



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DEL MUNICIPI DE REUS

DOCUMENT II – PROPOSTES

Per a:



AJUNTAMENT DE REUS



DIRECCIÓ FACULTATIVA

Ajuntament de Reus - Departament d'Urbanisme i Mobilitat

Marina Berasategui Canals
Regidora d'Urbanisme i Mobilitat

Anton Maria Salvado Cabre
Gerent de Serveis Generals
Arquitecte

Pere Jornet Corbella
Enginyer de camins, canals i ports

Marc Prades Villanova
Enginyer de camins, canals i ports

EQUIP REDACTOR

Ingeniería de Tráfico, S.L.

Jordi Parés i Estela
Direcció
Enginyer de camins, canals i ports

Emeka Okpala González
Enginyer de camins, canals i ports

Àlia Ramellini Lorca
Ambientòloga

Andrea Melero Ramos
Geògrafa

Oriol Codina Lara
Sociòleg

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA.



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JP
Data	Abril 2023

ÍNDEX DE CONTINGUTS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS.....	4
1.1. Context de les polítiques de mobilitat sostenible.....	5
1.2. Relació amb altres plans i programes conexas.....	10
1.2.1. Planejament territorial i infraestructural supramunicipal.....	10
1.2.2. Plans sectorials municipals.....	12
1.2.3. Planejament municipal.....	16
CAPÍTOL 2. OBJECTIUS DEL PMUS.....	19
2.1. Objectius específics del PMUS.....	20
2.2. Objectius ambientals del PMUS.....	21
2.2.1. Potenciar el canvi modal.....	21
2.2.2. Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport.....	21
2.2.3. Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli.....	21
2.2.4. Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport.....	22
2.2.5. Disminuir la contaminació acústica resultant del transport.....	22
2.2.6. Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles.....	22
2.2.7. Reduir l'accidentalitat.....	22
2.2.8. Protegir el sistema de mobilitat davant els efectes de l'escalfament global.....	22
CAPÍTOL 3. ESCENARIS DE FUTUR.....	24
3.1. Escenari tendencial.....	25
3.2. Escenaris de futur.....	28
3.2.1. Escenari 1 – potenciació de les connexions externes.....	28
3.2.2. Escenari 2 – potenciació de la mobilitat sostenible interna.....	30
3.3. Escenari objectiu.....	32
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS.....	33
4.1. Creació d'una Zona de Baixes Emissions.....	34
4.2. Consolidació de la mobilitat activa.....	42
4.3. Pacificació d'entorns escolars, equipaments i altres espais públics sensibles.....	54
4.4. Assoliment d'una accessibilitat universal.....	66
4.5. Expansió d'una infraestructura connectada, còmoda i segura per a bicicletes i vmp.....	78
4.6. Millora del transport públic urbà i potenciació de la intermodalitat.....	86
4.7. Desenvolupament d'infraestructures metropolitanas.....	101
4.8. Racionalització de l'aparcament i millora de l'eficiència del transport motoritzat.....	113
4.9. Implantació d'una logística urbana més sostenible.....	128
4.10. Polítiques de seguretat viària amb visió zero.....	134
4.11. Promoció d'una mobilitat més sostenible.....	140
CAPÍTOL 5. RESUM DE LES ACTUACIONS.....	153
CAPÍTOL 6. SEGUIMENT DEL PMUS.....	160
6.1. Metodologia de seguiment del PMUS.....	161
6.2. Indicadors de seguiment.....	162

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

1.1. CONTEXT DE LES POLÍTIQUES DE MOBILITAT SOSTENIBLE

A causa de la situació d'emergència climàtica a la què es troba sotmesa la humanitat i l'equilibri ecològic de la terra i de les nombroses externalitats negatives causades per l'actual sistema de transport, que dona un paper protagonista al transport privat motoritzat, es requereix d'una acció urgent i decidida per tal de començar a reduir les emissions de forma dràstica.

Les ciutats, en ser grans centres de població i pols econòmics importants, generen una gran quantitat de desplaçaments i, per tant, es troben altament afectades per les externalitats i contaminació generada pel vehicle privat.

Tanmateix, la ciutat també té l'avantatge que, almenys en aquelles més denses (com és el cas de Reus), en concentrar molta activitat econòmica, i per tant, ser un lloc d'intercanvi de béns i serveis, aquests es troben molt a prop de la ciutadania. Per tant, per a un habitant d'una ciutat mitjana com és el cas de Reus, resulta molt còmode accedir de forma ràpida a una gran quantitat de béns i serveis, cosa que fa redundant l'ús del vehicle privat per a grans trajectes i incentiva els desplaçaments de curta durada, que es poden cobrir amb més eficiència a peu o en bicicleta o patinet.

Per tant, el fet que a les ciutats hi predomini el vehicle privat és només fruit d'una planificació urbana històrica que la situat al centre, però que no respon a les necessitats mediambientals, socials, econòmiques i socials de les ciutats.

Per aquest motiu, moltes ciutats poc a poc van adoptant mesures que busquen promoure una mobilitat sostenible, ja que els costos derivats del vehicle privat comencen a ser inassumibles a nivell ambiental i econòmic.

Reus ja va ser una de les primeres ciutats a Catalunya en fer una mesura ambiciosa de limitar l'espai destinat al cotxe i cedir-lo als vianants quan va tancar el Tomb de Ravals al trànsit rodat no veïnal. Això va fer molt més accessible el centre, i va revitalitzar-lo, amb més activitat econòmica (especialment comercial) i destacant el seu patrimoni arquitectònic. L'èxit de la mesura, doncs, demostra que eliminar espai del vehicle privat molts cops comporta beneficis per a la qualitat de vida de les persones i la ciutat en general.

Si bé Reus fou un dels municipis pioners a Catalunya, el cert és que pel què fa a actuacions i polítiques de mobilitat sostenible, el nostre país es troba uns passos per darrere si el comparem amb altres països europeus, especialment al nord. En molts d'aquells països, municipis de la mida de Reus porten anys impulsant mesures de mobilitat sostenible, cosa que es tradueix en ciutats molt aptes per caminar, una gran quantitat de gent desplaçant-se amb bicicleta, una xarxa de transport públic extensa, eficaç i fiable i que permet la combinació de múltiples tipus de transport, i un ús més reduït del vehicle privat per als desplaçaments curts. Ciutats europees similars a Reus en població serien Delft (Països Baixos), Caen (França), Leuven (Bèlgica), Jena (Alemanya) o Vejle (Dinamarca).

Paral·lelament, ens trobem en un context on l'escalfament global ja és una realitat. Malgrat que evitar-lo és ja impossible, ja que aquest augment de la temperatura ja s'ha estat produint durant

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

els últims anys. Per això, l'objectiu actualment és que la temperatura mitjana del planeta no superi els 2°C respecte els nivells preindustrials. Aquest objectiu ja comporta gran efectes perjudicials per a l'equilibri dels ecosistemes, i és molt probable que porti a grans catàstrofes climàtiques com sequeres, aiguats, inundacions, tempestes, etc. molt més extremes que les actuals. Això tindrà grans conseqüències per a tota la vida a la Terra, però per als humans, a més, significaran grans pèrdues de vides i enormes moviments migratoris, a més que una major inestabilitat social i geopolítica que podria derivar en nous conflictes socials.

És molt important que s'impulsi de forma immediata i des de tots nivells mesures per reduir les probabilitats que aquests escenaris esdevinguin una realitat i pal·liar els efectes adversos que tindrà l'escalfament global sobre Reus. Amb l'objectiu de reduir els efectes nocius de l'activitat humana que causen l'escalfament global del planeta, des de diversos nivells administratius s'ha impulsat un conjunt de normes i lleis per tal que els municipis redueixin les emissions generades dins el seu si, especialment pel què fa a les generades pel transport.

A Catalunya s'ha promogut la Llei 16/2017, la qual té com a objecte la regulació de les mesures encaminades a la mitigació i l'adaptació al canvi climàtic, la definició del model de governança de l'Administració pública amb relació al canvi climàtic i l'establiment d'impostos com a instrument per a actuar contra el canvi climàtic. Respecte als objectius del planejament, a l'article 21 detalla que ha d'avaluar «l'impacte sobre la nova infraestructura de l'increment de la freqüència de fenòmens meteorològics extrems i [...] de la manca de subministraments» així com avaluar la «contribució a les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, inclòs llur impacte sobre la capacitat d'embornal del territori afectat [...]». En relació a la mobilitat, a l'article 24 d'aquesta llei es demana que «Les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per a avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle».

Com a reforç també existeix Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica que obliga a tots els municipis de més de 50.000 habitants a tenir una Zona de Baixes Emissions. De la mateixa manera, existeixen diverses directrius i estratègies a nivell estatal i autonòmic que defineixen les línies a seguir per tal de millorar la mobilitat sostenible.

La ciutat de Reus, juntament amb altres alcaldies d'arreu d'Europa, ha signat el Pacte d'Alcaldes pel Clima i l'Energia. El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible no és aliè a les polítiques que busquen reduir les emissions dels gasos d'efecte hivernacle; al contrari, és una eina més per tal d'assolir els objectius marcats en aquest Pacte, que són:

- Reducció de les emissions un 55% per al 2030, per aconseguir una neutralitat climàtica el 2050.
- Adaptar-se als pactes del canvi climàtic.
- Vetllar per una transició justa.



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

El PMUS, així, es converteix en una eina imprescindible per a la consecució d'aquests objectius, ja que aposta pel desenvolupament dels mitjans actius, el transport públic i la mobilitat elèctrica per tal de reduir les emissions del transport motoritzat de combustió, una de les principals fonts de GEH a les ciutats.



Catalunya
2030

L'Ajuntament s'ha adherit l'abril de 2022 a l'Aliança Catalunya 2030 i es compromet en treballar per la consecució dels Objectius de Desenvolupament Sostenible de la ONU. El que comporta un pas més en la voluntat municipal d'impulsar els ODS, després de que el 2019 es va aprovar assumir l'Agenda 2030 i els Objectius de Desenvolupament Sostenible com a marc de les polítiques públiques que impulsarà l'Ajuntament per aconseguir una societat més justa, igualitària i ambientalment sostenible.

L'Ajuntament s'ha adherit l'abril de 2022 a l'Aliança Catalunya 2030 i es compromet en treballar per la consecució dels Objectius de Desenvolupament Sostenible de la ONU. El que comporta un pas més en la voluntat municipal d'impulsar els ODS, després de que el 2019 es va aprovar assumir l'Agenda 2030 i els Objectius de Desenvolupament Sostenible com a marc de les polítiques públiques que impulsarà l'Ajuntament per aconseguir una societat més justa, igualitària i ambientalment sostenible.

Dels 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides, es prioritzen 12, que són els que tenen un major impacte sobre la mobilitat segura i sostenible, tal com remarca el Pacte Nacional Per la Mobilitat Segura i Sostenible de Catalunya. Sobre aquests objectius s'analitzarà l'impacte o no de les actuacions plantejades en el PMUS assumint que les mesures actuen sobre els ODS de la següent manera:



Promocionant l'accés a sistemes de transport segurs, assequibles i accessibles pe a totes les persones. Adaptant el sistema tarifari per tal de facilitar la mobilitat als col·lectius més vulnerables



Incentivar l'ús dels mitjans de transport actius i nets per articular de forma prioritària el canvi cap a un model de mobilitat saludable. Treballant per a reduir els accidents de trànsit i la convivència entre els diferents sistemes de mobilitat.



Incidint en l'educació i la comunicació com a vectors clau en la sensibilització ciutadana per aconseguir un canvi en el sistema de mobilitat.



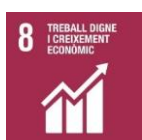
Incorporant la perspectiva de gènere de manera interseccional per tal de posar la vida quotidiana de les persones i la sostenibilitat al centre de les decisions.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS



Apostar per un procés de transició energètica i descarbonització del sistema de transport en el marc de les problemàtiques associades a la qualitat de l'aire i a la situació d'emergència climàtica. Minimitzant els costos i externalitats negatives sobre el medi ambient, disfuncions socials i impactes sobre la salut de les persones.



Afrontar els reptes del model logístic de distribució de mercaderies i en l'accés als grans centres generadors de mobilitat des d'una perspectiva innovadora. Tenint en compte mesures que permetin una anàlisi i ràpida integració de les innovacions que sorgiran els propers anys



Dissenyant un model de mobilitat i infraestructures eficients, dinàmiques i accessibles, en el marc d'un canvi cap a la construcció de ciutats i entorns més sostenibles.



Treballant per donar resposta als canvis de tendència en els fluxos de mobilitat de tipus laboral i dels nous models de consum.



Potenciant la governança i la planificació per a articular un ecosistema on agents públics i privats impulsin els canvis necessaris en el sistema de mobilitat.

A nivell internacional, en l'àmbit de la mitigació de l'escalfament global i els seus efectes, també s'han dut a terme noves normatives i estratègies.

Per exemple, a nivell europeu s'ha adoptat el paquet de mesures *Fit for 55*. Aquest paquet es tracta d'un conjunt de propostes per tal de revisar i actualitzar la legislació europea per assolir

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

l'objectiu de reduir les emissions de GEH un 55% per al 2030. A nivell internacional, l'Organització de les Nacions Unides duu a terme unes conferències internacionals per tal de limitar l'augment global de les temperatures i adaptar-se als impactes associats al canvi climàtic. L'última conferència, la COP27, celebrada a Xarm el-Xeikh, a Egipte, ha dissenyat un mecanisme de compensació per als afectats per les conseqüències de l'escalfament global. Arran de la publicació del Sisè Informe d'Avaluació del Grup Intergovernamental d'Experts sobre el Canvi Climàtic (IPCC), el Secretari General de l'ONU, António Guterres, demana un «salt quàntic» en l'acció climàtica si es pretén assolir l'objectiu de no sobrepassar els 1,5°C d'escalfament global, demanant una acceleració dels esforços a tots els nivells socials, econòmics i governamentals.

1.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS

1.2.1. Planejament territorial i infraestructural supramunicipal

Directrius Nacionals de Mobilitat

Les Directrius nacionals de mobilitat són l'instrument de planificació de la mobilitat de major rang i constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat de la Llei 9/2003, emmarcant entre d'altres el present PMUS. El seu propòsit bàsic és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport. Aquesta estratègia es desplega en tres objectius principals:

- Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que minimitzin la distància dels desplaçaments, és a dir, que calguin desplaçaments de menor distància per satisfer totes les funcions socials i econòmiques: Reduir passatger - quilòmetres i vehicle - quilòmetres.
- Traspasar desplaçaments als mitjans de transport més adients a cada àmbit, entenent que són aquells que aporten una accessibilitat més universal i generen uns impactes socials i ambientals més petits: Traspasar passatger- quilòmetres i vehicle – quilòmetres entre modes de transport.
- Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport, o sigui, reduir els seus costos externs unitaris: Reduir el impacte de cada passatger - quilòmetres i vehicle – quilòmetres realitzat.

Tanmateix, aquestes directrius estan actualment en procés de revisió per part de la Generalitat de Catalunya, amb l'objectiu d'adaptar-les als nous reptes socials, ambientals i tecnològics.

Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (2006-2026)

L'objectiu del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC), en línia amb els plans d'infraestructures contemporanis, és desenvolupar un sistema de transport organitzat com a xarxa integrada i multimodal, segur i sostenible, ambientalment responsable, equilibrat socialment i viable econòmicament, obert en la fase de seguiment a la col·laboració i participació institucional i ciutadana. Les infraestructures previstes en el PITC i que tenen previst afectar Reus són:

- Nova línia d'alta velocitat al corredor del Mediterrani: Nova línia projectada amb una velocitat de disseny de 300 km/h destinada a permetre el viatge València-Barcelona en 1h 30 minuts i a especialitzar la línia actual en trens convencionals, especialment mercaderies i regionals convencionals. Aquí hi figuraria també l'Estació Central Camp de Tarragona.
- Rehabilitació Reus – Roda: Aquesta rehabilitació ha de permetre constituir un bypass per a les mercaderies a la ciutat de Tarragona. Aprofita al màxim el traçat del corredor actualment fora d'ús de la línia Reus - Roda.
- Connexió de la Línia Reus – Lleida i Valls – Lleida a Picamoixons: Actuació que té per objectiu permetre l'explotació Valls – Reus directe.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

- Variant de Reus: Actuació que ha de permetre eliminar la barrera que el ferrocarril suposa al seu pas per la ciutat de Reus, a la vegada que ha de ser el primer tram de la variant per mercaderies de la ciutat de Tarragona.
- Tramvia del Camp de Tarragona (TRAMCAMP): Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona. Atesa la distància entre nuclis s'analitzarà la possibilitat que sigui un sistema de tren tramvia.

Pla Territorial del Camp de Tarragona

El Pla Territorial del Camp de Tarragona planteja els principals reptes que sorgeixen en la ordenació del sistema d'infraestructures de mobilitat del Camp de Tarragona i que són:

- Una molt elevada dotació d'infraestructures viàries d'alta capacitat, això és, de pas i de connexió exterior que contrasta amb els dèficits evidents de vertebració infraestructural a l'interior de la regió.
- Una mobilitat fortament canalitzada per unes infraestructures d'altres prestacions on es solapen trànsits de llarga i curta distància.
- Uns dèficits notables de jerarquització de la xarxa que, sovint, comporten el pas directe de les altes prestacions a la ciutat amb una manca clara dels nivells intermitjos de la jerarquia.
- Unes barreres infraestructurals importants al creixement de ciutat i uns enllaços viaris excessivament complexos.
- L'elevada demanda en alguns trams de la xarxa i problemes de congestió.
- Un escàs paper del ferrocarril en la mobilitat interior de la regió que contrasta amb la bona posició ferroviària de la regió en relació a la mitja i llarga distància.
- Certs trams ferroviaris a cel obert que afecten projectes de ciutat a Tarragona i a Reus.
- El planejament sectorial actual no dóna solució a la intermodalitat entre els diferents sistemes ferroviaris, que és manifestament insuficient. Es fa palesa la necessitat, ja expressada pel PITC, de definir intercanviadors de transport de viatgers al Camp de Tarragona on conflueixin l'alta velocitat, els regionals, els rodalies, el tren tramvia i l'autobús.
- Un tren allunyat de la ciutat d'avui... i de la del demà. La necessitat d'acostar més el tren convencional a les zones més poblades d'avui, a les zones d'extensió futura, als principals serveis i equipaments. El PITC ja expressava la necessitat de definir unes rodalies i un sistema de transport col·lectiu eficaç dins la conurbació central.
- L'existència de massa projectes d'infraestructura ferroviària amb massa atzucacs i, per tant, inviubles i ineficients. El repte de dissenyar un sistema que vertebrí, amb el nombre mínim de corredors –un o dos màxim–, la major part de les àrees fortament poblades i també les turístiques, els principals equipaments comarcals (universitat, hospitals, Port Aventura etc.) i els principals sistemes (estació central, port, terminal de l'aeroport, etc.).

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

- En resum, abordar l'articulació del conjunt de les xarxes ferroviàries sota un model de mobilitat unitari, coherent i eficient, que integri els conceptes de intermodalitat, connectivitat i accessibilitat al Camp de Tarragona, atenent el sistema d'assentaments i usos del sòl previstos i el sistema d'espais oberts i garantint la vertebració de la ciutat actual i de la conurbació futura.
- Un port insuficientment drenat viària i ferroviàriament amb el risc que la ciutat pugui arribar a asfixiar-lo algun dia.
- Un aeroport insuficientment interconnectat amb el conjunt de la regió i amb les àrees turístiques costaneres i lúdiques, per tant molt poc intermodal.
- L'encaix local d'actuacions del sistema logístic amb lògica i dimensionats supraregionals inevitables en una regió amb una posició estratègica sobre els principals corredors de mobilitat del país.

Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona

El Pla Director de Mobilitat (PDM) del Camp de Tarragona està en aquests moments en fase de redacció per part de l'Autoritat del Transport Metropolità de Tarragona, i es preveu que s'enllesteixi a finals de l'any 2023.

1.2.2. Plans sectorials municipals

Pla Local de Seguretat Viària

El Servei Català de Trànsit des de l'any 2006 desenvolupa un programa de suport als ens municipals per a la redacció dels Plans Locals de Seguretat Viària (PLSV), com una de les accions claus derivades del Pla de Seguretat Viària de Catalunya. L'any 2008 es va redactar el primer PLSV al municipi de Reus, amb vigència 2009-2012. L'elaboració del Pla va suposar un primer pas del procés d'anàlisi i millora de la seguretat viària al municipi. L'abast del Pla era de quatre anys, termini pel que es va plasmar un Pla d'actuació, no només sobre aspectes estratègics o de polítiques generals, sinó sobretot amb mesures d'ordenació i obres de menor envergadura que poguessin ser executades a mig i curt termini.

El pla va ser avaluat i actualitzat l'any 2014, per tal de definir el període 2015-2018 i, més endavant, el 2019, el va ser actualitzat per segon cop, per tal d'estar vigent en el període 2020-2023. L'objectiu que es proposa en aquesta última actualització del PLSV és assolir el 2023 una disminució del 35% del nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana respecte l'any 2018, que suposaria 160 accidents el 2023. A més, es proposa assolir els 0 morts en accidents de trànsit en zona urbana i reduir un 30% els ferits greus. Per aconseguir aquest objectiu, el PLSV defineix una sèrie de línies estratègiques dividides en sis eixos: transvasament modal, infraestructura, conductes, educació i formació, àmbit polític i agents socials i recollida i gestió de la informació.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

Pla Reus Ciutat Inclusiva

El Pla Reus Ciutat Inclusiva forma part dels anomenats Plans d'Accessibilitat, que són uns instruments de promoció de l'accessibilitat en l'àmbit municipal previstos en la llei 13/2014 d'Accessibilitat (articles 42 al 46). Aquests documents identifiquen les barreres arquitectòniques i les deficiències en matèria d'accessibilitat en diferents àmbits com l'espai públic, els modes de transport, els edificis o la senyalització. El Pla realitza un inventari exhaustiu de les problemàtiques per tal de tenir-les identificades i fer-ne un seguiment. A part, fa un seguit de propostes a adoptar:

- Millorar la planificació, regulació i gestió de l'accessibilitat a Reus, sobretot actualitzant la cartografia municipal i les ordenances municipals.
- Millorar els itineraris de vianants per fer-los més accessibles: establint una jerarquia de prioritats, retirant obstacles, millorant els criteris de disseny dels elements de la via, implantant semàfors sonors, etc.
- Implementar el paviment tàctil i rajoles guia.
- Formant i sensibilitzant.

Pla Específic de la Bicicleta

El Pla Específic de la Bicicleta (PEB) 2018-2025 a Reus va contemplar el desenvolupament de les següents línies:

- Dissenyar una xarxa per cobrir les necessitats de la demanda d'ús de la bicicleta.
- Connectar la bicicleta amb la resta de mitjans de transport, especialment el transport públic.
- Resoldre els conflictes amb la resta de mitjans de transport.
- Establir normes de disseny relatives a la construcció de la xarxa: característiques geomètriques, enllumenat, estacionament, senyalització...
- Motivar la societat a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport i d'oci.
- Vetllar per la seguretat del ciclista, així com la resta d'usuaris de la via pública.

El PEB va elaborar els següents grans grups de propostes:

- Nova xarxa cícable. A desenvolupar en diferents bases, connectant-la amb els principals centres de generació i atracció de viatges i millorant la senyalització.
- Pacificar el trànsit i regular l'estacionament.
- Conscienciar i incentivar l'ús de la bicicleta: promovent l'ús en diferents àmbits i duent a terme uns correctes seguiments, avaluacions i actualitzacions del PEB.

Pla de Mobilitat Elèctrica

L'Ajuntament de Reus ha redactat el Pla de mobilitat elèctrica de la ciutat per definir una estratègia per convertir Reus en una de les ciutats capdavanteres del sud d'Europa en aquest camp. El

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

document ha de guiar les decisions del Govern de Reus en els propers anys, i planteja tres eixos clau perquè la ciutat continuï liderant el canvi cap a la mobilitat sostenible:

- Més estacions de recàrrega elèctrica.
- Incentius a l'ús de vehicles elèctrics i híbrids.
- Restriccions al vehicle contaminant.
- Campanyes de sensibilització.

Estudi de la Qualitat de l'Aire

Actualment està en redacció un estudi de qualitat de l'aire de Reus, per tal d'avaluar les zones de la ciutat que reben més impacte ambiental degut al trànsit i poder-ne estudiar les causes. Això hauria de portar a implantar canvis per millorar la qualitat de l'aire.

Pla d'Acció en Matèria de Contaminació Acústica

La missió del pla d'acció és establir una estratègia a curt i mig termini per la millora de la qualitat acústica a la ciutat de Reus. Per a això, es defineixen tres objectius principals:

- Reduir el nivell d'immissió en aquelles zones on actualment se superen els objectius de qualitat acústica.
- Mantenir, o reduir si és possible, els nivells d'immissió en aquelles zones on no es presenten superacions dels objectius de qualitat acústica.
- Protegir les zones tranquil·les del municipi, evitant així l'augment dels nivells d'immissió sonora en aquestes zones.

L'estudi defineix tres línies estratègiques principals: mobilitat, activitats d'oci i actes i serveis públics. Respecte la mobilitat, proposa:

- Reducció de l'ús de transport privat motoritzat en les circulacions internes.
- Adaptació de la infraestructura viària.

Pla de Salut

El Pla de Salut de la Ciutat de Reus (2018-2022) és un pla enfocat a generar actuacions que permetin millorar la salut dels ciutadans del municipi així com la prevenció de malalties. Així, aquesta estratègia proposa:

- Millorar la informació disponible dels aspectes més rellevants per a la salut fent-la accessible a la ciutadania.
- Crear nous espais i instruments que permetin adaptar el municipi al model de *Salut en Totes les Politiques* (STP).
- Augmentar l'eficàcia de les actuacions dirigides en el camp de la promoció i protecció de la salut, i millorar la coordinació de tots els actors implicats.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

- Establir aspectes que demanen l'apoderament i responsabilitat de les persones i les comunitats en ser agents actius a l'hora de tenir cura de la seva pròpia salut per fer de Reus una Ciutat Saludable.

Propostes com el Bus a Peu sorgeixen del Pla de Salut.

Pla d'Acció Municipal

És un pla redactat durant el mandat 2019-2023 amb la intenció de definir i ordenar els objectius que es volen assolir. Les actuacions del govern de Reus pivotaran sobre quatre pilars: progrés social, espai urbà, desenvolupament econòmic i organització i planificació. Els principals objectius d'aquest Pla són garantir la cohesió social i garantir els projectes i serveis de qualitat que exigeix la ciutadania. En relació a la mobilitat, les mesures són:

- Promoure una mobilitat més sostenible, saludable, eficient i segura.
- Adaptar la ciutat per a la futura zona de baixes emissions (límit 2023).
- Fomentar l'ús del vehicle elèctric.

Pla d'Acció per a l'Ordenació Urbanística des de la Perspectiva de Gènere i Feminista

L'objectiu principal d'aquest Pla d'Acció és aportar una lectura dels documents municipals i dades secundàries i primàries per tal de fer un diagnòstic sobre la ciutat des de una perspectiva de gènere i definir accions per a la millora urbanística, tot des d'una perspectiva de gènere i feminista.

Aquesta perspectiva aporta una mirada que configura la ciutat amb una distribució de residència, d'equipaments i de serveis, comerç i indústria, que faciliti la vida quotidiana, la cohesió i la integració social, i crea un paisatge urbà que dona sentit de pertinença als llocs i afavoreix la sensació de seguretat i d'agradabilitat a totes les persones, a tots els col·lectius i a tots els grups socials.

Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima

La Comissió Europea impulsa el Pacte d'Alcaldes i Alcaldesses pel Clima i a l'any 2010 l'Ajuntament de Reus signa el pacte a Brussel·les. Aquells ajuntaments signants es comprometen a reduir les emissions de CO2 mitjançant actuacions d'eficiència energètica i relacionades amb fonts d'energies renovables. Aquest compromís s'articula mitjançant la redacció d'un Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i Clima (PAESC). D'entre les mesures contemplades en el PAESC estan:

- Ambientalització de la flota pública de vehicles.
- Fomentar l'ús del transport públic.
- Incentivar l'ús de flotes privades més ambientalitzades.
- Fomentar l'ús de la bicicleta i desenvolupar una xarxa d'aparcaments.

Entorns Escolars en una Ciutat Jugable

L'Ajuntament de Reus ha impulsat a través de la seva àrea d'educació el programa *Infants ciutadans*, amb el què té l'objectiu de promoure la participació activa dels infants en la construcció, el

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

desenvolupament i la millora de la seva ciutat. Així, es pretén reconèixer als infants com a ciutadans de ple dret per expressar-se i raonar sobre coses que formen part de les seves vides i opinar sobre els problemes de la comunitat on viuen, de manera que avancin en els seus drets, sent més autònoms i responsables.

Amb el programa dels *Entorns Escolars en una Ciutat Jugable*, l'Ajuntament vol donar veu als infants perquè participin en el disseny dels entorns escolars, de manera que aquests puguin fer el seu camí a l'escola de forma segura, saludable i entretinguda. Al cap i a la fi, es tracta que en el disseny dels entorns de les escoles es tinguin en consideració els infants com a usuaris freqüents però també vulnerables de la via pública.

Les escoles són els indrets on els infants passen gran part del seu temps, i el fet que l'entorn del seu centre educatiu estigui pacificat i hi circulin menys vehicles motoritzats i a una velocitat més moderada permet millorar la seva autonomia, seguretat i rendiment acadèmic i proporcionar-los espai verd i per al joc, cosa que millora el seu benestar i el seu desenvolupament com a persones.

1.2.3. Planejament municipal

Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal

Redactat per primer cop el 1999, el Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal (PGOU) es modifica puntualment per tal de planificar l'urbanisme de la ciutat i fer front al creixement de la ciutat i a la seva evolució. Els seus objectius generals són:

- La promoció del centre de la ciutat (Tomb de Ravals i eixamples del segle XVIII).
- Aconseguir una major permeabilitat, millorant la mobilitat, aconseguint una xarxa de viabilitat perifèrica, que integri eficaçment les diverses vies de comunicació que convergeixen a Reus.
- Solucionar el problema de l'oferta de terrenys industrials, tenint present la necessitat d'agilitzar la gestió.
- Redefinició de les operacions de modificació del sòl urbà i dels sectors de sòl urbanitzable simplificant la gestió i millorant l'entorn i en definitiva la qualitat de vida.
- Protecció del sòl rústic com a part important d'equilibri mediambiental.

Avanç del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

L'elevat nombre de modificacions aprovades posteriorment al PGOU ha fet aflorar la necessitat de definir un nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) que les aglutini i les integri en una visió conjunta. Tanmateix, el principal motiu per a la redacció del nou POUM es deu a:

- Els nous reptes i circumstàncies derivats del cicle econòmic desfavorable iniciat el 2008 que a dia d'avui segueix plenament vigent i sense indicis clars de millora.
- L'existència, per primera vegada, d'una figura de planejament territorial de referència – el PTPCT, aprovat el 2010 - que fa cilita instruments i criteris per abordar el planejament

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

municipal amb coherència amb la lògica territorial supramunicipal i, per tant, facilita una adequada inscripció territorial.

- Noves lleis i reglaments relacionats amb el règim del sòl i l'urbanisme, tant a nivell de l'Estat espanyol com de la Generalitat de Catalunya, per adequar-se als canvis econòmics i socials soferts en el territori de cadascuna d'aquestes administracions generals.
- Les previsions temporals determinades en el PGOU han estat superades.

L'objectiu principal i fonamental de l'ordenació urbanística és la planificació de tot el territori, tant dels espais oberts, rurals, amb les seves activitats pròpies, com de la ciutat existent amb tota la seva complexitat. També la previsió de creixements adequats a les necessitats del municipi, d'acord amb les capacitats del medi natural sobre el que es situen. D'acord amb aquestes premisses, hi hauria quatre eixos que defineixen els objectius a assolir en el POUM:

- Reorientació del model de creixement.
- Regeneració del teixit urbà.
- Potenciació de la matriu agrícola i valors paisatgístics.
- Eficiència de la mobilitat. Amb el propòsit d'obtenir una mobilitat eficient i sostenible cal estudiar i determinar propostes de millora de la xarxa ferroviària i viària, tant per a passatgers com per a mercaderies, així com estudiar mesures que augmentin la qualitat de la xarxa per a vianants:
 - D'acord amb les previsions del PTPCT defensar la necessitat del nou traçat de ferrocarril a llevant de la C14, així com la continuació d'aquest pel nord del terme allunyat de la ciutat edificada, que permeti l'eliminació del pas de mercaderies pel centre de la ciutat.
 - Apostar per un model ferroviari eficient de rodalies Camp de Tarragona-Barcelona amb una línia de servei urbà.
 - Recuperació de l'espai de l'actual traçat del ferrocarril com espai urbà de connexió.
 - Millorar accessos viaris a la ciutat, amb solucions eficients de relació entre la variant oest i les carreteres de Riudoms, de Vinyols i de Cambils...
 - Estudiar i integrar les propostes del PDUACCT dels eixos cívics com elements estructuradors del territori: avinguda de Tarragona, avinguda de Bellisens...
 - Potenciar la millora de la connectivitat entre les urbanitzacions i el centre, tant pel que fa a la mobilitat en vehicle privat, com en transport públic, en bicicleta i per a la mobilitat a peu.
 - En relació amb la mobilitat interna es proposa desenvolupar una xarxa urbana de carrils bici connectada, millorar la seguretat i la qualitat de la xarxa per a vianants

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 1. CONTEXT DEL PMUS

i propiciar la coexistència amb altres modes de transport, així com estudiar una regulació eficient dels aparcaments.

Altres documents de planejament municipal

- Reurbanització del Passeig Mata i el Carrer Ample.
- EAMG La Fira.
- Pla Especial de Reforma del Casc Antic de Reus.
- ARE Passeig Nord.

CAPÍTOL 2. OBJECTIUS DEL PMUS

2.1. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS

El PMUS de Reus guarda una interrelació amb altres plans i programes de caire territorial (planejament territorial) i urbanístic (planejament urbanístic) que tenen una incidència directa en la mobilitat i que conseqüentment poden condicionar o afectar d'alguna manera el desenvolupament dels objectius establerts pel PMUS.

L'elaboració i aprovació dels PMUS és obligatòria en els municipis que hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers i també en aquells que ho determini el corresponent Pla director de mobilitat.

Amb el PMUS s'espera poder aconseguir un planejament molt més coherent en el desenvolupament del municipi, així com molt més efectiu pel que fa a la seva execució.

Les diferents propostes presentades en aquest apartat estan dirigides a donar resposta a un conjunt d'objectius, els quals tenen com a principi general incrementar la mobilitat sostenible al municipi. Aquests objectius expandeixen aquells ja ideats en el PMUS anterior i pretenen concretar-los més per tal de donar una resposta més precisa i efectiva i així millorar la mobilitat sostenible. Aquests objectius són:

- Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit.
- Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals.
- Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries.
- Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes.
- Millorar el transport públic urbà i interurbà.
- Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi.
- Impulsar la mobilitat sostenible.

Per dur a terme aquests objectius s'analitzen l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle a motor) i dels béns (públic i privat); la circulació i seguretat viària; el transport públic de viatgers (col·lectiu i el servei de taxi); els aparcaments; les activitats econòmiques; el soroll, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles.

El PMUS es planteja amb un període de vigència de sis anys, en el termini 2023-2035 (any base 2021), i es podria complementar amb mesures a més llarg termini si s'escaigués.

Es defineix un model futur de mobilitat sostenible amb un horitzó de 12 anys basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport.

2.2. OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PMUS

Un dels objectius dels PMUS és aconseguir ciutats més sostenibles i reduir els impactes de la mobilitat en el medi ambient i en les persones. Per tant, aquests plans han d'establir uns objectius ambientals que han d'orientar tot el procés de presa de decisions que comporta la formulació del pla i que s'han de tenir en compte durant la seva avaluació.

Els objectius ambientals han d'estar d'acord amb el marc legal vigent a nivell local, català, espanyol i internacional, i han de partir del coneixement dels impactes derivats de la mobilitat actual.

2.2.1. Potenciar el canvi modal

El canvi modal que suposi un traspass d'usuaris des de mitjans de transport privats i mecanitzats, com els cotxes o les motocicletes, cap a mitjans de transport no motoritzat, com els viatges a peu o en bicicleta, o col·lectius, el transport públic, és una de les principals mesures per racionalitzar la qualitat dels desplaçaments dels habitants de Reus.

El repartiment modal del vehicle privat motoritzat en els desplaçaments de Reus és del 32% per als trajectes interns al municipi i del 90,1% per als externs.

Es considera en els desplaçaments a peu interns s'ha assolit una quota considerable (65,1%), tot i que encara es poden augmentar continuant apostant per millores de la xarxa per a vianants i bicicletes i VMP. En la mobilitat interna l'objectiu principal és assolir un transvasament dels desplaçaments en vehicle privat cap a la bicicleta o el mode a peu, considerant la baixa distància a recórrer en certs casos.

El canvi modal serà una de les eines essencials per a definir els escenaris futurs i cap a la que es dirigeixen la majoria de les propostes del PMUS.

2.2.2. Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport

Derivat dels canvis en el repartiment modal s'hauria de donar una disminució dels consums energètics associats a la mobilitat.

2.2.3. Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli

La reducció en l'ús dels combustibles derivats del petroli anirà associada tant a la reducció del consum energètic del transport (donat bàsicament al transvasament modal entre usuaris de transport privat cap a altres mitjans) com a l'evolució de les fonts energètiques dels vehicles motoritzats (un dels punts forts d'aquest eix és la implantació del vehicle elèctric, que es pot incentivar amb la renovació de la flota de vehicles municipals i amb l'augment dels punts de recàrrega, una tasca ja iniciada per l'Ajuntament de Reus).

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 2. OBJECTIUS DEL PMUS

2.2.4. Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport

Dins de l'Estudi de la Qualitat de l'Aire del municipi de Reus es pretén investigar els nivells de contaminació de l'aire del municipi i, si es considera oportú, proposar un seguit de mesures per tal de reduir-la.

2.2.5. Disminuir la contaminació acústica resultant del transport

Com a referència per establir els líndars màxims de contaminació acústica es prenen els límits establerts en l'annex I de la llei de Protecció contra la Contaminació Acústica.

VALORS LÍMITS D'IMMISIÓ Lar Db(A)		
Zona de sensibilitat	Dia	Nit
A. Molt alta	55	45
A. Alta	60	50
B. Moderada	65	55
C. Baixa	70	60

Adicionalment cal continuar treballant tenint en consideració el mapa de soroll del municipi i posar èmfasi en aquelles mesures que tinguin un major impacte en la reducció del soroll. El vector acústic és present en diferents actuacions com aquelles destinades a la reducció de l'ús del transport motoritzat en la mobilitat interna o la pacificació de les vies urbanes.

2.2.6. Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles

L'ocupació dels carrers de la ciutat per part dels vehicles acostuma a ser una de les constants en les ciutats i pobles del nostre entorn, els elements dominants del paisatge urbà.

L'objectiu principal és augmentar el nombre d'espais destinats als vianants i ciclistes, la creació de noves vies ciclistes específiques per a les bicicletes i la pacificació del trànsit dins a les zones més residencials i comercials.

2.2.7. Reduir l'accidentalitat

L'actualització del PLSV descriu una sèrie d'actuacions destinades a la reducció de l'accidentalitat per als anys 2020-2023. Durant la vigència del PMUS és previsible que es redacti un nou PLSV i les mesures que presenti s'hauran de prendre en consideració per assolir els objectius de reducció d'accidentalitat cap a una Visió Zero (zero víctimes mortals i zero víctimes greus).

A més, el Pla s'engloba en ple desenvolupament del Pacte Nacional per la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030.

2.2.8. Protegir el sistema de mobilitat davant els efectes de l'escalfament global

L'escalfament global i les conseqüències que pot tenir sobre el territori en forma de desastres naturals com sequeres, aiguats, elevació del nivell del mar, etc. situa al conjunt d'infraestructures

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 2. OBJECTIUS DEL PMUS

en una posició de vulnerabilitat. Per tant, segons l'article 21.a) fa necessari «l'anàlisi de llur vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic [...], la incorporació de mesures que millorin llur resiliència al canvi climàtic i, si escau, un calendari de mesures d'adaptació i l'establiment d'un mecanisme de seguiment.».

Tant els objectius del propi PMUS com els objectius ambientals serveixen per dirigir el caràcter de les mesures d'actuació. La diagnosi ofereix una anàlisi de la mobilitat actual de Reus. Tanmateix, les propostes que poden sorgir per tal de solucionar les mancances detectades són moltes i molt variades. Tenir objectius específics i ambientals del PMUS permet enfocar millor sobre quines són les propostes més desitjables. Per tant, en aquest document s'elaboren les propostes del PMUS que pretenen solucionar els problemes detectats, ja sigui a través de l'observació *in situ*, l'anàlisi de dades o de les sessions de participació amb els diferents agents, mantenint sempre la perspectiva marcada pels objectius i dins el context actual.

Un context en el que cal tenir present els impactes del canvi climàtic i que els diferents sistemes que conformen la ciutat, inclòs el sistema de mobilitat, en poden ser vulnerables en certa mesura. Per aquest motiu, cal tenir presents en el moment de la concreció de les diferents estratègies i mesures plantejades en el PMUS el seu potencial impacte en l'adaptació al canvi climàtic. En aquest sentit caldrà tenir present els resultats de l'informe "Avaluació de la vulnerabilitat de les infraestructures de transport de Catalunya als impactes del Canvi Climàtic" elaborat per l'Oficina de Canvi Climàtic de Catalunya a l'octubre de 2021.

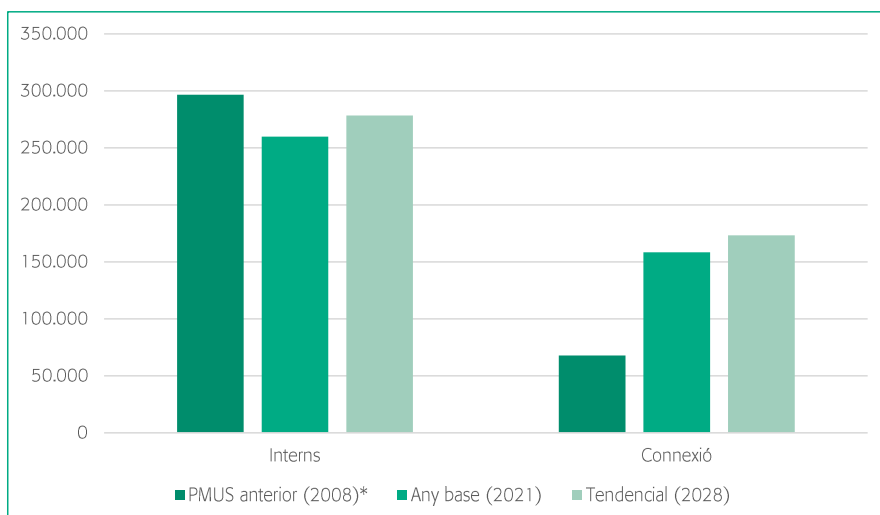
CAPÍTOL 3. ESCENARIS DE FUTUR

3.1. ESCENARI TENDENCIAL

La situació actual analitzada en el capítol anterior permet visualitzar les tendències futures tendencials en cas de continuïtat de la planificació existent o de la manca de planificació, és a dir el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi. És cert que els efectes de la crisi de la COVID-19 han impactat en els hàbits de mobilitat els quals encara no s'han assentat del tot i caldrà veure l'evolució. S'espera doncs una recuperació de la demanda del transport públic i caldrà tenir en consideració les noves infraestructures que es desenvoluparan en els propers anys a la ciutat.

L'escenari tendencial que es projecta té en compte el creixement del PIB, el creixement poblacional i les actuacions en marxa en matèria de mobilitat. Tot i així, aquesta previsió es realitza en base a tendències d'anys anteriors a la crisi de la COVID-19 i de la situació d'incertesa geopolítica i energètica actual, els efectes de la qual afecte a la mobilitat.

FIGURA 3.1. ESTIMACIÓ DEL NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS DE L'ESCENARI TENDENCIAL



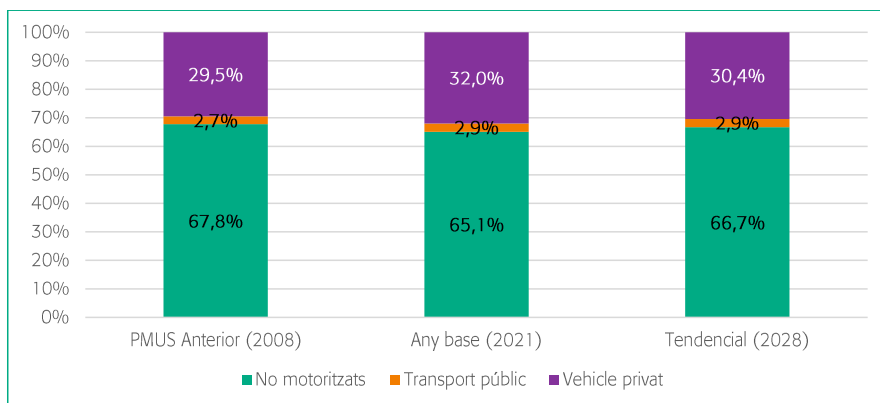
Font: INTRA

* Diferents tipologia d'enquesta (EMQ CAT 2006 i EMQ Camp de Tarragona 2020)

Es perfila un escenari tendencial al municipi amb una mobilitat interna en gran part basada en els modes no motoritzats, amb cert transvasament des del vehicle privat donats els efectes de les darreres pacificacions. També la mobilitat no motoritzada es veu potenciada per la implementació dels carrils bicicleta finançant amb els fons europeus.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 3. ESCENARIS DE FUTUR

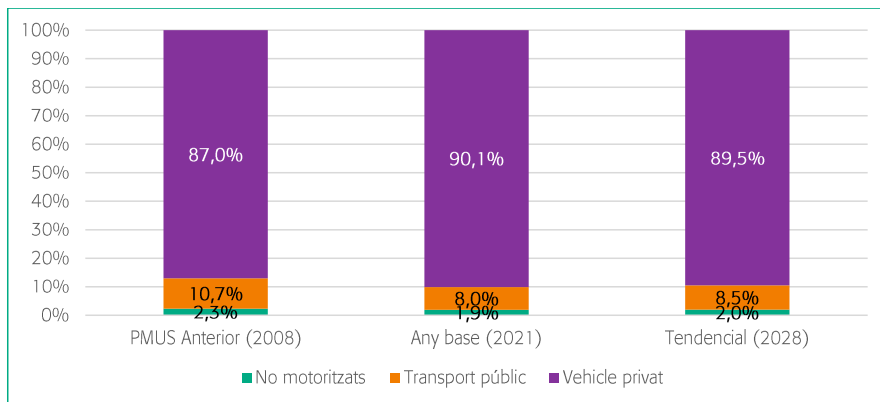
FIGURA 3.2. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS INTERNS DE L'ESCENARI TENDENCIAL



Font: INTRA

La mobilitat de connexió manté una elevada motorització sense uns canvis notoris en l'escenari tendencial.

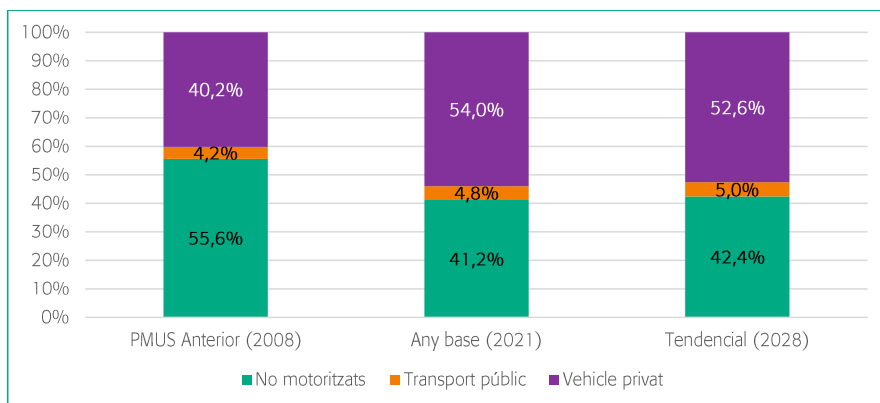
FIGURA 3.3. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS DE CONNEXIÓ DE L'ESCENARI TENDENCIAL



Font: INTRA

La lleugera millora del repartiment modal és atribuïble a l'actual tendència positiva del municipi (en relació a la seva mobilitat interna) i la resta de polítiques de mobilitat supramunicipal que s'apliquen al territori.

FIGURA 3.4. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS TOTALS DE L'ESCENARI TENDENCIAL



Font: INTRA

Amb aquests paràmetres s'espera un increment en el nombre total del nombre de desplaçaments no motoritzats del 12,2%, en transport públic del 13,0% i del vehicle privat del 6,1% respecte l'any base.

3.2. ESCENARIS DE FUTUR

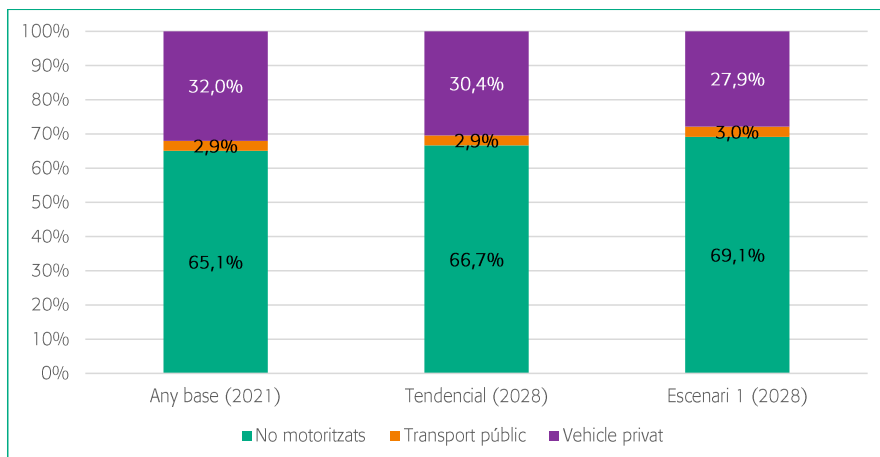
Es plantegen dos escenaris de futur a partir de dues hipòtesis diferents de mobilitat sostenible.

3.2.1. Escenari 1 – potenciació de les connexions externes

Es planteja un escenari optimista en el que es desenvolupin a curt termini les diferents infraestructures de connexió previstes (nova estació de tren, nova estació d'autobusos, entre d'altres) així com que es potenciïn les connexions a peu i en bicicleta amb els municipis veïns. Aquestes mesures són complementaries a les que s'implementin en la trama urbana on es preveu que se segueixin aplicant pacificacions, millores de la infraestructura ciclista i millores en el transport públic.

Els itineraris interns presenten una evolució molt continuïsta i, en particular, es preveu una millora significativa dels desplaçaments no motoritzats degut a les pacificacions i els nous carrils bici finançats amb els fons europeus.

FIGURA 3.5. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS INTERNS DE L'ESCENARI 1

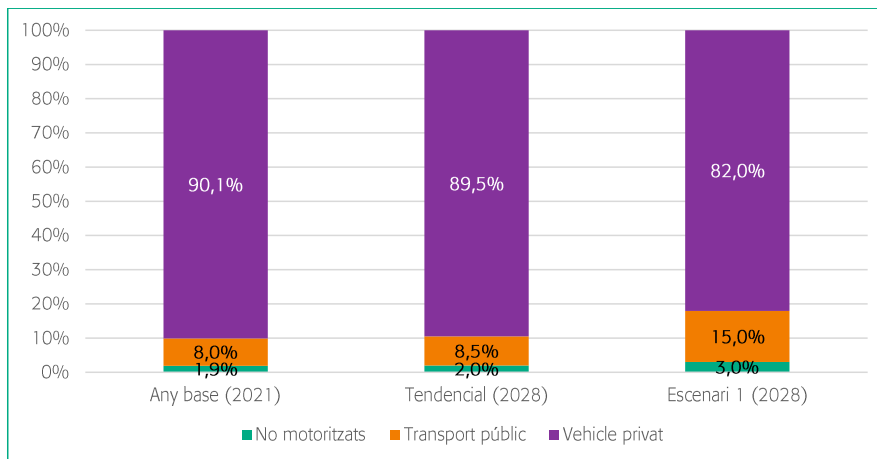


Font: INTRA

Els itineraris de connexió en l'escenari 1 presenten encara una gran dependència del vehicle privat, tot i que gairebé es duplica l'ús del transport públic i s'incrementa en un 33% la quota modal dels modes actius.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 3. ESCENARIS DE FUTUR

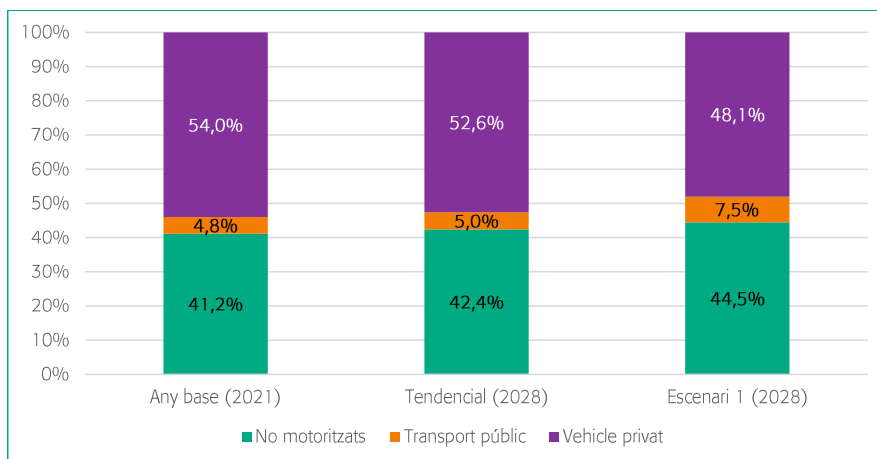
FIGURA 3.6. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS DE CONNEXIÓ DE L'ESCENARI 1



Font: INTRA

Aquest escenari fixa com a objectiu principal l'increment de l'ús del transport públic per als desplaçaments de connexió i dona com a resultar la següent distribució modal.

FIGURA 3.7. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS TOTAIS DE L'ESCENARI 1



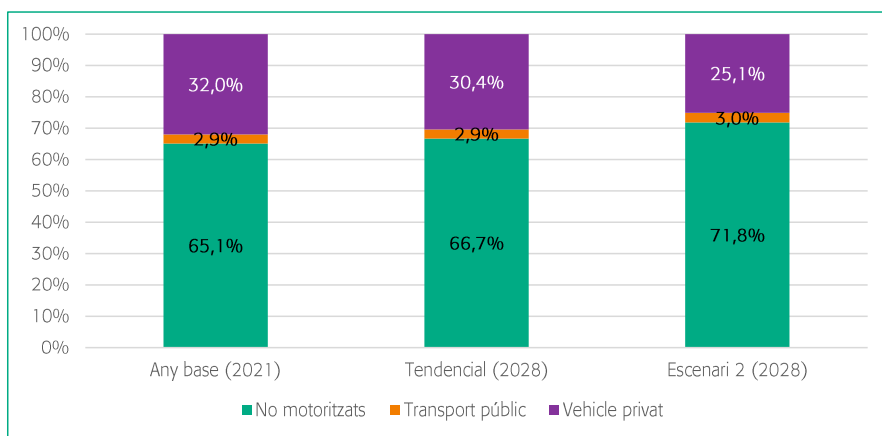
Font: INTRA

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 3. ESCENARIS DE FUTUR

3.2.2. Escenari 2 – potenciació de la mobilitat sostenible interna

En el segon escenari es prioritzen les actuacions que milloren la mobilitat interna. El municipi de Reus porta anys treballant per a millorar la xarxa no motoritzada de la ciutat i, amb la consolidació de les actuacions previstes i les proposades, s’espera que la mobilitat activa superi el 70% dels desplaçaments interns.

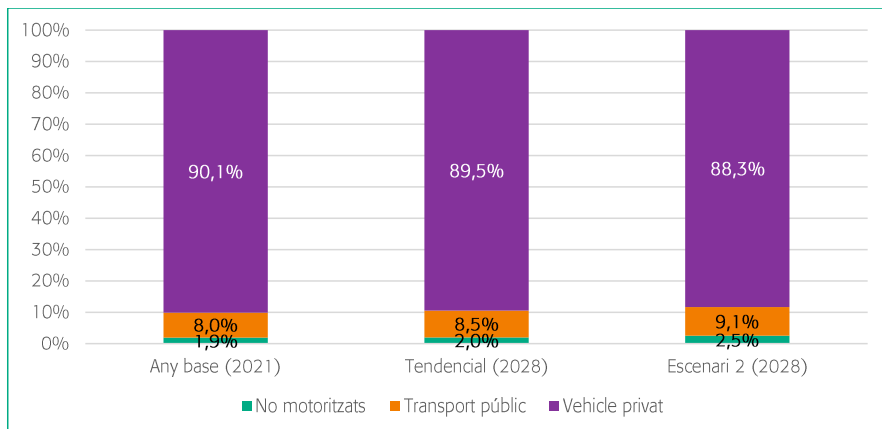
FIGURA 3.8. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS INTERNS DE L’ESCENARI 2



Font: INTRA

La hipòtesis realitzada sobre els desplaçaments de connexió no considera que els canvis previstos en la xarxa de transport públic estiguin consolidats en l’horitzó 2028.

FIGURA 3.9. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS DE CONNEXIÓ DE L’ESCENARI 2

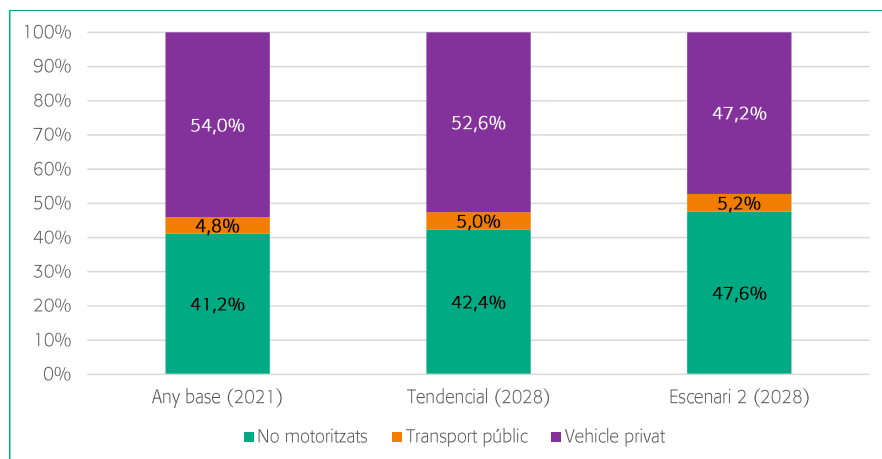


Font: INTRA

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 3. ESCENARIS DE FUTUR

En l'escenari 2 s'espera assolir una reducció del 7 punts en la quota modal del vehicle privat, un increment del 0,4% en transport públic i del 6,4% en mobilitat no motoritzada.

FIGURA 3.10. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS TOTALS DE L'ESCENARI 2



Font: INTRA

3.3. ESCENARI OBJECTIU

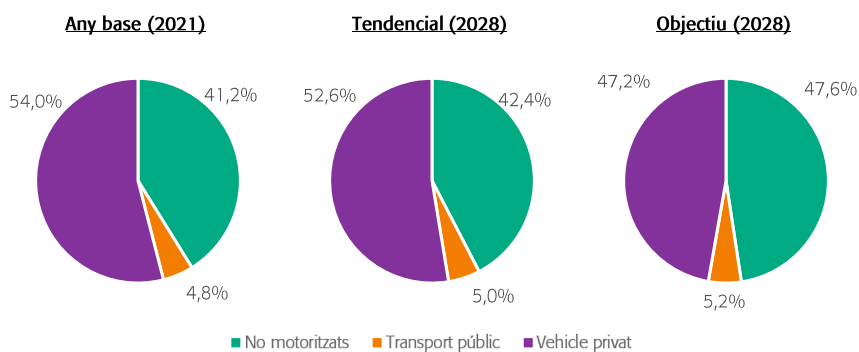
Sobre els objectius específics marcats en el PMUS, els dos Escenaris plantejats treballen activament per assolir-los. Es considera que l'escenari 2 és més ambiciós en quant al canvi modal en trama urbana.

FIGURA 3.11. ESQUEMA DEL GRAU D'IMPACTE EN ELS OBJECTIUS ESPECÍFICS

	Escenari tendencial	Escenari 1	Escenari 2
Potenciar el canvi modal.	Mitjà	Alt	Alt
Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport.	Baix	Alt	Alt
Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli.	Baix	Alt	Alt
Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport.	Baix	Alt	Alt
Disminuir la contaminació acústica resultant del transport.	Baix	Alt	Alt
Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles.	Mitjà	Alt	Molt alt
Reduir l'accidentalitat.	Mitjà	Alt	Alt

Tot i que l'Escenari 1 es considera un escenari possible, degut a la crisi de la COVID-19 que ha endarrerit la posada en marxa de moltes polítiques en matèria de mobilitat interurbana, s'escull com a escenari objectiu l'Escenari 2.

FIGURA 3.12. DISTRIBUCIÓ MODAL DE L'ESCENARI BASE, TENDENCIAL I OBJECTIU



CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

4.1. CREACIÓ D'UNA ZONA DE BAIXES EMISSIONS

Creació d'una Zona de Baixes Emissions		Objectius						
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi	Impulsar la mobilitat sostenible
1.1	Implantació d'una Zona de Baixes Emissions (ZBE)							
1.2	Desenvolupament d'un Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire							
1.3	Seguiment del Pla d'Acció en Matèria de Contaminació Acústica							

L'elevada quantitat de viatges que es generen en els municipis mitjans i grans posa un enorme estrès en la seva mobilitat, en produir-s'hi grans quantitats de desplaçaments diaris. Si, a més, aquests desplaçaments es fan amb vehicle privat, es genera una gran concentració de cotxes i, per tant, els problemes associats a això, com són la contaminació atmosfèrica, sorolls o problemes de congestió. Reus no és aliena a això, i a la diagnosi ja s'ha fet palesa la freqüència d'aquests fenòmens, amb carrers amb un alt nivell de trànsit i el que augmenta el nivell d'exposició a la contaminació atmosfèrica i acústica. L'elaboració de propostes d'un PMUS que pretengui reduir les externalitats causades pel vehicle privat, per tant exigeix de disposar d'eines de gran abast que lidiïn amb aquest fenomen d'arrel.

La implantació d'una Zona de Baixes Emissions (ZBE), una mesura a la qual hi estan obligats tots els municipis de l'Estat espanyol de més de 50.000 habitants (com és el cas de Reus), suposa limitar l'accés dels vehicles més contaminants en determinades àrees d'aquests municipis. Aquesta mesura està enfocada a reduir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica generats pel transport privat motoritzat, així com els nivells de congestió, limitant l'entrada als vehicles més contaminants, especialment els dels no-residents.

Les ZBE tracten d'adaptar-se a les circumstàncies de cada municipi, permetent o prohibint el pas de determinats vehicles. Per norma general, delimiten un perímetre a partir de certs carrers principals de manera que sigui fàcil per al conductor o conductora d'identificar els seus límits i es

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

pugui fer un mapa mental ràpid de l'àrea inclosa dins la ZBE. A les entrades de l'àrea delimitada s'hi situen uns senyals que informen de l'inici de la ZBE i, si es creu convenient, s'instal·len dispositius de control que registren les infraccions dels vehicles que hi accedeixen il·legalment en no complir la normativa. Per això, és important que la implantació d'una ZBE segueixi quatre etapes fonamentals, segons la guia pràctica impulsada per l'Àrea Metropolitana de Barcelona:

1. Planificació: es recomana que la mesura formi part d'un instrument de la mobilitat (com és el cas del present PMUS), de manera que la ZBE s'integri dins d'un conjunt de mesures amb la finalitat d'arribar a un model de mobilitat més sostenible, saludable i just. En aquesta fase es recomana fer un seguit d'estudis previs que calibrin la necessitat i el potencial transformador de la ZBE, com poden ser estudis de parc de vehicles, un inventari de les emissions produïdes per la mobilitat, estudis tècnics d'avaluació d'impacte mediambiental i estudis d'opinió i acceptació de mesures de restricció del vehicle privat.
2. Disseny operatiu: aquí s'ha de contemplar el marc jurídic en el què s'inclourà la ZBE, la campanya de comunicació prèvia i durant la seva implantació, la senyalització necessària i la gestió tecnològica. És necessària l'aprovació, almenys, d'una ordenança municipal de la ZBE. A més, cal implementar el màxim nombre de mesures complementàries a la ZBE recollides a l'instrument de planificació de la mobilitat (com el PMUS) per fomentar el traspàs de la mobilitat cap a modes més sostenibles i proporcionar alternatives sostenibles per a tots aquells desplaçaments afectats per les restriccions.
3. Posada en marxa: tots els elements normatius, de senyalització, comunicació, control i seguiment han de funcionar correctament, per tal d'iniciar els controls necessaris i el règim sancionador. És necessari que la campanya de comunicació i sensibilització continuï activa, almenys fins disposar de les primeres valoracions de la implementació de la mesura.
4. Seguiment: el sistema de gestió i control tecnològic mitjançant càmeres de lectura de matrícules permet fer un seguiment periòdic de l'evolució de la mesura. Per això, cal desenvolupar una plataforma tecnològica que permeti el tractament d'aquesta gran quantitat de dades generades i així poder conèixer l'evolució dels vehicles segons l'horari, la tipologia de vehicle, l'etiqueta, etc. i calcular tot una sèrie d'indicadors de seguiment útils per validar la progressiva consecució dels objectius de la ZBE i establir mesures correctores en el cas de no complir amb aquests.

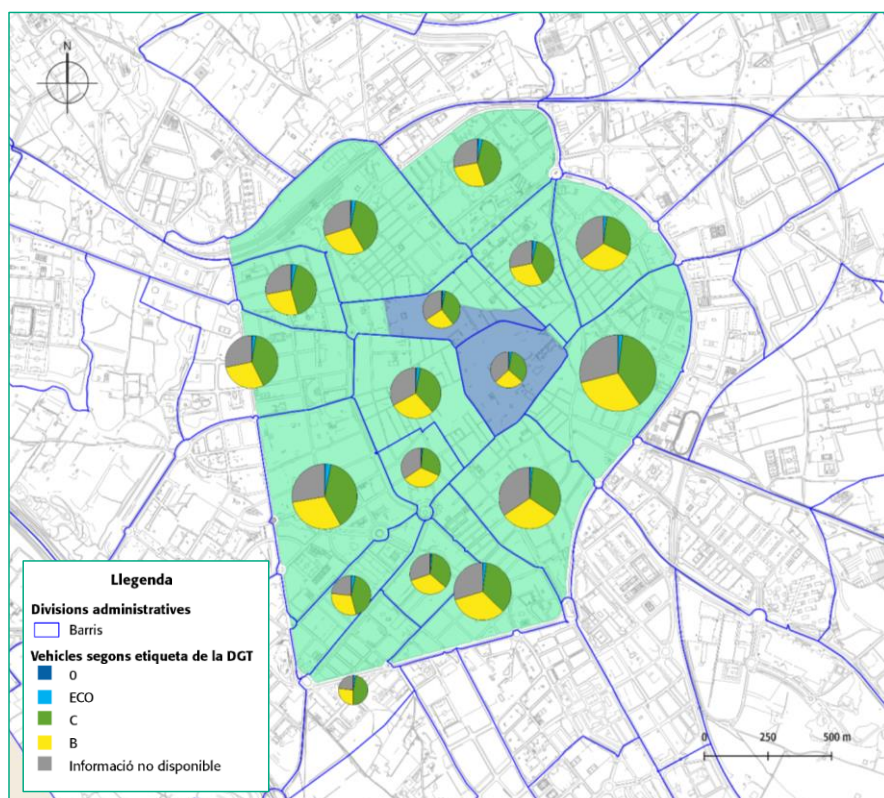
Reus és un municipi amb un elevat ús del cotxe, i a més, amb un elevat trànsit de pas a causa de situar-se en un punt estratègic de comunicacions de Catalunya, el Camp de Tarragona. Per tant, la ZBE és un instrument necessari per tal de reduir l'elevat impacte negatiu que té l'intens ús del vehicle privat al municipi.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

En aquest paquet de mesures es proposa el perímetre de la ZBE. Es tracta d'una zona on es vol excloure el trànsit de pas i extern al municipi, però alhora proporcionant de suficient espai d'aparcament als no residents per tal que sigui fàcil deixar el vehicle privat al marge del nucli residencial en alguna de les nombroses bosses d'aparcament.

La gestió en l'accés a la ZBE ha de partir d'una anàlisi en profunditat i de manera participada de la realitat en la mobilitat en vehicle privat per tal d'evitar que la mesura resulti regressiva per motius socioeconòmics. Els vehicles sense etiqueta, susceptibles de no poder circular per dins de la ZBE, oscil·len entre un 15% i un 35% segons els barris.

FIGURA 4.1. PROPORCIÓ DE VEHICLES PER TIPOLOGIA D'ETIQUETA AMBIENTAL I BARRI



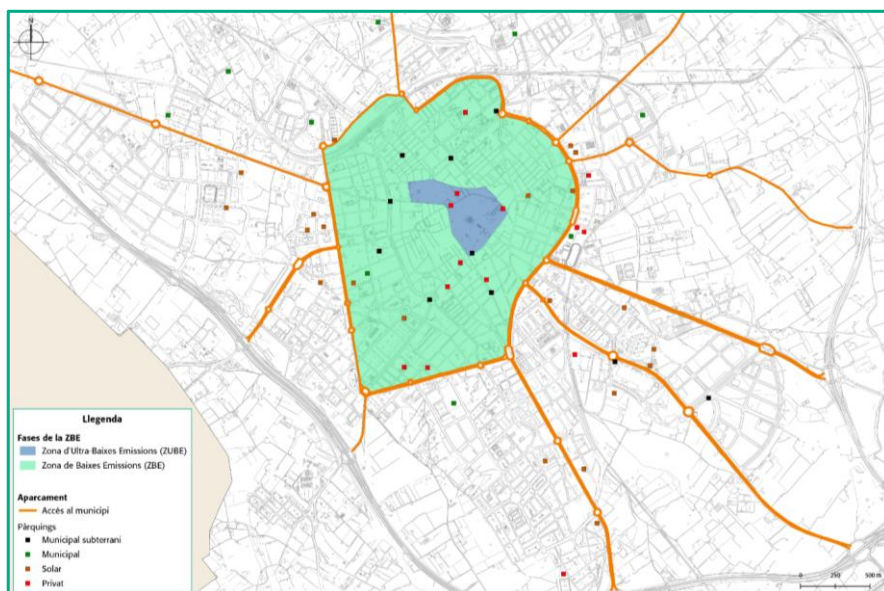
La ZBE plantejada pel PMUS és de model combinat, és a dir, que es presenta contempla una extensió significativa (amb possibilitats d'ampliació) on aplicar les mesures amb caràcter global i un nucli on es poden implementar polítiques més restrictives d'accés, com ja ho és actualment l'interior del Tomb de Ravals. Així doncs, la ZBE presentaria tres zonificacions diferents:

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

- **Zona d'Ultra Baixes Emissions**, al Tomb de Ravals ampliat on en l'actualitat ja hi ha unes restriccions al trànsit rodat. És un espai on provar sistemes de mobilitat menys contaminants com la DUM electrificada o amb cargobikes i donar màxima prioritat a la mobilitat activa.
- **Zona de Baixes Emissions** a la Segona Corona. On es permetria circular a vehicles amb etiqueta ambiental i es contemplarien les excepcions necessàries per a garantir que la mesura assoleix els objectius sense resultar regressiva per a la ciutadania.
- **Zona Ampliable en el temps**, es planteja en un futur per tal d'encabir la gran majoria d'àrees residencials que no es troben a la ZBE inicial i així ambientalitzar altres zones i assolir els objectius ambientals.

FIGURA 4.2. PROPOSTA DE ZONIFICACIÓ DE LA ZBE



A més, la ZBE va acompanyada d'un seguiment de la qualitat de l'aire i la contaminació acústica per tal de monitoritzar el seu efecte reductor i així planificar el seu futur. És considera una oportunitat el treballar els indicadors de soroll i qualitat de l'aire abans de l'entrada en funcionament de la ZBE per tal de veure els efectes de la implantació.

El Pla d'acció per la millora de la Qualitat Acústica 2018-2023 de Reus defineix dues línies estratègiques en matèria de mobilitat. Per un costat, planteja el reduir l'ús del transport privat motoritzat en les circulacions internes, estratègia totalment alineada amb els objectius de la ZBE. També

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

destaca la necessitat d'adaptar la infraestructura viària amb una extensió dels carrers 30, eixamplaments de voreres i creació de plataformes úniques, desviació del trànsit intern cap a les afores i l'ús de panells informatius per indicar l'estat de la circulació al centre de la ciutat, evitant congestions en aquesta zona.

A més, posa èmfasi en la importància d'incorporar el vector acústic en les diferents tasques de competència municipal. Aquesta metodologia es pot estendre a les polítiques de mobilitat i tenir present el vector acústic en el desenvolupament de les diferents mesures, en particular aquelles amb un major impacte en la reducció de la contaminació acústica. D'aquesta manera es busca reduir la població exposada a nivells de soroll superiors a 65dB en horari diürn i a 55dB en horari nocturn que a la ciutat de Reus és de 27,0% i 26,1% respectivament.

No obstant, cal recordar que les mesures implantades en els altres paquets d'aquest PMUS són complementàries a aquesta ZBE, i estan dirigides a oferir alternatives al vehicle privat i a agilitzar una transició cap a una mobilitat més sostenible que ajudi a assolir els objectius de la ZBE.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

1.1 Implantació d'una Zona de Baixes Emissions (ZBE)

Modes afectats



Objectius de la mesura

Reduir les emissions de gasos contaminants causades pel sistema de transport.

Descripció de la mesura

Limitar la circulació dels vehicles més contaminants en determinades zones del municipi per així incentivar una mobilitat més sostenible. Cal:

- Tenir en compte excepcions i moratòries (renda, edat, etc.) per evitar que la ZBE sigui socialment injusta.
- Coordinar-se amb els altres municipis del Camp amb ZBE perquè les mesures siguin clares i homogènies a través d'una comissió de seguiment amb l'ATM i altres municipis.

Responsables

Ajuntament de Reus, MITMA, Generalitat, ATM

Indicadors d'avaluació i seguiment

Tn/any de CO, VOC, CH₄, NO_x, CO₂, SO₂, PM₁₀, soroll,...

Documentació gràfica



Termini

2023-2025

Cost

980.000 €

Prioritat

Alta

- Ajuntament: 235.200 €
- Altres (subvencions): 744.800 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

1.2 Desenvolupament d'un Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la qualitat de l'aire de Reus

Descripció de la mesura

- Disposar d'instruments de mesures dels diferents gasos i partícules contaminants que hi ha a l'aire de Reus
- Elaborar un pla per reduir aquests gasos i partícules.
- Reduir les externalitats negatives del model actual de mobilitat.
- Monitoritzar l'evolució de la qualitat de l'aire abans i després de la implantació de la ZBE.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Tn/any de CO, VOC, CH₄, NO_x, CO₂, SO₂, PM₁₀

Documentació gràfica



Termini

2023

Cost

45.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

1.3 Seguiment del Pla d'Acció en Matèria de Contaminació Acústica

Modes afectats



Objectius de la mesura

Reduir la contaminació acústica causada pel model de mobilitat de Reus

Descripció de la mesura

- Pacificar aquells carrers on se sobrepassin els límits de contaminació acústica (2.1)
- Potenciar els modes de transport més silenciosos (l'anar a peu i el patinet/bicicleta) (2.1, 5.3)
- Protegir el municipi de la contaminació acústica derivada del transport interurbà viari, ferroviari i aeroportuari.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Emissions contaminants: soroll en horari diürn i nocturn

Documentació gràfica



Termini

2023

Cost

32.000 €
 (import corresponent a l'estratègia C del Pla d'acció per la millora de la qualitat acústica de Reus 2018-2023)

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.2. CONSOLIDACIÓ DE LA MOBILITAT ACTIVA

Consolidació de la mobilitat activa		Objectius						
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi	Impulsar la mobilitat sostenible
2.1	Consolidació de l'espai per a vianants en els principals eixos de desplaçaments a peu							
2.2	Millora de les rutes urbanes de passeig i recreatives							
2.3	Potenciació de la integració dels itineraris rurals amb la trama urbana							
2.4	Connexió i promoció de rutes i camins interurbans							
2.5	Millora de la senyalització de camins verds i rutes ciclistes							
2.6	Avaluació de la continuïtat de l'eix de mobilitat activa a través d'una passarel·la entre el Passeig de Sunyer i la Boca de la Mina							
2.7	Construcció del pas subterrani cívic "Pas Ciutat" a l'indret de la futura estació de Bellissens							

La diagnosi ha fet patent que Reus és un municipi que, en general, es fa amable per a la mobilitat activa, especialment per a l'anar a peu. La seva suau orografia i la disposició de voreres àmplies en gran part de la ciutat, a més de la seva trama compacte i radial, són actius que juguen a favor del municipi a l'hora de fomentar la mobilitat activa. Tanmateix, s'han detectat alguns indrets on

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

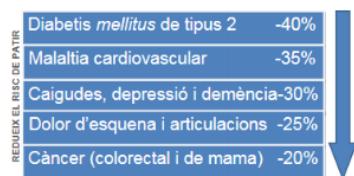
aquesta facilitat per anar a peu o amb bicicleta és més limitada, especialment en alguns barris i en les connexions amb els municipis adjacents.

Amb l'objectiu de reforçar aquells mitjans de transport més eficients i amb major benefici per a la salut de les persones, com és l'anar a peu i en bicicleta, el PMUS proposa continuar les tasques de pacificació de les vies urbanes. Les mesures del present paquet, conjuntament amb les dels paquets sobre entorns escolars i altres llocs sensibles, accessibilitat universal i infraestructura ciclable, van de la mà per assolir aquest objectiu.

La mobilitat activa (a peu i en bicicleta) aporta beneficis significatius en termes de salut i de condició física. En contraposició a les formes de vida basades en la utilització contínua de modes de transport motoritzats per desplaçar-se (cotxe, moto i fins i tot els VMPs), caminar ajuda a mantenir la forma física i evitar malalties.

El sedentarisme i l'estil de vida actual influeixen decisivament en l'aparició del sobrepès i l'obesitat. Estudis de l'Agència de Salut Pública de Catalunya posen de manifest que 30 minuts diaris d'activitat física s'associen amb una disminució del 36% en el risc de desenvolupar malalties, sobretot de caràcter cardiovascular. L'Organització Mundial de la Salut (OMS) ha reconegut que la falta d'activitat física és el risc més gran per les persones de contraure malalties cardiovasculars. El caminar ha d'estar a la base de la piràmide de l'activitat física. És una pràctica que ajuda a reforçar les polítiques d'atenció preventiva i està estretament relacionada amb les estratègies de mobilitat.

FIGURA 4.3. RELACIÓ ENTRE SALUT I UN MODE DE VIDA ACTIU



Font: Generalitat de Catalunya

Així, les mesures en aquest paquet van enfocades sobretot a reduir la dependència i preponderància del vehicle privat i a incentivar la mobilitat activa, especialment l'anar a peu. Es tracta de fer de Reus un municipi on per als trajectes curts no sigui necessari agafar el cotxe, millorant la proximitat i la *caminabilitat* i *ciclabilitat* dels llocs. Consisteix, doncs, en impulsar el concepte de *Ciutat dels 15 minuts*, és a dir, fer que tots els serveis bàsics per a les persones siguin abastables a 15 minuts a peu o amb bicicleta.

Per a aquest motiu, s'han començat a esbossar diferents mesures per millorar la "proximitat" entre els habitatges, llocs de treball, béns i serveis del municipi. Això implica que els desplaçaments que formen part de la mobilitat obligada, és a dir, aquells que la població ha de fer per motius laborals, de treball de cures o domèstic, etc. siguin còmodes, segurs i ràpids per l'anar a peu i amb bicicleta. Per tal d'aconseguir aquest objectiu, és necessari que tot el municipi sigui abastable a peu o amb bicicleta, de manera que aquests acabin sent els transports més lògics a l'hora de desplaçar-se per dins el municipi. Per aquest motiu s'han creat quatre eixos ciutadans,

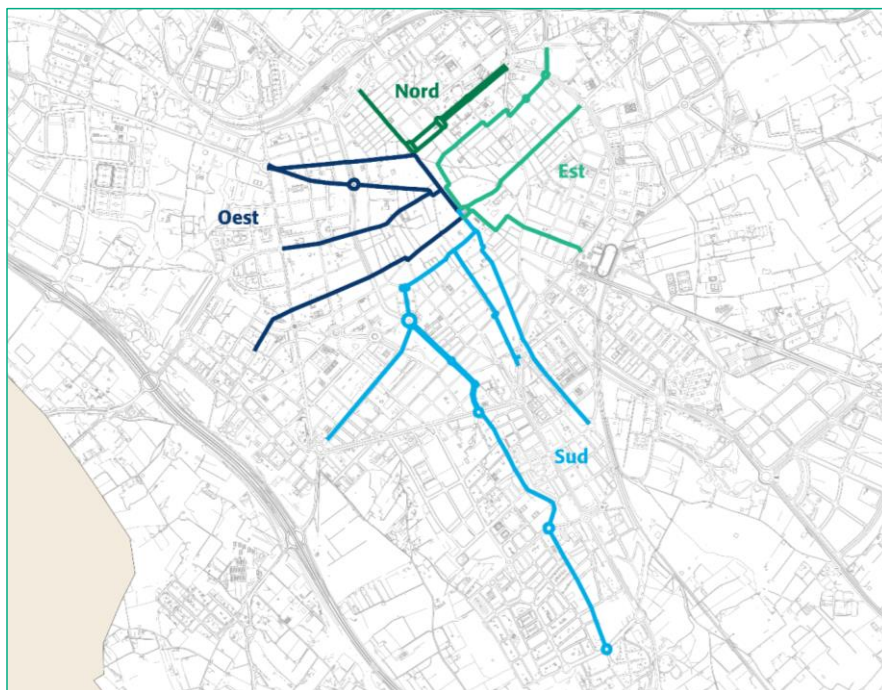
REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

un per a cada punt cardinal, que pretenen millorar les connexions dels barris més perifèrics de Reus amb el centre. Seguint el camí d'aquests eixos es pot posar el focus sobre quins carrers són els més usats pels vianants en els seus desplaçaments quotidians de mobilitat obligada, i per tant, establir quines són les intervencions més prioritàries. Els eixos són:

- Nord: facilita l'accés del centre a la zona de l'Estació i la Fira. Dona continuïtat a Llovera i Monterols.
- Est: salva la frontera psicològica que suposa per alguns barris la Riera Miró. Aquest eix té una gran presència de carrers importants amb voreres estretes.
- Sud: vertebrava el municipi i enllaça el centre amb Bellissens i la nova centralitat que s'hi està generant. El potencial de creixement poblacional cap a aquesta zona fa necessari l'impuls prioritari dels seus eixos de vianants, amb especial menció de la connexió entre l'estació d'autobusos d'El Carrilet i la futura estació de ferrocarril de Bellissens, per tal que la intermodalitat entre els dos nodes sigui fàcil.
- Oest: enllaça el barri al voltant de Països Catalans amb el centre. Existeixen múltiples eixos comercials en aquests barris que poden beneficiar-se de millores de les condicions dels vianants.

FIGURA 4.4. PRINCIPALS EIXOS PRIORITARIS DE VIANANTS A POTENCIAR



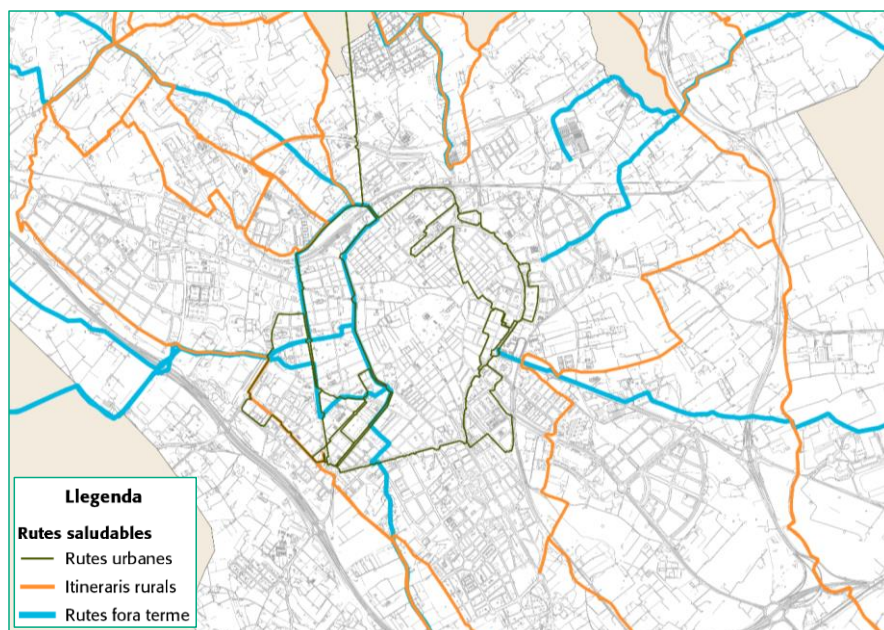
REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

D'altra banda, des de l'Ajuntament de Reus s'ha impulsat el catàleg *Rutes Reus*. Es tracta d'un seguit de rutes de passeig o oci que conviden a la pràctica esportiva guiada i també a fer una immersió en patrimoni de Reus a través del paisatge, la història, la cultura, els punts d'interès i els espais emblemàtics. També reben el nom de *rutes saludables*, ja que es vol emfatitzar el seu caràcter esportiu i recreatiu. Aquestes rutes es poden dividir en tres apartats segons la seva ubicació:

- Rutes urbanes: són aquelles rutes ubicades dins el nucli urbà del municipi, i per tant, molt focalitzades amb el patrimoni arquitectònic. El seu recorregut travessa diferents barris del municipi però sempre dins d'un context urbà.
- Itineraris rurals: són aquells itineraris ubicats dins el terme municipal però que discorren pels seus entorns més rústics, posant èmfasi en el patrimoni agrari i natural que es troba dins el municipi. Aquí s'hi inclouen també les rutes del passeig de la Boca de la Mina, com a espai verd singular amb valor patrimonial.
- Rutes fora terme: són aquelles rutes que neixen al municipi però s'estenen cap a altres municipis. Es tracta, doncs, d'itineraris més llargs i que en alguns casos poden suposar més d'un dia de camí.

FIGURA 4.5. RUTES SALUDABLES DE REUS.



Font: Geoportal Reus

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

En aquest paquet de mesures es pretén reforçar elements d'aquestes rutes per tal d'incrementar el seu us i així incorporar la pràctica esportiva de caminar o anar amb bicicleta com a activitat recreativa.

Per últim, en aquest paquet es proposa també enllaçar barris que queden separats pels anomenats *espais fronterers*, que són principalment les vies del tren i l'autopista, i que generen una bretxa física i psicològica en ambdós costats, portant a l'aïllament d'una part de la ciutadania i a l'atomització del municipi. Per tal de posar remei a aquesta problemàtica, al nord es proposa una passarel·la sobre les vies del tren entre el Passeig de Sunyer i la Boca de la Mina, cosa que permetria donar continuïtat a l'eix nord-sud del municipi. Al sud, d'altra banda, es reivindica el pas subterrani cívic "Pas Ciutat", enllaçant Bellissens i Mas Iglesias amb l'entorn de la Universitat i l'Hospital.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

2.1 Consolidació de l'espai per a vianants en els principals eixos de desplaçaments a peu

Modes afectats



Objectius de la mesura

Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants per a la seva mobilitat.

Descripció de la mesura

Estratègia per tal de:

- Millorar l'espai dedicat al vianant, eixamplant voreres i millorant l'accessibilitat, donant continuïtat també als itineraris ja consolidats. Procurar que els nous eixos estiguin adaptats també a les persones amb discapacitat (4.1).
- Vies amb potencial de millora: Mare Molas, Camí de l'Aleixar, Camí de Riudoms, Sant Benet, Roser. Es poden considerar altres carrers.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana no motoritzada

Documentació gràfica



Font: Streetrix

Abans



Font: Streetrix

Després

Termini

2023-2032

Cost

1.000.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



2.2 Millora de la qualitat dels eixos de passeig i recreatius urbans

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la qualitat dels itineraris recreatius urbans per una mobilitat no obligada.

Descripció de la mesura

- Millorar l'espai de vianants, ampliant voreres i millorant l'accessibilitat, així com pacificar el trànsit (2.1).
- Augmentar la presència de verd dins l'entorn urbà.
- Instal·lar espais de joc i oci, així com llocs públics on refrescar-se.
- Vies amb potencial de millora: Riera Miró, Sant Antoni Maria Claret, Pare Manyanet, Passeig de Misericòrdia.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana no motoritzada

Documentació gràfica



Projecte de Superilla Eixample a Barcelona

Termini

2025-2032

Cost

500.000 €

Prioritat

Baixa

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

2.3 Potenciació de la integració de les rutes saludables amb la trama urbana

Modes afectats



Objectius de la mesura

Enllaçar el nucli urbà amb el seu entorn rural més immediat per tal de potenciar la pràctica esportiva i/o recreativa a peu i/o amb bicicleta.

Descripció de la mesura

- Millorar la senyalització dels itineraris rurals dins i fora del nucli urbà, així com incrementar el nombre de panells que informin sobre recorreguts, temps i distàncies (2.5).
- Recuperació del projecte de la *V Verda*: condicionar l'entorn de les rieres per tal que siguin itineraris d'esbarjo per a caminants i ciclistes i enllacin els diversos itineraris.
- Augmentar la presència de panells informatius sobre l'entorn i el patrimoni.
- Millorar l'accessibilitat dels trams més dificultosos (4.1).

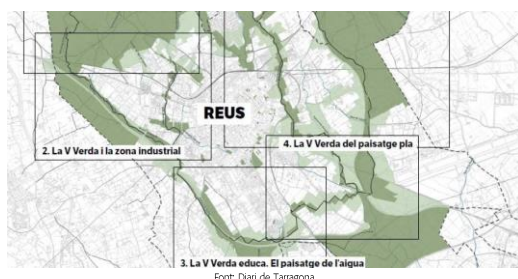
Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal interurbana no motoritzada

Documentació gràfica



Termini

2024-2030

Cost

Prioritat

Baixa

100.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

2.4 Connexió i promoció d'itineraris i camins ciclables interurbans

Modes afectats



Objectius de la mesura

Enllaçar Reus amb una xarxa ciclable interurbana i promocionar el turisme d'excursió i el cicloturisme.

Descripció de la mesura

- Col·laborar amb altres municipis per potenciar més rutes i millorar aquells entorns poc connectats, bruts, dificultosos, etc. per tal de fer-les més accessibles i atractives.
- Augmentar la infraestructura cicloturística, amb més facilitat d'aparcament i reparació de bicicletes, zones per menjar, refrescar-se i descansar, etc.
- Impulsar l'ús del transport públic per a l'accés als indrets naturals i de l'espai per portar bicicletes (6.12).

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat, ATM

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal interurbana no motoritzada

Documentació gràfica



Infraestructura de turisme excursionista i cicloturisme

Termini

2024-2032

Cost

200.000 €

Prioritat

Baixa

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

2.5 Millora de la senyalització de camins verds i rutes ciclistes

Modes afectats



Objectius de la mesura

Augmentar l'atractiu i la facilitat d'ús de les vies verdes i les rutes saludables.

Descripció de la mesura

- Instal·lar senyals que indiquin les distàncies i el temps per a vianants i bicicletes de les diferents destinacions als inicis i interseccions dels camins (2.3, 2.4)
- Harmonitzar la simbologia de vies verdes a l'àmbit del Camp perquè siguin fàcils i intuïtives d'usar.
- Instal·lar mapes i panells informatius que informin de la situació i les diferents rutes i ofereixin informació sobre l'entorn i els llocs d'interès.

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat, ATM

Indicadors d'avaluació i seguiment

Carrils bici amb senyalització (%)

Documentació gràfica



Diferents tipus de senyalització de la Ronda Verda de Barcelona

Termini

2025-2031

Cost

50.000 €

Prioritat

Baixa

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



2.6 Avaluació de la continuïtat de l'eix de mobilitat activa a través d'una connexió entre el Passeig de Sunyer i la Boca de la Mina

Modes afectats



Objectius de la mesura

Facilitar la continuïtat del pas per a vianants, bicicletes i patinets de l'entorn de la Boca de la Mina al centre de Reus.

Descripció de la mesura

- Analitzar la tipologia de connexió entre la Boca de la Mina i l'estació de Reus, creuant les vies del tren a l'alçada de l'estació.
- Afegir un aparcament al solar existent per facilitar l'estacionament a la perifèria del municipi.
- Redissenyar els usos de l'entorn de l'estació i millorar-los, cosint els dos costats de la via.

Responsables

Ajuntament de Reus, MITMA

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana no motoritzada

Documentació gràfica



Termini

2025

Cost

35.000 €

Prioritat

Baixa

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

2.7 Construcció del pas subterrani cívic "Pas Ciutat" a l'indret de la futura estació de Bellissens

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la connexió a peu, en bicicleta i patinet entre l'entorn de l'hospital i la universitat i els barris de Mas Iglesias i Bellissens.

Descripció de la mesura

- Acord amb ADIF per a la construcció del pas sota les vies.
- Planificació i urbanització de l'espai per al pas de vianants, bicicletes i patinets i, si s'escau, vehicles motoritzats.
- Millora de les connexions amb mobilitat activa del Pas Ciutat amb la resta de la xarxa de vianants i bicicletes (2.1, 5.3).

Responsables

Ajuntament de Reus, ADIF

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana no motoritzada

Documentació gràfica



Font: Vissir

Entorn del "Pas Ciutat"



Font: Google Streetview

Pas inferior a Amsterdam

Termini

2025-2026

Cost

1.920.000 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.3. PACIFICACIÓ D'ENTORNS ESCOLARS, EQUIPAMENTS I ALTRES ESPAIS PÚBLICS SENSIBLES

Pacifacació d'entorns escolars, equipaments i altres espais públics sensibles		Objectius						
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi	Impulsar la mobilitat sostenible
3.1	Restricció del trànsit al casc antic únicament a veïns i serveis d'emergència							
3.2	Restricció de la circulació pels raval de Jesús i Martí Folguera							
3.3	Restricció de la circulació pel Raval de Sant Pere							
3.4	Pacifacació del carrer del Roser entre Riera Miró i plaça Catalunya							
3.5	Pacifacació de la Plaça del Pintor Fortuny							
3.6	Prova pilot de pacifacació d'entorns escolars							

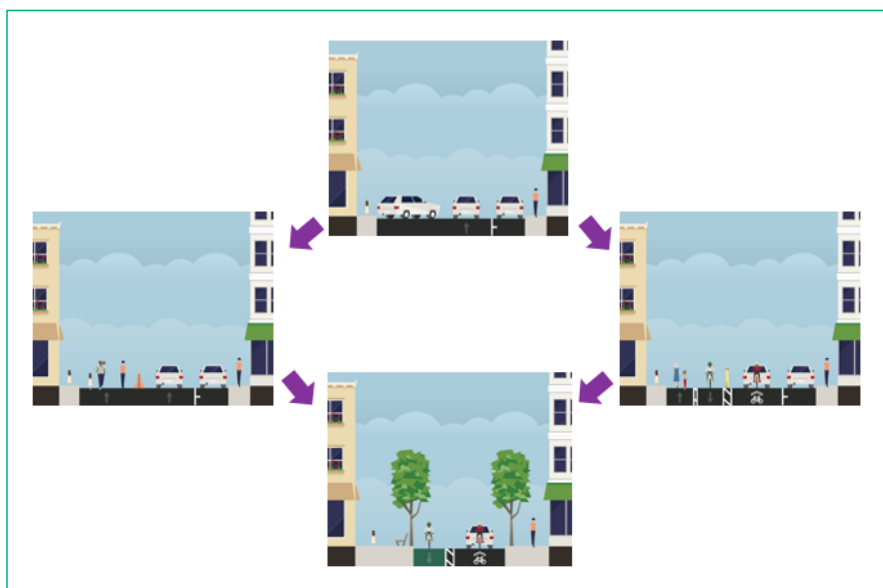
L'elevada presència del vehicle privat als carrers té un seguit de conseqüències negatives sobre l'entorn i les persones que l'habiten. En primer lloc, generen gasos i partícules nocius per al medi ambient i per a la salut de les persones. En segon lloc, és la principal font de contaminació acústica a la trama urbana de la ciutat, fet que genera múltiples problemes de salut i una pèrdua de benestar. A més, l'espai que ocupa el vehicle privat, tant a l'hora de circular com en l'estacionament, genera una elevada ocupació de l'espai públic, traient altres usos amb un major retorn social, com espais de joc, de socialització, espais verds, etc.

En una ciutat hi ha espais on els efectes nocius de la preponderància del cotxe són molt més perceptibles i, fins i tot, afecten amb especial intensitat determinats sectors de la població.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

El municipi de Reus ja va impulsar a les últimes dècades del segle passat un seguit de mesures per tal de pacificar el nucli antic, fet que ha suposat l'alliberament de molt espai per poder ser usat pel vianant i una enorme dinamització econòmica i social, fins al punt de consolidar-se com el principal nucli comercial de la comarca. Tot i així, tal i com s'ha observat a la diagnosi, part del trànsit s'ha traslladat als carrers adjacents, ja que la reforma no ha eliminat l'efecte rotonda que es genera i no s'ha reduït el trànsit de pas, que en certes ocasions col·lapsa els Ravals.

FIGURA 4.6. EXEMPLE DEL PROCÉS DE PACIFICACIÓ D'UN CARRER.



Font: Fet amb Streetmix.

Per pacificar el centre urbà, el PMUS anterior proposava una sèrie d'actuacions, d'entre les quals en destaca la pràctica restricció de la circulació al Raval Santa Anna, la qual ja s'ha executat i ha allunyat el trànsit de pas dels carrers més estrets del centre. Tanmateix, el PMUS proposava altres restriccions que no s'han acabat executant. En aquest paquet de mesures, es repesquen aquestes mesures i se n'ideen algunes de noves per tal d'evitar definitivament el trànsit de pas pel Tomb de Ravals.

Tanmateix, l'eliminació del trànsit de pas del Tomb de Ravals suposa també un canvi en els fluxos de trànsit i en l'accés al centre. Dins el Tomb s'hi troben aparcaments públics subterranis que ajuden a alliberar espai d'aparcament en superfície. Per tant, aquestes mesures de pacificació han d'ajudar a reduir el trànsit al Tomb de Ravals, creant espais amb prioritat o exclusius per al vianant on faci falta, però també canviant sentits de circulació si això ajuda a descongestionar espais i facilitar la sortida de vehicles del centre.

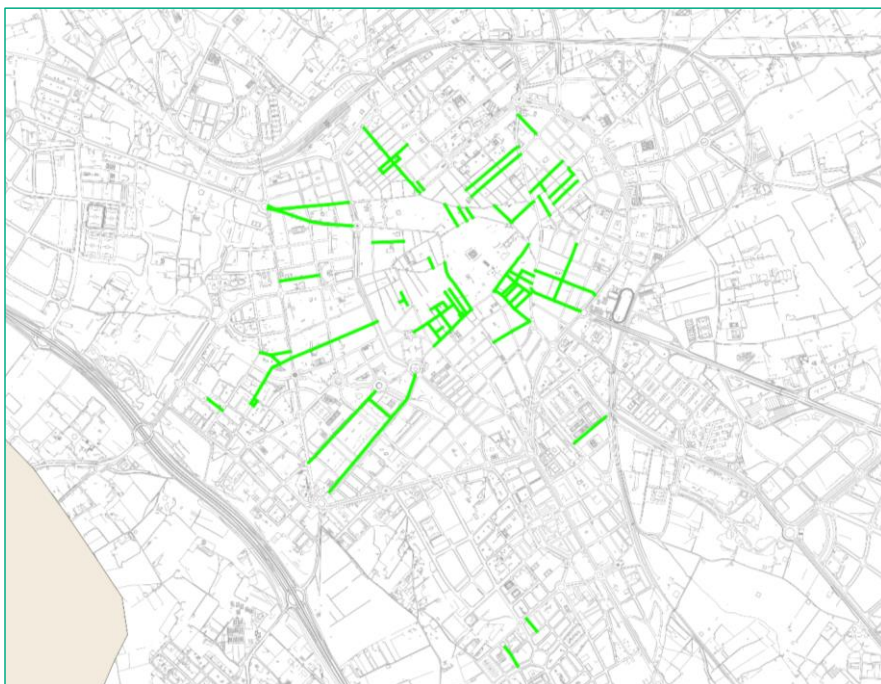
FIGURA 4.7. PROPOSTA DE PACIFICACIÓ DEL TOMB DE RAVALS.



No obstant, el nucli antic no és l'únic indret on s'han fet més patents els perjudicis de la mobilitat amb vehicle privat, sinó que diversos indrets repartits per tot el municipi també presenten problemes similars, indicats a la diagnosi. Diversos carrers del municipi es veuen afectats per diverses externalitats negatives del cotxe, ja sigui per tenir un trànsit de vehicles excessiu per la seva capacitat, una elevada dedicació de l'espai a l'aparcament, tenir una amplada de carrils molt ampla (afavorint, així, l'accés de velocitat), etc. A més, alguns carrers tenen el problema que per les seves característiques, es recomana reduir el pas dels cotxes, ja sigui perquè donen accés a entorns o equipaments sensibles, tenir un elevat trànsit de vianants però amb voreres estretes, etc.

Descentralitzar les actuacions de pacificació del centre també ajuda a millorar la mobilitat activa, ja que fa més *caminables* els barris perifèrics i, per tant, que sigui possible en aquests poder fer les activitats del dia a dia amb proximitat. A la Figura 4.8 s'hi representen diversos carrers susceptibles a ser pacificats.

FIGURA 4.8. CARRERS AMB POTENCIAL D'ACTUACIONS DE MILLORA (AMPLIACIÓ DE VORERES, PLATAFORMA ÚNICA, TALL DE TRÀNSIT, ETC.)



Hi ha alguns entorns on la pacificació es pot considerar com a més prioritària, com és el cas de les escoles. En l'anàlisi de la demanda a la diagnosi del PMUS, s'han observat intensitats diferents al llarg del dia. Entre aquestes en destaca l'hora d'entrada a l'escola, quan moltes famílies acompanyen els fills i les filles al centre escolar amb cotxe, malgrat viure al mateix municipi. Això genera una elevada presència d'aquests vehicles als entorns dels centres escolars, creant múltiples efectes perjudicials. D'una banda, es generen situacions de col·lapse circulatori que arriben a afectar els carrers més enllà dels immediatament adjacents al centre escolar. Això dificulta el pas d'altres usuaris de la via que no es dirigeixen al centre escolar, però a més, a causa de la necessitat d'arribar puntual, genera situacions d'estrès i nervis, cosa que fa augmentar les probabilitats d'accident o atropellament. En anys recents aquest risc ha augmentat, ja que la proliferació de vehicles familiars alts (els anomenat SUV) disminueix la visibilitat del conductor, cosa que fa augmentar el risc d'atropellament, especialment de les persones més menudes.

Paral·lelament, la contaminació de fums i soroll als entorns escolars resulta perjudicial per al desenvolupament dels infants. No només aquests estan més exposats a la contaminació que la resta d'adults a causa de la seva estatura, que fa que estiguin més a prop de respirar els gasos dels tubs d'escapament i les micropartícules emeses per la combustió i els pneumàtics, i per tant,

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

que desenvolupin problemes de salut, sinó que a més la contaminació afecta la seva concentració i el seu rendiment.

Tal com apunta el Dossier Tècnic de Seguretat Viària número 27 del Servei Català de Trànsit sobre els camins escolars, les iniciatives de pacificació d'entorns escolars solen tenir un major impuls i acceptació si en la seva implantació hi participen els diferents agents protagonistes. A part dels propis escolars, cal implicar en primera instància als pares i mares com a responsables en la elecció del mitjà de transport de l'infant. També cal treballar amb l'entorn social i el canvi d'hàbits de la població en general per tal de donar la confiança als pares i mares per a que també les famílies amb infants canviïn d'hàbits. Les escoles poden incorporar activitats que impulsin una mobilitat sostenible on també hi poden participar la policia municipal, tal com recomana el Pla Local de Seguretat Viària.

FIGURA 4.9. CARRERS ANALITZATS A ENTORNS ESCOLARS DINS UNA CIUTAT JUGABLE.



Font: Estudi d'Entorns Escolars en una Ciutat Jugable de l'Ajuntament de Reus (2022)

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

Reus, en aquest sentit, ha sigut ambiciosa en elaborar el pla *Entorns escolars en una ciutat jugable*. Aquest pla pretén que els centres escolars tinguin un entorn adaptat i agradable per a l'alumnat, i que alhora no perjudiqui el seu desenvolupament vital i cognitiu. Amb una intensa participació per part de l'alumnat i també a través del Consell d'Infants, una iniciativa participativa composta principalment per nens i nenes de Reus i que busca fer sentir la seva veu en les decisions preses al municipi, el pla ha esbossat un seguit de carrers propers a centres educatius per pacificar. A més, els infants han pogut dir la seva a l'hora de decidir com volen que siguin aquests carrers.

Es reivindica, així, no només que aquests entorns siguin més segurs i amables per als infants, sinó que també els resultin estimulants, amb espais per al joc i la socialització, cosa que els proporciona una eina imprescindible d'aprenentatge, civisme i autonomia. Aquestes mesures són complementàries a les iniciatives per incentivar els desplaçaments a peu i en bicicleta o patinet als centres educatius, com poden ser els camins escolars o els *bicibusos*.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

3.1 Restricció del trànsit al casc antic únicament a veïns i serveis d'emergència

Modes afectats



Objectius de la mesura

Garantir la mínima circulació de vehicles i assegurar el grau més elevat de pacificació al casc antic.

Descripció de la mesura

- Crear una Zona d'Ultra Bixes Emissions (ZUBE), com a part de la ZBE (1.1), però amb èmfasi a l'ús de vehicles amb emissions mínimes, especialment híbrids o elèctrics.
- Intensificar la senyalització que limita l'accés a veïns i serveis d'emergència.
- Intensificar el control d'accés a vehicles pesants de càrrega i descàrrega (9.2).

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana no motoritzada

Documentació gràfica



Termini

2024

Cost

5.000 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



3.2 Restricció de la circulació pels ravals de Jesús i Martí Folguera

Modes afectats



Objectius de la mesura

Racionalitzar la circulació de vehicles al Tomb de Ravals i evitar el trànsit de pas.

Descripció de la mesura

- Instal·lar una piona horària que limiti la circulació pels ravals de Jesús i Martí Folguera.
- Millorar l'entorn per a vianants i bicicletes.
- Estudiar el pas de les rutes de bus actuals com a excepcional o redirigir el seu recorregut (6.3).
- Millorar la senyalització de rutes alternatives per als vehicles primats motoritzats.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana vehicle privat

Documentació gràfica



Font: ICCG

Termini

2025-2026

Cost

15.000 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



3.3 Restricció de la circulació pel Raval de Sant Pere

Modes afectats



Objectius de la mesura

Racionalitzar la circulació de vehicles al Tomb de Ravals i evitar el trànsit de pas.

Descripció de la mesura

- Instal·lar d'una piona horària que limiti la circulació pel Raval de Sant Pere.
- Millorar la senyalització de rutes alternatives i les seves condicions, especialment el Carrer de Batan, que passaria a ser la principal via de sortida en aquest tram.
- Crear un espai més pacificat i còmode per a vianants i bicicletes.
- Reubicar l'entrada a l'aparcament d'Hispania (8.10).

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana vehicle privat

Documentació gràfica



Font: ICCG

Termini

2027

Cost

30.000 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



3.4 Pacificació del Carrer del Roser entre Riera Miró i Plaça Catalunya

Modes afectats



Objectius de la mesura

Racionalitzar la circulació de vehicles al Tomb de Ravals i evitar el trànsit de pas.

Descripció de la mesura

- Instal·lar elements de senyalització que indiquin l'accés a una zona pacificada (Zona 30, carrer de convivència, etc.)
- Pacificar el Carrer del Roser com a part de la millora d'eixos de vianants (2.1) i adequar-ne l'espai, també per a bicicletes i VMP.
- Proporcionar una ruta de sortida alternativa per als vehicles del pàrquing del Palloj, canviant el sentit del tram més occidental del Carrer del Roser.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Espai públic destinat a vianants i bicicletes (%)

Documentació gràfica



Font: Vissir

Termini

2029

Cost

100.000 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

3.5 Restricció de la circulació a la Plaça del pintor Fortuny

Modes afectats



Objectius de la mesura

Racionalitzar la circulació de vehicles al Tomb de Ravals i evitar el trànsit de pas.

Descripció de la mesura

- Eliminar la maniobra d'accés a l'Avinguda de Prat de la Riba des de l'Avinguda Sant Jordi.
- Pacificar el trànsit de pas del carrer de l'Amargura cap a l'Avinguda de Prat de la Riba.
- Consolidar l'espai com a punt cabdal dels eixos de mobilitat obligada (2.1), connectant l'eix pacificat del Carrer de Llovera amb la futura pacificació del Carrer Ample.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Espai públic destinat a vianants i bicicletes (%)

Documentació gràfica



Foto: Batlle i Roig

Termini

2023-2024

Cost

250.000 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

3.6 Prova pilot de pacificació d'entorns escolars

Modes afectats



Objectius de la mesura

Protegir els infants de les externalitats negatives del vehicle privat motoritzat, com l'accidentalitat viària o la contaminació atmosfèrica i acústica.

Descripció de la mesura

- Desenvolupar les recomanacions i millores plasmades al programa *Entorns Escolars en una Ciutat Jugable* i les associacions de pediatres amb proves pilot i altres mesures.
- Restringir la circulació de vehicles privats motoritzats als entorns escolars i facilitar l'accés a peu i en bicicleta/patinet dels alumnes al centre escolar. Pacificar els entorns escolars amb elements separadors i pacificadors i adaptar-los perquè siguin espais de joc i estada.
- Redissenyar les rutes de bus escolar per evitar que accedeixin als entorns pacificats (6.3).

Responsables

Ajuntament de Reus, AFAs, Consell d'Infants, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Espai públic destinat a vianants i bicicletes (%)

Documentació gràfica

Entorn escolar pacificat a Barcelona



Font: Google StreetView

Abans



Font: Google StreetView

Després

Termini

2023-2031

Cost

1.200.000

Prioritat

Alta

- Ajuntament: 780.000 €
- Altres (subvencions): 420.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.4. ASSOLIMENT D'UNA ACCESSIBILITAT UNIVERSAL

4 Assoliment d'una accessibilitat universal		Objectius					
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi
4.1	Millora de l'accessibilitat a la via pública						
4.2	Pla d'incorporació de simbologia i pictografia viària per a les persones amb discapacitat intel·lectual i TEA						
4.3	Adaptació de les parades de busos urbans a persones amb discapacitat visual						
4.4	Seguiment per millorar l'accessibilitat de la flota d'autobusos interurbans						
4.5	Eliminació del mobiliari urbà perillós						
4.6	Desenvolupament del pla <i>Reus Ciutat Inclusiva</i>						
4.7	Desenvolupament del <i>Pla d'Acció per a l'Ordenació Urbanística des de la perspectiva de gènere i feminista</i>						

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

L'espai públic es concep com un indret que tothom pot utilitzar amb total llibertat, sense impediments, un espai totalment democratitzat. No obstant, el disseny urbanístic molts cops no ha tingut en compte la diversitat en la població, i ha assumit que si l'espai públic es dissenya per a un perfil determinat de persona (home de família sense cap discapacitat que es desplaça a la feina amb cotxe), se satisfan les necessitats de tothom. Tanmateix, la realitat és molt més diversa que aquest perfil, i per tant, requereix d'un urbanisme més integrador.

En aquest paquet de mesures es cobreixen els aspectes més claus de l'accessibilitat, basats en el principi que l'espai públic sigui còmode i senzill d'usar per a tot tipus de persones. A causa de la falta de visibilització que han patit les persones amb discapacitat, la societat ha estat dissenyada per a les persones que no en tenia, fet que ha generat l'exclusió de les primeres en no poder accedir als diferents llocs o utilitzar els diferents transports, cosa que ha comportat un empitjorament de la seva qualitat de vida. Amb l'augment del nombre de persones velles i la morbiditat (prevalença de malalties) a la societat, és important que, per tal d'assegurar la participació plena de tothom a la societat, s'adaptin els entorns físics a tot tipus de persones. Es tracta de fer una ciutat, doncs, on qualsevol discapacitat no sigui un obstacle per al desenvolupament ple d'una persona, ja que qualsevol persona podrà moure's per la via pública amb facilitat i total autonomia.

FIGURA 4.10. CONCEPTUALITZACIÓ DEL DISSENY UNIVERSAL



Font: Guia pràctica per a la circulació de vianants en zones urbanes (Generalitat de Catalunya)

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

El disseny urbanístic imperant fins fa pocs anys no parava atenció a les possibles barreres arquitectòniques que es poguessin trobar dones, infants, gent gran, persones amb discapacitat (ja fos física, intel·lectual, auditiva o visual), persones que treballen fent feina de cures, etc., en els seus desplaçaments, mentre que donava prioritat total i absoluta al vehicle privat. Reus no ha escapat d'aquesta dinàmica, i excepte en determinats barris, ha assumit el cotxe privat com al mode de transport protagonista.

Tanmateix, a diferència d'altres municipis de Catalunya, l'expansió de Reus sí que s'ha fet tenint el vianant en consideració en alguns àmbits. En ser un municipi dens i amb una estructura radial, ha pogut anar edificant a poc a poc cap a la perifèria i, tret d'alguns barris molt concrets, ho ha fet de manera que les voreres i els itineraris a peu siguin prou amples i còmodes per a tothom. Tanmateix, encara existeixen molts aspectes on la preponderància del cotxe dificulta l'accessibilitat de tothom.

És essencial remarcar la importància de tenir una accessibilitat universal a la via pública i als autobusos i trens ja que l'anar a peu i el transport públic són els mitjans de transport més democràtics, en ser els més barats i no requerir cap tipus d'habilitat o capacitat especial per usar-los. Així com el cotxe requereix d'un desemborsament constant de diners i de determinades capacitats psicomotrius per fer-lo funcionar, l'anar a peu i el transport públic no ho necessiten, almenys no en el mateix grau. Per tant, la potenciació d'aquests mitjans de transport són una eina essencial per a l'empoderament de totes les persones que no disposen o no poden usar un vehicle privat i una democratització de l'espai públic.

Algunes de les mesures considerades com a universals en la millora de l'accessibilitat són:

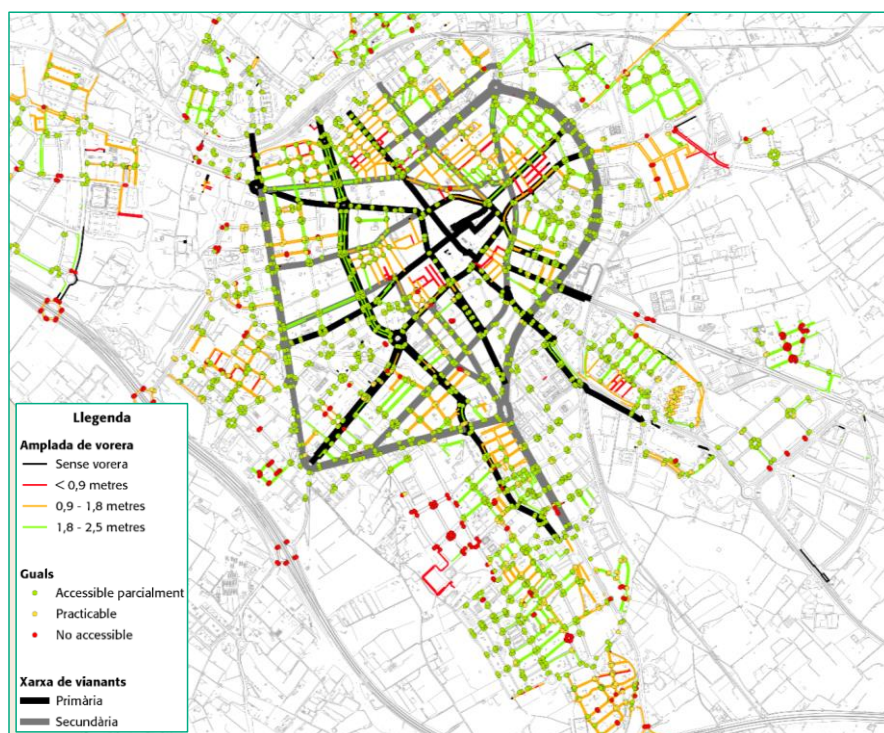
- Ampliar aquelles voreres de menys de 1,8 metres lliures, convertint el carrer a plataforma única en el cas que l'ampliació de voreres no sigui possible.
- Adaptar els guals amb un pendent adequat per a les persones que van amb cadira de rodes i amb paviment podotàctil per a les persones amb discapacitat visual, o elevar els passos de vianants on això no sigui possible, cosa que té l'avantatge de redir la velocitat dels cotxes.
- Millorar les plataformes d'accés al transport públic, evitant que el bus quedi oblic en relació a la parada d'autobús i facilitant el desplegament de rampes d'accés per a cadires de roda.
- Incorporació de senyals sonors activats amb comandaments a les cruïlles i a les parades de transport públic, per tal que la població amb discapacitat visual tingui més orientació.
- Eliminació de mobiliari urbà perillós o poc visible, com pilones o reparació de voreres en mal estat.

Les línies generals que ha de seguir el municipi en matèria d'accessibilitat es troben recollides al pla *Reus Ciutat Inclusiva*, el qual detalla les especificitats tècniques que han de tenir diferents elements de la via (voreres, guals, passos de vianants, etc.) per resultar accessibles per a tota la població. Aquest PMUS proposa continuar desenvolupant les mesures proposades en aquest pla,

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

però parant especial atenció a aquells indrets de la xarxa primària i secundària de vianants que encara no hagin sigut adaptats. En la diagnosi, ja sigui a través de l'anàlisi de l'oferta com de l'activitat participativa de la marxa exploratòria, s'han pogut registrar les mancances més greus en termes d'accessibilitat.

FIGURA 4.11. XARXA DE VIANANTS PRINCIPAL I SECUNDÀRIA, AMPLADA DE VORERES I GUALS NO TOTALMENT ACCESSIBLES.



A més, el transport públic pateix unes mancances similars a Reus, especialment el bus interurbà. Des del bus urbà s'ha fet molta feina d'adaptació a les directrius d'accessibilitat, amb una flota i unes parades adaptades a les cadires de rodes, com també a l'estació del tren. Tanmateix, el bus interurbà presenta greus problemes d'accessibilitat.

D'altra banda, recentment s'ha posat l'atenció sobre els problemes que també tenen les persones amb discapacitat intel·lectual o amb trastorn de l'espectre de l'autisme (TEA). L'abundància d'estímul i d'interaccions que es produeixen en un carrer resulta aclaparadora i desorientadora per a persones amb aquest tipus de discapacitats, fet que poc perjudica el seu benestar. Aquestes persones no disposen d'eines o indicacions al carrer que les ajudin a lidiar amb aquests estímuls, fet que les porta a dependre d'altres persones i a veure reduïda la seva autonomia i benestar.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

Per tant, és important que l'espai públic s'adapti també a aquestes persones, i les ajudi a navegar per la vida urbana amb més facilitat.

Per últim, recentment també s'ha emfatitzat sobre com l'urbanisme imperant sempre ha estat molt androcèntric i ha exclòs les dones d'una participació més activa a la societat i del dret a la mobilitat. És per això que als anys 60 va néixer l'urbanisme amb perspectiva de gènere de la mà de la segona onada de la teoria feminista, molt centrada en reivindicar els drets de les dones en matèria de sexualitat, família, entorn laboral, drets reproductius i altres desigualtats, i ha anat incorporant conceptes i idees de les successives teories feministes més recents.

En matèria de mobilitat, l'urbanisme amb perspectiva de gènere ha reivindicat que el desplaçament de casa a la feina (el què tradicionalment feien els homes) no pot ser l'únic desplaçament a tenir en compte en la planificació urbana, sinó que en la vida d'una persona hi ha més motius per desplaçar-se, com les feines de cures o d'acompanyament, activitats associades tradicionalment a les dones. Tenir en compte aquestes tasques és primordial per a l'urbanisme amb perspectiva de gènere, ja que no només les visibletza, sinó que a més permet facilitar el seu desenvolupament, millorant la qualitat de la vida de les persones que les duen a terme, que en la nostra cultura recauen en les dones. No obstant, els recents canvis culturals han fet que les dones s'hagin anat incorporant al mercat laboral i que els homes hagin començat a encarregar-se també de les tasques de cures. Per això és important que l'urbanisme s'adapti als múltiples usos, tasques i motius de desplaçaments que caracteritzen la vida quotidiana. D'altra banda, l'urbanisme amb perspectiva de gènere també ha evidenciat que l'entorn urbà sovint situa a les dones en espais o situacions de risc, com poden ser carrers foscos o entorns aïllats i solitaris, així com espais on el vehicle privat, un transport més usat per homes, dificulta i empitjora l'ús d'altres mitjans de transport.

Amb aquesta idea de millorar els usos i la seguretat de la via pública, Reus ha redactat un *Pla d'Acció per a l'Ordenació Urbanística des de la perspectiva de gènere i feminista*, el qual detalla quins aspectes ha de millorar el municipi per tal que la via pública sigui un espai segur i agradable també per a les dones. Per tant, és necessari continuar desenvolupant aquestes perspectives en l'espai públic, ja que així s'aconseguirà l'objectiu que aquest es reparteixi de forma justa i equitativa, i que la mobilitat sigui una oportunitat per fer participar a tota la població en la vida social i no quelcom exloent.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

4.1 Millora de l'accessibilitat a la via pública

Modes afectats



Objectius de la mesura

Adaptar els carrers a les necessitats de les persones amb algun tipus de discapacitat.

Descripció de la mesura

- Prioritzar les actuacions als eixos de vianants primaris i secundaris.
- Adaptar els guals amb un pendent adequat per a les persones que van amb cadira de rodes i amb paviment podotàctil per a les persones amb discapacitat visual.
- Reubicar aquells guals mal orientats per a les persones amb discapacitat.
- Ampliar les voreres on no es permeti el pas de cadires de rodes i fer plataforma única en cas de secció estreta.

Responsables

Ajuntament de Reus, ONCE, entitats

Indicadors d'avaluació i seguiment

Nombre de guals adaptats

Documentació gràfica



Termini

2025-2030

Cost

100.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

4.2 Pla d'incorporació de simbologia i pictografia viària per a les persones amb discapacitat intel·lectual i TEA

Modes afectats



Objectius de la mesura

Facilitar l'orientació i la independència de les persones amb discapacitat intel·lectual o trastorn de l'espectre de l'autisme (TEA)

Descripció de la mesura

- Integrar pictografia als passos de vianants per tal d'ensenyar a les persones amb discapacitat què fer en arribar-hi.
- Millorar la simbologia de les parades i les marquesines de bus i de l'estació de tren per tal que siguin reconeixibles a distància i expliquin la forma d'actuar.
- Facilitar la comprensió dels cartells indicadors i les instruccions.

Responsables

Ajuntament de Reus, entitats

Indicadors d'avaluació i seguiment

Parades de bus accessibles

Documentació gràfica



Pas de vianants adaptat a Flix



Parada de bus adaptada a Terrassa

Termini

2024

Cost

15.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.3 Adaptació de les parades de busos urbans a persones amb discapacitat visual

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar l'accessibilitat dels autobusos a les persones amb discapacitat visual

Descripció de la mesura

- Dotar de paviment podotàctil les parades de bus urbà per tal de poder guiar les persones amb discapacitat visual.
- Alliberar les façanes properes d'obstacles i dotar de paviment podotàctil entre parada i façana per facilitar els desplaçaments de les persones amb problemes de visió.
- Seguir les recomanacions i directrius d'associacions de persones amb discapacitat.

Responsables

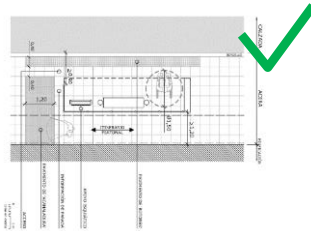
Ajuntament de Reus, ONCE, entitats

Indicadors d'avaluació i seguiment

Documentació gràfica



Parada de bus no adaptada a Reus



Directrius tècniques d'accessibilitat al bus

Font: ONCE

Termini

2025-2028

Cost

Prioritat

Alta

80.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

4.4 Seguiment per millorar l'accessibilitat de la flota d'autobusos interurbans

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la mobilitat interurbana de les persones amb discapacitat física

Descripció de la mesura

- Reclamar a les empreses concessionàries renovar la flota d'autobusos interurbans perquè estigui adaptada a persones amb discapacitat física.
- Adaptar les parades de bus interurbà perquè siguin totalment accessibles.
- Demanar que de cara a la renovació de concessions el 2028 (7.2) es beneficiïn aquelles empreses que ofereixen accessibilitat a les persones amb discapacitat.

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat, empreses operadores

Indicadors d'avaluació i seguiment

% flota de busos interurbans adaptada a PMR

Documentació gràfica



Font: Autocaresbello

Autocar adaptat a persones amb discapacitat física

Termini

2024

Cost

Prioritat

Alta

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

4.5 Eliminació del mobiliari urbà perillós

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar els itineraris de vianants que resultin perillosos per a les persones amb algun tipus de discapacitat

Descripció de la mesura

- Realitzar rutes de reconeixement amb persones amb discapacitat per detectar possibles obstacles o barreres arquitectòniques que experimentin les persones amb discapacitat.
- Elaborar un inventari dels principals problemes presentats pel mobiliari urbà en matèria de seguretat de les persones amb discapacitat
- Eliminar o modificar el mobiliari urbà.

Responsables

Ajuntament de Reus, ONCE, entitats

Indicadors d'avaluació i seguiment

Voreres amb amplada superior a 1,5 metres (%)

Documentació gràfica



Bollard poc visible al C/ Sant Lluís



Vorera irregular al Pg. Misericòrdia

Termini

2025-2026

Cost

Prioritat

Alta

20.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

4.6 Desenvolupament del pla Reus Ciutat Inclusiva

Modes afectats



Objectius de la mesura

Fer que l'espai públic de Reus sigui accessible per a tothom i garanteixi l'autonomia de totes les persones, independentment de les seves capacitats.

Descripció de la mesura

- Dur a terme les recomanacions incloses dins el pla *Reus Ciutat Inclusiva*.
- Detectar altres punts on existeixen problemes d'accessibilitat, especialment aquells que afecten les vies primàries i secundàries de vianants.
- Executar les obres necessàries per fer de Reus un municipi més accessible, seguint les directrius vigents i les noves en cas d'actualització.

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Voreres amb amplada superior a 1,5 metres (%)

Documentació gràfica



Termini

2024-2029

Cost

- 1.000.000 €:
- Ajuntament: 500.000 €
 - Altres (subvencions): 500.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.7 Desenvolupament del Pla d'Acció per a l'Ordenació Urbanística des de la perspectiva de gènere i feminista

Modes afectats



Objectius de la mesura

Facilitar la vida quotidiana, la cohesió i la integració social, i crear un paisatge urbà que doni sentit de pertinença als llocs i afavoreixi la sensació de seguretat i d'agradabilitat a totes les persones, a tots els col·lectius i a tots els grups socials.

Descripció de la mesura

- Seguir les directrius marcades pel Pla.
- Elaborar tallers participatius on s'expressin les necessitats dels diferents col·lectius de la ciutadania, especialment les dones.
- Dur a terme les actuacions proposades al Pla o noves actuacions sorgides en els tallers participatius.

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal femenina

Documentació gràfica



Termini

2023-2028

Cost

250.000 €:

- Ajuntament: 125.000 €
- Altres (subvencions): 125.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.5. EXPANSIÓ D'UNA INFRAESTRUCTURA CONNECTADA, CÒMODA I SEGURA PER A BICICLETES I VMP

Expansió d'una infraestructura connectada, còmoda i segura per a bicicletes i VMP		Objectius					
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi
5.1	Augment de l'oferta d'aparcabiscis i VMP a la via pública						
5.2	Augment i promoció de l'oferta d'aparcabiscis i VMP fora de la via pública						
5.3	Desplegament de la xarxa de carrils bici						
5.4	Adhesió a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2020-2025						











La gran quantitat d'externalitats negatives que ha generat el vehicle privat, especialment amb empitjoraments de la qualitat de l'aire, la seguretat viària i la salut i el benestar físic i psicològic de les persones, ha fet que es posin sobre la taula alternatives que permetin reduir aquests impactes i afavorir els mitjans de transport actius, que tenen una petjada ambiental gairebé inexistència i a més suposen grans millores per a la salut i el benestar de les persones.

És el cas de la bicicleta, un mitjà de transport que, si bé ja fa molt temps que existeix, no ha estat considerat seriosament com a alternativa a la mobilitat fins fa pocs anys, almenys a les nostres latituds. L'aparició de les bicicletes elèctriques ha ajudat a impulsar l'ús d'aquest vehicle, ja que la seva assistència al pedaleig fa que el seu ús sigui més fàcil i accessible per a tota la població. Tanmateix, recentment han aparegut també els vehicles de mobilitat personal (VMP), entre els quals destaca sobretot el patinet elèctric, que ha tingut un creixement d'ús inèdit. Aquest vehicle no forma part estrictament de la mobilitat activa, ja que funciona de forma motoritzada, però sovint es classifica amb la bicicleta ja que són vehicles similars pel què fa a velocitat, dimensions i l'ús de la infraestructura.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

Tanmateix, aquests vehicles, en no haver estat considerats com a alternatives a la mobilitat durant tant de temps, estan en un clar desavantatge comparatiu respecte l'anar a peu i, sobretot, el vehicle privat. Disposen de poc espai exclusiu per a ells, cosa que els obliga a haver de compartir espai amb el vehicle privat, augmentant així el risc d'accident de gravetat, o haver de pujar a la vorera, fet que posa en perill al vianant, el col·lectiu més vulnerable de la via pública. Així, de la mateixa manera que un tren no circularà si no se li posen vies o la circulació de cotxes es desincentiva com pitjor sigui la carretera, una infraestructura ciclista dolenta, incòmoda, insegura i mal connectada mai aconseguirà que la bici o el patinet es consolidin com a transports per al dia a dia, ja que no seran espais atractius per circular-hi.

FIGURA 4.12. EXEMPLE DELS REQUISITS QUE HA DE TENIR UNA XARXA DE BICICLETES ACCESSIBLE PER A TOTHOM

Accessibilitat per a tothom					
	Coherent	Directa	Segura	Còmoda	Atractiva
Bones pràctiques					
Males pràctiques					

Font: Transport for London

La Generalitat de Catalunya ja va elaborar el 2009 el *Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya*, on proporcionava unes directrius no vinculants sobre com planificar i construir les vies ciclistes. Tanmateix, aquest document s'està revisant per tal de poder adaptar-se a la nova realitat d'una major presència de bicicletes i patinets i traçar les línies per a un futur en el què es preveu que aquests vehicles creixin en nombre d'usuaris i es consolidin.

Com que aquest és un fenomen que s'està produint a nivell mundial, es pot ja esbossar quina serà la direcció de les estratègies que es duran a terme i quins són els principis que es tindran en compte. Aquests principis són que les vies ciclistes siguin directes, accessibles, contínues, còmodes, atractives, segures i amb els mínims punts de detenció. A més, com que el nou *Manual de disseny* ja concebrà la bicicleta com una opció de transport vàlida per als desplaçaments quotidians i no només com un element recreatiu, és probable que les recomanacions i estratègies

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

proposades emfatitzin la necessitat que la infraestructura ciclista coincideixi amb el principi *Ciutat 8/80*, és a dir, que sigui còmoda i segura per a persones tant de 8 com de 80 anys.

Això implica que la bicicleta ja no es concebi com un vehicle que utilitzen exclusivament esportistes o aficionats, sinó que sigui un mitjà de transport com qualsevol altre. Aquests nous dissenys, doncs, busquen incentivar l'ús de la bici com a vehicle de mobilitat quotidiana per a tots els gèneres i les edats. Això implica millorar la seguretat, especialment la segregació i la senyalització de les vies on circulen vehicles; l'amplada, permetent encabir les bicicletes de transport de mercaderies (*cargobikes*) o les *bakfiets*, que permeten el transport d'infants, així com l'acompanyament de persones; la visibilitat i il·luminació; l'adaptació dels cicles semafòrics, etc.

Per tant, les noves directrius anticipen un canvi de paradigma a Reus, on fins ara la bicicleta ha estat rellevada a un paper residual en la planificació de la mobilitat. A més, incorporar els criteris actualitzats al disseny de les vies ciclistes també suposa tenir en compte els patinets, i per tant, que s'augmentin les amplades per facilitar avançaments, que es millorin l'estat i el manteniment de la via, que se suavitzin els canvis de rasant, etc.

FIGURA 4.13. EXEMPLES D'ÚS DE LA BICICLETA AMB EDATS, GÈNERES I USOS DIFERENTS.



Font: Group Golden, Cycling Embassy of Great Britain, Dutch Cycling Embassy, Doorgelicht.

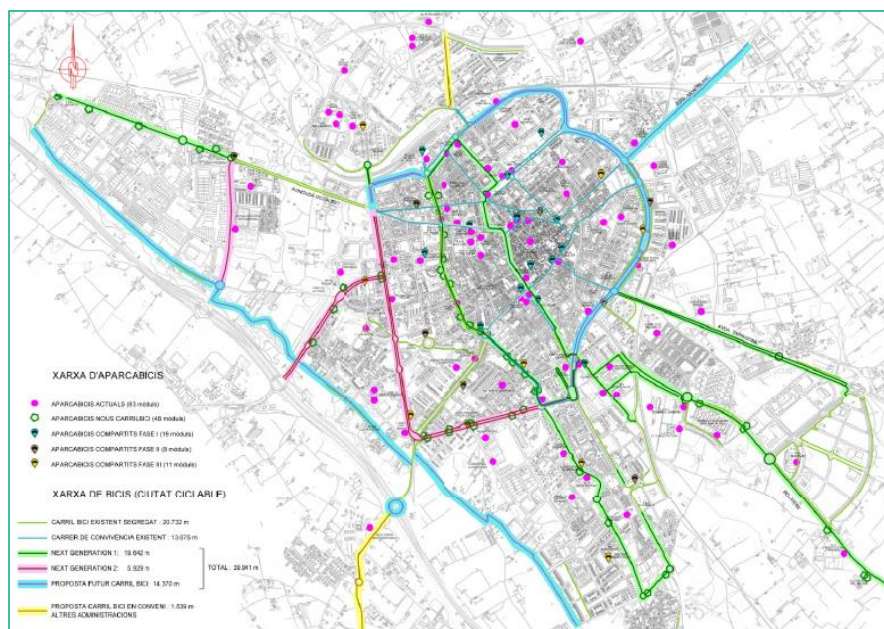
Tanmateix, Reus és un municipi que porta uns anys preparant-se per aquest canvi, i ja ha començat a impulsar iniciatives per pedalar cap a aquesta direcció. Així, la redacció del Pla Específic de la Bicicleta el 2017 ja ha esbossat les primeres línies sobre com incentivar l'ús de la bicicleta, així com traçar els principals eixos on es fa necessària una millora de la infraestructura ciclista. Aquest pla ja especificava unes estratègies a seguir per tal de desenvolupar la bicicleta. Tanmateix, en aquest PMUS es posa èmfasi en seguir les recomanacions per aquest pla, i s'anima a ser més ambiciós amb la bicicleta, convertint Reus en un municipi de referència. La diagnosi ha evidenciat que, si bé s'han fet avenços en aquesta matèria, la xarxa existent no està ben connectada, i

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

presenta alts nivells de fragmentació. A part, la infraestructura consta principalment de voreres-bici segregades i vies compartides amb el trànsit motoritzat, cosa que pot causar conflictes entre els altres usuaris d'aquests espais, com vianants o turismes i camions. Cal, per tant, que es potenciï la pacificació en les vies veïnals i la segregació a través de carrils bici protegits en les vies principals.

Així, l'arribada dels fons Next Generation, una part dels quals es destinaran a la millora de la infraestructura ciclista, suposa una gran oportunitat perquè l'Ajuntament destini recursos a la consolidació d'aquest transport. A la Figura 4.14 s'hi representen les diferents fases del desplegament de la xarxa ciclista prevista per al municipi.

FIGURA 4.14. FASES DE DESPLEGAMENT DE LA XARXA CICLISTA.



Font: Ajuntament de Reus.

Cal tenir en compte que Reus ha experimentat un creixement important en l'ús de la bici i el VMP, amb proporcions d'ús molt igualades, i es fa necessari que l'Ajuntament doni resposta a aquest augment de la demanda.

Per tant, les mesures d'aquest paquet van enfocades a fer de Reus una ciutat totalment ciclable. La seva orografia plana, el fet que la majoria de carrers (a excepció del centre) tinguin una secció ampla i la imminent posada en marxa del servei de bici compartida auguren un llarg recorregut i un creixement continu de la bicicleta.

5.1 Augment de l'oferta d'aparcabicis i VMP a la via pública

Modes afectats



Objectius de la mesura

Oferir espai d'aparcament segur i suficient per a les bicicletes i VMP per tal de millorar la conveniència d'usar la bicicleta.

Descripció de la mesura

- Estudiar les zones amb més demanda d'aparcament de bicicletes i VMP (centres de generació i atracció de viatges).
- Implantar l'aparcament necessari, preferiblement en calçada i amb prou espai i places perquè hi càpiguen tot tipus de bicicletes (inclòs espai per a *cargobikes*).
- Estudiar la viabilitat d'implantar grans pàrquings de bicicleta protegits.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Nombre d'aparcaments per a bicis/VMP

Documentació gràfica



Aparcament de bicis a Tarragona



Font: Viquipèdia

Aparcament de bicis protegit a Ommen (Països Baixos)

Termini

2023-2032

Cost

50.000 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

5.2 Augment i promoció de l'oferta d'aparcabicis i VMP fora de la via pública

Modes afectats



Objectius de la mesura

Oferir espai d'aparcament segur i suficient per a les bicicletes i VMP per tal de millorar la conveniència d'usar la bicicleta.

Descripció de la mesura

- Millorar la senyalització, il·luminació i accés dels aparcaments subterranis per a bicicletes.
- Augmentar el nombre d'aparcabicis dins els principals centres d'atracció i generació de viatges (centres educatius, oficines, equipaments públics, etc.).
- Moderar la velocitat dels vehicles motoritzats a les zones d'aparcament.
- Incloure al PGOU un mínim d'aparcaments per a bicicletes als edificis de nova construcció que siguin còmodes i accessibles per als residents o usuaris (8.4).

Responsables

Ajuntament de Reus, Reus Mobilitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Aparcaments segurs (%)

Documentació gràfica



Font: Wikimapia

Entrada d'aparcament de bicicletes a Yokohama (Japó)



Aparcament subterrani de bicis a Reus

Termini

2024-2028

Cost

25.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



5.3 Desplegament de la xarxa de carrils bici

Modes afectats



Objectius de la mesura

Fer que Reus sigui un municipi fàcilment ciclable i augmentar el nombre de persones que es mouen amb bicicleta.

Descripció de la mesura

- Desenvolupar els carrils bici projectats al Pla Específic de la Bicicleta i les diferents fases.
- Construir els carrils bici segons les noves directrius i bones pràctiques marcades en matèria de seguretat, comoditat, connectivitat, etc., prioritant la construcció en calçada i la racionalització de l'espai dedicat al vehicle privat.
- Detectar altres punts on es percebi una necessitat de construir noves vies ciclistes i ampliar la xarxa tenint en compte la interconnexió amb els municipis adjacents.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Xarxa ciclista (km/1.000 hab.)

Documentació gràfica



Carrils bici de pujada i baixada al C/ Bisbe Borràs

Termini

2023-2028

Cost

1.731.097,94 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

5.4 Adhesió a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2020-2025

Modes afectats



Objectius de la mesura

Definir una estratègia d'impuls de la mobilitat amb bicicleta tenint en compte l'Estratègia Catalana de la Bicicleta (ECB) 2020-2025.

Descripció de la mesura

Les característiques morfològiques de Reus fan que sigui un territori on la mobilitat en bicicleta es pot desenvolupar. L'ECB es desenvolupa el tres pilars:

- Aconseguir que la bicicleta sigui protagonista d'una mobilitat quotidiana més amable.
- Impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu de forma segura.
- Millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta.

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana no motoritzada

Documentació gràfica



Termini

2025

Cost

Prioritat

Baixa

12.500 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.6. MILLORA DEL TRANSPORT PÚBLIC URBÀ I POTENCIACIÓ DE LA INTERMODALITAT

Millora del transport públic urbà i potenciació de la intermodalitat		Objectius						
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi	Impulsar la mobilitat sostenible
6.1	Instal·lació d'aparcabiscis segurs als nodes intermodals							
6.2	Implantació i expansió del sistema de bicicleta compartida							
6.3	Reconfiguració de la xarxa de bus							
6.4	Estudi de la viabilitat d'un sistema de bus a demanda							
6.5	Estudi de girs, preferències i prioritats dels busos							
6.6	Reubicació de les parades de bus urbà i interurbà							
6.7	Millora de la coordinació del bus interurbà							
6.8	Revisió de les llicències de taxis							
6.9	Estudi de reubicació de les parades de taxi							
6.10	Regulació de les flotes VTC i el seu rol envers el taxi							
6.11	Coordinació amb les activitats culturals i populars per evitar al màxim afectacions al transport públic							
6.12	Estudi de la viabilitat d'incorporar espai per a bicicletes en els busos interurbans							

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

El transport públic no té gaire recorregut com a alternativa al transport privat si els seus usuaris no perceben que sigui ràpid, convenient i eficient. Quan un passatger usa el transport públic ha de sentir que pot confiar en tercers per desplaçar-se i, per tant, aquests han d'oferir un servei satisfactori. Si, per contra, el transport públic no informa sobre el seu estat, o hi ha repetides incidències, o és impuntual, o és lent, serà molt difícil que el passatger vulgui tornar a repetir l'experiència o que resulti una alternativa atractiva per als no-usuaris. En canvi, un transport públic de qualitat, còmode, eficient i ràpid resultarà l'opció més lògica per als desplaçaments tant per dins el municipi com de connexió amb els altres.

Reus és un dels municipis més grans de Catalunya, sent una de les onze ciutats amb més de 100.000 habitants de Catalunya. Juntament amb Lleida, Tarragona i Girona és de les grans ciutats que no s'ubiquen dins l'àrea d'influència de Barcelona i, a diferència d'aquestes, és l'única que no és capital de província. Per tant, Reus té el repte de desenvolupar-se com a gran ciutat i vertebrar-se amb el territori tenint un entorn geogràfic i polític menys afavoridor que la resta de grans ciutats catalanes. Tanmateix, la seva posició al Camp de Tarragona, una àrea en procés de metropolitanització, augura un gran potencial de creixement del transport públic.

FIGURA 4.15. PARADA DE BUS URBÀ DE REUS.



Les necessitats de mobilitat d'una població de més de cent mil habitants requereixen de gran coordinació, i donada la densitat del municipi, és necessari que el transport públic ofert, tant l'urbà com l'interurbà i els nodes intermodals que els enllacin, siguin fiables i eficients, per tal que els habitants l'usin i no depenguin del vehicle privat, ja que pel contrari es podria generar una situació de col·lapse viari, amb enormes conseqüències negatives.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

Reus té l'avantatge que té una empresa municipal de transport públic, Reus Transport, fet que li permet d'administrar més directament i amb més flexibilitat els serveis que ofereix, com són el bus urbà i el nou servei de bicicleta compartida. Això permet una planificació més ajustada a les necessitats del municipi i que l'adopció de les propostes llistades aquí siguin relativament fàcils a nivell jurisdiccional.

En primer lloc, es vol fer èmfasi en la potencial de la bicicleta com a instrument per millorar la intermodalitat. Amb la instal·lació d'aparcabicis segurs als principals nodes de transport, es facilita l'accés a aquests llocs d'una manera fàcil, còmoda i segura per a l'usuari. A més, la posada en marxa del sistema de bici compartida fa necessari analitzar bé els fluxos dels usuaris, i avaluar la necessitat d'una expansió a aquells llocs on es detecti més demanda. D'altra banda, tenir espai per pujar les bicicletes als busos interurbans pot fer més fàcils els desplaçaments en bicicleta, ja que permeten donar continuïtat al trajecte.

El bus municipal actualment compta amb una àmplia cobertura del municipi. No obstant, per tal d'absorbir més usuaris que actualment es desplacen dins el municipi en vehicle privat, també demana actuacions de millora. L'estudi d'una reconfiguració de la xarxa de bus és necessari si es vol continuar estant actualitzat davant la demanda generada pels usuaris. A part, com que aquesta demanda pot ser més flexible dins un mateix dia, també es proposa l'estudi d'implantació d'un bus a demanda per a determinats indrets. Per tal de millorar la seva velocitat de servei, es proposa també que es perfil un estudi de girs, preferències i prioritats que vagin en benefici de l'autobús. A més, per tal d'evitar interaccions negatives entre serveis de transport públic, també s'aconsella reubicar aquelles parades de bus urbà i/o interurbà on es detecti que els busos s'obstrueixen entre si.

Tanmateix, la xarxa de busos interurbans presenta un grau de complexitat molt més elevat. En ser un servei externalitzat a empreses privades, és molt més difícil la seva modificació, ja que està subjecte als termes d'explotació i servei de les diferents empreses concessionàries. Per això, es recomana que l'Ajuntament adopti un paper actiu a l'hora de millorar el bus interurbà, i que es pressioni per millorar la coordinació d'aquest, avui en dia poc fiable i difícil d'entendre. L'estació d'autobusos, que hauria de ser el centre neuràlgic d'aquest transport, presenta un ús molt reduït.

D'altra banda, el servei de taxi també pot ser objecte de propostes de millora. Revisar les llicències de taxi per adaptar-les a la demanda, estudiar la re-ubicació de les seves parades i regular el rol de les VTC dins la mobilitat són aspectes que l'Ajuntament ha de treballar, ja que es tracta d'un servei clau en una ciutat de la mida de Reus i amb proximitat a importants nodes de comunicació nacionals i internacionals, com són l'estació d'AVE de Camp de Tarragona o l'aeroport.

Per últim, és important que existeixi una coordinació real entre els esdeveniments al municipi i les empreses de transport, ja que es produeixen freqüents disrupcions al servei que afecten negativament la seva fiabilitat.

6.1 Instal·lació d'aparcabicis segurs als nodes intermodals

Modes afectats



Objectius de la mesura

Potenciar la intermodalitat entre bicicleta i transport públic.

Descripció de la mesura

- Instal·lar aparcaments segurs per a bicicletes a les estacions d'autobusos (5.2, 7.1), a l'actual estació de Reus i de les futures estacions de Bellissens (7.4) i AVE Intermodal de Camp de Tarragona (7.3), així com a prop dels aparcaments dissuasius (8.5).
- Promocionar l'ús d'aquests aparcaments millorant-ne la senyalització i la connectivitat amb les vies ciclistes existents i de nova construcció (5.3)

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat, ATM

Indicadors d'avaluació i seguiment

Aparcaments segurs (%)

Documentació gràfica



Font: La Vanguardia

Aparcament de bicicletes a l'estació de RENFE de Gavà



Font: ArchDaily

Aparcament de bicicletes subterrani a l'estació central d'Utrecht (Països Baixos)

Termini

2024-2031

Prioritat

Mitjana

Cost

75.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



6.2 Implantació i expansió del sistema de bicicleta compartida

Modes afectats



Objectius de la mesura

Fer de la bicicleta un transport fàcil i convenient per desplaçar-se per dins de Reus

Descripció de la mesura

- Recollir dades i estudiar l'ús de les diferents estacions ja aprovades del servei de bicicleta compartida de Reus (11.8)
- Analitzar els principals centres d'atracció i generació de viatges del municipi i els fluxos ciclistes més importants.
- Complir amb les fases d'expansió del servei i proposar més ubicacions del servei de bicicleta pública.

Responsables

Ajuntament de Reus, Reus Transport, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Quota de mercat de les bicicletes en els desplaçaments interns

Documentació gràfica



Font: reusdigital.cat

Termini

2023-2032

Cost

3.500.000 €

Prioritat

Alta

- Ajuntament: 1.400.000 €
- Altres (subvencions): 2.100.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

6.3 Reconfiguració de la xarxa de bus

Modes afectats



Objectius de la mesura

Augmentar l'ús del servei de bus municipal

Descripció de la mesura

- Estudiar les deficiències que existeixen en la xarxa de bus municipal actual a través de l'anàlisi dels viatges i estudis de mobilitat (1.1.8)
- Redissenyar aquelles línies per oferir un millor servei i/o freqüència. Parar atenció a les urbanitzacions ubicades fora del nucli (Blancafort, Aigüesverds, Mas Carpa, etc.).
- Re-ubicar les parades necessàries de manera que puguin augmentar la captació d'usuaris (6.6).

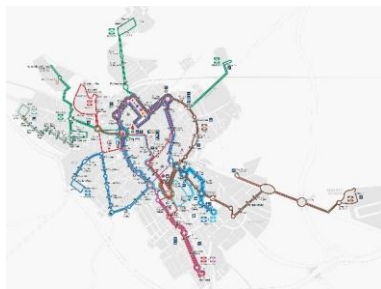
Responsables

Ajuntament de Reus, Reus Transport

Indicadors d'avaluació i seguiment

Demanda anual del transport públic urbà, velocitat comercial del bus urbà

Documentació gràfica



Termini

2025

Cost

Prioritat

Mitjana

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



6.4 Estudi de la viabilitat d'un sistema de bus a demanda

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar el servei, la cobertura i la velocitat dels busos municipals.

Descripció de la mesura

- Impulsar un estudi de bus a demanda al municipi.
- Realitzar una prova pilot de bus a demanda.
- Establir a quines línies i en quins horaris es podria implementar un bus a demanda.
- Recopilar dades d'ús i nivells de satisfacció dels usuaris.

Responsables

Ajuntament de Reus, Reus Transport

Indicadors d'avaluació i seguiment

Demanda anual del transport públic urbà (nº viatgers)

Documentació gràfica



Bus a demanda a Barcelona

Termini

2025

Cost

15.000 €

Prioritat

Baixa

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



6.5 Estudi de gir, preferències i prioritats dels busos

Modes afectats



Objectius de la mesura

Incrementar la velocitat comercial del bus

Descripció de la mesura

- Estudiar el cicle semafòric, prioritats i problemes de maniobrabilitat dels autobusos i detectar i mapejar els punts on s'han detectat problemes.
- Dissenyar i planificar la implantació de millores que permetin als busos una circulació més fluida a través de semàfors intel·ligents.
- Implantar carril bus en determinades zones del municipi. Recuperar el projecte del PdM del Camp de fer un carril bus a l'avinguda de Salou.

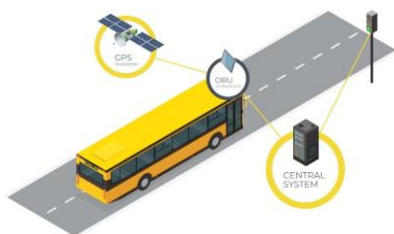
Responsables

Ajuntament de Reus, Reus Transport

Indicadors d'avaluació i seguiment

Velocitat comercial del bus urbà (km/h)

Documentació gràfica



Font: SWARCO

Sistema de prioritació semafòrica



Carril bus a Lleida

Termini

2024

Prioritat

Alta

Cost

250.000 €:

- Prioritació semafòrica: 175.000 €
- Carril bus a l'Av. Salou: 75.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



6.6 Reubicació de les parades de bus urbà i interurbà

Modes afectats



Objectius de la mesura

Evitar les interrupcions causades entre els busos (*efecte acordió*) i millorar la velocitat de servei.

Descripció de la mesura

- Reubicar les parades de bus urbà i interurbà per evitar que es molestin entre ells.
- Repensar les línies de bus interurbà perquè s'adaptin a les necessitats del municipi en vistes a l'expiració de concessions el 2028 (7.2).
- Planificar amb antelació la implantació del tram (7.6) per tal que el bus interurbà no s'hi solapi.

Responsables

Ajuntament de Reus, Reus Transport, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Velocitat comercial del bus urbà (km/h)

Documentació gràfica



Font: Google Streetview

Termini

2028

Cost

Prioritat

Mitjana

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



6.7 Millora de la coordinació del bus interurbà

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la intermodalitat dels busos interurbans i simplificar els seus horaris.

Descripció de la mesura

- Simplificar els horaris i les freqüències dels busos interurbans perquè siguin més intuïtives.
- Simplificar el recorregut dels interurbans per evitar l'ús de vies veïnals i que sigui lògic per a l'usuari, així com potenciar les estacions d'autobusos (7.2)
- Coordinar els busos urbans amb els interurbans per tal que sigui fàcil el transbord entre ells als nodes intermodals, evitant els solapaments en vies no preparades per a tal efecte (6.6).

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Demanda anual del transport públic interurbà per habitants (nº viatgers / població)

Documentació gràfica



Font: Google Streetview

Termini

2028

Cost

- 35.000 €:
- Ajuntament: 7.000 €
 - Altres: 28.000 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

6.8 Revisió de les llicències de taxis

Modes afectats



Objectius de la mesura

Ajustar l'oferta de llicències, sobretot estacionals, segons la demanda ciutadana i millorar la sostenibilitat del sector.

Descripció de la mesura

- Estudiar l'ús del servei de taxi de Reus.
- Ajustar el nombre de llicències de taxi concedides per tal de respondre a la demanda aprofitant la potestat d'emetre llicències de caràcter estacional.
- Estudiar la possibilitat d'establir beneficis fiscals per l'ús de vehicles més sostenibles.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

-

Documentació gràfica



Font: Stac

Termini

2028

Cost

Prioritat

Baixa

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



6.9 Estudi de reubicació de les parades de taxi

Modes afectats



Objectius de la mesura

Reubicar aquelles parades de taxi que es poden veure afectades per mesures de pacificació d'entorns.

Descripció de la mesura

Les necessitats d'espais més pacificats poden arribar a afectar a algunes de les ubicacions habituals de les parades de taxi, per això es proposa:

- Analitzar l'ús de les parades afectades per altres mesures.
- Reubicar les places necessàries per donar una bona cobertura de taxi a la ciutadania.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

-

Documentació gràfica



Termini

2028

Cost

Prioritat

Baixa

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



6.10 Regulació de les flotes VTC i el seu rol envers el taxi

Modes afectats



Objectius de la mesura

Regular l'ús de serveis de cotxe compartit per evitar una sobre-demanda i una competència directa amb el taxi.

Descripció de la mesura

Tot i que no s'ha observat un tensionament del sector per l'ús de llicències VTC per oferir serveis en competència amb el taxi, sí que es considera oportú conèixer el sector de les VTC a la ciutat en major profunditat i poder prendre mesures oportunes amb antelació.

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Documentació gràfica



Foto: El Nacional

Termini

2023

Cost

Prioritat

Mitjana

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



6.11 Coordinació amb les activitats culturals i populars per evitar al màxim afectacions al transport públic

Modes afectats



Objectius de la mesura

Disminuir les disrupcions al transport públic i millorar i simplificar el servei.

Descripció de la mesura

- Millorar la comunicació entre els esdeveniments i celebracions al carrer i Reus Transport.
- Decidir conjuntament la idoneïtat de tallar segons quins carrers per tal d'afectar el transport públic el mínim possible.
- Millorar la informació a l'usuari dels talls que afecten l'horari, la freqüència o el recorregut dels autobusos.

Responsables

Ajuntament de Reus, entitats veïnals i ciutadanes

Indicadors d'avaluació i seguiment

-

Documentació gràfica



Termini

2023-2032

Cost

Prioritat

Alta

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



6.12 Estudi de la viabilitat d'incorporar espai per a bicicletes en els busos interurbans

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la intermodalitat entre bicicleta i transport públic interurbà

Descripció de la mesura

- Estudiar quines rutes de bus interurbà tenen més demanda per a les persones que es desplacen amb bicicleta.
- Dotar d'espai als busos (ja sigui dins o fora d'aquests) per poder pujar-hi bicicletes.
- Promocionar el cicloturisme i la creació d'altres infraestructures que el facilitin (2.4)

Responsables

Ajuntament de Reus, empreses operadores

Indicadors d'avaluació i seguiment

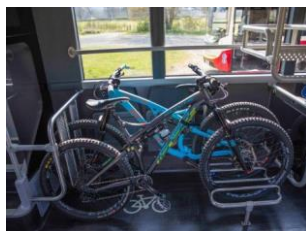
Autobusos interurbans adaptats per al transport de bicicletes (%)

Documentació gràfica



Font: Transport NSW

Bus amb porta-bicicletes a Austràlia



Font: The Scotsman

Bus amb espai per a bicicletes a Escòcia

Termini

2027

Cost

Prioritat

Baixa

Altres administracions, interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.7. DESENVOLUPAMENT D'INFRAESTRUCTURES METROPOLITANES

Desenvolupament d'infraestructures metropolitanes		Objectius					
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi
7.1	Reforma de l'estació d'autobusos						
7.2	Definició de l'estratègia per a les noves concessions del bus interurbà						
7.3	Anticipació en la definició, ubicació i connectivitat intermodal amb Reus de la nova Estació Intermodal del Camp de Tarragona de l'AVE						
7.4	Anticipació en la definició i connectivitat intermodal de la nova estació de RENFE Bellissens						
7.5	Seguiment de les connexions de les vies de ferrocarril						
7.6	Anticipació en la definició, ubicació i connectivitat intermodal del Tram Camp						
7.7	Estudi d'usos de l'antiga via Reus - Roda de Barà fins l'estació de l'AVE Camp de Tarragona						

Reus s'ubica dins el Camp de Tarragona, la segona conurbació urbana a Catalunya en nombre d'habitants després de la Regió Metropolitana de Barcelona, amb prop de 500.000. Els municipis que integren aquesta conurbació estan encapçalats per la mateixa Reus i Tarragona, ambdós amb més de 100.000 habitants, i pel triangle Vila-seca – Salou – Cambrils, que afegeixen prop de 80.000 habitants més, a més dels municipis més petits a les proximitats. Valls, un municipi de

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

prop de 25.000 habitants, es troba dins el Camp, però la seva ubicació està més allunyada, cosa que sol excloure'l de la conurbació urbana formada pels municipis anteriors.

Es tracta, doncs, d'una conurbació amb una estructura metropolitana encara embrionària, però que conté tres elements que li atorguen un potencial de creixement i desenvolupament important, i que auguren una futura major integració i vertebració metropolitana:

- La seva ubicació estratègica a la península Ibèrica, sent el node de connexió viària entre l'arc mediterrani (que connecta Andalusia, Múrcia i el País Valencià amb el centre i el nord de Catalunya i França) i l'eix de l'Ebre (enllaçant la costa mediterrània amb les terres de Lleida, el Cantàbric i Saragossa, amb una ramificació cap a Madrid i el centre peninsular).
- Tenir el Port de Tarragona, una de les zones portuàries més importants de la península, especialment per al trànsit de mercaderies.
- Disposar de l'aeroport de Reus, una infraestructura que connecta la regió internacionalment de forma directa.

FIGURA 4.16. ESQUEMA DE LA LÍNIA D'INFRASTRUCTURES DE LA LÍNIA EUROPEA DE MERCADERIES EN EL SEU PAS PER LA PENÍNSULA IBÈRICA.



Font: Mediterranean Rail Freight Corridor

Per tant, Reus, com a una de les principals ciutats de la regió, ha de posar molta atenció al desenvolupament de totes les infraestructures metropolitanes, per així garantir que no queda desvinculada de la integració i vertebració del Camp entre si i amb l'exterior.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

En aquest paquet de mesures es defineixen els principals àmbits en termes de grans infraestructures metropolitanas on Reus ha de centrar la seva atenció i defensar els seus interessos.

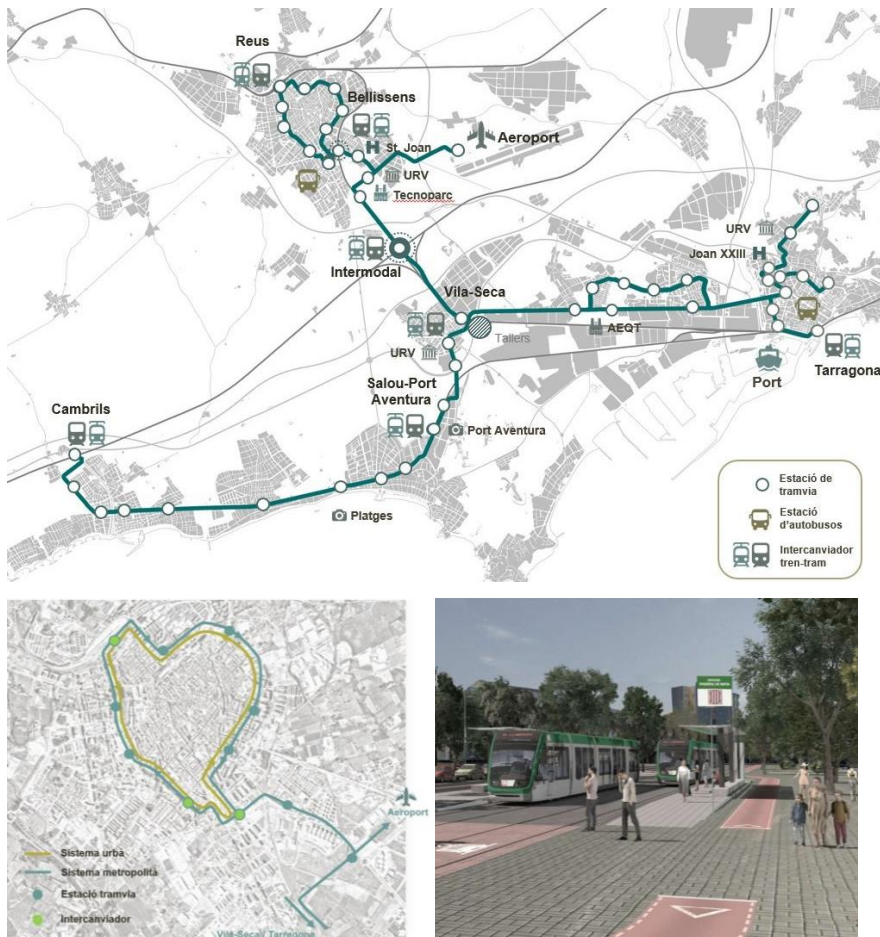
En primer lloc, la reforma de l'estació d'autobusos, avui en dia infrutilitzada i poc vinculada al municipi, es planteja com una de les actuacions clau, especialment en vistes de la creixent centralitat que s'està establint a Bellissens, que preveu un augment de la diversitat dels usos del sòl de la zona. A part, preveient la finalització de les concessions dels busos interurbans l'any 2028 i veient el poc èxit d'ús d'aquests, el municipi ha de preparar-se per tal de poder ajudar a les administracions pertinents a planificar bé aquest servei, sempre responnent als interessos de la població reusenca, de manera que es converteixi en un servei útil i eficient per als ciutadans.

En matèria ferroviària, es fa necessari un profund impuls d'aquest mitjà de transport al territori, ja que actualment té un ús molt per sota del seu potencial. Les múltiples incidències setmanals que pateix el servei sumat a la falta de fiabilitat i freqüència són els principals esculls a superar. Si bé les operacions de reforma i actualització d'aquest servei no són competència del municipi, sí que Reus pot liderar les reivindicacions per la millora. A més, el municipi té el deure que, amb les futures planificacions i execucions d'infraestructures, es puguin solucionar els problemes endèmics del municipi. En primer lloc, és important corregir el deficient paper vertebrador de l'actual estació de l'AVE Camp de Tarragona i apostar fort per garantir que la nova estació intermodal s'ubiqui en un indret estratègicament més rellevant per al Camp, on sigui possible enllaçar l'alta velocitat amb els modes de transport actius (a peu i bicicleta/patinet), el ferrocarril regional i el servei de rodalies de la zona, el futur tren-tram, els eixos viaris de la T-11 i l'AP-7 i l'aeroport i faci possible una futura continuïtat urbanística entre els municipis. Aquest avanç cap a la integració de Reus amb els municipis del sud quedarà beneficiat per la nova estació de RENFE a Bellissens, una infraestructura a la qual aquest paquet també considera que cal fer un seguiment. La nova centralitat que adquirirà Bellissens requereix d'una visió que planifiqui aquesta zona com un nou centre intermodal, i que, per tant, respongui a les necessitats de desplaçaments de vianants, bicicletes i patinets, vehicles motoritzats i usuaris del transport públic (busos urbans i interurbans i ferrocarril). Per últim, l'evolució que es preveu amb el trànsit de passatgers en ferrocarril obliga a repensar la circulació de mercaderies. La proximitat del port i el fort paper que té la indústria petroquímica al territori comporta el desplaçament de mercaderies perilloses. Per tal d'evitar que aquestes continuïn passant per Reus en els seus recorreguts, és important que l'Ajuntament faci un seguiment proper a les propostes de variants de mercaderies, que reduïrien el risc per a la població i ajudarien a descongestionar la xarxa.

D'altra banda, el projecte del tren-tram al Camp de Tarragona representa el canvi més gran en la mobilitat de passatgers al territori, ja que es tractarà del primer servei de transport de passatgers massiu amb ànima metropolitana, sent a la pràctica un metro per a les ciutats per on passa.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

FIGURA 4.17. TRAÇAT PREVIST DEL TRAMCAMP (MARÇ 2023)



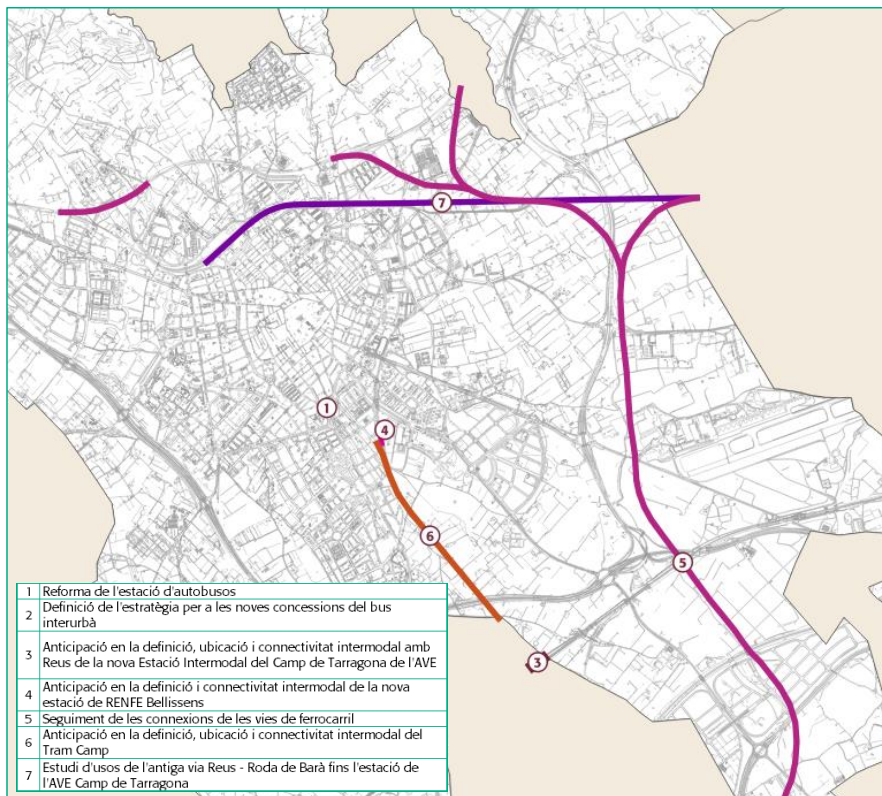
Font: Generalitat de Catalunya

La diagnosi ha deixat constància de la millor situació del ferrocarril de mitjana i llarga distància que no pas el de curta. Reus, per tant, necessita reivindicar el servei que el tramvia ha de tenir dins el municipi i com es pot circumscriure amb la resta del Camp. Això significa que el municipi ha de treure profit del principal avantatge del tren-tram, capaç de combinar la mobilitat urbana amb la interurbana i, per tant, pensar com penetrarà aquest servei dins el municipi, arribant als diferents centres de generació i atracció de viatges, i com es vertebrarà cap als altres municipis i cap a la futura estació intermodal de l'AVE i l'aeroport.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

Per últim, aquest paquet proposa, en línia amb la recuperació del traçat de les xarxes ferroviàries, fer un estudi d'usos de l'antiga via de Reus – Roda de Barà fins l'actual estació de Camp de Tarragona.

FIGURA 4.18. RESUM D'ACTUACIONS PREVISTES EN L'ÀMBIT METROPOLITÀ DEL CAMP DE TARRAGONA.



Font: Elaboració pròpia a partir dels estudis previs de la Generalitat de Catalunya i MITMA

En el desenvolupament d'aquestes infraestructures cal tenir en compte els impactes dels fenòmens meteorològics extrems (tals com l'increment de temperatures, pluges torrencials més freqüents, el vent, etc.) o la manca de subministrament energètic, i cal plantejar mesures d'adaptació per tal de minimitza rel risc, tal i com preveu la Llei 16/2017, de 1 d'agost, del Canvi Climàtic.

Comentado [OC1]: Mapa a canviar a petició de Vila-seca

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

7.1 Reforma de l'estació d'autobusos

Modes afectats



Objectius de la mesura

Augmentar la centralitat dels barris d'El Carrilet i Bellissens i millorar el servei de bus interurbà.

Descripció de la mesura

- Millorar el servei, la informació i la comoditat de l'estació d'autobusos per als passatgers.
- Millorar l'accés dels autobusos a les instal·lacions i evitar la invasió de l'espai per a autobusos del vehicle privat. Incentivar l'accés a peu i l'accés i estacionament en bici i VMP (2.1, 5.3, 6.1).
- Preparar la infraestructura de cara a les noves rutes i concessions (7.2).
- Planificar l'estació i l'entorn d'El Carrilet segons els nous usos que se li vulguin donar (habitatges, oficines, tren-tram, mercat, etc.).

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Demanda anual del transport públic interurbà per habitants (nº viatgers / població)

Documentació gràfica



Font: Diari de Tarragona

Imatge conceptual del projecte de la nova estació d'autobusos

Termini

2026-2028

Cost

1.500.000 €

Prioritat

Mitjana

- Ajuntament: 1.050.000 €
- Altres (subvencions): 450.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

7.2 Definició de l'estratègia per a les noves concessions del bus interurbà

Modes afectats



Objectius de la mesura

Vertebrar i integrar la xarxa de transport públic interurbà amb el municipi, millorant-ne el servei.

Descripció de la mesura

- Estudiar les necessitats i preparar les demandes del municipi en matèria de transport públic interurbà de cara a l'expiració de les concessions l'any 2028.
- Coordinar el servei de bus interurbà per tal de ser un servei complementari al bus urbà (6.3) i al tren-tram (7.6).
- Evitar el solapament de parades amb el bus urbà per minimitzar les friccions (6.6) i incentivar l'accés ràpid als nodes intermodals.

Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Demanda anual del transport públic interurbà per habitants (nº viatgers / població)

Documentació gràfica



Termini

2025-2026

Cost

Prioritat

Alta

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

7.3 Anticipació en la definició, ubicació i connectivitat amb la nova Estació Intermodal del Camp de Tarragona de l'AVE

Modes afectats



Objectius de la mesura

Garantir l'accés a la nova Estació Intermodal del Camp de Tarragona de l'AVE amb mitjans de transport públic o amb mobilitat activa.

Descripció de la mesura

- Defensar la importància estratègica de l'estació per al territori.
- Coordinació entre institucions per garantir l'accés a peu, en bicicleta i en transport públic a l'estació i les facilitats d'aparcament necessàries (2.1, 5.3, 6.1, 6.3).
- Seguiment de la infraestructura d'accés, d'aparcament de llarga i curta durada i de parada *express* per als vehicles privats motoritzats (8.5).
- Coordinar les actuacions en matèria de Rodalies i tren-tram per a l'estació (7.6).

Responsables

Ajuntament de Reus, Reus Transport, Generalitat, RENFE, ADIF, FGC, ATM

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal interurbana en transport públic

Documentació gràfica



Font: Diari Més

Termini

2027

Cost

Altres administracions, interioritzat

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



7.4 Anticipació en la definició i connectivitat intermodal de la nova estació de RENFE Bellissens

Modes afectats



Objectius de la mesura

Garantir l'accés a la nova Estació de RENFE amb mitjans de transport públic o amb mobilitat activa.

Descripció de la mesura

- Planificar la nova centralitat que es produirà a Bellissens a causa de les noves transformacions urbanístiques i l'estació.
- Culminar el *Pas Ciutat* (2.7) per vertebrar el flux de vianants a través del municipi.
- Adequar l'espai per a bicicletes que suposa l'estació i la proximitat amb la universitat (5.3, 6.1)
- Garantir l'accés a l'estació en transport públic urbà i estudiar l'accés del vehicle privat (6.3, 7.6, 8.11).

Responsables

Ajuntament de Reus, Reus Transport, ADIF, RENFE, MITMA, Generalitat, ATM

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal interurbana en transport públic

Documentació gràfica



Font: Diari Més

Possible aspecte de la futura estació de Bellissens

Termini

2025

Prioritat

Alta

Cost

- €
Altres administracions (ADIF): 8.815.648€

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

7.5 Seguiment de les connexions de les vies de ferrocarril

Modes afectats



Objectius de la mesura

Descongestionar la xarxa de ferrocarril a causa de la convivència entre passatgers i mercaderies i desviar les mercaderies fora del municipi.

Descripció de la mesura

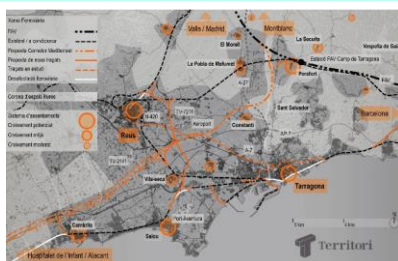
- Defensar la necessitat d'una variant de mercaderies que eviti un increment de la contaminació acústica i que les perilloses entrin al nucli urbà.
- Estudiar les millors opcions de recorregut de les noves variants per disminuir la necessitat de maniobres a l'actual estació, millorar el trànsit de trens i la competitivitat del territori.
- Coordinar-se amb els municipis del Camp i les institucions autonòmiques i estatals per millorar l'eficiència del transport de mercaderies al Camp.

Responsables

Ajuntament de Reus, MITMA, ADIF, RENFE, Generalitat de Catalunya, ATM

Indicadors d'avaluació i seguiment

Documentació gràfica



Xarxa ferroviària proposada al Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona

Termini

2030

Cost

Altres administracions, interioritzat

Prioritat

Baixa

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

7.6 Anticipació en la definició, ubicació i connectivitat intermodal del Tram Camp

Modes afectats



Objectius de la mesura

Planificar l'articulació de Reus dins el procés de metropolitanització que suposa el tren-tram per al Camp de Tarragona, per així millorar el transport públic urbà i interurbà.

Descripció de la mesura

- Estudiar les diverses alternatives de recorregut del tren-tram al nucli urbà, planificant les possibles afectacions a la mobilitat en general i la demanda que pugui generar (6.3)
- Planificar l'articulació del tren-tram respecte els principals nodes intermodals del territori (estacions de RENFE de Reus i Bellissens, estació d'autobusos, estació intermodal de l'AVE i aeroport) i els principals centres de generació i atracció de viatges (com l'hospital).
- Col·laborar amb els municipis involucrats l'optimització d'aquest servei.

Responsables

Ajuntament de Reus, FGC, Generalitat de Catalunya, ATM, Reus Transport

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal interurbana en transport públic

Documentació gràfica



Font: Generalitat de Catalunya

Projecte del tren-tram a Reus



Font: Generalitat de Catalunya

Esbós provisional fet per la Generalitat del recorregut del tren-tram a Reus

Termini

2024

Prioritat

Alta

Cost

Altres administracions, interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

7.7 Recuperació de l'antiga via Reus - Roda de Barà fins l'estació de l'AVE Camp de Tarragona

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la comunicació de Reus amb altres municipis del Camp i l'actual estació de l'AVE.

Descripció de la mesura

- Estudi de la viabilitat d'establir un servei de tren de passatgers per les vies de Constantí.
- Millora de les variants de mercaderies per tal de descongestionar el trànsit de trens.
- Estudi de la necessitat de connectar el municipi amb la línia d'alta velocitat Barcelona-Saragossa-Madrid amb transport públic.

Responsables

Ajuntament de Reus, RENFE, ADIF, MITMA

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal interurbana en transport públic

Documentació gràfica



Font: trenscat.cat

Estació d'AVE Camp de Tarragona

Termini

2030

Cost

Altres administracions, interioritzat

Prioritat

Baixa

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.8. RACIONALITZACIÓ DE L'APARCAMENT I MILLORA DE L'EFICIÈNCIA DEL TRANSPORT MOTORITZAT

Racionalització de l'aparcament i millora de l'eficiència del transport motoritzat		Objectius						
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi	Impulsar la mobilitat sostenible
8.1	Promoció dels pàrquings soterrats							
8.2	Disminució de l'oferta d'aparcament en superfície del centre urbà							
8.3	Augment de la zona blava d'aparcament dins el primer i segon cordons							
8.4	Revisió de les ràtios d'aparcament del PGOU							
8.5	Estudi de la implantació d'aparcaments dissuasius fora de la ZBE							
8.6	Expansió de la xarxa de punts de recàrrega del vehicle elèctric							
8.7	Revisió dels cicles semafòrics							
8.8	Estudi d'ubicació d'un aparcament d'autocaravanes							
8.9	Pla de millora d'estacionaments de motos							
8.10	Construcció d'un nou aparcament públic subterrani a l'antiga cotxera d'Hispania							
8.11	Seguiment de les infraestructures viàries definides en el PGOU							
8.12	Millora de la gestió de les rotondes							

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

El vehicle privat motoritzat és un dels transports més ineficients en termes energètics i espacials que existeixen. Prop del 97% de la vida útil d'un cotxe consisteix en estar estacionat (dada d'Ecològistes en Acció, 2014), ocupant una gran quantitat d'espai, ja sigui públic o privat. Si a això se li afegeix el fet que l'ocupació mitjana dels turismes sol ser de 1,53 persones/vehicle en l'àmbit de l'ATM de Tarragona i que el cotxe és un vehicle amb grans ineficiències energètiques, es fa patent l'enorme malbaratament de recursos, energia i espai que implica la mobilitat privada.

Per aquest motiu, l'enorme expansió i preponderància del vehicle privat durant aquestes últimes dècades ha creat grans perjudicis sobre el medi ambient, la salut i el benestar de la ciutadania, que ara s'han de revertir. L'escalfament global, del qual un dels seus principals causants és el motor a combustió del vehicle privat, així com l'esgotament dels recursos naturals i especialment dels combustibles fòssils barats, fa necessari millorar l'eficiència d'aquest tipus de mobilitat.

A Reus, l'elevada preponderància del vehicle privat, causada per una planificació urbanística que l'ubicava com l'element central de la mobilitat tant urbana com interurbana, han fet que ara, amb l'emergència de noves prioritats i sensibilitats i la promoció de formes alternatives per desplaçar-se, sigui necessària una racionalització dels usos que es fan del vehicle privat i una millora de la seva eficiència.

FIGURA 4.19. ENTRADA D'APARCAMENT PÚBLIC SOTERRAT A REUS.



Font: La Ciutat

A la diagnosi s'han posat de relleu les vies que presenten unes intensitats de trànsit més elevades, que són les de circumval·lació, i aquelles amb més densitat de circulació, que principalment es concentren en aquestes mateixes vies i als accessos.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

Així, en aquest paquet de mesures es presenten un seguit de propostes que es poden impulsar des d'una perspectiva municipal per tal de racionalitzar l'ús i l'espai que ocupa el cotxe. En conjunt, es pretén reduir els impactes negatius del vehicle privat sobre el medi ambient, la salut i el benestar dels reusencs, i impulsar un nou model de mobilitat on, si bé el cotxe encara estarà present, ho farà d'una manera menys perjudicial, cedint lloc a altres mobilitats dins el municipi, i reduint les seves emissions.

L'aparcament és un dels principals punts on Reus pot actuar. En relació amb aquest aspecte, es proposa promoure l'ús dels pàrquings soterrats i disminuir l'oferta d'aparcament en superfície al centre urbà i, en particular, a l'entorn del mercat. L'elevat nombre d'aparcament soterrats de què disposa Reus, la gestió municipal de gran part de l'oferta i el seu marge d'ocupació (més oferta que demanda) emfatitzen la potencialitat de canvi existent per a tals actuacions. Aquestes mesures estan pensades per tal d'alliberar espai a la via per destinar-lo a altres usos, ja sigui amb zones verdes, voreres, carrils bici, hostaleria, etc. D'altra banda, es planteja expandir la zona blava per tal d'augmentar la rotació de vehicles i així afavorir el comerç local i l'activitat econòmica i, lentament, anar retirant l'aparcament lliure, que és el majoritari al municipi.

A més, es preveu revisar la ràtio d'aparcaments tant de vehicles privats com bicicletes als edificis a través del PGOU, per així incentivar un canvi de mobilitat. La imminent implantació de la ZBE també obliga a proporcionar alternatives per als no residents, fet pel qual es proposa la construcció d'aparcaments dissuasius fora d'aquesta, així com la construcció d'un nou pàrquing públics subterrani a l'antiga cotxera d'Hispania.

Altres vehicles especials sobre els quals també es proposa fer-hi actuacions són els vehicles elèctrics, als quals se'ls ha de continuar ampliant les places de recàrrega; les autocaravanes, molt presents al Camp però poc aptes per a la circulació pel centre de la ciutat; i les motos, un vehicle en augment a Reus.

D'altra banda, en matèria de circulació, és necessari impulsar una revisió dels cicles semafòrics, i si és possible, centralitzar-ne el control. Les rotondes, algunes de les quals són els principals punts negres en matèria de col·lapse, també necessiten una millora de la gestió. Per últim, es demana seguir les infraestructures viàries definides en el PGOU, per tal que així Reus optimitzi la circulació viària.

8.1 Promoció dels pàrquings soterrats

Modes afectats



Objectius de la mesura

Alliberar espai públic de cotxes a la via pública per poder augmentar el dedicat a altres usos.

Descripció de la mesura

- Millorar la senyalització d'accés als pàrquings soterrats.
- Promocionar l'ús dels pàrquings soterrats mitjançant publicitat, millora tarifària, etc.
- Desincentivar o eliminar l'aparcament en superfície al centre urbà (8.2)
- Diversificar l'oferta de places en aparcaments soterrats (temps d'estada, punts de recàrrega elèctrica, etc.)

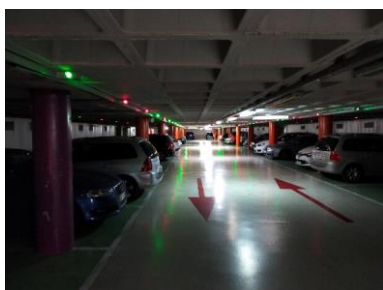
Responsables

Ajuntament de Reus, Reus Mobilitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Places d'aparcament fora de calçada

Documentació gràfica



Termini

2023-2026

Cost

Prioritat

Alta

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



8.2 Disminució de l'oferta d'aparcament en superfície del centre urbà

Modes afectats



Objectius de la mesura

Donar més espai a la via pública a la mobilitat activa i a altres usos socials.

Descripció de la mesura

- Reduir l'espai destinat a l'aparcament en via pública al centre urbà, especialment aquell no regulat.
- Promocionar els pàrquings subterranis com a alternativa (8.1), aprofitant l'oferta de places lliures que tenen.
- Transformar l'espai alliberat en altres usos (espais verds, jocs infantils, vies ciclistes, etc.)

Responsables

Ajuntament de Reus

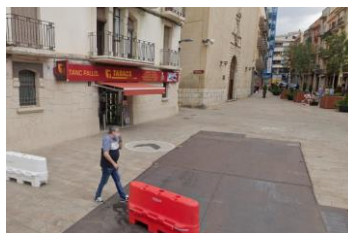
Indicadors d'avaluació i seguiment

Places d'aparcament zona blava en superfície

Documentació gràfica



Font: Google StreetView



Font: Google StreetView

Pacificació de la Plaça de la Puríssima Sang

Termini

2024-2028

Cost

Prioritat

Alta

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



8.3 Augment de la zona blava d'aparcament dins el primer i segon cordons

Modes afectats



Objectius de la mesura

Augmentar la rotació d'aparcament al centre.

Descripció de la mesura

- Identificar els indrets amb poca rotació o amb una elevada demanda de rotació d'aparcament, especialment a les proximitats dels eixos comercials.
- Estudiar els àmbits d'ampliació de la zona blava d'aparcament.
- Alliberar espais d'aparcament a la via pública per a altres usos (8.2)

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Places d'aparcament zona blava en superfície

Documentació gràfica



Termini

2024-2028

Cost

Prioritat

Mitjana

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



8.4 Revisió de les ràtios d'aparcament del PGOU

Modes afectats



Objectius de la mesura

Reduir l'ús del vehicle privat en els desplaçaments quotidians i incentivar la mobilitat sostenible.

Descripció de la mesura

- Reduir les dotacions mínimes d'aparcament de vehicle privat en noves edificacions.
- Incorporar aparcaments de bicicletes segurs i protegits a nivell de carrer en noves edificacions residencials per facilitar als habitants el seu ús.

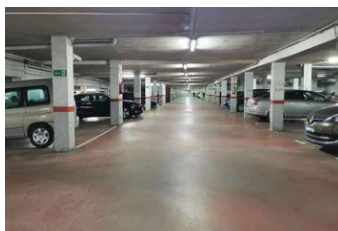
Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

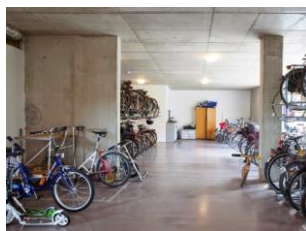
Places d'aparcament fora de calçada

Documentació gràfica



Font: Trovit Casas

Aparcament d'automòbils privat



Font: architectuurwijzer

Aparcament de bicicletes privat

Termini

2023

Cost

Prioritat

Mitjana

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



8.5 Estudi de la implantació d'aparcaments dissuasius fora de la ZBE

Modes afectats



Objectius de la mesura

Limitar l'entrada de vehicles de no-residents al nucli central del municipi

Descripció de la mesura

- Augmentar i promocionar els aparcaments dissuasius ubicats fora de la segona corona del municipi (per exemple, al barri Fortuny, entre altres). Millorar-ne la senyalització.
- Millorar el transport públic (6.3) i els eixos per a vianants, bicicletes i patinets que porten cap al centre del municipi (2.1, 5.3).
- Plantejar la necessitat d'un nou aparcament a l'estació de Bellissens i les interaccions amb altres mesures (1.1, 2.1, 2.7, 5.3, 6.1, 6.3, 7.1, 7.2). Acordar amb la URV la gestió i les modificacions necessàries.

Responsables

Ajuntament de Reus, URV, Reus Mobilitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Places d'aparcament fora de calçada

Documentació gràfica



Font: Vissir

Termini

2024-2025

Cost

Prioritat

Alta

30.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



8.6 Expansió de la xarxa de punts de recàrrega del vehicle elèctric

Modes afectats



Objectius de la mesura

Disminuir la contaminació atmosfèrica i acústica incentivant l'ús del vehicle elèctric

Descripció de la mesura

- Instal·lar nous punts de recàrrega de vehicle elèctric.
- Estimular l'expansió de places d'aparcament per a vehicles elèctrics en aparcaments subterranis (8.1).
- Procurar que l'energia elèctrica provingui de fonts d'energia renovables.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Places d'aparcament de vehicle elèctric

Documentació gràfica



Font: Diari de Tarragona

Aparcament subterrani de cotxe elèctric



Font: Diari Més

Aparcament en calçada de cotxe elèctric

Termini

2024

Prioritat

Mitjana

Cost

Instal·lació de 35 carregadors per a 70 places: 175.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

8.7 Revisió dels cicles semafòrics

Modes afectats



Objectius de la mesura

Reduir el temps d'espera de vianants i bicicletes, millorar la velocitat comercial del bus urbà i reduir la congestió.

Descripció de la mesura

- Implantar un centre de control propi dels cicles semafòrics.
- Prioritzar la millora dels cicles als entorns sensibles i freqüentats per usuaris vulnerables.
- Reduir el nombre de semàfors de polsador, ja que alenteixen el pas dels vianants.
- Instal·lar semàfors intel·ligents de comptatge i regulació del trànsit (11.8).
- Instal·lar semàfors específics per a les bicicletes i patinets.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

IMD mitjana per carril

Documentació gràfica



Termini

2024

Cost

50.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



8.8 Estudi d'ubicació d'un aparcament d'autocaravanes

Modes afectats



Objectius de la mesura

Disminuir el trànsit de vehicles de no residents dins el municipi.

Descripció de la mesura

- Habilitar un espai d'aparcament per a autocaravanes fora del segon cordó municipal
- Millorar la senyalització dels aparcaments per a autocaravanes.
- Millorar les facilitats per a l'aparcament d'autocaravanes als pàrquings dissuasius (8.5).

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Nombre de places d'aparcament d'autocaravanes

Documentació gràfica



Foto: Campercontact

Termini

2029

Cost

15.000 €

Prioritat

Baixa

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



8.9 Pla de millora d'estacionaments de motos

Modes afectats



Objectius de la mesura

Evitar l'ocupació de l'espai públic destinat a altres usos (vorera, carril bici, etc.) per a l'aparcament de motos.

Descripció de la mesura

- Racionalitzar l'espai destinat a la motocicleta.
- Millorar el control d'infraccions de l'aparcament de motocicletes en vorera.
- Implantar places d'aparcament per a motocicletes als pàrquings subterranis (8.1).
- Planificar i desenvolupar la implantació d'aparcaments públics per a motocicletes elèctriques (8.6).

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Places d'aparcament per a motocicletes

Documentació gràfica



Foto: Diari de Tarragona

Termini

2025

Cost

Prioritat

Baixa

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



8.10 Construcció d'un nou aparcament públic subterrani a l'antiga cotxera d'Hispania

Modes afectats



Objectius de la mesura

Alliberar superfície actualment ocupada per aparcament per a nous usos urbans.

Descripció de la mesura

- Soterrament de l'actual aparcament públic en superfície de la cotxera d'Hispania.
- Potenciar l'accés a l'aparcament des de la Riera de Miró, pacificant el Tomb de Ravals (3.3)
- Garantir la continuació del pas de vianants entre Tomb de Ravals i Riera Miró (2.1)

Responsables

Ajuntament de Reus, Reus Mobilitat, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Places d'aparcament fora de calçada

Documentació gràfica



Font: ICCG

Termini

2027-2028

Cost

11.176.859 €:

- Ajuntament: 1.117.868 €
- Altres (subvencions): 10.058.991 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



8.11 Seguiment de les infraestructures viàries definides en el PGOU

Modes afectats



Objectius de la mesura

Procurar que les properes actuacions viàries a Reus responguin a un impuls de la mobilitat sostenible, la millora de la jerarquització viària i la reducció de la congestió.

Descripció de la mesura

- Seguiment de la realització d'obres de millora de la xarxa viària.
- Impuls de les infraestructures que ajudin a descongestionar el centre del municipi.
- Potenciació de les vies principals ubicades fora del nucli residencial.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana amb vehicle privat

Documentació gràfica



Font: ICGC

Tram inacabat de l'Avinguda de la Universitat

Termini

2023-2032

Cost

Interioritzat

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



8.12 Millora de la gestió de les rotondes

Modes afectats



Objectius de la mesura

Reduir la congestió a les rotondes, especialment a les regulades per semàfors.

Descripció de la mesura

- Estudiar els nivells de congestió de les principals rotondes de la xarxa viària.
- Millorar la senyalització i els cicles semafòrics a les rotondes, per tal que no existeixin llargs temps d'espera per a vianants i no es congestioni la via de vehicles motoritzats (8.7).
- Protegir les bicicletes a la rotonda (5.3).

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Nivells de servei

Documentació gràfica



Font: Autopista

Exemple de turborotonda



Font: BBC

Rotonda holandesa a Cambridge

Termini

2024

Cost

Prioritat

Baixa

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.9. IMPLANTACIÓ D'UNA LOGÍSTICA URBANA MÉS SOSTENIBLE

Implantació d'una logística urbana més sostenible		Objectius						
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi	Impulsar la mobilitat sostenible
9.1	Desenvolupament d'un Pla de Logística Urbana Sostenible que potencï el repartiment d'última milla							
9.2	Estudi de restricció d'accés a determinats vehicles							
9.3	Incorporació de noves tecnologies per realitzar la gestió de DUM							
9.4	Estudi de conversió d'espais municipals subterranis en centres logístics d'última milla							

La distribució de mercaderies és un element clau de l'economia, ja que permet transportar els productes des de l'indret on s'elaboren fins als seus consumidors i afecta la pràctica totalitat dels sectors productius i de serveis. Així, com més ràpida i eficient sigui la logística, més competitiva és l'economia.

Tanmateix, la distribució de mercaderies, feta sovint amb vehicles pesants i de grans dimensions, també genera una gran quantitat d'externalitats negatives. D'una banda, aquests vehicles són grans emissors de gasos contaminants i de soroll, i de l'altra, ocupen grans espais al viari públic, tant durant la seva circulació com en els moments de càrrega i descàrrega.

FIGURA 4.20. LÍNIES ESTRATÈGIQUES DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM)



Font: Diputació de Barcelona

Reus se situa en un important creuament de vies de mercaderies. Tot i així, els grans volums de mercaderies penetrant dins el municipi són escassos, i només es limiten en alguns punts dels polígons d'activitat econòmica. La distribució a petita escala però, sí que suposa un repte. A la diagnosi s'ha observat que el municipi disposa de places de càrrega i descàrrega repartides per tots els barris, especialment aquells ubicats dins la segona anella. Tot i així existeix, encara un problema a l'interior del Tomb de Ravals, on en determinades camions i furgonetes accedeixen pel carrer de Monterols fins ocupar la Plaça de Mercadal.

En aquest paquet s'han generat propostes enfocades a millorar la sostenibilitat de la logística urbana.

En primer lloc, es recomana l'impuls d'un Pla de Logística Urbana Sostenible. La mida del municipi i el volum de variables en interacció que genera la logística requereix d'un estudi extensiu que detalli tots els potencials de canvi que es puguin generar al municipi i que l'impulsin cap a un sistema de DUM més sostenible.

En segon lloc, la implantació de la ZBE ha de plantejar si es restringeix l'accés a determinats vehicles de distribució de mercaderies contaminants. Això pot anar acompanyat d'una conversió d'equipaments actuals a centres logístics d'última milla, que permetrien a vehicles menys contaminants com *cargobikes* o petits vehicles elèctrics fer el repartiment final. L'actual aparcament de Prim podria ser un d'aquests indrets.

Per últim, és necessari també, amb l'expansió de les noves tecnologies, que el sector de la DUM les aprofiti per coordinar-se millor i incrementar la seva eficiència.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

9.1 Desenvolupament d'un Pla de Logística Urbana Sostenible que potenciï el repartiment d'última milla

Modes afectats



Objectius de la mesura

Reduir la contaminació atmosfèrica i acústica i l'elevada congestió causada per la distribució de mercaderies.

Descripció de la mesura

- Millorar la distribució i el pas de mercaderies al municipi i als polígons d'activitat econòmica.
- Potenciar els *hubs* de mercaderies i el transport per ferrocarril, especialment el Corredor del Mediterrani (7.5).
- Potenciar les alternatives als camions i furgonetes de combustió amb vehicles elèctrics o bicicletes i/o patinets de mercaderies.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

IMD de vehicles pesants (IMD mitjana per carril)

Documentació gràfica



Font: CMTAS Initiative

Termini

2025

Cost

Prioritat

Alta

32.500 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



9.2 Estudi de restricció d'accés a determinats vehicles

Modes afectats



Objectius de la mesura

Potenciar un canvi cap a mitjans de transport de mercaderies més sostenibles al centre urbà.

Descripció de la mesura

- Millorar la gestió horària i de places d'aparcament del centre i impulsar una senyalització clara.
- Senyalitzar les rutes de distribució de mercaderies.
- Limitar l'accés a determinats vehicles pesants a l'interior del Tomb de Ravals (3.1).

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

IMD de vehicles pesants (IMD mitjana per carril)

Documentació gràfica



Termini

2024

Cost

Prioritat

Mitjana

10.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



9.3 Incorporació de noves tecnologies per realitzar la gestió de DUM

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la coordinació entre els diferents serveis de càrrega i descàrrega i la rotació de les places.

Descripció de la mesura

- Coordinar millor les gestions de càrrega i descàrrega al municipi a partir d'una *app* per a repartidors.
- Definir bé els horaris de repartiment i les places de càrrega i descàrrega.
- Promocionar l'*app* per a un ús generalitzat dels treballadors del sector.

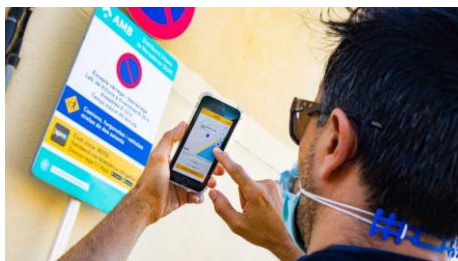
Responsables

Ajuntament de Reus, empreses de DUM

Indicadors d'avaluació i seguiment

Zones de càrrega i descàrrega (nº places / 1.000 hab.)

Documentació gràfica



Font: El Mercantil

Termini

2024-2025

Cost

75.000 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



9.4 Estudi de conversió d'espais municipals subterranis en centres logístics d'última milla

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la sostenibilitat de la distribució de mercaderies al municipi.

Descripció de la mesura

- Estudiar les necessitats dels comerços i el potencial d'ús dels vehicles d'última milla (9.1)
- Estudiar la viabilitat de convertir espais municipals subterranis sense ús en centres logístics d'última milla.
- Augment de la flota de vehicles de logística d'última milla, com *cargobikes* o patinets de mercaderies.

Responsables

Ajuntament de Reus, empreses de DUM

Indicadors d'avaluació i seguiment

IMD de vehicles pesants (IMD mitjana per carril)

Documentació gràfica



Font: ICLEI Sustainable Mobility

Cargobike i magatzem d'última milla a Barcelona.

Termini

2030

Cost

Prioritat

Mitjana

12.500 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



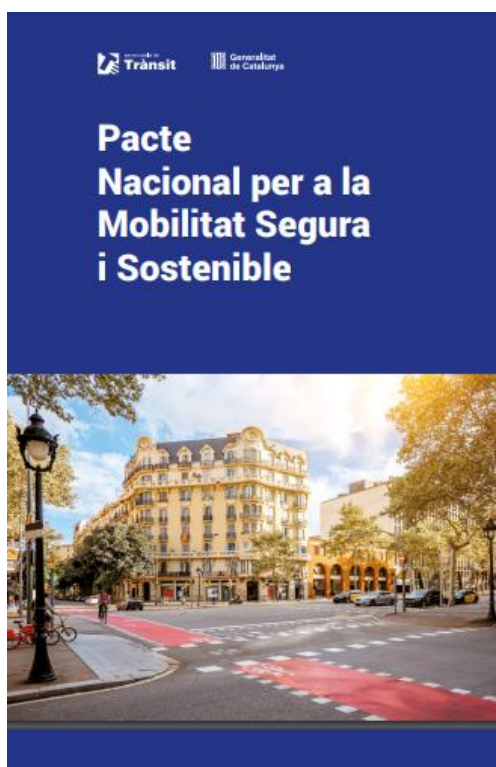
4.10. POLÍTQUES DE SEGURETAT VIÀRIA AMB VISIÓ ZERO

Polítiques de seguretat viària amb Visió Zero		Objectius						
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi	Impulsar la mobilitat sostenible
10.1	Desenvolupament i seguiment dels Plans Locals de Seguretat Viària							
10.2	Realització d'actuacions en els punts de percepció de risc							
10.3	Millora de la seguretat viària a les cruïlles							
10.4	Consolidació de <i>Reus Ciutat 30</i>							

Una de les principals conseqüències de l'elevat ús del vehicle privat és la inseguretat viària, una de les principals causes de lesions i defuncions prematures al nostre país. A Catalunya es van registrar 242 morts i 34.744 ferits en accidents de trànsit l'any 2019. A Reus els accidents de trànsit i els atropellaments s'enduen anualment la vida d'entre 1 i 3 persones, en fereixen de gravetat una trentena, i deixen centenars de ferits lleus. La tendència observada en la diagnosi indica que en el període 2010-2018 no s'ha produït una reducció de l'accidentalitat ni dels atropellaments, només de la mortalitat d'aquests últims.

Les causes d'accidentalitat són moltes i molt variades. Si bé les campanyes de conscienciació poden reduir el nombre d'accidents per distracció o consum de substàncies estupefaents o psicotròpiques, el municipi disposa d'eines per tal de reduir la sinistralitat. Molts dels accidents de trànsit es podrien evitar amb una millora del disseny arquitectònic de la via o amb un increment del control i regulació sobre la via.

FIGURA 4.21. PACTE NACIONAL PER A LA MOBILITAT SEGURA I SOSTENIBLE



En aquest paquet de mesures es proposen actuacions dirigides a aconseguir una Visió Zero, és a dir, a aconseguir 0 víctimes mortals i 0 víctimes greus en accidents de trànsit i trencar amb l'estancament en la reducció de l'accidentalitat i els atropellaments que està vivint el municipi.

Per això, es recomana impulsar el desenvolupament i el seguiment del Pla Local de Seguretat Viària, que diagnostica els punts negres de la seguretat viària i els punts de percepció de risc municipals i proposa solucions. Així, dues de les actuacions més importants que calen fer en aquest àmbit és dur a terme les actuacions en els punts de percepció de risc i millorar la seguretat viària a les interseccions més perilloses.

Per últim, la reducció de la velocitat és un dels principals factors que poden contribuir a una millora de la seguretat viària a tot el municipi. Les noves mesures de circulació en vies urbanes de la DGT, que redueixen la velocitat màxima de la majoria de carrers a 30, a excepció de la xarxa principal, s'han d'aplicar a Reus, convertint-la en una *Ciutat 30*. Així, es proposa consolidar aquest concepte, fet que implica millorar la senyalització de la velocitat màxima permesa i instal·lar elements viaris reductors de la velocitat.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

10.1 Desenvolupament i seguiment dels Plans Locals de Seguretat Viària

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la seguretat viària i reduir la sinistralitat.

Descripció de la mesura

- Continuar amb l'anàlisi de les dades d'accidentalitat i atropellaments a Reus.
- Elaborar polítiques per augmentar la seguretat a les vies de Reus.
- Treballar als punts on es detecti una alta accidentalitat i atropellaments o una elevada percepció de risc (10.2).

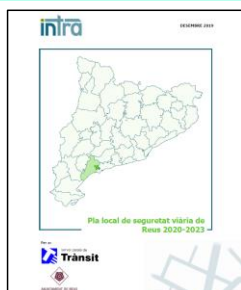
Responsables

Ajuntament de Reus, Generalitat

Indicadors d'avaluació i seguiment

Víctimes greus i mortals (víctimes/any)

Documentació gràfica



Termini

2023

Cost

Altres administracions

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



10.2 Realització d'actuacions en els punts de percepció de risc

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la seguretat viària als punts on s'han detectat situacions de risc.

Descripció de la mesura

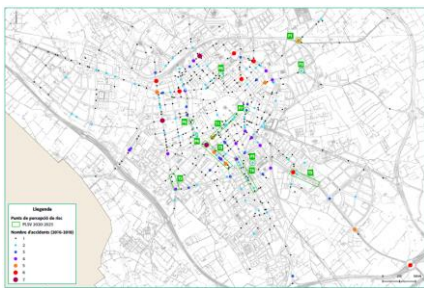
- Analitzar les principals zones de risc del PLSV (10.1).
- Fer actuacions tàctiques o definitives sobre les zones detectades, sempre intentant que vagin en benefici dels més vulnerables a la via pública (vianants, bicicletes i patinets).
- Seguir i avaluar les mesures adoptades.

Responsables

Ajuntament de Reus, Policia Local

Indicadors d'avaluació i seguiment

Documentació gràfica



Termini

2024-2030

Cost

1.000.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

10.3 Millora de la seguretat viària a les cruïlles

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la seguretat viària de tots els usuaris de la via als punts on s'han detectat situacions perilloses.

Descripció de la mesura

- Fer un inventari dels problemes detectats a les cruïlles de Reus.
- Fer proves pilot de seguretat viària amb urbanisme tàctic o senyalització temporal (10.2)
- Consolidar els canvis reduint les velocitats dels vehicles (10.4) i millorant la visibilitat i la protecció de tots els usuaris.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Accidents amb víctimes per veh*km totals
 (accidents amb víctimes / veh*km*10⁶)

Documentació gràfica



Termini

2026-2032

Cost

Prioritat

Alta

200.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

10.4 Consolidació de Reus Ciutat 30

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar la seguretat viària dels usuaris més vulnerables de la via: vianants, bicicletes i patinets.

Descripció de la mesura

- Augmentar el nombre de senyals que recordin el límit de velocitat de 30 km/h per artèries secundàries i vies veïnals.
- Impulsar mesures que evitin les altes velocitats del vehicle privat o les maniobres perilloses o inesperades, ja sigui mitjançant el disseny urbanístic o la incorporació d'elements a la carretera (coixins berlinesos, pintura, paviment de color o material diferent...)
- Millora dels controls de velocitat i implantació de radars pedagògics.

Responsables

Ajuntament de Reus, Policia Local

Indicadors d'avaluació i seguiment

Accidents amb víctimes per veh*km totals
 (accidents amb víctimes / veh*km*10⁻⁶)

Documentació gràfica



Font: Google Streetview

Senyal de Ciutat 30 a Santa Perpètua



Radars de velocitat a Reus

Termini

2025

Cost

Prioritat

Alta

50.000 €

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



4.11. PROMOCIÓ D'UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE

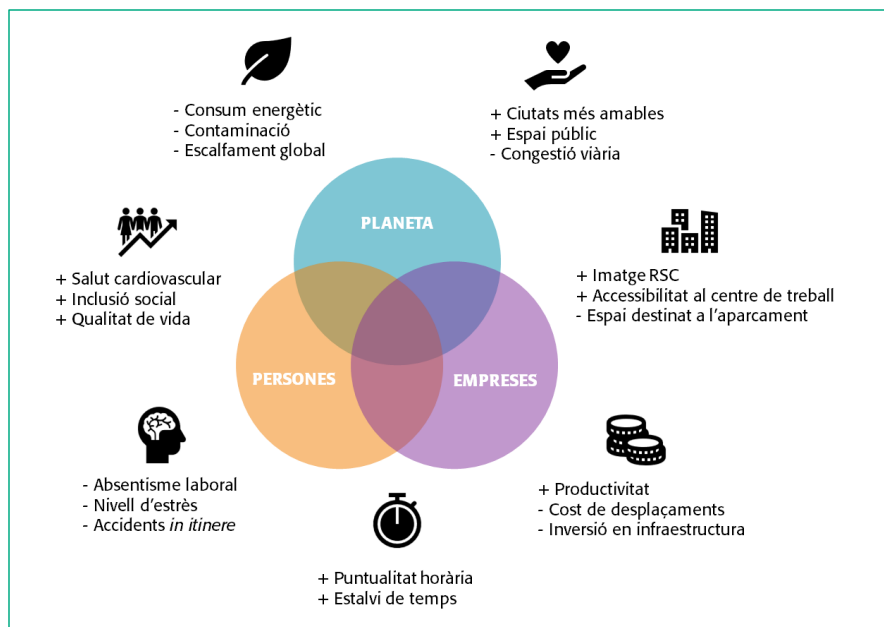
<h2 style="text-align: center;">111</h2> <h3 style="text-align: center;">Promoció d'una mobilitat més sostenible</h3>		Objectius						
		Dotar de coherència la xarxa viària, aplicant polítiques de moderació del trànsit	Pacificar el trànsit i aconseguir canvis modals	Consolidar la xarxa de vianants i detallar les actuacions necessàries	Planificar un condicionament i ampliació de la xarxa de bicicletes	Millorar el transport públic urbà i interurbà	Racionalitzar la dotació d'aparcaments dins l'àmbit d'estudi	Impulsar la mobilitat sostenible
11.1	Potenciació de la iniciativa <i>Bicibús</i> existent							
11.2	Promoció d'un Pla de Desplaçaments d'Empresa a l'Ajuntament, empreses públiques i de servei públic							
11.3	Inclusió de mecanismes que pre- mïïn durant els processos de lici- tacions les empreses amb Plans de Desplaçament							
11.4	Promoció dels Plans de Despla- çaments d'Empresa							
11.5	Millora de la connectivitat dels polígons d'activitat econòmica							
11.6	Renovació de la flota municipal per vehicles més sostenibles							
11.7	Facilitació de l'accés a les dades obertes en matèria de mobilitat							
11.8	Ús de la infraestructura de càme- res i recollida de dades per mi- llorar la gestió de la mobilitat							
11.9	Millora de la comunicació muni- cipal oficial pel que fa a les actu- acions en mobilitat							
11.10	Promoció del <i>Pla de Mobilitat Es- colar</i>							

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

La promoció d'una mobilitat sostenible és una tasca que, per tal de tenir un efecte durador, ha de desenvolupar-se de forma constant i incremental en el temps. A més, és una feina que no només pot emprendre una sola institució, sinó que ha de ser un esforç col·lectiu que abasti un gran nombre d'actors socials que faci pressió per impulsar nous models de mobilitat.

En aquest paquet de mesures es recull una miscel·lània de propostes i actuacions que poden ajudar a complir els objectius de convertir Reus en una ciutat amb una mobilitat més segura i sostenible.

FIGURA 4.22. MOTIUS DE LA IMPLANTACIÓ D'UN PLA DE MOBILITAT PER A EMPRESES.



Font: Cycling Friendly Mobility

L'Ajuntament ha de donar suport a totes aquelles iniciatives ciutadanes que ajudin a transformar la mobilitat cap a un model més sostenible. Així, recolzar i expandir iniciatives com el *Bicibús* i estudiar i impulsar les reivindicacions que reclama són estratègies que afavoriran l'ús de la bici, i a més la normalitzaran com a vehicle de desplaçaments quotidians.

D'altra banda, l'Ajuntament també pot crear aliances amb les empreses privades per impulsar Plans de Desplaçaments d'Empresa, perquè així la mobilitat quotidiana sostenible no només sigui una qüestió municipal, sinó que també formi part del món laboral i sigui potenciat per a aquest. Per tal de donar exemple i marcar el camí, l'Ajuntament podria impulsar un Pla d'Empresa per al seu cos laboral així com per al de les empreses públiques que en depenen. Alguns dels incentius

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

proposats en aquest paquet per impulsar la mobilitat sostenible a les empreses és que els concursos públics premiïn aquelles que desenvolupin aquests tipus de plans.

Paral·lelament, l'Ajuntament també ha de procurar que si aquestes empreses fan aquests plans, obtinguin el suport institucional necessari per tal de fer-los realitat. Per això és important la proposta presentada aquí que consisteix en millorar la connectivitat dels polígons d'activitat econòmica (PAEs). En tenir un gran nombre de treballadors i treballadores, és important que l'Ajuntament faci les actuacions necessàries per facilitar l'accés a aquests polígons a peu, amb bicicleta o patinet i amb transport públic.

A més a més, l'Ajuntament també ha de continuar amb la renovació de les flotes dels seus serveis públics. Comptar amb vehicles més sostenibles o d'emissions zero ajuden a reduir la contaminació a la ciutat i són un missatge de l'Ajuntament a la població sobre el seu propòsit d'aconseguir una mobilitat plenament sostenible.

Altres mesures importants tenen a veure amb la recollida de dades i el seu anàlisi, amb el què s'anomena *big data*. L'enquesta anual organitzada per l'ATM recull dades molt bàsiques per fer una fotografia de l'estat de la mobilitat al Camp. Tanmateix, no són suficients a l'hora d'analitzar la mobilitat amb més detall. Per aquest motiu és imprescindible que s'usin tots els instruments necessaris (càmeres, aforaments, comptadors de viatges, etc.) per tal de recollir aquestes dades i que s'estableixi una base per gestionar-les i analitzar-les. Amb el procés de metropolitanització del Camp és imprescindible que això existeixi, ja que ajudarà a coordinar molt millor la gestió d'infraestructures i a proposar futures millores. A més, la publicació d'aquestes bases de dades en portals oberts permetria una major democratització de l'accés a aquestes i a un estudi i anàlisi d'aquestes per part de la ciutadania. Així, es podrien generar sinèrgies interessants entre institucions, com la universitat, ja que amb un accés obert a les dades podria realitzar més estudis i anàlisis els quals després l'Ajuntament podria utilitzar.

Per últim, és important que l'Ajuntament faci un esforç en comunicar i fer pedagogia sobre la necessitat del PMUS i les intervencions que s'hagin de fer. A més, cal que, per tal que les mesures empreses siguin acceptades, sigui capaç d'escoltar les queixes o propostes de millora de la ciutadania. Comunicar un canvi, tant se val si és petit o gran, requereix d'una campanya clara i concisa.

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

11.1 Potenciació de la iniciativa *Bicibús* existent

Modes afectats



Objectius de la mesura

Incentivar la mobilitat sostenible dels infants en els seus desplaçaments quotidians i millorar la seva autonomia.

Descripció de la mesura

- Garantir espai d'aparcament suficient i segur per als alumnes que arribin al centre educatiu en bicicleta o patinet (5.2).
- Expandir la iniciativa de *Bicibús* a totes les escoles del municipi.
- Implantar el concepte *Ciutat 8/80* (que la bicicleta sigui una opció per a totes les edats).
- Transformar la via pública perquè els infants es puguin desplaçar al seu centre educatiu sense necessitat de *bicibús* o supervisió parental (5.3).

Responsables

Ajuntament de Reus, AFAs

Indicadors d'avaluació i seguiment

Quota de mercat de les bicicletes en els desplaçaments interns (%)

Documentació gràfica



Font: Canal Reus TV

Termini

2023

Cost

10.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

11.2 Promoció d'un Pla de Desplaçaments d'Empresa a l'Ajuntament, empreses públiques i de servei públic

Modes afectats



Objectius de la mesura

Convertir l'Ajuntament de Reus en un model a seguir pel què fa a mobilitat sostenible dels seus treballadors propis, empreses públiques i empreses de servei públic.

Descripció de la mesura

- Redactar un Pla de Desplaçaments d'Empresa per tal de conèixer els hàbits de mobilitat del personal i el potencial de canvi.
- Facilitar l'arribada del personal al lloc de treball amb bicicleta i patinet proporcionant d'espais o llocs segurs on aparcar els vehicles (5.2).
- Oferir avantatges al personal que es desplaça de forma sostenible i limitar el nombre de places privades d'aparcament o altres mesures que incentivin el cotxe.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana

Documentació gràfica



Termini

2026

Cost

35.000 €

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

11.3 Inclusió de mecanismes que premiïn durant els processos de licitacions les empreses amb Plans de Desplaçament

Modes afectats



Objectius de la mesura

Incentivar l'elaboració de Plans de Desplaçament d'Empresa.

Descripció de la mesura

- Incentivar les empreses subcontractades pel municipi a què realitzin Plans de Desplaçament per fer més sostenibles els desplaçaments al lloc de treball del personal (11.2).
- Redactar novament els concursos de licitació pública per tal que es puntuï positivament tenir un Pla de Desplaçament.

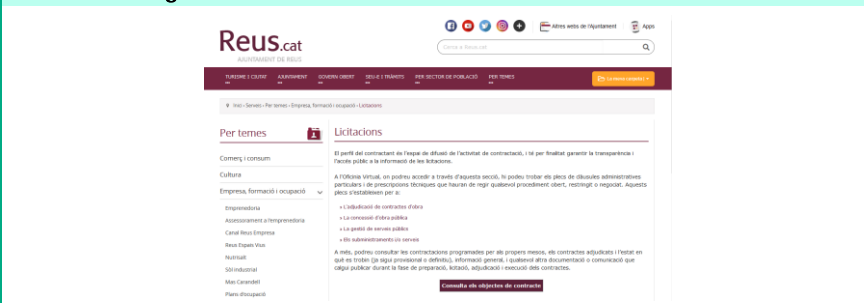
Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal

Documentació gràfica



Termini

2030

Cost

Prioritat

Baixa

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

11.4 Promoció dels Plans de Desplaçaments d'Empresa

Modes afectats



Objectius de la mesura

Incentivar els desplaçaments laborals a peu, bicicleta, patinet o en transport públic

Descripció de la mesura

- Promocionar els beneficis que té per a les empreses involucrar-se en la planificació i la promoció de la mobilitat sostenible mitjançant campanyes, estudis, incentius, etc.
- Treballar conjuntament amb les empreses per tal de satisfer les necessitats de mobilitat dels seus treballadors.
- Legislar en favor de l'accés a peu, bicicleta i transport públic i limitar els avantatges de l'accés en vehicle privat al centre de treball.

Responsables

Ajuntament de Reus, empreses privades

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana

Documentació gràfica



Font: ATM

Treballador anant amb bicicleta a la feina a Barcelona

Termini

2023-2026

Cost

Prioritat

Mitjana

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



11.5 Millora de la connectivitat dels polígons d'activitat econòmica

Modes afectats



Objectius de la mesura

Millorar els desplaçaments als polígons d'activitat econòmica (PAE) amb mitjans de transport sostenibles. Especial atenció mereix el Tecnoparc, que amb la propera obertura de l'estació de Bellissens, pot experimentar una profunda transformació.

Descripció de la mesura

- Millorar els itineraris a peu als PAEs fent-los accessibles, còmodes, segurs i directes (2.1)
- Incrementar el nombre de carrils bici amples, senyalitzats, segurs i protegits de les invasions de cotxes i vehicles pesants que es dirigeixen als PAEs, tant urbans com interurbans (5.3).
- Millorar el transport públic d'accés als PAEs (recorreguts, horaris i freqüències) (6.3).

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal

Documentació gràfica



Font: Google Streetview

Absència de vorera, via ciclista o parada de bus accessible a l'Av. Tarragona



Font: Google Streetview

Vorera i *bidegorri* a Beasain

Termini

2029

Cost

500.000 €

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



11.6 Renovació de la flota municipal per vehicles més sostenibles

Modes afectats



Objectius de la mesura

Reduir les emissions (contaminants i soroll) i les externalitats negatives dels vehicles usats per l'Ajuntament o els seus diferents departaments.

Descripció de la mesura

- Continuar amb la renovació de la flota de vehicles de neteja fins aconseguir una electrificació del 100%.
- Diversificar els vehicles de la Policia Local, incloent bicicletes i patinets, i electrificar els vehicles patrulla.
- Planificar una futura flota de busos elèctrics urbans.

Responsables

Ajuntament de Reus, Policia Local, empreses municipals

Indicadors d'avaluació i seguiment

% vehicles municipals elèctrics, soroll

Documentació gràfica



Vehicles d'Aigües de Reus



Font: La Ciutat

Vehicles de neteja de Reus

Termini

2030

Cost

Prioritat

Mitjana

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



11.7 Facilitació de l'accés a les dades obertes en matèria de mobilitat

Modes afectats



Objectius de la mesura

Democratitzar l'accés a les dades en matèria de mobilitat per tal d'incrementar el coneixement i la participació ciutadana.

Descripció de la mesura

- Coordinar l'obtenció de dades dels diferents operadors de transport públic (11.8).
- Bolcar les dades als portals de dades obertes de Reus i l'OMC.
- Millorar la visualització de les dades i facilitar la seva descàrrega.
- Col·laborar amb entitats, universitats i grups d'investigació per incentivar l'anàlisi de dades i la millora de la mobilitat.

Responsables

Ajuntament de Reus, ATM, OMC

Indicadors d'avaluació i seguiment

Documentació gràfica



Termini

2023

Cost

Interioritzat

Prioritat

Alta

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

11.8 Ús de la infraestructura de càmeres i recollida de dades per millorar la gestió de la mobilitat

Modes afectats



Objectius de la mesura

Utilitzar la informació recollida per les càmeres actuals i futures per tal de millorar la gestió de la mobilitat.

Descripció de la mesura

- Establir una estratègia integradora d'anàlisi i tractament de les dades recollides per la nova infraestructura de control de la ZBE.
- Disposar d'indicadors en temps real de diferents aspectes de mobilitat a la ciutat (cues, IMD, aglomeracions, contaminació, etc).

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Documentació gràfica



Termini

2025

Cost

Interioritzat

Prioritat

Mitjana

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

11.9 Millora de la comunicació municipal oficial pel que fa a les actuacions en mobilitat

Modes afectats



Objectius de la mesura

Facilitar el coneixement de les millores i/o afectacions en la mobilitat de les actuacions municipals.

Descripció de la mesura

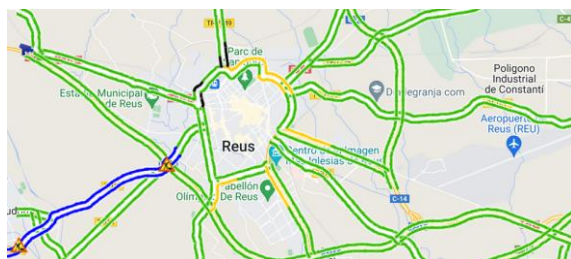
- Incorporar informació al Geoportal de Reus sobre les afectacions en mobilitat i les actuacions de millora.
- Coordinar-se amb operadors de transport públic sobre les afectacions de les obres i comunicar-ho amb antelació i claredat als usuaris.
- Informar al Servei Català de Trànsit de les afectacions de les obres i actuacions.
- Oferir alternatives fiables a la ciutadania en cas de disruptions i afectacions majors.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Documentació gràfica



Termini

2025

Cost

Prioritat

Alta

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 4. ACTUACIONS DEL PMUS

11.10 Promoció del Pla de Mobilitat Escolar

Modes afectats



Objectius de la mesura

Fomentar els desplaçaments de l'alumnat que permetin millorar la seva autonomia (a peu, bicicleta, patinet, transport públic) i augmentar la seva seguretat.

Descripció de la mesura

- Millorar la seguretat viària i la visibilitat dels entorns escolars i els itineraris principals d'accés als centres educatius.
- Millorar la dotació d'equipaments per a modes sostenibles en els entorns escolars.
- Treballar amb els centres educatius per tal de millorar el transport públic escolar.
- Organitzar campanyes de conscienciació de mobilitat sostenible als centres educatius.

Responsables

Ajuntament de Reus

Indicadors d'avaluació i seguiment

Distribució modal urbana

Documentació gràfica



Termini

2027

Cost

Prioritat

Alta

Interioritzat

Alineació amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible



CAPÍTOL 5. RESUM DE LES ACTUACIONS

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 5. RESUM DE LES ACTUACIONS

Codi	Actuació	Prioritat	Termini	Cost	Fonts de finançament
1	Creació d'una Zona de Baixes Emissions				
1.1	Implantació d'una Zona de Baixes Emissions (ZBE)	Alta	2023-2025	980.000 €	Ajuntament de Reus, MITMA, Generalitat
1.2	Desenvolupament d'un Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire	Alta	2023	45.000 €	Ajuntament de Reus
1.3	Seguiment del Pla d'Acció en Matèria de Contaminació Acústica	Mitjana	2023	32.000 €	Ajuntament de Reus
2	Consolidació de la mobilitat activa				
2.1	Consolidació de l'espai per a vianants en els principals eixos de desplaçaments a peu	Alta	2023-2032	1.000.000 €	Ajuntament de Reus
2.2	Millora de les rutes urbanes de passeig i recreatives	Baixa	2025-2032	500.000 €	Ajuntament de Reus
2.3	Potenciació de la integració dels itineraris rurals amb la trama urbana	Baixa	2024-2030	100.000 €	Ajuntament de Reus
2.4	Connexió i promoció de rutes i camins interurbans	Baixa	2024-2032	200.000 €	Ajuntament de Reus, Generalitat
2.5	Millora de la senyalització de camins verds i rutes ciclistes	Baixa	2025-2031	50.000 €	Ajuntament de Reus, Generalitat
2.6	Avaluació de la continuïtat de l'eix de mobilitat activa a través d'una passarel·la entre el Passeig de Sunyer i la Boca de la Mina	Baixa	2025	35.000 €	Ajuntament de Reus, MITMA
2.7	Construcció del pas subterrani cívic "Pas Ciutat" a l'indret de la futura estació de Bellissens	Mitjana	2025-2026	1.920.000 €	Ajuntament de Reus
3	Pacificació d'entorns escolars, equipaments i altres espais públics sensibles				
3.1	Restricció del trànsit al casc antic únicament a veïns i serveis d'emergència	Mitjana	2024	5.000 €	Ajuntament de Reus
3.2	Restricció de la circulació pels ravals de Jesús i Martí Folguera	Mitjana	2025-2026	15.000 €	Ajuntament de Reus
3.3	Restricció de la circulació pel Raval de Sant Pere	Mitjana	2027	30.000 €	Ajuntament de Reus

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 5. RESUM DE LES ACTUACIONS

Codi	Actuació	Prioritat	Termini	Cost	Fonts de finançament
3.4	Pacificació del carrer del Roser entre Riera Miró i plaça Catalunya	Mitjana	2029	100.000 €	Ajuntament de Reus
3.5	Pacificació de la Plaça del Pintor Fortuny	Mitjana	2023-2024	250.000 €	Ajuntament de Reus
3.6	Prova pilot de pacificació d'entorns escolars	Alta	2023-2031	1.200.000 €	Ajuntament de Reus, Generalitat
4	Assoliment d'una accessibilitat universal				
4.1	Millora de l'accessibilitat a la via pública	Alta	2025-2030	100.000 €	Ajuntament de Reus
4.2	Pla d'incorporació de simbologia i pictografia viària per a les persones amb discapacitat intel·lectual i TEA	Alta	2024	15.000 €	Ajuntament de Reus
4.3	Adaptació de les parades de busos urbans a persones amb discapacitat visual	Alta	2025-2028	80.000 €	Ajuntament de Reus
4.4	Seguiment per millorar l'accessibilitat de la flota d'autobusos interurbans	Alta	2024	-	Ajuntament de Reus, Generalitat
4.5	Eliminació del mobiliari urbà perillós	Alta	2025-2026	20.000 €	Ajuntament de Reus
4.6	Desenvolupament del pla <i>Reus Ciutat Inclusiva</i>	Alta	2024-2029	1.000.000 €	Ajuntament de Reus, Generalitat
4.7	Desenvolupament del <i>Pla d'Acció per a l'Ordenació Urbànica des de la perspectiva de gènere i feminista</i>	Alta	2023-2028	250.000 €	Ajuntament de Reus, Generalitat
5	Expansió d'una infraestructura connectada, còmoda i segura per a bicicletes i VMP				
5.1	Augment de l'oferta d'aparcabiscis i VMP a la via pública	Mitjana	2023-2032	50.000 €	Ajuntament de Reus
5.2	Augment de l'oferta d'aparcabiscis i VMP fora de la via pública (establiments, equipaments, etc.)	Alta	2024-2028	25.000 €	Ajuntament de Reus
5.3	Desplegament de la xarxa de carrils bici	Alta	2023-2028	1.750.000 €	Ajuntament de Reus
5.4	Adhesió a l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2020-2025	Baixa	2025	12.500 €	Ajuntament de Reus, Generalitat
6	Millora del transport públic urbà i potenciació de la intermodalitat				
6.1	Instal·lació d'aparcabiscis segurs als nodes intermodals	Mitjana	2024-2031	75.000 €	Ajuntament de Reus

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 5. RESUM DE LES ACTUACIONS

Codi	Actuació	Prioritat	Termini	Cost	Fonts de finançament
6.2	Implantació i expansió del sistema de bicicleta compartida	Alta	2023-2032	3.500.000 €	Ajuntament de Reus, Generalitat
6.3	Reconfiguració de la xarxa de bus	Mitjana	2025	-	Ajuntament de Reus
6.4	Estudi de la viabilitat d'un sistema de bus a demanda	Baixa	2025	15.000 €	Ajuntament de Reus
6.5	Estudi de girs, preferències i prioritats dels busos	Alta	2024	250.000 €	Ajuntament de Reus
6.6	Reubicació de les parades de bus urbà i interurbà	Mitjana	2028	-	Ajuntament de Reus, Generalitat
6.7	Millora de la coordinació del bus interurbà	Mitjana	2028	35.000 €	Ajuntament de Reus, Generalitat
6.8	Revisió de les llicències de taxis	Baixa	2028	-	Ajuntament de Reus
6.9	Estudi de reubicació de les parades de taxi	Baixa	2028	-	Ajuntament de Reus
6.10	Regulació de les flotes VTC i el seu rol envers el taxi	Mitjana	2023	-	Ajuntament de Reus, Generalitat
6.11	Coordinació amb les activitats culturals i populars per evitar al màxim afectacions al transport públic	Alta	2023-2032	-	Ajuntament de Reus
6.12	Estudi de la viabilitat d'incorporar espai per a bicicletes en els busos interurbans	Baixa	2027	-	Ajuntament de Reus
7	Desenvolupament d'infraestructures metropolitanes				
7.1	Reforma de l'estació d'autobusos	Mitjana	2026-2028	1.500.000 €	Ajuntament de Reus, Generalitat
7.2	Definició de l'estratègia per a les noves concessions del bus interurbà	Alta	2025-2026	-	Ajuntament de Reus, Generalitat
7.3	Anticipació en la definició, ubicació i connectivitat intermodal amb Reus de la nova Estació Intermodal del Camp de Tarragona de l'AVE	Alta	2027	-	Ajuntament de Reus, Generalitat, MITMA
7.4	Anticipació en la definició i connectivitat intermodal de la nova estació de RENFE Bellissens	Alta	2025	8.820.000 €	MITMA
7.5	Seguiment de les connexions de les vies de ferrocarril	Baixa	2030	-	Ajuntament de Reus, Generalitat, MITMA

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 5. RESUM DE LES ACTUACIONS

Codi	Actuació	Prioritat	Termini	Cost	Fonts de finançament
7.6	Anticipació en la definició, ubicació i connectivitat intermodal del Tram Camp	Alta	2024	-	Ajuntament de Reus, Generalitat
7.7	Estudi d'usos de l'antiga via Reus - Roda de Barà fins l'estació de l'AVE Camp de Tarragona	Baixa	2030	-	Ajuntament de Reus, MITMA
8	Racionalització de l'aparcament i millora de l'eficiència del transport motoritzat				
8.1	Promoció dels pàrquings soterrats	Alta	2023-2026	-	Ajuntament de Reus
8.2	Disminució de l'oferta d'aparcament en superfície del centre urbà	Alta	2024-2028	-	Ajuntament de Reus
8.3	Augment de la zona blava d'aparcament dins el primer i segon cordons	Mitjana	2024-2028	-	Ajuntament de Reus
8.4	Revisió de les ràtios d'aparcament del PGOU	Mitjana	2023	-	Ajuntament de Reus
8.5	Estudi de la implantació d'aparcaments dissuasius fora de la ZBE	Alta	2024-2025	30.000 €	Ajuntament de Reus
8.6	Expansió de la xarxa de punts de recàrrega del vehicle elèctric	Mitjana	2024	175.000 €	Ajuntament de Reus
8.7	Revisió dels cicles semafòrics	Alta	2024	50.000 €	Ajuntament de Reus
8.8	Estudi d'ubicació d'un aparcament d'autocaravanes	Baixa	2029	15.000 €	Ajuntament de Reus
8.9	Pla de millora d'estacionaments de motos	Baixa	2025	-	Ajuntament de Reus
8.10	Construcció d'un nou aparcament públic subterrani a l'antiga cotxera d'Hispania	Mitjana	2027-2028	11.180.000 €	Ajuntament de Reus, Generalitat
8.11	Seguiment de les infraestructures viàries definides en el PGOU	Mitjana	2023-2032	-	Ajuntament de Reus
8.12	Millora de la gestió de les rotondes	Baixa	2024	-	Ajuntament de Reus
9	Implementació d'una logística urbana més sostenible				
9.1	Desenvolupament d'un Pla de Logística Urbana Sostenible que potencii el repartiment d'última milla	Alta	2025	32.500 €	Ajuntament de Reus

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 5. RESUM DE LES ACTUACIONS

Codi	Actuació	Prioritat	Termini	Cost	Fonts de finançament
9.2	Estudi de restricció d'accés a determinats vehicles	Mitjana	2024	10.000 €	Ajuntament de Reus
9.3	Incorporació de noves tecnologies per realitzar la gestió de DUM	Mitjana	2024-2025	75.000 €	Ajuntament de Reus
9.4	Estudi de conversió d'espais municipals subterranis en centres logístics d'última milla	Mitjana	2030	12.500 €	Ajuntament de Reus
10	Polítiques de seguretat viària amb Visió Zero				
10.1	Desenvolupament i seguiment dels Plans Locals de Seguretat Viària	Alta	2023	-	Ajuntament de Reus, Generalitat
10.2	Realització d'actuacions en els punts de percepció de risc	Alta	2024-2030	1.000.000 €	Ajuntament de Reus
10.3	Millora de la seguretat viària a les cruïlles	Alta	2026-2032	200.000 €	Ajuntament de Reus
10.4	Consolidació de <i>Reus Ciutat 30</i>	Alta	2025	50.000 €	Ajuntament de Reus
11	Promoció d'una mobilitat més sostenible				
11.1	Potenciació de la iniciativa <i>Bicibús</i> existent	Alta	2023	10.000 €	Ajuntament de Reus
11.2	Promoció d'un Pla de Desplaçaments d'Empresa a l'Ajuntament i a les empreses públiques	Alta	2026	35.000 €	Ajuntament de Reus
11.3	Inclusió de mecanismes que premiïn durant els processos de licitacions les empreses amb Plans de Desplaçament	Baixa	2030	-	Ajuntament de Reus
11.4	Promoció dels Plans de Desplaçaments d'Empresa	Mitjana	2023-2026	-	Ajuntament de Reus
11.5	Millora de la connectivitat dels polígons d'activitat econòmica	Mitjana	2029	500.000 €	Ajuntament de Reus
11.6	Renovació de la flota municipal per vehicles més sostenibles	Mitjana	2030	-	Ajuntament de Reus
11.7	Facilitació de l'accés a les dades obertes en matèria de mobilitat	Alta	2023	-	Ajuntament de Reus, Generalitat

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 5. RESUM DE LES ACTUACIONS

Codi	Actuació	Prioritat	Termini	Cost	Fonts de finançament
11.8	Ús de la infraestructura de càmeres i recollida de dades per millorar la gestió de la mobilitat	Mitjana	2025	-	Ajuntament de Reus
11.9	Millora de la comunicació municipal oficial pel què fa a les actuacions en mobilitat	Alta	2025	-	Ajuntament de Reus
11.10	Promoció del Pla de Mobilitat Escolar	Alta	2027	-	Ajuntament de Reus

CAPÍTOL 6. SEGUIMENT DEL PMUS

6.1. METODOLOGIA DE SEGUIMENT DEL PMUS

L'Ajuntament disposa d'un espai de participació en matèria de mobilitat en la que hi participen els diferents grups municipals i s'hi convida a les entitats ciutadanes interessades en la mobilitat. Aquest espai de participació ha fet el seguiment de les tasques de redacció del present Pla de Mobilitat Sostenible. Les associacions i entitats han tingut l'oportunitat de fer sentir la seva veu en sessions celebrades *online* i presencialment i poder valorar les propostes presentades, així com fer els suggeriments pertinents.

Caldria donar continuïtat a aquest espai de participació per a dur a terme el seguiment de les actuacions del PMUS, avaluar les mesures i orientar les solucions definitives a dur a terme. Al mateix temps, és un espai on presentar els resultats de les mesures adoptades i rebre feedback de noves problemàtiques o preocupacions de la ciutadania.

FIGURA 6.1. REUNIÓ DE PARTICIPACIÓ DEL PMUS AMB ENTITATS I CIUTADANIA (SETEMBRE 2022, AL CASAL DE LES DONES DE REUS)



Font: Ajuntament de Reus

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 6. SEGUIMENT DEL PMUS

6.2. INDICADORS DE SEGUIMENT

INDICADORS DE SEGUIMENT						
Ambit	Indicador (unitats)	PMUS anterior (any de referència 2008-2010)	Escenari objectiu (2017)	Revisió del PMUS (2021)	Valor tendencial (2028)	Valor objectiu (2028)
General	Índex de motorització (veh./1.000 hab.)	458	421	492	492	Reduir
	% de persones sense connexió amb Reus (%)	0%	0%	0%	0%	0%
	Distància mitjana de recorregut en els desplaçaments quotidians intermunicipals (km)	24,79	22,98	-	-	-
	Temps mitjà de recorregut en els desplaçaments quotidians intermunicipals (min)	28,27	23,58	-	-	-
Distribució modal urbana	No motoritzat	67,8%	70,1%	65,1%	66,7%	71,8%
	Transport públic	2,7%	2,9%	2,9%	2,9%	3,0%
	Vehicle privat	29,5%	27,0%	32,0%	30,4%	25,1%
Distribució modal interurbana	No motoritzat	2,3%	2,8%	1,9%	2,0%	2,5%
	Transport públic	10,7%	11,1%	8,0%	8,5%	9,1%
	Vehicle privat	87,0%	86,1%	90,1%	89,5%	88,3%
Vianants	Espai públic destinat a vianants i bicicletes (%)	40%	45%	Augment	Augment	Augment
	Voreres amb amplada superior a 1,5 metres (%)	72%	79%	74%	76%	80%
	Víctimes vianants (nº víctimes vianants / total víctimes urbanes)	16%	10%	19%	10%	5%
Bicicletes i VMP	Xarxa ciclista (km/1.000 hab.)	0,15	0,49	0,18	0,3	0,5
	Carrils bici amb senyalització (%)	32,5%	100%	42,7%	50%	100%
	Aparcaments segurs (%)	0%	100%	8,8%	15%	100%
	Quota de mercat de les bicicletes en els desplaçaments interns (%)	0,5%	8,3%	1,2%	1,5%	3%
	Aforaments de bicicletes (IMD bicis/hora a Pg. Prim)	5	94	30	50	100

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 6. SEGUIMENT DEL PMUS

INDICADORS DE SEGUIMENT						
Ambit	Indicador (unitats)	PMUS anterior (any de referència 2008-2010)	Escenari objectiu (2017)	Revisió del PMUS (2021)	Valor tendencial (2028)	Valor objectiu (2028)
	Autobusos interurbans adaptats per al transport de bicicletes (%)	0%	8,8%	0%	5%	50%
Transport públic	Demanda anual del transport públic urbà (nº viatgers)	2.021.249	2.346.809	2.714.910	2.960.640	3.327.480
	Demanda anual del transport públic urbà per habitants (nº viatgers / població)	18,9	20,2	26,01	26,5	30,0
	Cobertura del transport públic urbà (%) *	91,1%	91,1%	-	-	Augmentar
	Cobertura del transport públic interurbà (%) *	73,9%	84,2%	-	-	Augmentar
	Ocupació del transport públic urbà (viatgers / km útils)	2,5	2,5	3,0	3,0	4,0
	Adaptació a PMR del parc mòbil de transport públic en superfície (%)	100%	100%	100%	100%	100%
	Adaptació a PMR de les estacions de transport públic (%)	50%	100%	100%	100%	100%
	Velocitat comercial del bus urbà (km/h)	13,03	16,83	13	13	15
	% de la població amb integració tarifària (%)	100%	100%	100%	100%	100%
	Oferta de transport públic per carretera (veh*km/hab.)**	8,22	9,74	8,5	8,5	Augmentar
Vehícle privat motoritzat	% de la flota d'autobusos urbans amb energies sostenibles	0%	15%	0%	0%	50%
	Ocupació mitjana dels automòbils	1,16	1,80	1,53	1,53	Augmentar
Aparcament	Ocupació de la xarxa interurbana (IMD mitjana per carril)	2.926	2.991	-	-	Reduir
	Places d'aparcament en calçada	7.208	6.900	28.586 *	28.586	Reducció
	Places d'aparcament zona blava en superfície	1.715	1.610	1.874	1.874	Augmentar

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 6. SEGUIMENT DEL PMUS

INDICADORS DE SEGUIMENT						
Àmbit	Indicador (unitats)	PMUS anterior (any de referència 2008-2010)	Escenari objectiu (2017)	Revisió del PMUS (2021)	Valor tendencial (2028)	Valor objectiu (2028)
	Places d'aparcament fora de calçada	1.870	3.000	1.925	1.925	Augmentar
DUM	IMD de vehicles pesants (IMD mitjana per carril)	274	302	-	-	-
	Zones C/D (nº places / 100 hab.)	0,15	0,49	0,72 *	0,72	Augmentar
veh/km urbans	Caminant **	56.295.636	63.526.110	60.261.392	66.811.766	77.680.050
	Bicicleta **	1.018.098	1.149.130	3.853.803	4.272.711	5.938.869
	Furgoneta / camió **	516.265	959.338	7.569.753	8.393.487	6.496.919
	Cotxe **	66.412.012	71.228.579	98.001.217	108.665.617	80.873.989
	Motocicleta **	6.687.627	5.030.981	8.696.119	9.642.423	6.378.967
	Autobús **	1.453.891	1.267.089	1.037.614	1.150.526	1.272.816
veh/km interurbans (connexió)	Caminant **	468.381	667.439	547.278	614.046	685.000
	Bicicleta **	8.712	12.073	34.999	39.267	75.000
	Furgoneta / camió **	1.083.719	647.548	14.277.502	15.800.119	13.386.071
	Cotxe **	53.348.192	48.078.908	79.444.035	88.089.060	72.205.362
	Motocicleta **	1.677.179	3.395.885	3.910.201	4.335.705	3.159.037
	Autobús **	880.887	1.134.605	642.795	712.743	756.647
veh/km totals	Caminant **	56.764.018	64.193.550	60.808.670	67.425.812	78.365.050
	Bicicleta **	1.026.810	1.161.204	3.888.802	4.311.978	6.013.869
	Furgoneta / camió **	1.599.983	1.606.885	21.819.255	24.193.606	19.882.989
	Cotxe **	119.760.203	119.307.487	177.445.252	196.754.677	153.079.350
	Motocicleta **	8.364.806	8.426.866	12.606.320	13.978.128	9.538.004
	Autobús **	2.334.778	2.401.694	1.680.409	1.863.269	2.029.462
Contaminació atmosfèrica	Emissions contaminants: gasos d'efecte hivernacle vies urbanes (Tn CO ₂ /any) *	30.027	28.365	25.755	26.091	21.355
	Generació de residus associats al transport (veh. fora d'ús / any)	2.599	3.628	-	-	Reduir
	Consum carburants automoció per habitant (kep/habitants anuals)	86,00	83,50	-	-	Reduir
Contaminants del transport	CO	374,97	233,54	279,19	220,65	129,33
	VOC	70,22	39,85	39,77	34,97	21,96
	CH ₄	3,88	2,62	3,51	2,99	1,85

REVISIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS
CAPÍTOL 6. SEGUIMENT DEL PMUS

INDICADORS DE SEGUIMENT						
Àmbit	Indicador (unitats)	PMUS anterior (any de referència 2008- 2010)	Escenari objectiu (2017)	Revisió del PMUS (2021)	Valor tendencial (2028)	Valor objectiu (2028)
	NO _x	113,27	80,95	92,95	68,47	52,09
	NO			73,58	52,69	38,89
	NO ₂			21,45	14,88	11,62
	N ₂ O			0,89	1,01	0,76
	NH ₃			1,33	1,03	0,63
	SO ₂	9,81	8,53	-	-	Reduir
	PM _{2,5}	-	-	4,67	3,68	2,63
	PM ₁₀	9,27	6,09	5,94	5,08	3,70
Contaminació acústica	Població % exposada a nivells superiors a >65dB en període diürn	19,25%	17,45%	27%	Mantenir	Reduir
	Població % exposada a nivells superiors a >65dB en període nocturn	-	-	26,1%	Mantenir	Reduir
Accidents	Víctimes mortals (víctimes/any)	3	0	2***	-	0
	Accidents amb víctimes per veh*km totals (accidents amb víctimes / veh*km*10 ⁶)	1,26	0,41	1,27 ***	-	0,6

* Algunes de les dades no es poden comparar per la diferència entre àmbits del la revisió del PMUS i el PMUS anterior.

** S'han utilitzat metodologies de càlcul diferents en el model de trànsit respecte el PMUS de 2012.

***Dades del 2018.