



DEBATS SOBRE EL PLA DE MOBILITAT URBANA DE LLEIDA 2011-2017

Informe de síntesi



LLEIDA, MAIG DE 2017





Ajuntament de Lleida

DEBATS SOBRE EL PLA DE MOBILITAT URBANA DE LLEIDA 2011-2017

INFORME DE SÍNTESI



Ajuntament de Lleida

Maig de 2017

Direcció

Esther Fanlo. Responsable Coordinadora de Medi Ambient i Horta. Regidoria de l'Hàbitat Urbà i Rural i la Sostenibilitat

Equip de participació



Espai TRES ·Territori i Responsabilitat Social

C/ Mallorca 100 Baixos 08029 Barcelona

Tel. 93 315 77 44

www.espaitres.net

Xavier Sabaté. Ambientòleg i DEA en geografia i medi ambient (Coordinació)

Xavier Basora. Ambientòleg i periodista

Irene Navarro. Ambientòloga i paisatgista

Observadors

Elisenda Pardell. Regidoria de Medi Ambient

Sergi Gimeno. Regidoria de Medi Ambient

Esther Fanlo. Regidoria de Medi Ambient

Nota: Les idees expressades en aquest document corresponen al conjunt dels participants en les jornades de debat sobre el Pla de mobilitat urbana de Lleida, i no reflecteixen necessàriament els punts de vista de l'Ajuntament de Lleida, de manera que no són atribuïbles ni a aquesta institució ni a cap persona en particular.



ÍNDEX DE CONTINGUTS

1. Introducció	4
Els debats del Pla de mobilitat urbana de Lleida.....	4
Dinàmica participativa de les jornades de debat	5
2. Dades de participació.....	6
3. Síntesi de resultats del qüestionari en línia.....	7
Reptes actuals de la mobilitat.....	7
Punts crítics i punts exemplars de la mobilitat.....	8
4. Síntesi de la jornada 1: Diagnosi i model de mobilitat	9
5. Síntesi de la jornada 2: Mobilitat a peu, en bici i pacificació del trànsit	10
Mobilitat a peu.....	10
Mobilitat en bicicleta	10
Convivència i pacificació del trànsit.....	11
6. Síntesi de la jornada 3: Vehicle privat, transport públic i sensibilització	12
Vehicle privat, estacionament i transport de mercaderies	12
transport públic.....	12
Sensibilització	13
7. Conclusions del procés participatiu	14
Annex 1: Participants als debats.....	15
Annex 2: Recull de fotos	17

1. INTRODUCCIÓ

ELS DEBATS DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE LLEIDA

El **Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Lleida (2011-2017)**, elaborat pel consistori municipal, és el document que configura les estratègies de mobilitat sostenible del municipi. El període de vigència del PMU és de 6 anys, tal com s'especifica en la Llei 9/2003 de la mobilitat i en conseqüència, l'horitzó temporal és l'any 2017.

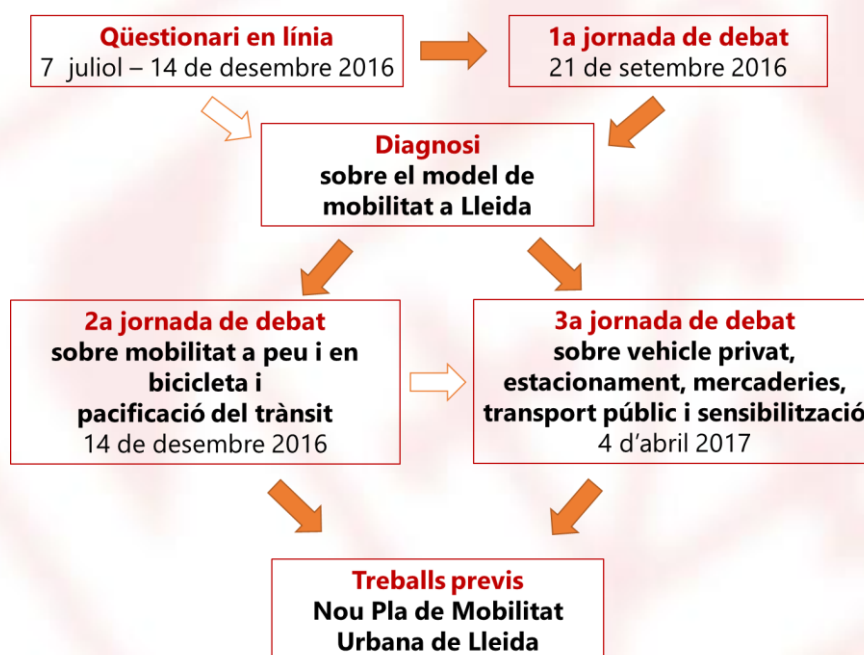
A mitjans de 2016, el PMU es trobava a la seva etapa final i la Paeria va començar el procés per a la revisió. Per això, el juliol de 2016 la Paeria va iniciar un procés participatiu per recollir aportacions sobre la mobilitat a Lleida, dirigit als principals col·lectius i agents del municipi implicats en la mobilitat. Els resultats d'aquest procés participatiu haurien de servir de punt de partida per iniciar la revisió del PMU.

Així, els **objectius específics** dels debats van ser:

- Fer balanç del PMU 2011-2017 i donar a conèixer les actuacions executades fins al moment en el marc d'aquest Pla.
- Recollir aportacions per fer una diagnosi compartida sobre la situació de la mobilitat a Lleida i la vigència de les mesures del PMU
- Recollir aportacions sobre temes clau de la mobilitat a Lleida per als propers anys

El procés, que es va dur a terme entre juliol de 2016 i abril de 2017, es va estructurar en un qüestionari en línia i tres jornades de debat. D'aquestes, una es va dedicar a debatre sobre la diagnosi i el futur model de mobilitat a Lleida, i les altres dues es van centrar en aspectes concrets de la mobilitat de Lleida identificats en el qüestionari i jornada inicial.

Tot seguit es mostra l'**esquema conceptual del procés participatiu**:

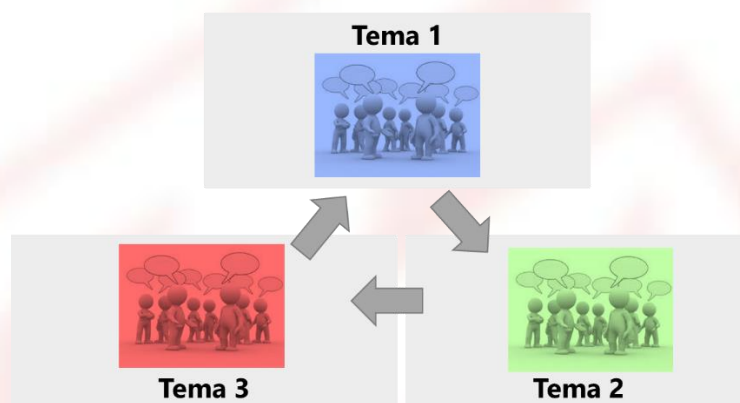


DINÀMICA PARTICIPATIVA DE LES JORNADES DE DEBAT

Les tres jornades de debat van tenir lloc a l'Escola d'Art Municipal Leandre Cristòfol, en horari de tarda (de 18:00h a 20:45h) amb una estructura i continguts similars, que van seguir el següent programa:

18.00h	Acreditacions i benvinguda als participants. Objectius de la jornada
18.10h	Presentació dels resultats del qüestionari/sessions anteriors A càrrec de l'equip de participació
18.20h	Dades sobre la mobilitat a Lleida A càrrec de l'equip tècnic de mobilitat de La Paeria
18.35h	Funcionament de la jornada: metodologia de debat A càrrec de l'equip de participació
18:40h	Debats simultanis en 3 grups de debat A càrrec de l'equip de participació
20.20h	Posada en comú: síntesi de les aportacions i consensos detectats
20.45h	Tancament de la jornada

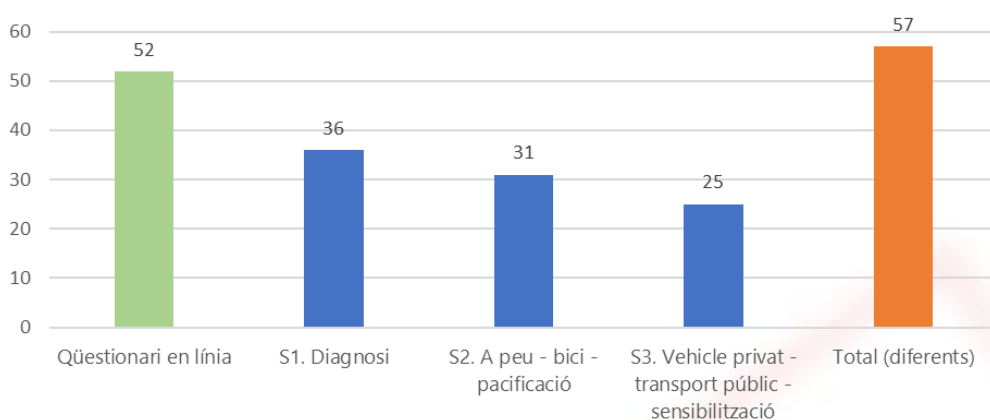
Pel que fa a la **dinàmica participativa**, en la 2a part de la jornada (a partir de les 18:40h), els assistents es dividien en tres grups (grup vermell, grup verd i grup blau), cadascun dels quals va iniciar el debat sobre un dels subtemes de la jornada en una sala diferent (una per cada subtema). Amb un sistema rotatori, les persones van acabar passant per totes tres sales, de manera que van poder intervenir sobre els tres subtemes.



2. DADES DE PARTICIPACIÓ

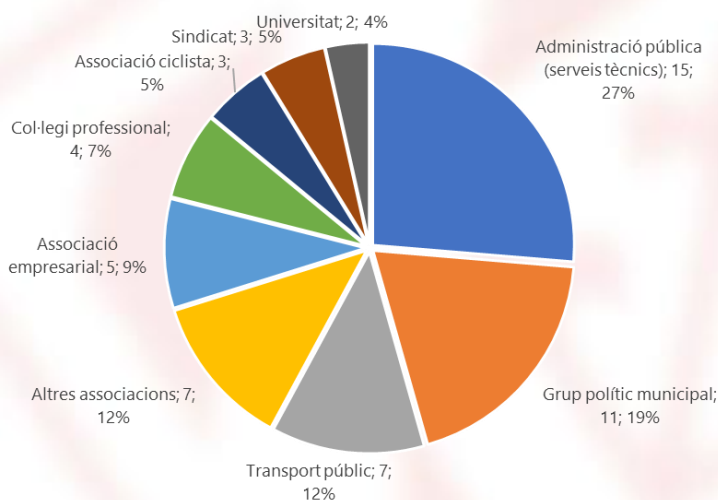
Aquest procés participatiu ha anat dirigit als principals col·lectius i agents del municipi implicats en la mobilitat, als quals s'ha convidat expressament a participar en el procés a través del qüestionari en línia i l'assistència a les sessions presencials. Pel que fa al qüestionari en línia, va obtenir 52 respostes, i pel que fa al conjunt dels debats presencials, van reunir un total de 92 assistents, dels quals alguns van repetir en diverses jornades (vegeu també l'Annex 1 amb el llistat complet de les persones), de manera que hi van participar 57 persones diferents.

Figura 1. Participants al procés de debat sobre el PMU de Lleida



Pel que fa a la distribució de perfils, bona part dels participants pertanyien a l'administració pública, bé com a tècnics (el grup més nombrós), bé com a representants dels 7 grups municipals. Un altre grup força representat va ser el del transport públic (autobusos, taxis...). La resta de representants venien d'associacions empresarials, professionals (col·legis), ciclistes, laborals, excursionistes... i també de la universitat.

Figura 2. Nombre de participants diferents segons perfils





3. SÍNTESI DE RESULTATS DEL QÜESTIONARI EN LÍNIA

El qüestionari en línia tenia l'objectiu de **recollir percepcions de diversos col·lectius**, que contribuïssin a elaborar una diagnosi compartida de la mobilitat a Lleida. El qüestionari s'estructurava en les nou línies estratègiques del PMU vigent, així com un mapa col·laboratiu de punts crítics i exemplars. A continuació es presenten els principals resultats obtinguts a través del qüestionari:

REPTES ACTUALS DE LA MOBILITAT

GENERAL

- Reduir l'ús dels vehicles motoritzats a través de la millora de la mobilitat en transports sostenibles (bici, bus, a peu...)

A PEU

- Incrementar la mobilitat a peu (fins a un 50%) amb un augment de les zones exclusives de vianants i la millora de les existents (continuïtat)

BICI

- Incrementar els desplaçaments en bici (fins al 5%) amb la millora de la xarxa de carrils bici (nous carrils disgregats, amb continuïtat i amplada reglamentària, i segurs per a vianants i ciclistes)

BUS

- Incrementar els desplaçaments en bus (fins al 20%) millorant el servei d'autobusos (línies més ràpides, amb més freqüència, més barates)

TREN

- Millorar l'eficiència del sistema de Rodalies de Lleida

COTXE

- Fomentar l'ús racional del cotxe, treure-li protagonisme (disminuir els desplaçaments un 25%)
- Potenciar l'ús del vehicle elèctric (amb punts de recàrrega, gratuïtat en zones d'aparcament, etc.).

SEGURETAT VIÀRIA

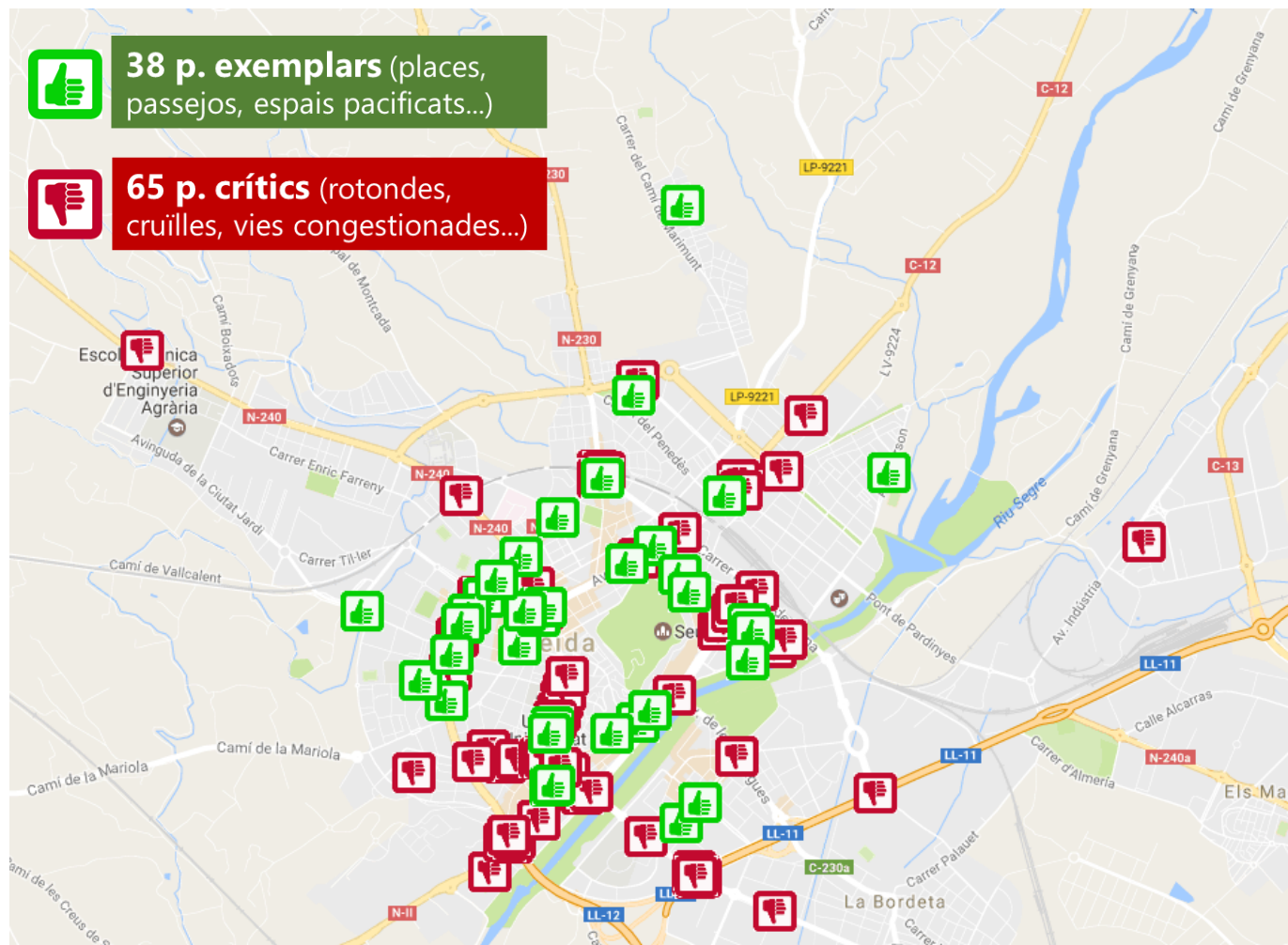
- Garantir millor la seguretat dels vianants (més passos elevats)
- Garantir la visibilitat en alguns creuaments (contenidors i terrasses)

CONSCIENCIACIÓ CIUTADANA I CIVISME

- Educar per una bona convivència entre usuaris de diferents mitjans
- Millorar el civisme dels conductors de vehicles motoritzats (evitar dobles files, més respecte a vianants i ciclistes, etc.)
- Conscienciar per incrementar l'ús del transport públic i mitjans no contaminants



PUNTS CRÍTICS I PUNTS EXEMPLARS DE LA MOBILITAT



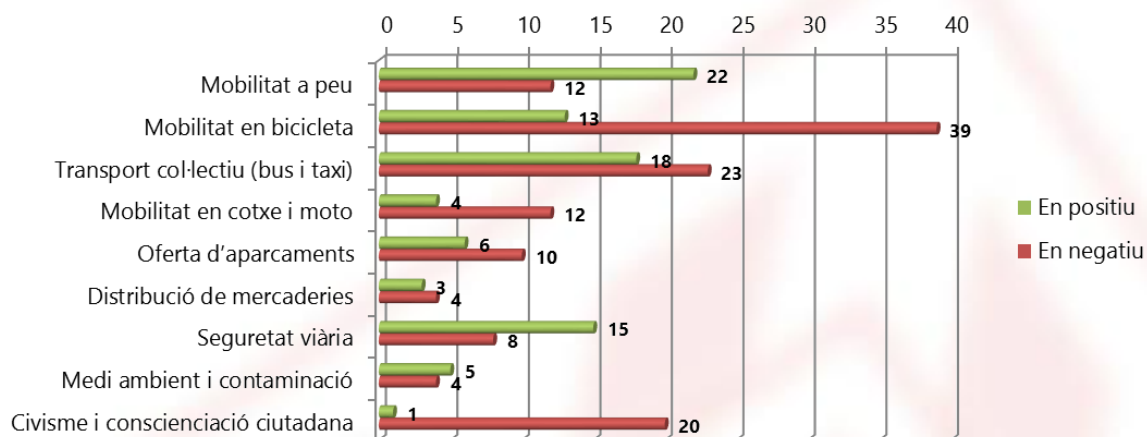
4. SÍNTESI DE LA JORNADA 1: DIAGNOSI I MODEL DE MOBILITAT

Aquesta primera jornada de debat va permetre presentar els resultats obtinguts a través del qüestionari en línia, repassar les polítiques de mobilitat impulsades per la Paeria fins el moment, i recollir aportacions presencials per bastir una diagnosi compartida sobre la situació de la mobilitat a Lleida i la vigència de les mesures del PMU.

Dels debats se'n va despendre una **valoració positiva respecte l'evolució de la mobilitat a Lleida**, lloant iniciatives encaminades a la pacificació del trànsit i la potenciació dels desplaçaments a peu, però també van emergir **valoracions crítiques amb algunes mesures** (com la distribució de zones blaves) i es van **identificar mancances significatives**, especialment en els àmbits del transport públic, l'impuls de la bicicleta i el civisme i conscienciació ciutadana.

Dels 9 àmbits debatuts, els que van generar més intervencions van ser els relatius als **desplaçaments a peu, a la bicicleta i el transport col·lectiu**. Els que menys interès van despertar van ser els referents a la **distribució de mercaderies, el medi ambient i la contaminació atmosfèrica**.

Figura 3. Nombre d'aportacions (en positiu i en negatiu) per a cada àmbit de debat.



Amb tot, va planar un consens sobre la **importància d'avançar cap a una ciutat més pacificada pel que fa al trànsit, i que aposti pels modes de transport més sostenibles**. Ara bé, el debat restava obert sobre quines **mesures i actuacions poden facilitar aquesta transició** cap a una mobilitat més sostenible, i sobre **com s'haurien d'articular aquestes mesures** a través d'un nou Pla de Mobilitat Urbana.

5. SÍNTESI DE LA JORNADA 2: MOBILITAT A PEU, EN BICI I PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT

Després de la primera jornada de diagnosi i model de futur, la Paeria va impulsar una segona jornada de debat centrada en la mobilitat a peu i en bicicleta, i en la convivència i la pacificació del trànsit. Aquests tres temes van generar molt d'interès i posicions confrontades durant la primera jornada de debat, i també entre les respostes al qüestionari en línia. La jornada no només va aprofundir en el debat sobre els temes indicats, sinó que també va servir per dur a l'escala de projecte i de carrer el debat general sobre la mobilitat a Lleida, a partir de casos aplicats en espais de la ciutat.

MOBILITAT A PEU

- **A Lleida la mobilitat a peu ja és un mode de transport que funciona.** No obstant, això, cal replantejar el model de mobilitat de la ciutat, resolent en primer lloc la circulació amb vehicle privat.
- **Desenvolupar els eixos cívics de vianants.** Els eixos cívics de vianants han de servir per connectar els barris perifèrics amb el centre de Lleida, teixir els propis barris i relligar i permetre l'accessibilitat a peu als punts d'interès de la ciutat. A banda, caldria afrontar la solució de diversos "punts negres", carrers o barreres que no afavoreixen la mobilitat a peu o fins i tot la impedeixen.
- **Dissenyar els eixos cívics per a que siguin itineraris atractius.** Cal que siguin continus i tinguin una lògica de recorregut, que siguin llocs amb identitat i on s'hi pugui garantir la seguretat, la confortabilitat i l'accessibilitat. A nivell d'intervenció sobre els carrers, caldria apostar per la millora dels carrers, garantint l'ample de vorera o establint un traçat de plataforma única quan escaigui.

MOBILITAT EN BICICLETA

- **Ampliar i millorar els carrils bici de la ciutat.** Els carrils bici beneficien a tothom, no només els ciclistes. Cal enllaçar alguns eixos principals de carril bici que continuen desconnectats, i crear nous carrils bici per donar consistència a la xarxa actual. Alguns dels carrils bici creats fins al moment no presenten unes condicions òptimes, i caldria millorar alguns punts negres detectats.
- **Aplicar uns criteris de qualitat homogenis en els carrils bici de la ciutat.** Entre els criteris que es van esmentar, destaquen els següents:
 - Que estiguin connectats i siguin continus
 - Que siguin segurs i estiguin protegits
 - Que siguin homogenis i ben senyalitzats
 - Que siguin plans (sempre que sigui possible)
 - Que siguin ràpids i directes
 - Que compleixin la normativa
 - Que tinguin sentit (connectin espais amb demanda)
 - Que es construïxin on ara hi ha zones d'aparcament, prioritàriament
 - Que allí on convisquin amb altres vehicles, aquests redueixin la velocitat

- **Aplicar una política transversal de promoció de la bicicleta.** Augmentar la seguretat contra robatoris, sensibilitzar per augmentar la convivència, impulsar la intermodalitat per multiplicar les opcions de transport, i fins i tot plantejar l'obligatorietat d'una assegurança de responsabilitat civil i matrícula per als ciclistes.

CONVIVÈNCIA I PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT

- **Estendre les zones 30 a la ciutat.** En dues grans fases, la primera en tot el centre i la segona en una segona corona. Aquesta proposta tan extensa ha d'anar acompanyada de mesures d'estructura viària que facilitin els desplaçaments en cotxe i també fomentin el transport públic. A banda, caldria que el PMU exigís a les noves urbanitzacions la implementació de zones 30.
- **Aplicar criteris per crear zones pacificades eficaces.** Les zones 30 només funcionaran si els conductors tenen una percepció real (en el sentit més físic de la paraula) que es troben en una zona on cal anar a poca velocitat. Existeix un ampli ventall de mesures i actuacions per implementar zones 30 de manera efectiva, però cal escollir cas a cas (carrer a carrer) quines són les més adequades, tenint en compte també la viabilitat econòmica.
- **Avaluar el funcionament de les zones 30 existents.** Si bé algunes zones 30 funcionen prou bé (c. Comerç, per exemple), d'altres sembla ser que no funcionen i els cotxes corren igual (c. Magí Morera). Per tant, caldria estudiar i valorar el funcionament de les zones 30 existents i prendre mesures en aquells indrets on es detecti que la pacificació real no es produeix.
- **Aplicar criteris i mesures de convivència entre els diferents modes de transport.** La norma general ha de ser la de prioritzar la seguretat segons el criteri de debilitat. A més, les mesures de convivència han de tenir en compte les necessitats de la gent que viu als diversos barris i dels comerços. També cal enfortir l'educació viària a les escoles i instituts, implementar més mesures de control i regulació de les bicicletes i els ciclistes i regular els aparells elèctrics que van proliferant dia a dia.



Fotografia 1. Moment final de la jornada 2 amb la posada en comú dels resultats de cada grup.

6. SÍNTESI DE LA JORNADA 3: VEHICLE PRIVAT, TRANSPORT PÚBLIC I SENSIBILITZACIÓ

Després de les dues jornades de debat prèvies, la Paeria va organitzar una tercera trobada per tractar tres temes nous: 1) la mobilitat en vehicle privat, l'estacionament i el transport de mercaderies, 2) el transport públic i 3) la sensibilització per una mobilitat sostenible. D'aquesta manera, es completava l'espectre de temes clau identificats a través del qüestionari en línia i la primera jornada de debat.

VEHICLE PRIVAT, ESTACIONAMENT I TRANSPORT DE MERCADERIES

- **Reduir l'ús del vehicle privat.** Fer un pas ferm per reduir l'ús del vehicle privat, Impulsar l'ús del vehicle compartit, especialment en trajectes interurbans o per motius laborals, limitar l'accés en vehicle privat a determinades zones de circulació i potenciar i fer més atractives les alternatives (vasos comunicants).
- **Reduir la velocitat de circulació a la ciutat.** Potenciar els radars de control de la velocitat, i estretir i reduir el "punt de fuga" dels carrers, com una mesura millor que les bandes rugoses per a la reducció de la velocitat de circulació
- **Optimitzar la regulació del trànsit a la ciutat.** Donar als vianants el protagonisme en la regulació del trànsit i fer una regulació semafòrica per hores, i construir unes rondes de circumval·lació per evitar el trànsit per dins la ciutat
- **Millorar i ampliar la infraestructura per a la càrrega de vehicles elèctrics.**
- **Millorar i regular l'oferta d'estacionament en superfície.** Afavorir l'aparcament en locals buits (baixos) o subterranis, Ampliar l'àmbit territorial de les zones blaves per augmentar-ne l'efecte, Crear estacionaments dissuasius als accessos de la ciutat, que siguin segurs, ben connectats i gratuïts, i agilitzar el procediment d'adquisició de la targeta blava per a persones amb mobilitat reduïda.
- **Eliminar els privilegis en aparcament, i prohibir l'estacionament en determinats carrers o zones, en determinats horaris o en determinades dates**
- **Potenciar l'aparcament de motos en espais adequadament habilitats i facilitar més informació sobre l'oferta d'aparcaments per a motos**
- **Millorar i adaptar el model actual de distribució de mercaderies.** Augmentar el respecte a les àrees de càrrega i descàrrega de mercaderies, revisar la regulació horària de la càrrega i descàrrega de mercaderies i establir punts de recollida de paqueteria (*city packs*)

TRANSPORT PÚBLIC

- **Garantir un transport multimodal i intermodal.** Coordinar les xarxes de transport públic, millorar el servei de rodalies i mitja distància de les línies ferroviàries, afavorir la convivència a la ciutat entre els modes de transport, millorar l'estació central d'autobusos de Lleida i donar més informació sobre els mitjans de transport públic disponibles.

- **Potenciar el taxi.** Modernitzar-lo, promovent el seu ús compartit, cobrint les línies deficitàries amb taxi col·lectiu i promovent els vehicles elèctrics entre els taxis.
- **Millorar l'abast de la xarxa de bus urbà.** Amb més parades i ampliant el servei de transport públic a diferents sectors, buscant la màxima eficiència.
- **Revisar el sistema tarifari de Lleida i rodalies.** Integrar la intermodalitat en el sistema tarifari i en el sistema de pagament, i promoure més descomptes, facilitats de pagament i tendir a la gratuïtat universal.
- **Optimitzar el servei de transport públic nocturn.** Ampliar el servei en freqüència i abast, potenciar altres mitjans de transport compartits i fer responsables del transport públic nocturn els locals d'oci.
- **Prioritat viària bus/taxi.** Potenciar la prioritat viària del transport públic amb la creació de més carrils bus/taxi, i crear carrils bus/taxi temporals als principals eixos d'accés a la ciutat.
- **Millorar i optimitzar el servei de bus urbà.** Alternar diferents vehicles (bus normal i microbús) en algunes línies per millorar l'agilitat i l'eficiència, augmentar el servei de bus en cap de setmana i en moments clau, i introduir un sistema d'avisos i informació del servei a les parades.

SENSIBILITZACIÓ

- **Concretar accions de sensibilització i educació per mitjà de plans de mobilitat de barri**
- **Millorar les campanyes actuals.** Campanyes i informació més contínues i més visibles, campanyes generals combinades amb campanyes adreçades a col·lectius específics (jovent, gent gran, famílies, etc.) i llançar campanyes que animin i convidin a provar el transport públic.
- **Fer servir nous missatges per comunicar millor.** Fomentar missatges que apel·lin als beneficis personals i directes de la mobilitat sostenible, i que promoguin una bona planificació prèvia, i fer més visibles els testimonis de ciutadans reals i ridiculitzar les pràctiques incíviques.
- **Ampliar el treball amb les escoles.** Planificar periòdicament a les escoles i als instituts tallers específics de mobilitat sostenible que en mostrin els avantatges, i animar a les AMPA perquè organitzin xerrades i tallers de mobilitat sostenible.
- **Reforçar l'educació viària de la Guàrdia Urbana.** Enfortir el rol de la Guàrdia Urbana en l'educació de la ciutadania, per exemple fomentant cursos i tallers de formació dirigits a ciutadans que duen a terme reiteradament pràctiques de mobilitat no sostenible.
- **Mantenir i ampliar l'aposta de la Paeria per la participació en el PMU.** Obrir la participació quan existeixi un esborrany de Pla, que caldrà difondre prèviament, augmentar el número d'enquestes i el seu univers, i dedicar més esforços a arribar a col·lectius específics poc avesats.
- **Reforçar la sensibilització amb mesures sancionadores i incentivadores.** Enfortir l'aplicació de les ordenances sancionadores a la vegada que s'incrementen aquelles mesures que comporten incentius econòmics.

7. CONCLUSIONS DEL PROCÉS PARTICIPATIU

Els debats del Pla de Mobilitat Urbana de Lleida han generat una gran quantitat i diversitat d'aportacions, que poden ser de gran interès de cara a la revisió del PMU i la redacció del nou Pla. A continuació es desgranen les principals conclusions obtingudes del conjunt del procés.

- **El vehicle privat, principalment el cotxe, ha d'anar perdent protagonisme a la ciutat**
Cal anar reduint el nombre de desplaçaments en vehicle privat (cotxe, principalment) dins de la ciutat, en favor d'alternatives més sostenibles. A més, cal reduir la velocitat de cotxes i motos, especialment fora de la xarxa bàsica de circulació. Això s'ha de fer amb mesures coercitives, amb incentius i oferint alternatives viables, i amb una aposta ferma i decidida en tots els àmbits (social, tècnic i polític) per tal que la substitució del cotxe sigui una realitat a Lleida.
- **S'ha de garantir la seguretat dels modes de transport més vulnerables**
Segons el criteri de debilitat, caldria garantir la protecció en primer lloc del vianant, seguit de la bicicleta, el transport públic i finalment el vehicle privat. Aquest criteri de convivència ha d'estar present en el disseny dels eixos cívics, dels carrils bici (per treure les bicicletes de les voreres) i en general en la creació d'un teixit viari més segur per a tots els usuaris.
- **La connectivitat ha de ser un dels criteris fonamentals per al disseny de la mobilitat a peu i en bicicleta, així com a l'hora de crear zones de trànsit pacificat (zones 30)**
La connexió entre barris de la ciutat i la continuïtat dels eixos de mobilitat a peu i en bicicleta va ser un dels aspectes més valorats per tots els grups.
- **Una intermodalitat eficaç i la qualitat del servei, claus per incentivar l'ús del transport públic**
Cal fer una aposta clara per potenciar la connexió dels diferents mitjans de transport públic, fent que aquests es complementin entre sí. I no només el bus urbà i interurbà i el taxi, sinó també la xarxa de ferrocarrils i rodalies com a mitjans de transport públic que també cal tenir molt en compte en l'estratègia de mobilitat de Lleida. La millora de la qualitat del servei de bus urbà passa per una millora dels horaris, les freqüències i la velocitat del servei, tant urbà com interurbà, sent claus els carrils prioritaris.
- **La sensibilització i l'educació, eines claus per impulsar el canvi d'actituds de la ciutadania**
Cal un reforç comunicatiu per tal de provocar un canvi real i permanent en la mentalitat de les persones. Cal educació viària però també fer patents els avantatges pràctics de reduir la dependència del cotxe a Lleida.
- **La participació ciutadana ha d'estar en la base del nou pla de mobilitat**
La participació ciutadana en el model de mobilitat a Lleida és indispensable per obtenir un millor Pla de Mobilitat. Per això, els debats previs a la revisió del Pla de Mobilitat (com els tres que han tingut lloc) són importants, però també caldrà reobrir el debat un cop es disposi d'un esborrany de pla, i també mantenir la participació en el seguiment de la seva implementació.

ANNEX 1: PARTICIPANTS ALS DEBATS

Tot seguit es llisten els **assistents als debats** per ordre alfabètic d'institució, entitat o empresa, indicant a quina sessió van assistir:

Nom i cognom	Institució/Entitat/Empresa	S1	S2	S3
Elena Aranda	Ajuntament de Lleida	■	■	
Fèlix Larrosa	Ajuntament de Lleida – Grup Municipal PSC	■	■	
Ferran Florensa	Ajuntament de Lleida		■	
Joan Blanch	Ajuntament de Lleida		■	
Laura Fortuny	Ajuntament de Lleida	■	■	■
Marta Roig	Ajuntament de Lleida			■
Montserrat Gil	Ajuntament de Lleida	■		
Raquel Castro	Associació Provincial d'Autoescoles de Lleida / COELL	■	■	■
Xavier Freixes	Associació Provincial Empreses d'Automoció	■	■	■
Samuel de la Fuente	ATM Lleida	■	■	■
Carles Soldevilla	Autobusos Lleida SA	■		
Miquel Castelló	Autobusos Lleida SA	■		■
Jordi Prats	BACC / En bici per Lleida	■	■	
Francesc Català	BACC / En bici per Lleida	■	■	
Guillem Hernández	BACC / En bici per Lleida			■
Josep Ramon París	Cambra Oficial del Comerç	■		
Josep Tarragona	Cambra Oficial del Comerç	■		
Antonio Satorra	Centre Excursionista de Lleida			■
Lluís Taberner	Centre Excursionista de Lleida	■		■
Marta Treguan	Col·legi d'Aparelladors i d'Arquitectes Tècnics (Lleida)	■		
Pau Forns	Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (Lleida)	■		
Sònia Urbina	Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (Lleida)		■	
Joaquim Llop	Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya (Lleida)	■	■	
Francisco Morales	Confederació Sindical de Comissions Obreres de Lleida	■	■	
Josep Rodríguez	Confederació Sindical de Comissions Obreres de Lleida	■	■	
Carles Giménez	Consell Comarcal del Segrià			■
Noemí Morell	Consell Comarcal del Segrià	■	■	
Albert Guàrdia	Consell Local de la Joventut de Lleida	■		

Marina Pujol	Consell Local de la Joventut de Lleida			
Núria Cabiscol	Consell Local de la Joventut de Lleida			
Xavi Dejuan	Cooperativa Teleradio taxi Lleida			
Marta Gamon	FECAV			
Miquel Castellà	Federació d'Associacions de Veïns			
Laura Cervera	Federació de Comerç de Lleida			
Emili Monsó	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya			
Josep Maria Baiget	Grup Municipal D'ERC-AVANCEM			
Carme Culleré	Grup Municipal CiU			
Marta Gispert	Grup Municipal CiU			
Carles Vidal	Grup Municipal C's			
José Luis Osorio	Grup Municipal C's			
Pau Juvillà	Grup Municipal de LA CRIDA-CUP			
Francesc Gabarrell	Grup Municipal de LA CRIDA-CUP			
Carlos González	Grup Municipal del COMÚ			
Joan Vilella	Grup Municipal PP			
Óscar Guardiola	Grup Municipal PP			
Antonio Salvador	Guàrdia Urbana			
Lluís Rué	Guàrdia Urbana			
Joan Carles Miró	Loteutaxi			
Domingo García	ONCE			
Maica Cruz	ONCE			
Miguel Guijalba	Plataforma joves "la palma"			
Maria José Soler	Prefectura Provincial de Trànsit			
Enric Martí Suau	PTP de Lleida			
Josep Maria Flotats	Real Club Automòbil (RACC)			
Juan Pío Mur	UGT Terres de Lleida			
Carles Gené	Universitat de Lleida			
Jesus Avilla	Universitat de Lleida			
TOTAL		36	31	25

ANNEX 2: RECALL DE FOTOS

Tot seguit es mostra una selecció de fotos del procés participatiu:



Fotografia 2. Esther Fanlo, Responsable Coordinadora de Medi Ambient i Horta. Regidoria de l'Hàbitat Urbà i Rural i la Sostenibilitat, presentant la 3a jornada.



Fotografia 3. Sergi Gimeno, tècnic de mobilitat de la Paeria, fent balanç del PMU 2011-17 (Jornada 1).



Fotografia 4. Moment de debat en un dels grups de treball. (Jornada 1)



Fotografia 5. Participant indicant punts crítics en la xarxa de carrils bici de Lleida. (Jornada 2)



Fotografia 6. Moment final de la jornada amb la posada en comú dels resultats de cada grup. (Jornada 3)



Fotografia 7. Moment final de la jornada amb la posada en comú dels resultats de cada grup (Jornada 3).



Fotografia 8. Moment final de la jornada amb la posada en comú dels resultats de cada grup. (Jornada 1)