important la possibilitat de tenir a prop d'un centre assistencial un espai habilitat i reservat per a les persones amb mobilitat reduïda, majors o amb qualsevol necessitat especial de mobilitat. El CAP Mollerussa ja disposa d'un punt habilitat.</p> <p>Per tal de dotar a aquests equipament de punts de d'encotxament i desencotxament per als usuaris, es proposen els següents punts:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Casal de gent gran</u>: c. Domènec Cardenal, 5. - <u>Casal de la Gent Gran, edifici Sant Jordi</u>: c. Domènec Cardenal, 37. - <u>Hermanad Franciscanos De Cruz</u>: Av. Canal, 41. - <u>Centre Mèdic Pla d'Urgell</u>: av. Negrals, 1. - <u>Residència Acudam</u>: c. Mestre Josep Capell, 14. <p>Es proposa que l'estacionament estigui limitat a màxim 20 minuts. El sistema de control pot ser un distintiu proporcionat pel centre assistencial o per l'ajuntament.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Mollerussa	<u>Senyalització de punts verticals d'encotxament i desencotxament</u> : 5 x 280€/ut = 1.400 €	
5. Documentació gràfica de referència		
Cost total: 1.400 €		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1	Mitja	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa		AP1



AP3 Promoció de les bosses d'aparcament dissuasius perimetrals existents

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

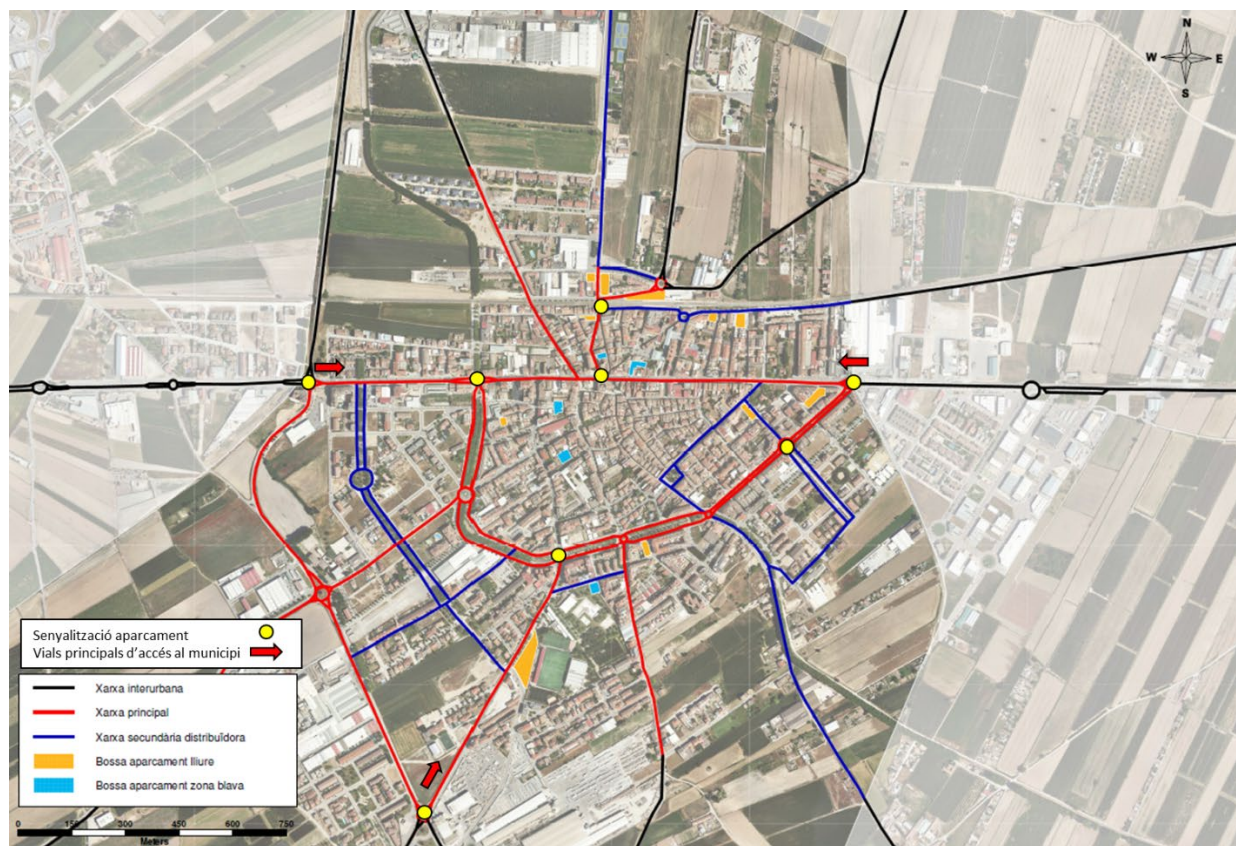
2. Objectius

- Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles

3. Descripció de l'actuació

En previsió de la reducció de l'oferta d'aparcament al centre degut a les actuacions de millora en la xarxa de vianants i bicicletes es proposa potenciar les bosses d'aparcaments perimetrals fora de calçada. Hi ha un total de 708 places d'aparcament repartides en 16 bosses (de tipologia lliure i de zona blava)

Amb l'objectiu d'evitar el trànsit d'agitació pel nucli urbà generat per la cerca d'una plaça d'aparcament es proposa la instal·lació de senyalització als vials d'accés al municipi i en les principals interseccions on calgui un canvi de direcció que indiqui l'aparcament fora de calçada més proper.



Proposta localització senyalització



4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		<u>Senyalització vertical amb cartelleria tipus lames:</u> 8 ut x 658€/ut = 1.704 €	
5. Documentació gràfica de referència		Cost total: 5.264 €	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
2	Mitja	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa		VP1	



AP4 Instal·lar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat en vehicle privat	
2. Objectius	
<ul style="list-style-type: none"> • Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles 	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Des del febrer de 2021 el municipi compta amb 2 places de recàrrega de vehicles elèctrics d'accés públic. Aquest punt està situat a l'aparcament que hi ha al costat de les piscines municipals de Mollerussa, al sud del municipi i presta servei les 24 hores del dia.</p> <p>Per fer-ne ús, cal registrar-se a l'app EV Charge. Aquesta aplicació connecta 370 punts de recàrrega de vehicles en municipis arreu de tot Catalunya adherits a l'Aliança de Municipis. D'aquesta manera, l'aplicació permet veure quins són els punts de recàrrega que hi ha disponibles a les diferents poblacions.</p> <p>Es tracta d'una estació de recàrrega ràpida que permet carregar dos vehicles simultàniament. A una potència de 25kw permet fer la recàrrega entre 30 minuts i 1 hora.</p> <p>Es proposa ampliar aquesta xarxa, potenciant sobretot aquest tipus de infraestructura en els equipaments municipals.</p> <p>Els equipaments que haurien d'estar dotats d'almenys 1 punts de recàrrega són els següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CAP Mollerussa/Zona esportiva - Espai cultural Canal d'Urgell - Ajuntament/Església - Consell Comarcal Pla d'Urgell - Estació autobusos - Estació FFCC - IES Terres de Ponents/Escola Pompeu Fabra - IES Mollerussa IV/ Escola bressol el Niu - IES La Serra/CEE Siloé 	





Punts de càrrega a l'estacionament de les piscines municipals.

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		Preu carregador: 9 punts x 6.000 €/ut = 54.000 €	
5. Documentació gràfica de referència		Preu instal·lació: 9 punts x 700 € = 6.300 €	
		Cost total: 60.300 €	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
1 i 2	Alta	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa, MITMA, Fons europeus		MA1, MA2, MA3, MA4, MA5	




1.6. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

DUM1	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies	
1. Àmbit d'actuació		
Distribució Urbana de Mercaderies		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es proposa implantar un sistema de gestió de l'aparcament destinat a la distribució de mercaderies que permeti incrementar la rotació de les places així com reduir la indisciplina en el seu ús.</p> <p>L'acció consisteix en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sol·licitar la col·laboració o disponibilitat de l'aplicació SPRO implantat a diferents municipis de l'Àrea metropolitana de Barcelona, o el sistema Parkunload desenvolupat amb fons europeus i implantat a diferents ciutats d'Europa. • Crear la difusió prèvia del sistema • Implantar el sistema de gestió. <p>Aquestes zones d'estacionament (punts CiD) estarien regulades a través d'una App la qual permet obtenir un tiquet virtual que regula el temps d'estacionament en funció del punt CiD.</p> <p>El sistema consisteix en que l'usuari es descarrega l'App i es registre com usuari. Posteriorment indica el punt CiD on està (indicat amb un codi a la senyalització vertical), i l'App comença un compte enrere des del temps màxim permès. Així l'usuari i la policia local saben, en tot moment, si un vehicle està estacionat correctament i si excedeix el temps màxim permès.</p> <p>Els dos sistemes generen un conjunt d'informació (Bigdata), el qual permet analitzar les ocupacions dels punts CiD. Per tant, es proposa que un cop implementat el sistema s'analitzi l'ús dels punts CiD a fi de millorar l'eficiència del servei en cada punt. Aquesta eficiència pot ser la d'incrementar l'oferta en un punt, reduir l'horari de regulació en algun altre, etc.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Mollerussa		



5. Documentació gràfica de referència		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Aplicació adaptada a Mollerussa</u> (3.000€) • <u>Instal·lació senyalització vertical</u> (215€/ut x 20 ut = 4.300€) • <u>Difusió del sistema</u> (2.500€) • <u>Seguiment</u> (1.500€/any) <p>Cost total: 11.300€</p>
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2	Baixa	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa, fons europeus		MA1, MA2, MA3, MA4, MA5



DUM2	Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies
1. Àmbit d'actuació	
Distribució Urbana de Mercaderies	
2. Objectius	
<ul style="list-style-type: none"> • Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat 	
3. Descripció de l'actuació	
<p>El fort increment de l'e-commerce i la creixent generalització de les entregues a domicili com servei de valor afegit (factor de competitivitat) de molts establiments han contribuït al continu augment de les operacions B2C (Business to Client) amb el consegüent augment de la DUM i les seves conseqüències més visibles (trànsit, pol·lució, etc.). A més, les característiques d'aquestes operacions impacten negativament en l'organització logística dels operadors de transport afectats (menys predictibles, major rapidesa de resposta, complexitat en l'organització de rutes i horaris, etc.), la qual cosa, encara que es tracti d'un clar benefici per a l'usuari final, comporta una sèrie de problemes afegits, inexistents no fa molts anys.</p> <p>Per tal de reduir l'impacte que genera l'e-commerce, i en general la distribució de mercaderies a domicili del petit i mitjà comerç, es proposa impulsar l'aparició de punts d'entrega de proximitat o sistemes d'autorecollida de mercaderies que ofereixen flexibilitat al transportista i al consumidor. Algunes ubicacions possibles podrien ser les següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intercanviadors de la xarxa de transport públic • Aparcaments (amb amplis horaris d'obertura) • Alguns equipaments públics <p>La proposta consisteix en que l'administració fes de facilitador a la iniciativa privada per possibilitar la implantació de sistemes d'autorecollida de mercaderies, assessorant sobre possibles punts d'ubicació i normativa, entre d'altres.</p>	
	



<i>Exemple guixetes intel·ligents</i>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Mollerussa		<u>Sense cost associat</u>
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1 i 2	Mitja	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Empresa privada		VP1, VP2, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5



DUM3 Senyalització de nous punts de CiD

1. Àmbit d'actuació

Distribució Urbana de Mercaderies

2. Objectius

- Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat.
- Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

3. Descripció de l'actuació

S'han identificat algunes zones comercials de Mollerussa amb dèficits de cobertura dels punts de càrrega i descàrrega. Aquestes zones es corresponen principalment amb la zona oest i central de l'eix de la N-II, i amb el sud del municipi, entre l'escola d'adults i la comissaria dels Mossos d'Esquadra.



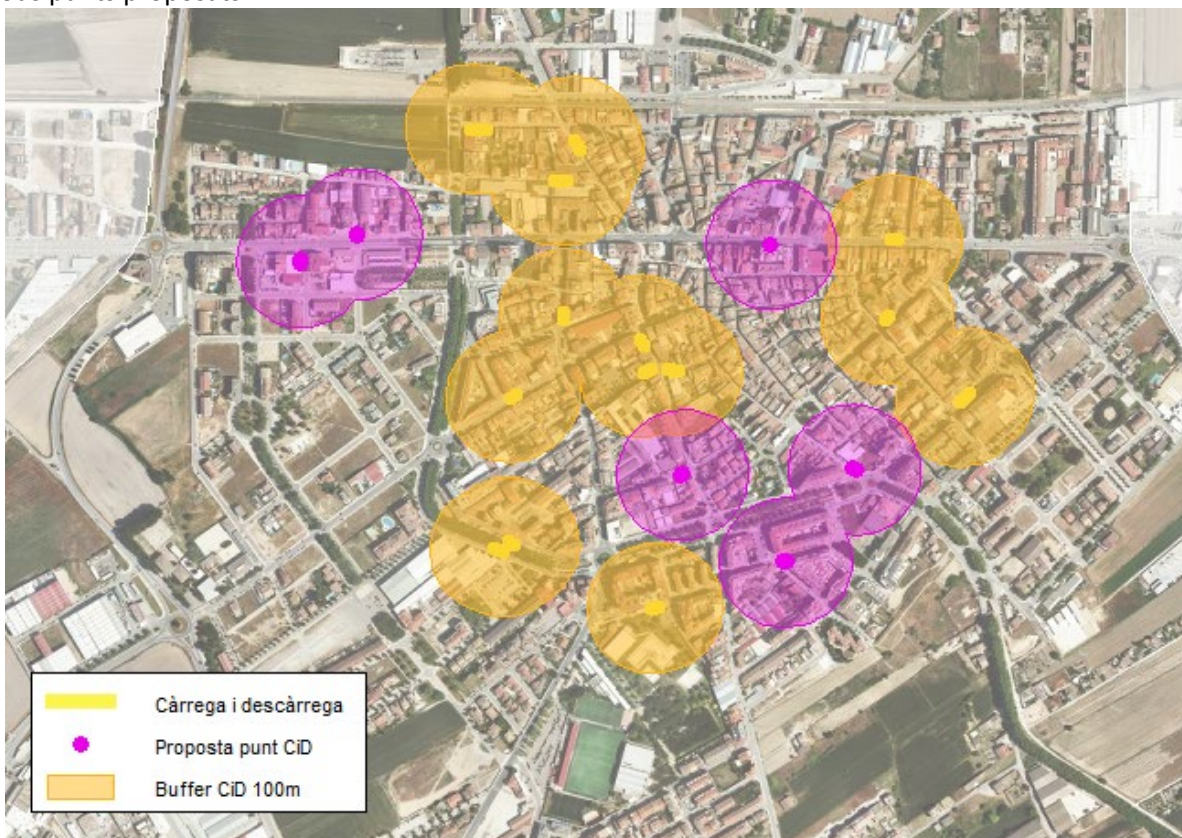
Zones comercials amb dèficit de punts CiD

Els punts que es proposen com a nous punts de CiD són els següents:

- C. Sta. Joaquina de Vedruna, 2.
- C. del Migdia, 3.
- C. del Molí, 45.
- C. Germà Arnald Ciril·li, 2.
- C. Sidamon, 1.
- N-II, 75.



La cobertura del servei de Distribució Urbana de Mercaderies quedaria de la següent manera amb els nous punts proposats:



Proposta nous punts de CiD

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		Senyalització dels 6 punts DUM (500€/ut x 6 ut = 3.000€)	
5. Documentació gràfica de referència			
P6			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
1	Mitja	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa		DUM1, DUM2	



1.7. INFORMACIÓ, PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ

ED1	Educació per a la mobilitat i ús de l'espai públic en els centres educatius	
1. Àmbit d'actuació		
Informació, Promoció, Educació i sensibilització		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura. • Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Amb l'objectiu d'educar els infants en la mobilitat i ús de l'espai públic en els centres educatius es proposa realitzar una xerrada participada als alumnes de primària (cicle mitjà/superior) dinamitzada per un educador/a per reflexionar sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Importància de desplaçar-nos a peu • Beneficis en la salut i el medi ambient que ens aporta • La responsabilitat de cadascun/a de nosaltres en la cura del mediambient • Foment de la mobilitat autònoma i sostenible • Les actituds cíviques, segures i responsables quan ens movem. <p>Un cop es finalitza la xerrada es proposa realitzar una passejada amb l'educador/a al voltant de l'escola per posar en pràctica allò que s'ha treballat a l'aula.</p> <p>Els objectius de la xerrada són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reforçar conductes segures com a vianants. • Crear hàbits d'autonomia i responsabilitat com a vianants. • Fomentar la mobilitat a peu com a hàbit saludable • Conscienciar en la responsabilitat de la ciutadania en la protecció del mediambient. <p>Promoure actituds saludables</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Mollerussa	Realització de la xerrada (500€/classe)	
5. Documentació gràfica de referència		



6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1, 2 i 3	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa		MA1, MA2, MA3, MA4, MA5



ED2		Promoció dels desplaçaments a peu a partir de la creació del dia del vianant	
1. Àmbit d'actuació			
Informació, Promoció, Educació i sensibilització			
2. Objectius			
<ul style="list-style-type: none"> • Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura. • Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. 			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Amb l'objectiu de promocionar els desplaçaments a peu entre la ciutadania de Mollerussa es proposa la creació del dia del vianant. Aquesta proposta consisteix en tallar el trànsit en alguns carrers del centre alguns dels dies de la setmana.</p> <p>Més endavant també és interessant fer-ho un altre dia laborable entre setmana per tal que aquesta mesura convisqui amb la resta d'activitats del poble.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		Costos associats als recursos propis de l'Ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
1 i 2	Alta	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa		MA1, MA2, MA3, MA4, MA5	



ED3		Educació de circulació en bicicleta en els centres educatius
1. Àmbit d'actuació		
Informació, Promoció, Educació i sensibilització		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura. • Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària. • Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es proposa realitzar un taller als alumnes de primària (cicle superior) del centres educatiu del municipi on, més enllà d'aprendre les normes de circulació i de seguretat, es treballi el foment de la mobilitat autònoma, els beneficis per a la salut i mediambientals</p> <p>Els objectius del taller són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reforçar conductes segures. • Crear hàbits d'autonomia i responsabilitat a l'hora de circular en bicicleta. • Fomentar la mobilitat amb bicicleta com a hàbit saludable. • Conscienciar en la responsabilitat de la ciutadania per a la protecció del medi ambient. • Promoure actituds sostenibles 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Mollerussa	<u>Taller de circulació en bicicleta en els centres educatius:</u> (500€/taller)	
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1 i 2	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa		MA1, MA2, MA3, MA4, MA5



ED4 Promoure iniciatives com el bici bus o el bus a peu	
1. Àmbit d'actuació	
Informació, Promoció, Educació i sensibilització	
2. Objectius	
<ul style="list-style-type: none"> • Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura. • Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària. • Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. 	
3. Descripció de l'actuació	
<p>El bici bus és una iniciativa per facilitar els desplaçaments en bicicleta al centre educatiu de forma grupal i segura. Per aquest motiu, de forma similar al que passa amb els autobusos escolars, s'estableix una ruta amb una sèrie de parades en les que es va recollint als participants, els quals venen amb la seva bicicleta. Està organitzat i acompanyat per adults (pares i mares, avis o altres) que pedalegen junts fins al centre educatiu.</p> <p>Per tal de desenvolupar aquesta actuació cal que l'Ajuntament i els centres educatius realitzin una bona difusió de la idea a dins de la comunitat educativa, buscant el recolzament de les AFAs, professors, associacions de veïns, etc.</p> <p>Un cop hi ha gent interessada en participar, es convoca a una primera reunió informativa, amb professors i famílies, sobre la mobilitat urbana en bicicleta i la organització del bici bus.</p> <p>És important identificar el punt d'origen de tots els interessats, mitjançant una enquesta o indicar-ho en un mapa. A partir d'aquesta informació es proposa una ruta amb un seguit de parades, buscant, en la mesura del possible, que tots els participants tinguin el seu habitatge a poca distància.</p> <p>Complementàriament, a la mateixa enquesta es demanen voluntaris (mares, pares, avis, etc.) que vulguin acompanyar els i les alumnes al centre educatiu.</p> <p>Es proposa, com a prova pilot, que aquesta iniciativa es realitzi un cop a la setmana.</p>	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Mollerussa	Costos associats als recursos propis de l'Ajuntament
5. Documentació gràfica de referència	



6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1 i 2	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa	P5, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5,	



ED5			Pla d'impuls de vehicles més nets		
1. Àmbit d'actuació					
Informació, Promoció, Educació i sensibilització					
2. Objectius					
<ul style="list-style-type: none"> • Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura. • Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit 					
3. Descripció de l'actuació					
<p>En el conjunt del municipi de Mollerussa només hi ha 2 places de recàrrega de vehicles elèctrics d'accés públic. Es proposa redactar un Pla d'impuls de vehicles més nets amb l'objectiu d'incentivar la seva adquisició i ús. El Pla contindrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Creació d'una xarxa de punts de recàrrega als aparcaments públics o privats de grans superfícies comercials</u>: instar a alguns centres comercials a adherir-s'hi, establir un sistema de monitoratge, etc. • <u>Promoure tècniques de conducció eficient</u>: difusió de bones pràctiques des de diferents organismes (públics i privats), programes de formació als serveis de l'Ajuntament, etc. • <u>Substitució progressiva dels vehicles municipals per altres més eficients</u>: en el moment de la compra d'un nou vehicle de la flota municipal, una de les característiques hauria de ser que el combustible fos menys contaminant (híbrid, elèctric, etc). • <u>Incorporar clàusules en els plecs de prescripcions tècniques per assegurar l'ús de vehicles nets de la flota de vehicles externalitzats</u>: incorporar en els plecs de condicions dels contractes de serveis municipals externalitzats amb la flota de vehicles, criteris per la incorporació i ús de vehicles elèctrics en el desenvolupament del seu servei. 					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Mollerussa			Pla per promoure el cotxe elèctric: 10.000€.		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
1 i 2		Mitja		Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament				11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa				MA1, MA2, MA3, MA4, MA5	



ED6 Participació a la setmana de la mobilitat sostenible		
1. Àmbit d'actuació		
Informació, Promoció, Educació i sensibilització		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es proposa mantenir la realització de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura.</p> <p>Així mateix, es proposa incorporar una visió més holística, i que realitzi una visió de la mobilitat sostenible tenint en compte les seves externalitats (consum de sòl, contaminació acústica, contaminació atmosfèrica, consum energètic...).</p> <p>Aprofitar la Setmana Europea de la Mobilitat sostenible per a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informar del conceptes del PMUS i les accions a realitzar. • Difondre totes les actuacions desenvolupades i el resultats. • Generar debats públic de temes d'interès per tal de involucrar a la població o entitats socials i disposar de recepció sobre l'acceptació de les accions iniciades. <p>- Realitzar accions puntuals de difusió de nous serveis o infraestructures: eixos prioritaris de modes no motoritzats.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Mollerussa	<ul style="list-style-type: none"> • Activitats de difusió i participació: 5.000 € / any 	
5. Documentació gràfica de referència	Cost total: 30.000 € (6 anys)	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1 i 2	Alta	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Fons europeus		P5, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5



ED7		Realitzar campanyes per fomentar els desplaçaments en modes sostenibles	
1. Àmbit d'actuació			
Informació, Promoció, Educació i sensibilització			
2. Objectius			
<ul style="list-style-type: none"> • Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura. • Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa 			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Amb l'objectiu de promoure els desplaçaments a peu en el municipi es proposa fer campanyes i difondre rutes a peu per la ciutat. A mode d'exemple es considera interessant fer campanyes de promoció de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A peu al comerç (campanyes generals i específiques entorn als principals eixos comercials). • A peu a l'escola. Realitzar campanyes específiques vinculades a la implantació del projecte de camins escolars. • Rutes saludables (ampliar, senyalitzar i difondre les rutes saludables existents). • Rutes de promoció dels itineraris de l'entorn del municipi (xarxa de camins). <p>Incorporar aquesta informació al web de l'ajuntament</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		<ul style="list-style-type: none"> • <u>A peu al comerç</u>: 2.000€ • <u>A peu a l'escola</u>: 2.000€ • <u>Rutes saludables</u>: 2.000€ • <u>Rutes de promoció dels itineraris per a l'entorn del municipi</u>: 2.000€ 	
5. Documentació gràfica de referència		Cost total: 8.000 €	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
1 i 2	Alta	Ajuntament de Mollerussa	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa		P5, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5	



1.8. GESTIÓ DE LA MOBILITAT

GM1 Adaptació de l'ordenança de circulació de vehicles i vianants		
1. Àmbit d'actuació		
Gestió de la mobilitat		
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles • Afavorir les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat) • Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària • Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. • Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>El present estudi de mobilitat proposa un seguit d'actuacions que necessiten d'una adaptació de la normativa per la seva correcta implementació. Aquestes són:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proposta V5 del programa d'actuacions.- Ampliació de l'illa de vianants • Proposta AP2 del programa d'actuacions.- Habilitar espai de càrrega i descàrrega (10 min) per familiars o ambulàncies davant dels centres assistencials. • Circulació en doble sentit per carrers de plataforma única regulats amb la S-28. <p>Per tant, es proposa que els serveis jurídics de l'Ajuntament de Mollerussa adaptin l'ordenança municipal de circulació per tal que sigui coherent amb aquestes noves mesures.</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Mollerussa		
5. Documentació gràfica de referència	Recursos propis de l'ajuntament	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
1 i 2	Alta	Ajuntament de Mollerussa



10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa	MA1, MA2, MA3, MA4, MA5



GM2	Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE) i dels centres generadors de mobilitat
1. Àmbit d'actuació	
Gestió de la mobilitat	
2. Objectius	
<ul style="list-style-type: none"> • Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit. • Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles • Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. • Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura. 	
3. Descripció de l'actuació	
<p>El Pla de desplaçament d'empresa (PDE) és el conjunt d'actuacions que pretenen optimitzar la mobilitat dels treballadors, afavorint l'ús de modes de transport alternatius la vehicle privat i racionalitzar l'ús del cotxe.</p> <p>El PDE concerneix els desplaçaments relacionats amb l'activitat professional, o sigui tant els trajectes entre domicili i el lloc de treball com els desplaçaments professionals dels treballadors, col·laboradors i clients. En una primera fase, però, el PDE es pot centrar en els desplaçaments dels treballadors.</p> <p>Els PDE tenen un conjunt d'avantatges tant per a l'empresa com pel personal. Aquests són:</p> <p><u>Empresa:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducció de costos fixos associats al transport i als desplaçaments • Increment de la productivitat en les hores treballades, reducció de les baixes laborals i més bon estat d'ànim dels treballadors. • Cohesió més gran de la plantilla pel fet de compartir el desplaçament, i tractament més equitatiu del personal en funció de l'interès general. • Nombre superior de treballadors potencials atesa la no-discriminació en funció de la disponibilitat del vehicle privat. • Millora de la imatge de l'empresa pel seu compromís amb un procés cívic i responsable. • Increment de l'espai disponible gràcies a la consegüent reducció de places d'aparcament. • El PDE es pot incorporar a les polítiques de gestió de la qualitat, gestió mediambiental i gestió de recursos humans. <p><u>Personal:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Disminució del cost dels desplaçaments 	



- Desplaçaments més confortables, reducció dels nivells d'estrès, disminució de la pèrdua de temps lligades al transport i increment de la puntualitat.
- Disminució del risc d'accidents, possibilitat de compartir el temps de viatge amb companys o aprofitar-lo per a altres activitats (lectura, descans...).
- No-discriminació segons disponibilitat de vehicle privat.

Els PDE els poden fer per empreses individuals amb una cert nombre de treballadors, o per a un conjunt de microempreses dins d'un polígon industrial, amb un organisme coordinador.

Amb l'objectiu de generar mecanismes que impulsin i promoguin a empreses i polígons industrials a la redacció i implementació d'un PDE. Aquests mecanismes poden ser:

- Jornada informativa per a les empreses sobre els beneficis propis i fiscals de fer PDE, amb la col·laboració i suport de l'Ajuntament en la redacció dels propis plans, en la recerca de finançament, en l'aplicació de mesures concretes, etc.
- Beneficis fiscals o operatius (desplegament de mercaderia) pel fet d'estar desenvolupant un PDE

4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Mollerussa		
5. Documentació gràfica de referència		Recursos propis de l'Ajuntament
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2	Mitja	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa		P5, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5



GM3	Incorporació de les propostes de la marxa exploratòria realitzada a Mollerussa
1. Àmbit d'actuació	
Gestió de la mobilitat	
2. Objectius	
<ul style="list-style-type: none"> • Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit. • Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles • Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. • Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura. 	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Dins del projecte “Realització de marxes exploratòries a diferents localitats de Catalunya, per al diagnòstic i per a l'elaboració de propostes de millora de la seguretat urbana, amb perspectiva de gènere” impulsat per la Generalitat de Catalunya, es va realitzar una marxa exploratòria a Mollerussa durant l'abril de 2023.</p> <p>L'objectiu de la marxa exploratòria és fer un recorregut per l'espai urbà des d'una mirada feminista interseccional, visibilitzant els aspectes que ens generen inseguretat i també aquells aspectes que proporcionen autonomia i llibertat a la ciutat.</p> <p>Durant la marxa a Mollerussa s'han posat de manifest diferents aspectes tant de mobilitat com d'urbanisme sobre els quals caldria incidir per tal de millorar els desplaçaments amb una perspectiva de gènere.</p> <p>Pel que fa a la mobilitat, a continuació es presenten aspectes concrets que les participants a la marxa han destacat i com el PMUS, a partir del present programa d'actuacions els resol:</p>	
Problemàtica detectada	Com es resol
<p>Manca d'il·luminació: es detecta una manca d'il·luminació generalitzada a tot el municipi sobretot als carrers Firal, passeig de la Salle, Santa Anna, Montsec, Abat Oliva i Urgell, accés al salt del Duran, entorn de la Ronda de Ponent, carrer Doctor Gallego, plaça Sant Jaume i Parc Municipal.</p>	<p>Per tal de millorar els desplaçaments a peu es proposa reforçar la il·luminació d'aquests entorns.</p>



Dèficits en la mobilitat ciclista: falta de continuïtat als carrils bici	En l'apartat 1.2 Mobilitat en bicicleta , es proposa la creació d'una xarxa de bicicletes segura i continua per tot el municipi.
Transport públic: manca generalitzada en la connectivitat amb els altres municipis.	Les propostes TP.1 (Estudiar la viabilitat d'implantar un servei de transport públic als municipis de la conurbació i La Serra) i TP.2 (Instar a la Generalitat a incrementar els serveis Renfe (com a mínim en el període punta) preveuen l'increment dels serveis de transport públic.
Aparcament de vehicles privats: millorar les condicions de manteniment (Molts estan en solars buits i sense asfaltar) i d'il·luminació (la seva formació física afavoreixen la formació de racons).	--
Falta de vitalitat al carrer Balmes: és un espai desolat, buit d'activitat, amb cases buides i sense prioritat vianant.	Les propostes V1 (Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants) i V6 (Incrementar els eixos amb prioritat pel vianant) preveuen la pacificació del carrer Balmes fet que incitarà als vianants a passejar de manera més habitual, concedint-li al carrer més vitalitat.
Polígon d'habitatges grup Jaume d'Urgell: millora de l'espai públic	En la proposta V6. Incrementar els eixos amb prioritat pel vianant es proposa actuar al carrer Grup Jaume d'Urgell prohibint l'aparcament i intervenint urbanísticament construint-hi plataforma única i introduint elements urbans com ara arbres i bancs.
Es detecten voreres molt estretes: es detecten voreres molt estretes, en concret al carrer Domènech Cardenal, Balmes i al voltant de la plaça Sant Jaume.	En la proposta V1. Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal per a vianants es tenen en compte els carrers esmentats (codificats com V2 carrer Balmes, V10 Domènech Cardenal, V11 carrer del Moli.
Parc Municipal: manca d'accessibilitat i proximitat amb el centre	L'execució de les actuacions V5. Ampliació de l'illa de vianants del centre i V6. Incrementar els eixos amb priorat pel vianant preveuen una millora en l'itinerari des del centre del municipi fins al Parc Municipal en modes no mecanitzats degut a la conversió en carrer de plataforma única del carrer Arbeca així com a la millora urbanística del carrer Grup Jaume d'Urgell.
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Mollerussa	



5. Documentació gràfica de referència		Recursos propis de l'Ajuntament
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2	Mitja	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament de Mollerussa		P5, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5



GM4		Recomanacions per a la millora de la mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda	
1. Àmbit d'actuació			
Gestió de la mobilitat			
2. Objectius			
<ul style="list-style-type: none"> • Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit. • Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles • Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. • Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura. 			
3. Descripció de l'actuació			
<p>L'Associació de Paraplègics i Discapacitats físics de Lleida (ASPID) ha elaborat un informe per tal d'avaluar les propostes recollides en el present document així com també en dona una sèrie de recomanacions. Aquestes propostes es mostren a continuació:</p> <p>Pel que fa a les places d'estacionament adaptat es proposa disposar de l'espai de transferència lateral i posterior i incrementar la presència de places accessibles per a PMR.</p> <p>Pel que fa al mobiliari urbà es considera necessari incorporar elements de mobiliari accessible en tots els espais on hi ha presència de mobiliari urbà agrupat i incorporar amb més freqüència mobiliari urbà accessible com seients a l'ombra, papereres o fonts accessibles.</p> <p>L'informe considera necessari incorporar en la llista de carrers a millorar, els carrers Ferrer i Busquets, Nord, Carme i Pompeu Fabra En la proposta V1. Adequació de les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants, s'han incorporat aquells carrers que l'informe considera necessaris incorporar.</p> <p>L'informe també dona altres recomanacions com il·luminar de manera adequada les vies per a vianants i informar als propietaris o responsables d'establiments de restauració, comerços i altres espais a peu de carrer, sobre la importància de no ubicar mobiliari i objectes al mig del pas d'itineraris peatonals, es considera d'especial gravetat, la desencertada ubicació sense senyalitzar del quiosc de la ONCE.</p> <p>Per últim, es considera necessari el manteniment de l'espai públic construït, i la reparació dels desperfectes que impliquen un empitjorament de l'accessibilitat.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Mollerussa		Recursos propis de l'Ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			



6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
2	Mitja	Ajuntament de Mollerussa
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament de Mollerussa	P5, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5	



2. SINTESI PROGRAMA D'ACTUACIONS

Codi	Nom	Cost	Fase			Prioritat	Agent responsable
			2025-2027	2028-2030	Més enllà 2030		
XARXA DE VIANANTS							
V1	Adequació de les voreres segons la normativa d'accessibilitat en la xarxa principal de vianants	5.352.243	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
V2	Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants	213.520	X	X		Alta	Ajuntament de Mollerussa
V3	Adaptació de l'entorn als centres educatius per millorar l'accessibilitat i la seguretat	103.776	X			Alta	Ajuntament de Mollerussa
V4	Garantir l'accessibilitat en modes no motoritzats entre el nucli urbà i els polígons industrials	371.385	X	X		Alta	Ajuntament de Mollerussa
V5	Ampliació de l'illa de vianants del centre	1.412.861	X	X			
V6	Incrementar els eixos amb prioritat pel vianant	255.444	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
V7	Millorar la qualitat cívica dels eixos d'entrada a la ciutat	300.000	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
V8	Reconversió de l'N-II en un eix cívic	19.050	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
V9	Supressió dels passos a nivell i millora de la permeabilitat entre ambdues bandes del ferrocarril en condicions de seguretat	Costos associats a altres administracions			X	Alta	Ajuntament de Mollerussa Generalitat de Catalunya ADIF



Codi	Nom	Cost	Fase			Prioritat	Agent responsable
			2025-2027	2028-2030	Més enllà 2030		
XARXA DE BICICLETES							
B1	Millora de la senyalització del carril bici compartit a la ctra. de Torregrossa (LV-2001).	280	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B2	Carril bici segregat en calçada en el tram urbà de la ctra. de Torregrossa (LV-2001).	49.665	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B3	Carril bici segregat en calçada al carrer que dona accés al Parc de la Serra	124.470	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B4	Reconfiguració i prolongació del carril bici segregat en calçada a l'av. del Canal	235.075	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B5	Carril bici segregat en calçada al c. Belianes	22.663	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B6	Carril bici segregat en calçada al Passeig de la Salle.	21.683	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B7	Millora de la senyalització del carril bici segregat al c. de la Noguera Pallaresa i av. d'Ermengol V.	6.804	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B8	Carril bici en calçada al c. Ricard Viñes.	24.325	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B9	Carril bici en calçada a l'eix del c. Comerç i Prat de la Riba	54.040	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B10	Carril bici segregat en calçada a la ctra. de Miralcamp (L-200).	105.105	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B11	Via escolar segura en calçada al c. Aragó.	16.586	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B12	Carril bici segregat en calçada al c. del Palau	42.438	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B13	Carril bici segregat en calçada al c. Mossèn Canton	28.438	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B14	Carril bici segregat en calçada eix av. Balaguer	69.615	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B15	Carril bici unidireccional al c. Diputació	88.725	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B16	Camí verd compartit amb vianants a la LP-3322	49.812	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B17	Eix sud-est	156.450	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B18	Cobrir els principals centres generadors de mobilitat d'aparcaments d'alta capacitat	15.000	X	X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
B19	Impulsar la cobertura d'aparcament ciclista a tots els equipaments	10.350	X	X		Alta	Ajuntament de Mollerussa
B20	Implementar l'ús del bici registre	1.800		X		Baixa	Ajuntament de Mollerussa



Codi	Nom	Cost	Fase			Prioritat	Agent responsable
			2025-2027	2028-2030	Més enllà 2030		
XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC							
TP1	Estudiar la viabilitat d'implantar un servei de transport públic als municipis de la conurbació i La Serra	En funció de l'alternativa escollida		X		Mitja	Ajuntament de Mollerussa
TP2	Instar a la Generalitat a incrementar els serveis Renfe (com a mínim en el període punta)	Costos associats a altres administracions	X			Mitja	Ajuntament de Mollerussa
TP3	Instar a la Generalitat a incrementar els serveis de bus interurbà (com a mínim en el període punta)	Costos associats a altres administracions	X			Mitja	Ajuntament de Mollerussa
TP4	Garantir l'accessibilitat al conjunt de les parades de transport públic i millorar la seva confortabilitat	Costos associats a altres administracions	X			Alta	Operadors de les línies d'autobusos
XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT							
VP1	Jerarquia viària futura	Recursos propis de l'ajuntament		X	X	Alta	Ajuntament de Mollerussa
VP2	Millora de les interseccions conflictives	Costos associats a altres administracions	X	X	X	Alta	Generalitat de Catalunya
VP3	Realitzar mesures de reducció de la velocitat en aquells punts on es detectin problemàtiques	27.550	X			Alta	Generalitat de Catalunya
VP4	Instar a les administracions titulars de les vies d'accés a Mollerussa a fer un canvi de titularitat en el tram urbà	Sense cost afegit	X			Alta	Generalitat de Catalunya
APARCAMENT							
AP1	Ordenació d'aparcament en l'àmbit de La Serra	176.680		X		Mitja	Ajuntament de Mollerussa
AP2	Habilitar espai d'encotxament i desencotxament (10 min) per a familiars o ambulàncies davant dels centres assistencials	1.400	X			Mitja	Ajuntament de Mollerussa
AP3	Promoció de les bosses d'aparcament dissuasius perimetrals existents	5.264		X		Mitja	Ajuntament de Mollerussa
AP4	Instal·lar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics	60.300	X	X		Alta	Ajuntament de Mollerussa
DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES							
DU M1	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de les durades d'estacionament en les reserves de distribució urbana de mercaderies	11.300		X		Baixa	Ajuntament de Mollerussa
DU M2	Facilitar la creació de punts d'entrega de proximitat o de sistemes d'autorecollida de mercaderies	Costos associats a altres administracions	X	X		Mitja	Ajuntament de Mollerussa
DU M3	Senyalització de nous punts de CID	3.000	X			Mitja	Ajuntament de Mollerussa



Codi	Nom	Cost	Fase			Prioritat	Agent responsable
			2025-2027	2028-2030	Més enllà 2030		
INFORMACIÓ, PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ							
ED1	Educació per a la mobilitat i ús de l'espai públic en els centres educatius	En funció del nombre de tallers realitzats (500 € /taller)	X	X		Alta	Ajuntament de Mollerussa
ED2	Promoció dels desplaçaments a peu a partir de la creació del dia del vianant	Costos associats a altres administracions	X	X		Mitja	Ajuntament de Mollerussa
ED3	Educació de circulació en bicicleta en els centres educatius	En funció del nombre de tallers realitzats (500 € /taller)	X	X		Alta	Ajuntament de Mollerussa
ED4	Promoure iniciatives com el bici bus o el bus a peu	Costos associats als recursos propis de l'Ajuntament	X	X		Alta	Ajuntament de Mollerussa
ED5	Pla d'impuls de vehicles més nets	10.000	X	X		Mitja	Ajuntament de Mollerussa
ED6	Participació a la setmana de la mobilitat sostenible	30.000	X	X		Alta	Ajuntament de Mollerussa
ED7	Realitzar campanyes per fomentar els desplaçaments en modes sostenibles	8.000	X	X		Alta	Ajuntament de Mollerussa
GESTIÓ DE LA MOBILITAT							
GM 1	Adaptació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles	Recursos propis de l'ajuntament	X	X		Alta	Ajuntament de Mollerussa
GM 2	Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE) i dels centres generadors de mobilitat	Costos associats a altres administracions		X		Mitja	Ajuntament de Mollerussa
Total		9.485.094					



3. INDICADORS DE SEGUIMENT

Codi	Indicador	Definició	Valor actual 2022	Objectiu 2030	Observacions
Territori i context socioeconòmic					
TCS1	Índex de motorització vehicles (2019)	Vehicles x 1.000 / habitants	662	Disminuir	Valors Idescat
Codi	Indicador	Definició	Valor actual 2022	Objectiu 2030	Observacions
Mobilitat a peu					
P1	Dèficit per a vianants de la xarxa principal	Longitud voreres de menys d'1,8 m útils o inexistent (km) x 100 / Longitud voreres xarxa principal vianants (km)	33,0%	Disminuir	Longitud voreres de menys d'1,8 m útils: 7,5 km Longitud voreres xarxa principal vianants: 22,9 km
P2	Passos de vianants senyalitzats i adaptats de la xarxa principal	Passos vianants senyalitzats i adaptats x 100 / Passos vianants senyalitzats de la xarxa vianants principal	69,2%	Augmentar	Passos vianants senyalitzats i adaptats: 296 Passos vianants xarxa principal senyalitzats: 428
P3	Carrers amb prioritat pel vianant	Longitud de carrers amb prioritat pel vianant / Longitud de la xarxa viària (Km)	3,3%	Augmentar	Longitud carrers prioritat vianant: 1,6 km Longitud xarxa viària: 48,4 km
P4	Projectes de camins escolars implantats	Nombre d'escoles adscrites	0	Augmentar	Projectes de camins escolars implantats: 0
P5	Repartiment modal a peu (desplaçaments urbans)	Nombre de desplaçaments caminant urbans x 100 / nombre de desplaçaments totals	59,4	Augmentar	Desplaçaments a peu urbans + interurbans: 439 Desplaçaments totals urbans i interurbans: 796 Font: EMQ residents 2022
Codi	Indicador	Definició	Valor actual 2022	Objectiu 2030	Observacions
Mobilitat en bicicleta					
B1	Xarxa ciclable (D) respecte població	Longitud trams ciclables (carril bici, acera bici, zona 30, etc.)(km) x 1000 / població	40,6%	Augmentar	Longitud itineraris ciclables: 5,9 Km Població: 14.545 hab.
B2	Xarxa ciclable respecte la xarxa viària	Longitud trams ciclables (km) x 100 / Longitud xarxa viària urbana	12,2%	Augmentar	Longitud itineraris ciclables: 5,9 Km Xarxa viària urbana: 48,4 km
B3	Aparcaments per a bicicletes respecte població	Places aparcament bicicletes x 1000 / població total	3,51	Augmentar	Places: 51 Població: 14.545 hab.
B4	Aparcament de VMP	Places aparcament VMP x 1000 / població total	0,00	Augmentar	



Codi	Indicador	Definició	Valor actual 2022	Objectiu 2030	Observacions
Mobilitat en transport públic					
TP1	Cobertura territorial de l'autobús interurbà	Percentatge de població a menys de 500 m d'una parada de bus interurbà	52,8	Augmentar	Nuclis urbans (km2): 2,77 Total (km2): 1,46
TP2	Cobertura territorial modes ferroviaris	Percentatge de població a menys de 1.000 m de l'estació de tren	60,3	Mantenir	Nuclis urbans (km2): 2,77 Total (km2): 1,67
TP3	Parades amb marquesina	Parades con marquesina x 100 / Parades en zona urbana	40,0%	Augmentar	Parades con marquesina: 2 Parades totals: 5
TP4	Parades amb informació al usuari	Parades de bus amb informació x 100 / parades servei de bus	40,0%	Augmentar	Parades con marquesina: 2 Parades totals: 5
TP5	Viatges al dia R12 a la estació de Mollerussa	Pujades + Baixades en un dia ambdós sentits	291	Augmentar	Puges: 152 (any 2018). Font: Renfe Baixes: 139 (any 2018) Font: Renfe
Codi	Indicador	Definició	Valor actual 2022	Objectiu 2030	Observacions
Mobilitat en vehicle privat motoritzat					
VP1	Intensitats de trànsit de la xarxa principal (vehicles totals)				
	Punt 1 (E-23)	IMD (intensitat mitjana diària de vehicles)	6.965	Disminuir	Aforaments automàtics
	Punt 2 (N-II)	IMD (intensitat mitjana diària de vehicles)	10.559		Aforaments automàtics
	Punt 3 (Av. del Canal- est)	IMD (intensitat mitjana diària de vehicles)	3.320		Aforaments automàtics
	Punt 4 (Av. del Canal-oest)	IMD (intensitat mitjana diària de vehicles)	3.981		Aforaments automàtics
VP2	Intensitats de trànsit de la xarxa principal (vehicles pesats)				
	Punt 1 (E-23)	IMD (vehicles pesants)	1.231	Disminuir	Aforaments automàtics
	Punt 2 (N-II)	IMD (vehicles pesants)	946		Aforaments automàtics
	Punt 3 (Av. del Canal- est)	IMD (vehicles pesants)	166		Aforaments automàtics
	Punt 4 (Av. del Canal-oest)	IMD (vehicles pesants)	150		Aforaments automàtics
Codi	Indicador	Definició	Valor actual 2022	Objectiu 2030	Observacions
Aparcament					
AP1	Aparcament regulat en via pública %	Places aparcament regulades en via pública x 100 / Places d'aparcament en via pública	7,7%	Mantenir	Places regulades (PMR, zona blava,CID): 324 Places totals en calçada : 4.205
AP2	Cobertura aparcament via pública	Places d'aparcament en via pública x 100 / Turismes censats	70,0%	Mantenir	Places via pública: 4.913 Turismes: 7.023
Codi	Indicador	Definició	Valor actual 2022	Objectiu 2030	Observacions
Distribució urbana de mercaderies					
DUM1	Espai viari distrib. urbana mercaderies (D) respecte població	Places estacionament per càrrega i descàrrega en la via pública x 100 / població total	0,2%	Augmentar	Places CiD: 35 Població: 14.454 (font: Idescat)



DUM2	Zones càrrega / descàrrega (D)	Places estacionament per càrrega i descàrrega x 100 / Places d'aparcament a la via pública	0,8%	Augmentar	Places CiD: 35 Places aparq. Via pública (Lliures, CiD, Zona blava, PMR): 4.205
Codi	Indicador	Definició	Valor actual 2022	Objectiu 2030	Observacions
Seguretat viària					
SV1	Nombre de víctimes lleus	Nombre de víctimes lleus (valor del 2021)	19	Disminuir	PLSV 2023-2026
SV2	Nombre de víctimes greus	Accidents amb víctimes (valor del 2021)	0	Mantenir	PLSV 2023-2026
SV3	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents (valor del 2021)	16	Disminuir	PLSV 2023-2026
Codi	Indicador	Definició	Valor actual 2022	Objectiu 2030	Observacions
Medi ambient					
MA1	Consum energètic total (Tep/any)	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.	2.936	Disminuir	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.
MA2	Emissions anuals GEH CO2 equivalent (Tm/any)	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.	8.838	Disminuir	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.
MA3	Emissions anuals PM10 (Tm/any)	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.	3	Disminuir	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.
MA4	Emissions anuals NOx (Tm/any) (kg/any)	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.	32	Disminuir	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.
MA5	Consum energètic del transport per habitant	Tep / habitant i any	0,20	Disminuir	Càlcul amb l'eina ambiental a partir dades parc vehicles, vehicles-km, etc.
MA6	% de població exposada a nivells de sorolls superiors a 65 dB(A) de dia i 55 dB(A) de nit	Àrea exposada a dB (65 dB de dia i 55 dB de nit) /població	N.D	Disminuir	Mesurar els decibels per zones

