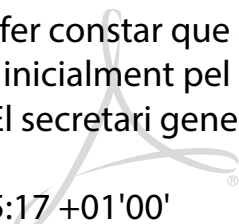


# PROJECTE D'ESTABLIMENT

## SERVEI PÚBLIC DE BICICLETA COMPARTIDA DE REUS

DILIGÈNCIA: Per fer constar que aquest projecte ha estat aprovat inicialment pel Ple de 17 de febrer de 2023. El secretari general, Jaume Renyer Alimbau  
2023.02.21 09:25:17 +01'00'



## ÍNDIX

<u>1 ANTECEDENTS I EXPOSICIÓ DE MOTIUS.....</u>	<u>3</u>
<u>2 DESCRIPCIÓ I CARACTERÍSTIQUES DEL SERVEI.....</u>	<u>4</u>
<u>3 FORMA DE GESTIÓ.....</u>	<u>5</u>
<u>4 OBRES, BÉNS, INSTAL·LACIONS I PERSONAL NECESSARI PER LA PRESTACIÓ DEL SERVEI.....</u>	<u>6</u>
<u>5 RÈGIM TARIFARI.....</u>	<u>7</u>
<u>6 ESTUDI ECONÒMIC FINANCER.....</u>	<u>8</u>
<u>7 RÈGIM ESTATUTARI DE LES PERSONES USUÀRIES.....</u>	<u>8</u>

## 1 ANTECEDENTS I EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El Pla d'Acció Municipal de Reus, 2019-2023, defineix i fixa tot un seguit d'objectius en matèria de mobilitat. L'espai urbà esdevé un dels quatre pilars que configuren l'actuació del govern municipal i, en conseqüència, s'aposta per teixir un nou model de mobilitat que promogui la sostenibilitat. Amb la convicció de millorar l'espai públic, la seguretat viària i la preservació del medi ambient, es vol abordar un canvi modal del sistema de mobilitat, per tal de donar resposta a les necessitats actuals i definir la velocitat lenta de la ciutat i els diferents graus de convivència dels diferents modes de mobilitat. Es vol fomentar la mobilitat activa, noves formes de mobilitat (com ara els sistemes de mobilitat compartida), les energies netes per incidir en la millora de la qualitat de vida a la ciutat.

La mobilitat s'erigeix com un principi rector que ha d'orientar les polítiques públiques i ha d'inspirar als poders públics a promoure polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat. Repensar els nostres hàbits de mobilitat i avaluar els efectes positius dels canvis que hi podem introduir és la clau per avançar cap a un model col·lectiu de mobilitat més sostenible, però també més eficient, segur, equitatiu, competitiu, tranquil i saludable.

La mobilitat es presenta com un dels elements clau en l'articulació de les ciutats i les interaccions que s'hi esdevenen, tal com posen de manifest els diferents instruments de planificació en aquesta matèria, com són el Pacte Nacional per a la mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030; l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025; el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica; i l'Agenda Urbana de Catalunya.

Tot aquest conjunt de plans i acords permeten definir els principis, objectius i estratègies als quals ha de respondre l'actual gestió de la mobilitat i que connecta amb les directrius emanades des de les institucions europees, les quals insisteixen a fer efectiu un canvi en el model de mobilitat per reduir la congestió i la contaminació, afavorint els desplaçaments actius, el transport públic i d'altres sistemes de mobilitat compartida.

Per tant, estem davant d'una nova manera d'entendre el procés d'elaboració de polítiques de mobilitat, les quals no només responen a qüestions merament tècniques, sinó d'altres com les econòmiques, les socials i les ambientals.

Les línies estratègiques del Pla 2018-2025 Pla específic de la bicicleta de Reus són:

«1. Apostar per un model de mobilitat més sostenible i conscienciar a la ciutadania en el marc d'una nova cultura de la mobilitat.

2. Apostar per una Política Integral de la Bicicleta al Consistori.
3. Millorar la gestió de la mobilitat i de l'espai públic.
4. Redactar una normativa específica per a la bicicleta per normalitzar el seu ús.
5. Connectar la xarxa d'infraestructures de carrils bici o vies pedalables i homogeneïtzar els criteris de disseny, prioritzant la seguretat viària.
6. Promoure l'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians i facilitar la intermodalitat.
7. Lluitar contra el furt de bicicletes.
8. Estudiar la instal·lació d'un servei de bicicletes públiques»

Actualment, la ciutat de Reus no disposa de cap sistema públic de bicicleta compartida. Amb aquest sistema de transport públic d'ús individual, es facilita que els ciutadans puguin fer els seus desplaçaments habituals en bicicleta d'una forma sostenible, saludable i econòmica.

Per altra banda, la promoció de l'ús de la bicicleta, tant pública com privada, reverteix en una reducció de les emissions contaminants a la ciutat, ja que el 40% dels desplaçaments en bicicleta substitueixen el cotxe o la moto, segons el Baròmetre de la Bicicleta 2019.

## **2 DESCRIPCIÓ I CARACTERÍSTIQUES DEL SERVEI**

Un sistema de bicicleta pública compartida consisteix en posar a disposició de la ciutadania un conjunt de bicicletes distribuïdes per la ciutat a preus assequibles, que incentivin l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport saludable i sostenible i al mateix temps complementin l'oferta de mobilitat pública i compartida.

L'experiència en sistemes existents indica que l'ús majoritari del servei de bicicleta compartida té una durada de 15 minuts, recorre uns 2,5 km i és un desplaçament per mobilitat obligada. Cada bicicleta realitza de mitjana entre 4 i 8 trajectes diaris, que a Reus suposarien un total d'entre 750 i 1500 usos diaris.

Les bicicletes es troben bloquejades en estacions per un sistema de bloqueig que s'allibera quan el sistema ha autoritzat l'ús.

Tenint en compte l'extensió i l'orografia de Reus es planteja un sistema implantat per fases, amb les característiques següents a la fase final:

- Bicicletes mecàniques (sense motor): 500 unitats.
- Estacions: aproximadament 30 amb 1000 punts d'ancoratge.

Els punts adequats per instal·lar les estacions són espais amb una elevada mobilitat de persones, propers a carrils bici o carrers de convivència i amb fàcil accés als vehicles de

servei. A la zona coberta pel servei, les estacions no haurien de trobar-se a més de 600 metres. També cal instal·lar estacions properes a les principals parades de transport públic i les zones de gran afluència a la ciutat amb horaris d'afluència distribuïts al llarg del dia.

Des del punt de vista de la persona usuària, tota la gestió, tant administrativa com d'ús de les bicicletes, es farà mitjançant una APP al telèfon mòbil.

Les bicicletes porten una tarja identificativa que és llegida per l'ancoratge quan està aparcada a una estació. Es coneix en cada moment quantes i quines bicicletes són a les estacions, i quines estan en ús.

La gestió interna del servei es realitza mitjançant un portal web amb la informació a temps real d'estacions, usuaris, i incidències, a més del conjunt de dades necessàries per l'anàlisi del servei i per la planificació de la redistribució de bicicletes.

La implantació del sistema de bicicleta pública es desenvolupa en una primera fase amb 250 bicicletes i 21 estacions cobrint les zones denses de la ciutat i amb usos diversos. Es planteja, per tant, una cobertura del centre amb una primera ubicació d'estacions que s'anirien completant segons els usos observats. En fases posteriors es plantejaria arribar gradualment a les zones perifèriques de la ciutat.

Des del punt de vista de l'usuari, el servei de bicicleta compartida funcionaria de la següent manera:

#### **A. Alta/baixa d'usuari**

Es preveu que totes les accions relacionades amb el servei de bicicleta compartida es realitzin des de la corresponent aplicació per a mòbil.

Així, per tal de poder optar al servei, el primer pas seria descarregar l'APP i donar-se d'alta com a usuari introduint les dades personals, acceptant les condicions del servei i associant al compte una targeta bancària. A la mateixa aplicació hi haurà l'opció de donar-se de baixa del servei.

#### **B. Localització i accés a una bicicleta propera**

Per accedir a una bicicleta del sistema, l'aplicació mostraria en un mapa les bicicletes properes disponibles, amb la possibilitat de guiatge fins a la ubicació de l'estació.

Un cop a l'estació, l'usuari introduiria algun identificador de la bicicleta escollida a l'APP mitjançant codi de la bicicleta, lectura de codi QR, xip NFC o similar. Finalment, el sistema desbloquejaria la bicicleta després de fer les comprovacions oportunes.

### **C. Devolució de la bicicleta**

Un cop realitzat el trajecte, l'usuari ha de retornar la bicicleta a una estació. L'APP oferirà un mapa amb la ubicació de totes les estacions i la disponibilitat de bicicletes i aparcaments lliures a cadascuna d'elles.

L'usuari escollirà l'estació que més li convingui i un cop allí ha d'aparcar la bicicleta a l'espai previst i comprovar que el sistema li confirmi la correcta recepció de la bicicleta. A partir d'aquell moment, l'usuari ja no és responsable de la bicicleta.

### **D. Gestió d'incidències**

L'aplicació tindrà un apartat on reportar les incidències que els usuaris/es puguin tenir amb el servei.

Una part important d'aquesta gestió és la de retirar de l'oferta disponible les bicicletes que els usuaris/es reportin com avariades, al mateix temps que el sistema en deriva la incidència al servei de mecànica.

La resta d'incidències descrites seran gestionades des de l'oficina, mantenint la comunicació amb l'usuari per mitjà de l'APP o de correu electrònic.

## **1 FORMA DE GESTIÓ**

Els ens locals tenen reconeguda autonomia per a l'organització dels serveis de llur competència. Aquesta autonomia organitzativa es concreta en l'article 85 de la LRBRL, en el qual s'estableixen les formes de gestió dels serveis públics. El mateix article especifica que s'ha d'escollir la forma de gestió més sostenible i eficient.

Reus Mobilitat i Serveis va encarregar a l'AMTU (Associació de Municipis de Transport Urbà) un estudi per determinar la forma de gestió més sostenible i eficient del servei de bicicleta pública compartida a la ciutat de Reus, d'entre les diferents formes de gestió:

- a) Gestió directa a través de societat municipal.
- b) Gestió directa per la mateixa entitat local, Ajuntament.
- c) Gestió directa a través d'entitat pública empresarial local.
- d) Gestió directa per organisme autònom local.

El 21 d'abril de 2022, l'AMTU va presentar l'Estudi i avaluació dels diferents models de gestió, el qual s'adjunta document resum com annex 1. El resultat de l'anàlisi multicriteri és el següent:

«D'acord amb l'estudi de l'AMTU, la forma de gestió del servei de bicicleta pública compartida més sostenible i eficient per la ciutat de Reus, d'acord amb els criteris de l'article 85 de la LRBRL, és la forma de gestió directe mitjançant societat municipal.»

## **2 OBRES, BÉNS, INSTAL·LACIONS I PERSONAL NECESSARI PER LA PRESTACIÓ DEL SERVEI**

### **2.1 OBRES, BÉNS I INSTAL·LACIONS**

#### **A BICICLETES PÚBLIQUES**

El servei de bicicleta pública requereix unes bicicletes amb característiques específiques: tipus urbana de mida mitjana apta per a persones de diferents alçades, amb disseny i imatge propi, antivandàlica, amb número identificatiu i components d'alta qualitat per millorar la comoditat d'ús, la seguretat en la conducció i el manteniment ordinari. Les bicicletes també han d'allotjar el xip identificatiu a l'espai previst per una adequada lectura per part del lector ubicat a l'ancoratge.

#### **B ESTACIONS DE BICICLETA PÚBLICA**

Les estacions del servei de bicicleta pública es troben ubicades a la via pública de la ciutat i ocupen uns 50 m<sup>2</sup> per estació. Estan formades per un conjunt d'aparcaments individuals gestionats per un armari de comandament. Les estacions tenen de mitjana 20 aparcaments i requereixen alimentació elèctrica i una xarxa de telecomunicacions que les connecti amb els servidors centrals.

#### **C SERVIDORS DE GESTIÓ I CONTROL CENTRAL**

La gestió del servei es realitza de manera centralitzada en un servidor d'alta disponibilitat en un centre de processament de dades. La supervisió i gestió d'incidències es realitza des d'un centre de control obert 24 hores mitjançant aplicacions específiques.

## D MAGATZEM I TALLER DE LA BICICLETA PÚBLICA

El servei ha de disposar d'un espai habilitat per a l'emmagatzematge de bicicletes i aparcaments, així com dels seus recanvis. També cal habilitar un espai com a taller per efectuar el manteniment ordinari i les reparacions de les bicicletes. El local ha de ser cèntric a la ciutat i al mateix temps disposar d'un accés còmode i aparcament a l'interior per a les furgonetes de redistribució de bicicletes.

Des del magatzem es realitza la supervisió de l'estat d'ocupació i d'incidències tècniques mitjançant aplicacions específiques amb informació a temps real.

## E VEHICLES DE REDISTRIBUCIÓ DE BICICLETES

El trasllat de bicicletes des d'estacions amb molta ocupació de bicicletes cap a estacions amb pocs vehicles disponibles es realitza amb furgonetes carrossades específicament pel transport de bicicletes i que permetin una ràpida càrrega, fixació i descàrrega de les mateixes. Per a les primeres 250 bicicletes és necessari disposar de dos vehicles i s'estima que a partir d'aquesta quantitat serà necessari un tercer vehicle.

### 1.1 PERSONAL

#### A PERSONAL ORGANITZATIU I D'ADMINISTRACIÓ

Es requereix a nivell organitzatiu i tècnic un responsable del servei, un oficial administratiu i un auxiliar administratiu a temps parcial.

#### B PERSONAL DE MANTENIMENT I REDISTRIBUCIÓ DE BICICLETES

El servei complert amb 500 bicicletes i aproximadament 30 estacions requereix un mínim d'un coordinador i mecànic principal i 5 persones per a redistribució de bicicletes entre estacions i petites reparacions, a temps complet.



## 1 RÈGIM TARIFARI

El règim tarifari previst inicialment és:

- Abonament mensual: 9 €/mes, IVA inclòs  
(viatges il·limitats fins a 30 minuts de durada cadascun, durant 1 mes)
- Tiquet diari: 1 €/dia, IVA inclòs  
(viatges il·limitats fins a 30 minuts de durada cadascun, durant 24 hores)
- Suplement per excés de temps: 1€ (IVA inclòs) pels primers 30 minuts o fracció d'excés
- Suplement per excés de temps: 3€ (IVA inclòs) per cada 30 minuts o fracció a partir d'una hora de trajecte

## 1 ESTUDI ECONÒMIC FINANCER

S'adjunta com annex 2, l'estudi de viabilitat econòmica del servei de bicicleta pública.

La inversió total prevista per l'execució d'aquest projecte és de 2.491.851,99 euros, que es finançarà mitjançant l'ajut atorgat per la Secretaria General de Transports i Mobilitat del Ministeri de Transportes, Movilidad y agenda urbana per un import de 1.535.400,00 euros que contempla l'execució de la primera fase (250 bicicletes). La quantitat de la subvenció finalment atorgada estarà condicionada pel compliment dels terminis d'execució previstos, així com del sistema de gestió, seguiment i avaluació contínua del projecte. La resta es finançarà amb recursos propis.

Es preveu que el pressupost el primer any de funcionament del servei serà de 511.649,91 euros, que es veurà incrementat a partir del tercer any de funcionament, moment en que es preveu l'execució de la segona fase del projecte, amb la incorporació de 250 noves bicicletes.

L'estudi contempla diferents escenaris econòmics, que venen definits per l'evolució de la demanda de servei, contemplant diferents escenaris amb les següents variables :

Usos bicicleta/dia

Contractació de serveis d'abonament

Modalitat de la demanda (tiquet de servei diari/abonaments).

Es preveu que l'activitat assoleixi el punt d'equilibri econòmic en les següents condicions :

Demanda de servei : mitjà

Modalitat de la demanda : 50% tiquet de servei diari  
Usos/dia bicicleta : 3,5 usos  
Usuaris anuals de servei : 523.250  
Contractació abonaments : 2.303 abonaments

## **2 RÈGIM ESTATUTARI DE LES PERSONES USUÀRIES**

L'expedient administratiu a tramitar per a la implantació del servei públic de transport col·lectiu urbà de viatgers amb bicicleta pública compartida integra el Reglament del servei, on es determina quin és el règim intern de funcionament del servei i s'estableixen els drets i deures de les parts implicades en la prestació d'aquest servei.

L'Ajuntament de Reus i l'operador del servei vetllen pel respecte dels drets de les persones usuàries reconeguts a les lleis i en el Reglament del servei.

Anton Maria  
SALVADO CABRE -  
DNI [REDACTED]  
(TCAT)

Signat digitalment per  
Anton Maria SALVADO  
CABRE - DNI [REDACTED]  
(TCAT)  
Data: 2022.10.10 10:37:30  
+02'00'

**Anton Maria Salvadó Cabré**  
**Coordinador-gerent de Serveis Territorials**  
**Ajuntament de Reus**

Reus, octubre 2022