

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b 'Barranc dels Capellans'

DILIGÈNCIA: Per a fer constar que aquest projecte va ser aprovat inicialment, amb condicions, per la Junta de Govern Local en sessió de data 1 de desembre de 2023. El secretari general, Jaume Renyer Alimbau 2023.12.11 11:28:57 +01'00'



juliol 2023



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic Ref. 14614741663434745403

L'autenticitat d'aquest document es pot comprovar a <https://serveis.reus.cat/cve/mitjançant/el/CVE:14614741663434745403>

- CVE 14614741663434745403 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ÍNDEX

1	Introducció	5
1.1	Generalitats del municipi	7
1.2	Població	7
1.3	Parc de vehicles	10
1.4	Objecte	11
2	Presentació del planejament	12
2.1	Descripció del sector	12
2.2	Usos Previstos	13
3	Mobilitat actual i mobilitat generada	16
3.1	Mobilitat actual	16
3.1.1	Mode de transport	17
3.1.2	Motiu del desplaçament	18
3.1.3	Distribució horària dels desplaçaments	19
3.1.4	Mobilitat segons el gènere	19
3.2	Mobilitat generada	21
3.2.1	Repartiment modal de la mobilitat generada	22
3.2.2	Distribució horària de la mobilitat generada	26
3.2.3	Gènere	26
4	Xarxes principals de mobilitat	28
4.1	Xarxa d'itineraris per a vianants	28
4.1.1	Aspectes generals	28
4.1.2	Incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa per a vianants	36
4.1.3	Actuacions en relació a la xarxa d'itineraris per a vianants	37



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.2	Xarxa d'itineraris principals per a bicicleta	40
4.2.1	Aspectes generals.....	40
4.2.2	Incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa per pedalable	41
4.2.3	Actuacions en relació a la xarxa d'itineraris per a la bicicleta	42
4.3	Xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu.....	50
4.3.1	Aspectes generals.....	50
4.3.2	Actuacions en relació al transport col·lectiu.....	58
4.4	Xarxa d'itineraris per a vehicles	59
4.4.1	Aspectes generals.....	59
4.4.2	Intensitat de trànsit	64
4.4.3	Incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària	65
4.4.4	Actuacions en relació a la xarxa d'itineraris per a vehicles	67
4.5	Reserves d'espais per a aparcament	69
4.5.1	Aspectes generals.....	69
4.5.2	Actuacions en relació als aparcaments	70



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

1 Introducció

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. La Llei estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport. En un sentit més ampli, dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents: a. Competitivitat; b. Integració social; c. Qualitat de vida; d. Salut; e. Seguretat; f. Sostenibilitat.

Tal i com s'especifica a l'article 18 de la Llei, com a mínim els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament hauran d'incloure un estudi d'avaluació de mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determina que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió de més de 25M€ no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Els estudis de mobilitat generada es troben regulats pel Decret 344/2006, de 19 de setembre. L'objectiu principal del Decret és donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en el qual també els valors de la qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària. Amb els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. També valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor/a per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

El Decret 344/2006 recull la necessitat de realitzar estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

Per aquest motiu s'ha elaborat el present estudi, el qual fa referència a l'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

1.1 Generalitats del municipi

El municipi de la Reus és la capital de la comarca del Baix Camp. El terme municipal limita al nord amb Aleixar, Castellvell del Camp, i Almostrer, a l'est amb Constantí, al sud amb la Canonja i Vilaseca, i a l'oest amb Riudoms.

Figura 1.1. Situació del municipi de la Reus



Font: Institut Cartogràfic de Catalunya

1.2 Població

Reus compta amb una població de 106.741 habitants (any 2022). Entre els anys 2000 i 2008 la població va augmentar un 21%, arribant als 107.770 habitants, posteriorment s'ha estancat, tenint un període d'un lleuger descens, arribant al 2017 a 103.123 habitants, a partir d'aquest any ha canviat la tendència amb un petit increment de la població, com es pot observar a la figura 1.2.

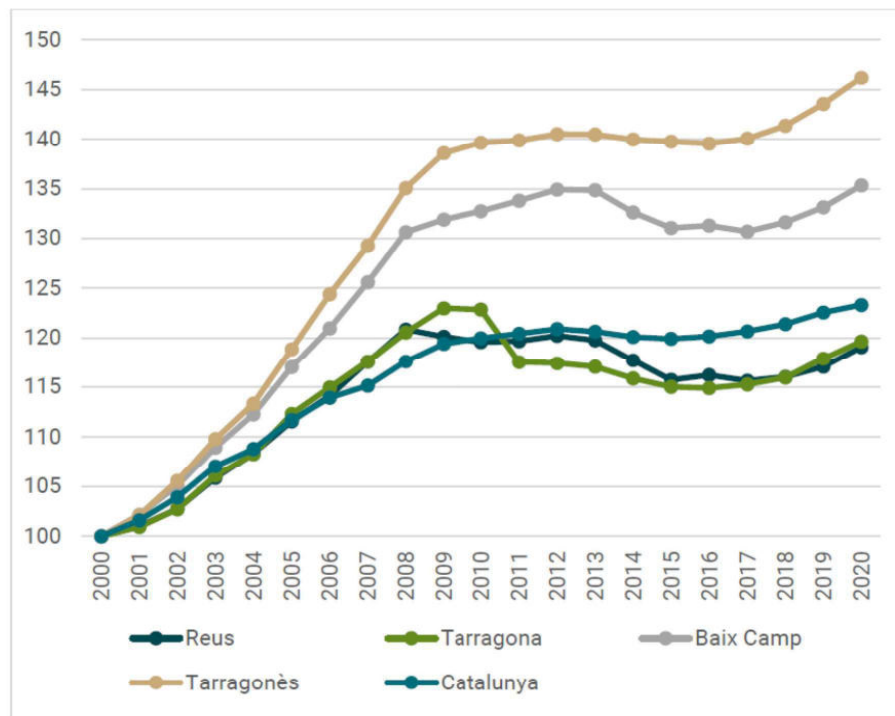


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

L'evolució del nombre d'habitants a Reus ha estat similar a de Tarragona i Catalunya entre el anys 2000 i 2020, amb un increment entorn al 20%, però molt diferenciada del de la comarca del Baix Camp i de la comarca del Tarragonès on la població ha augmentat un 35% i un 46% en el mateix període.

Figura 1.2. Increment percentual del a població a Reus, Tarragona, Baix Camp, el Tarragonès i Catalunya des de l'any 2000.



Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat

L'evolució del nombre d'habitants de Reus ha anat lligat a les dinàmiques de la població amb el conjunt de territori del qual forma part: el Camp de Tarragona i per extensió Catalunya.

La variació de la població ha estat molt condicionat als fluxos migratoris de persones provinents d'altres països i aquests han anat associats a la marxa de l'economia. Així entre el 2002 i el 2008 quan l'economia catalana va tenir un gran creixement, causat en gran part per l'especulació immobiliària, la població de Reus va augmentar per la gent

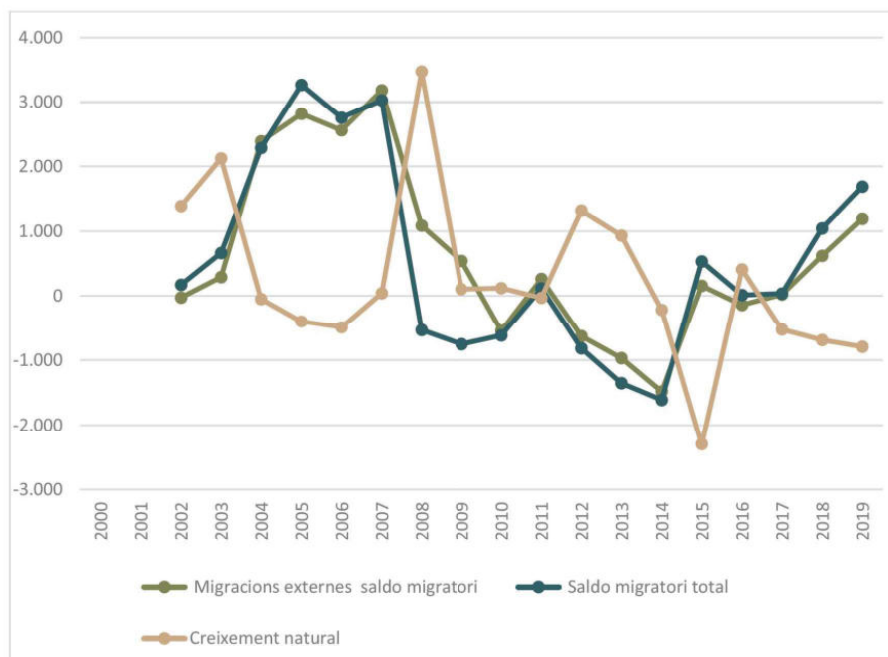


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

provinent d'altres països (veure figura 1.2). Aquesta situació es va aturar, essent entre el 2008 i 2017 quan 2.780 residents van anar a viure a altres països i el creixement natural, diferència entre naixements i defuncions, en aquest període va ser negatiu, de -189 persones. A partir del 2018 l'augment de població ha estat motivat per l'arribada de persones procedents de l'estranger.

Figura 1.3. Migracions i saldo migratori i creixement natural a Reus entre els anys 2000 - 2019



Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

1.3 Parc de vehicles

El parc de vehicles de Reus està format principalment per turismes, 71% del total, mentre les motocicletes només representen el 13% del parc. Així, per cada motocicleta, hi ha 5,6 turismes.

Figura 1.4. Parc de vehicles de Reus (any 2021)

Tipus de vehicle	Número	Percentatge
Turismes	51.970	71%
Motocicletes	9.603	13%
Vehicles industrials	10.468	14%
Altres	1.652	2%
Total	73.693	100%

Font: Idescat

El nombre d'habitants de Reus el 2021 entre els 20 i els 79 anys era de 79.424 persones. El nombre de turismes i motocicletes el mateix any era de 61.573. Per tant de mitjana un 78% de les persones compreses en aquesta franja d'edat tenen accés a un vehicle.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

1.4 Objecte

En relació a la mobilitat, aquest estudi de mobilitat s'inscriu en el marc de diversos textos legislatius, reglamentaris i tècnics, entre els quals destaquen la Llei 9/2003 de mobilitat, el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada i les Directrius Nacionals de Mobilitat. Així, els objectius a assolir, que venen fixats per aquest marc, són principalment els següents:

- Millorar la qualitat de l'espai públic.
- Fomentar l'ús racional del vehicle privat.
- Garantir la connexió en les diferents xarxes de transport del sector en relació al nucli urbà.
- Millorar l'actual accessibilitat a les diferents xarxes de transport.
- Disposar d'accés a l'oferta de transport col·lectiu existent (tant en cobertura territorial com en capacitat).
- Preveure una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública tant per les bicicletes com pel vehicle privat.

Alhora, en la realització d'aquest estudi, s'ha tingut en compte la memòria de la Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

2 Presentació del planejament

2.1 Descripció del sector

L'àmbit del Pla Parcial se situa a l'oest del nucli urbà de Reus. Té una forma més o menys rectangular amb un braç que s'estén cap al sud. Limita per tres dels seus costats amb la trama urbana i a ponent amb el barranc dels Capellans.

Figura 2.1 Ubicació del sector



Font: Elaboració pròpia a partir de la informació Institut Cartogràfic de Catalunya

Els vials que delimiten el sector són dos dels vials de la xarxa principal de la ciutat: l'avinguda de Falset i l'avinguda dels Països Catalans, i el carrer de l'Argentera.

El terreny on s'ubica l'àmbit del present pla segueix el mateix pendent del barranc dels Capellans, torrent que li fa de límit a ponent i que en aquest tram va de nord a sud. Les cotes del punts més extrems tenen un desnivell de 7,5 m, essent el pendent mitjà en aquest sentit de 2,5%. Alhora l'indret té un lleuger pendent d'est a oest que no sobrepassa l'1%.

Dins l'àmbit del pla parcial hi ha diverses construccions residencials, de caràcter unifamiliar, situades principalment a les parcel·les rectangulars de la zona central. Hi ha també altres construccions que limiten amb l'avinguda dels Països Catalans.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

L'estructura viària prevista per al sector es recolza en aquest viari perimetral de la xarxa viària principal de la ciutat (avinguda de Falset i avinguda dels Països Catalans), i genera una malla que s'adequa a les previsions d'ordenació que fa el propi Pla General de Reus.

2.2 Usos Previstos

El PPU té una superfície de 48.830 m², el 61% (29.580 m²) correspon a sistemes, amb el següent repartiment de superfícies:

- Sistema verd públic, que suposa el 24% de la superfície del pla parcial.
- Sistema d'equipaments, que suposa el 19% de la superfície del pla parcial.
- Sistema viari, que inclou la reserva viària, suposa una superfície del 18 % de la superfície del pla parcial.
- Sistema serveis tècnics, que suposa el 0,2% de la superfície del pla parcial.

La superfície dedicada a zones és de 19.250 m² (el 39% del sòl) que és destinada a usos residencial i comercial.

Taula 2.1. Superfície de sòl i de sostre segons els usos

Zones i sistemes	Superfície de sòl (m ²)	%	Superfície de sostre (m ²)	Habitatges
Zones	19.250	39%	53.136	-
Residencial	18.352	38%	43.138	317
Comercial			9.348	
Habitatges existents	898	2%	650	2
Sistemes	29.580	61%	9.232	-
Equipament	9.232	19%	9.232*	-
Verd públic	11.527	24%	-	-
Reserva viària	631	1%	-	-
Viari	8.115	17%	-	-
Serveis Tècnics	75	0%		
TOTAL	48.830	100%	62.368	319

* Es suposa una coeficient d'edificabilitat de 1 m² de sostre per cada m² de sòl

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Pla Parcial



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

La taula anterior mostra com es distribueixen les superfícies de sòl i sostre per cada un dels usos. Així mateix detalla el nombre d'habitatges nous i existents.

A la figura següent es pot veure la distribució d'aquests usos dins del pla parcial.

Figura 2.2. Distribució dels usos previstos al Pla Parcial



Font: Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

La proposta d'ordenació preveu la configuració en dues illes amb parcel·les edificables, de les quals una residencials i una altra amb habitatges i equipaments, i tres illes més destinades a zona verda.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Algunes de les parcel·les edificables a les plantes baixes estaran destinades a comerços, mentre es mantenen els dos habitatges existents. La superfície del nou sostre residencial prevista és de 43.138 m² i la comercial de 9.348 m², en total es construiran 317 nous habitatges.

L'equipament tindrà una superfície de sòl de 9.232 m². El Pla Parcial esmenta que la parcel·la serà apta per acollir pràcticament qualsevol tipus d'equipaments, i especialment centres docents d'ensenyament primari i també d'ensenyament superior. La Modificació Puntual, no estableix quina serà la superfície de sostre, es suposa que l'edificabilitat serà l'habitual pels equipaments que és d'1 m² sostre/m² sòl.

La superfície destinada a espais verds serà de 11.527 m². Està formada per diverses illes, situades a l'oest de l'àmbit, acompanyant el traçat del barranc dels Capellans. D'aquesta forma és possible configurar un corredor verd que connecti l'avinguda de Falset amb la zona de les piscines municipals i el Parc dels Capellans, i més enllà amb la carretera de Reus a Riudoms.

El sostre comercial, 9.348 m², es distribueix als baixos de tres edificis, en cada un d'ells la superfície destinada a comerç és diferent: 3.407 m², 3.288 m² i 2.653 m². El Pla parcial no especifica quina tipologia d'activitats comercials s'hi poden instal·lar (supermercats i/o petits comerços). Situació que haurà de fixar l'Ajuntament quan doni la llicència.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

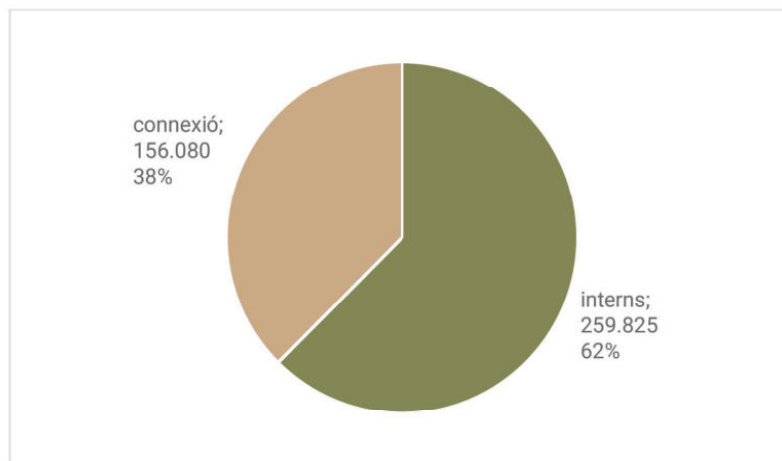
3 Mobilitat actual i mobilitat generada

3.1 Mobilitat actual

Per poder caracteritzar la mobilitat del sector s'ha fet servir la informació disponible al Enquesta de la Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona 2020 i s'ha complementat amb els resultats de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 referents al camp de Tarragona.

Al municipi de Reus es produeixen en un dia feiner uns 416.000 desplaçaments, la majoria, 260.000 són interns (68%) i 156.000 desplaçaments són de connexió (32%) amb la resta del territori.

Figura 3.1. Origen i destinació dels desplaçaments



Font: EMQ del Camp de Tarragona 2020

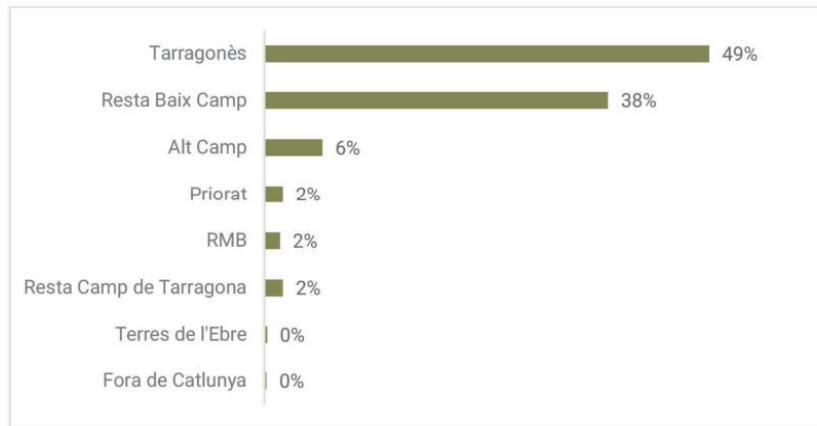
Gairebé la meitat dels desplaçaments de connexió, el 49%, són amb poblacions del Tarragonès, un 38 % a la mateixa comarca i un 6% amb la comarca de l'Alt Camp. La resta de desplaçaments tenen un pes molt menor. Aquests percentatges indiquen la realitat metropolitana del Camp de Tarragona.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Figura 3.2. Origen i/o destinació dels desplaçaments de connexió

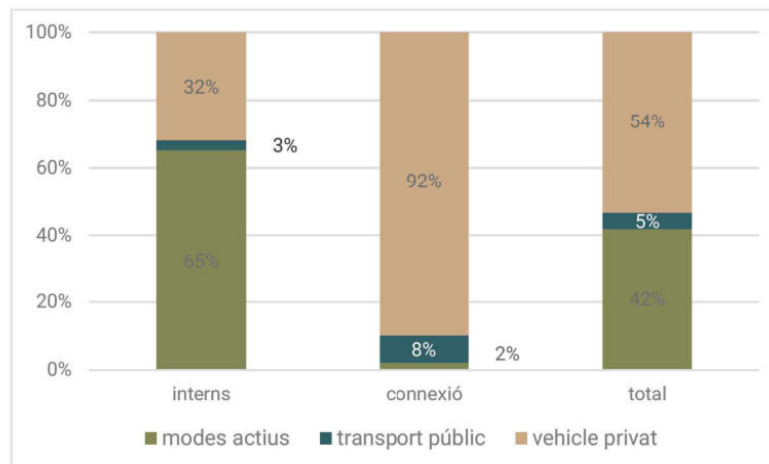


Font: EMQ del Camp de Tarragona 2020

3.1.1 Mode de transport

La major part dels desplaçaments es realitzen a peu, un 54%, els vehicle privat té un pes destacat, el 42%, i l'ús del transport públic és baix, el 5%. Hi ha diferències notables entre els viatges interns a Reus i els que són de connexió.

Figura 3.3. Mode de transport segons l'origen i destinació del desplaçament



Font: EMQ del Camp de Tarragona 2020



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

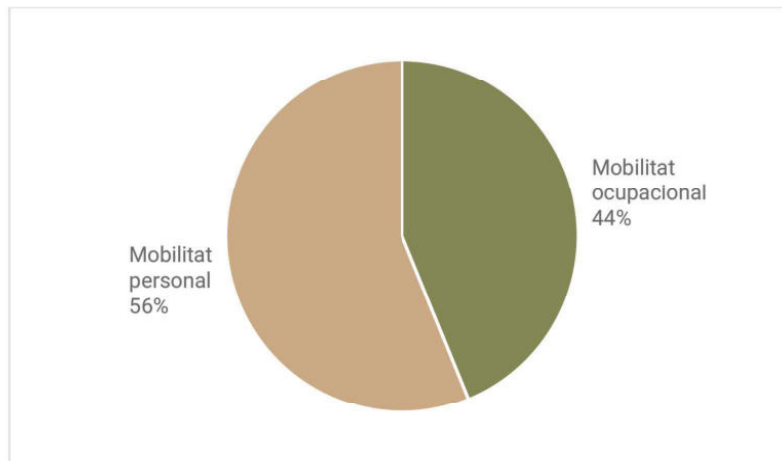
Els que es realitzen dins del municipi de Reus els desplaçaments a peu suposen el 65% de tots els viatges. Cosa que indica que és una ciutat molt caminable, gràcies a les dimensions i configuració urbana. Els desplaçaments de connexió es fan bàsicament en vehicle privat, 92%, malgrat que els viatges en transport públic tenen un cert pes, el 8%

L'ocupació mitjana dels vehicles privats de la comarca del Baix Camp és de 1,58 persones per vehicle.

3.1.2 Motiu del desplaçament

La majoria dels desplaçaments dels residents de Reus estan associats a la mobilitat personal (56%), si bé la mobilitat ocupacional té un pes molt destacat (44%).

Figura 3.4. Motiu del desplaçament



Font: EMQ del Camp de Tarragona 2020



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

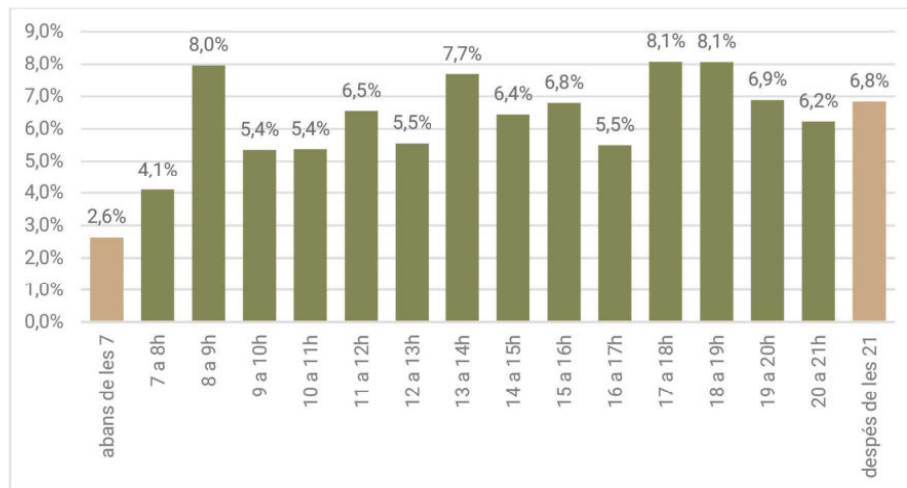
3.1.3 Distribució horària dels desplaçaments

Es disposen de la distribució horària dels desplaçaments pel conjunt del Camp de Tarragona per l'any 2006

En dia feiner, l'hora punta dels desplaçaments es registra en dues franges horàries diferenciades:

- Al matí: entre les 8:00 i les 9:00 hores amb el 8,1% dels desplaçaments.
- A la vesprada: entre les 17:00 i les 19:00 hores amb el 8,1% dels desplaçaments.

Figura 3.5. Distribució horària dels desplaçaments



Font: Enquesta de mobilitat quotidiana 2006

3.1.4 Mobilitat segons el gènere

Es disposa informació de com es mouen les persones al Camp de Tarragona en funció del gènere a partir de l'Enquesta de mobilitat quotidiana 2006. Tant els homes com les dones fan molts més desplaçaments interns que no pas cap a altres poblacions, essent, però les persones de gènere femení les que fan més viatges dins del municipi, el 53% del total. Per contra els desplaçaments de connexió són fets majoritàriament per homes, el 59% del total.

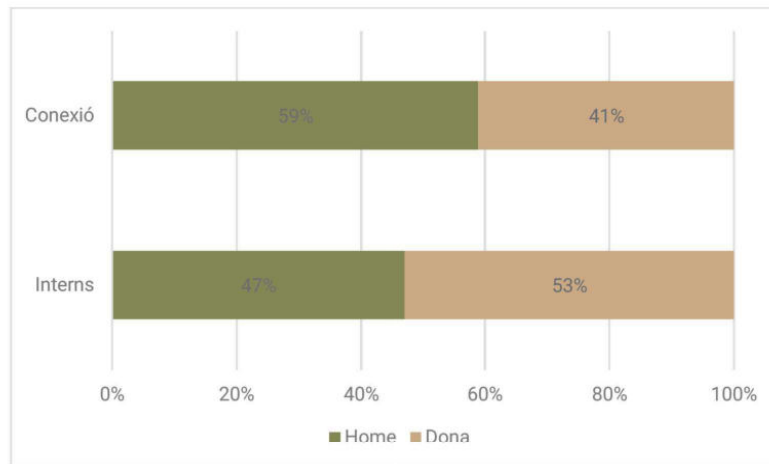


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Aquests percentatges s'adiuen amb què les dones són les que fan més mobilitat personal (compres, acompanyar la canalla a l'escola, etc.), mobilitat que es fa, en gran mesura, en el propi municipi on es viu.

Figura 3.6. Distribució tipus de desplaçament segons gènere al Camp de Tarragona



Font: Enquesta de mobilitat quotidiana 2006

El nombre de desplaçaments diaris és similar per homes i dones i es situa a l'entorn de 3,5 desplaçaments al dia per persona.

En quan al mode de transport utilitzat es veu una gran diferència segons el gènere, les dones van molt més a peu, el 45% dels desplaçaments, mentre els homes només és el 36%.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

3.2 Mobilitat generada

L'estimació dels viatges que atrauran i generaran un cop la totalitat del sector estigui desenvolupat s'ha fet a partir de les ràtios del Decret 344/2006 de mobilitat generada i tenint en compte les diferents superfícies i usos del sòl que es recullen a la Taula 2.1. En el cas de l'equipament, el Pla parcial, no estableix quina serà la superfície de sostre, es suposa que l'edificabilitat serà l'habitual pels equipaments que és d'1 m² sostre / m² sòl.

Taula 3.1. Ràtios per calcular els viatges generats per dia

Ús	Número de viatges
Habitatge	El valor més gran entre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Residencial	10 viatges/100m ² de sostre
Comercial	50 viatges/100m ² de sostre
Oficines	15 viatges/100m ² de sostre
Industrial	5 viatges/100m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100m ² de sòl

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada

Per avaluar els viatges generats pels habitatges s'ha fet servir 3 viatges/persona, que és la ràtio que genera un nombre més alt de desplaçaments (2.501 viatges/dia) de les dues establertes en el decret. L'altra ràtio utilitzada, 7 viatges/habitatge, dona un nombre menor de desplaçaments: 2.219 viatges/dia.

Per obtenir el nombre de viatges generats a partir de la ràtio de 3 viatges/persona, prèviament ha calgut avaluar el nombre de persones residents al sector. Per estimar el nombre de residents del Pla parcial, 834 residents, s'ha multiplicat els 317 nous habitatges del sector per l'ocupació mitjana dels habitatges de Reus, que és de 2,63 persones/habitatge. El valor d'ocupació s'ha obtingut a partir de les dades disponibles a l'Idescat, corresponents de l'any 2011, dividint els 106.709 habitants entre les 40.586 habitatges principals del municipi.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

El Pla parcial preveu que una part del sol es destini a reserva viària. Es tracta del traçat del vial D, previst en el PGOU, que mentre no es desenvolupi el pla parcial contigu al sector, a l'altra costat del barranc dels Capellans, s'enjardinarà. No generarà desplaçaments a llarg termini, per aquests motius s'ha considerat que no atraurà desplaçaments. A més a més la seva mida, 631 m² és molt reduïda, més si es compara amb la zona verda contemplada en el pla parcial: 11.527 m².

L'aplicació de les ràtios previstes en el Decret 344/2006 d'acord als usos previstos a la Modificació Puntual i les superfícies de sòl i de sostre esmentades dona com a resultat que **el sector tindrà una mobilitat futura de 9.597 viatges diaris**.

Taula 3.2. Estimació de la mobilitat futura segons les ràtios del Decret 344/2006

Usos del sòl	Superfície (m ²)		Habitatges	Persones/habitatge	Ràtio	Viatges/dia
	Sòl	Sostre				
Residencial	18.352	43.138	317	2,63	3 viatges/persona	2.501
Comercial		9.348	-	-	50 viatges / m2 sostre	4.674
Equipaments	9.232	9.232	-	-	20 viatges / m2 sostre	1.846
Zones verdes	11.527	-	-	-	5 viatges/100m2 de sòl	576
TOTAL						9.597

Font: Elaboració pròpia

3.2.1 Repartiment modal de la mobilitat generada

Per preveure el repartiment modal de la mobilitat generada s'ha utilitzat, com a punt de partida, les dades de l'Enquesta de mobilitat quotidiana 2020, que recull la mobilitat de dels desplaçaments amb origen o destinació a Reus, i que mostra que els desplaçaments interns es fan:

- El 65% en modes actius (a peu i en bicicleta).
- El 3% en transport públic
- El 32% en vehicle privat



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

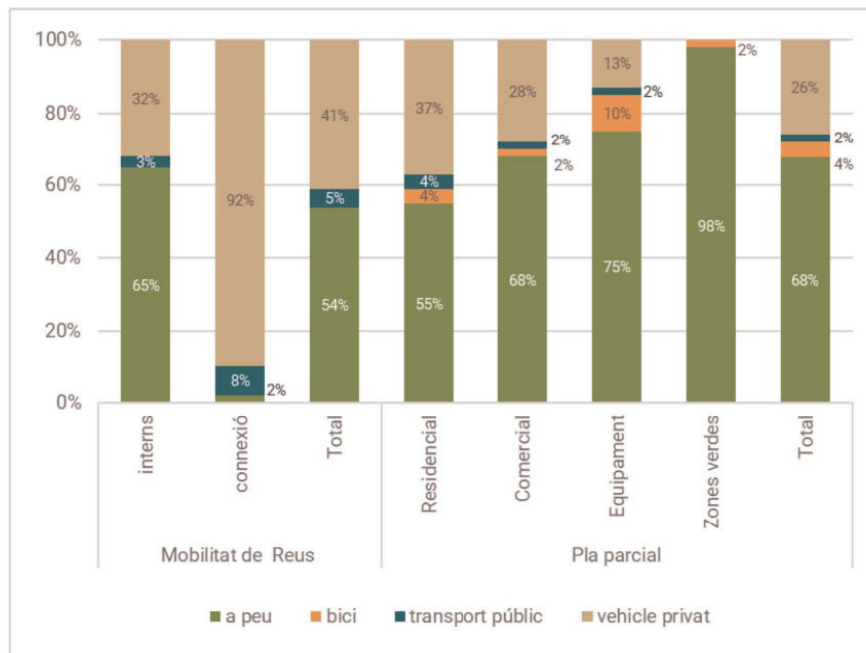
Els de connexió

- El 2% en modes actius (a peu i en bicicleta).
- El 8% en transport públic
- El 92% en vehicle privat

I en conjunt (el total):

- El 41% a peu.
- El 5% en transport públic
- El 54% en vehicle privat

Figura 3.7. Distribució modal de la mobilitat de Reus i la prevista pel pla parcial.



Font: EMQ del Camp de Tarragona 2020 i elaboració pròpia

En el marc d'aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada es plantegen diferents repartiments modals en funció dels usos del sector.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

El repartiment dels desplaçaments generats pels habitatges es preveu que sigui molt similar a la mobilitat total de Reus, però que hi hagi un petit percentatge, 4%, que enlloc de fer-se en vehicle privat es farà en bicicleta. D'acord amb els criteris exposats s'ha pres la següent distribució modal per als habitatges:

- El 55% a peu.
- El 4% en bicicleta
- El 4% en transport públic
- El 37% en vehicle privat

Els comerços es situaran a les plantes baixes d'alguns dels edificis. Així es considera un repartiment molt paregut a la mobilitat interna, però amb un major ús de la bicicleta en detriment del vehicle privat. Així doncs el repartiment dels viatges originats pels comerços es considera que serà:

- El 68% a peu.
- El 2% en bicicleta
- El 2% en transport públic
- El 28% en vehicle privat

El pla parcial no estableix l'ús de l'equipament, si bé exposa que serà apta per acollir pràcticament qualsevol tipus d'equipaments, i especialment centres docents d'ensenyament primari i també d'ensenyament superior. D'acord amb aquesta previsió, s'ha partit del repartiment modal dels desplaçaments interns, però s'ha considerat que el percentatge de desplaçaments fets a peu i en bicicleta serà més gran, doncs només una petita part dels alumnes tindrà accés al vehicle privat (aquells que els acompanyin els seu pares i els que vinguin en ciclomotor). Així doncs el repartiment dels viatges originats pels equipaments es suposa que serà:

- El 75% a peu.
- El 10% en bicicleta



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

- El 2% en transport públic
- El 13% en vehicle privat

El sector és contigu a la trama urbana de Reus, en aquesta part del municipi predominen els blocs d'habitatges. A més a més, com s'ha dit, en el sector hi haurà un equipament que probablement serà destinat a escola o institut. Tenint en compte aquests condicionants es preveu que els principals usuaris de les zones verdes seran els estudiants del centre educatiu i els veïns que hi accediran majoritàriament a peu. Així doncs el repartiment dels viatges originats per les zones verdes es suposa que serà:

- El 98% a peu.
- El 2 % en bicicleta.
- El 0% en transport públic.
- El 0% en vehicle privat.

Tenint en compte aquests repartiments, aplicats als desplaçaments generats per cada un dels usos, la distribució modal estimada per la nova mobilitat generada serà:

- El 68% a peu.
- El 4% en bicicleta
- El 2% en transport públic
- El 26% en vehicle privat

A la següent taula es mostra el repartiment modal de la mobilitat generada.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Taula 3.3. Repartiment modal de la mobilitat generada

Usos del sòl	Percentatge					Viatges/dia				
	Peu	Bici	Trans. públic	Vehicle privat	Total	Peu	Bici	Trans. públic	Vehicle privat	Total
Residencial	55%	4%	4%	37%	100%	1.376	100	100	925	2.501
Comercial	68%	2%	2%	28%	100%	3.178	93	93	1.309	4.673
Equipaments	75%	10%	2%	13%	100%	1.385	185	37	240	1.847
Zona Verda	98%	2%	0%	0%	100%	564	12	0	0	576
Total	68%	4%	2%	26%	100%	6.503	390	230	2.474	9.597

Font: Elaboració pròpia a partir de la Memòria del Pla Parcial

Per tant globalment, es preveu que el sector generi 6.503 desplaçaments a peu, 390 en bicicleta, 230 en transport públic i 2.474 desplaçaments en vehicle privat, que correspon a un moviment de 1.566 vehicle privats, considerant la mateixa ocupació de l'EMQ 2020 per la comarca del Baix Camp, que és de 1,58 persones per vehicle.

3.2.2 Distribució horària de la mobilitat generada

Per preveure la distribució horària dels desplaçaments s'ha considerat la mateixa de l'EMQ'2006 pel Camp de Tarragona, essent les hores punta de 8:00h a 9:00h i de 17:00 a 19:00h. El percentatge de desplaçaments en cada una d'aquestes hores és del 8,1%. En conseqüència dels 2.092 vehicles previstos que entraran o sortiran del sector durant tota una jornada, a les hores de major volum de trànsit seran 127.

3.2.3 Gènere

Els indicadors de gènere analitzats es basen pel conjunt del Camp de Tarragona i segons la font disponible. Així, per conèixer com es distribueixen els desplaçaments interns i de connexió dels homes i el de les dones es fa servir els resultats de l'EMQ 2006, mentre que per saber quins modes fan servir uns i altres s'utilitza la l'EMQ 2020.

Els resultats mostren que les dones i homes faran el mateix nombre de desplaçaments (3,5 desplaçaments diaris), si bé els viatges interns seran efectuats principalment per



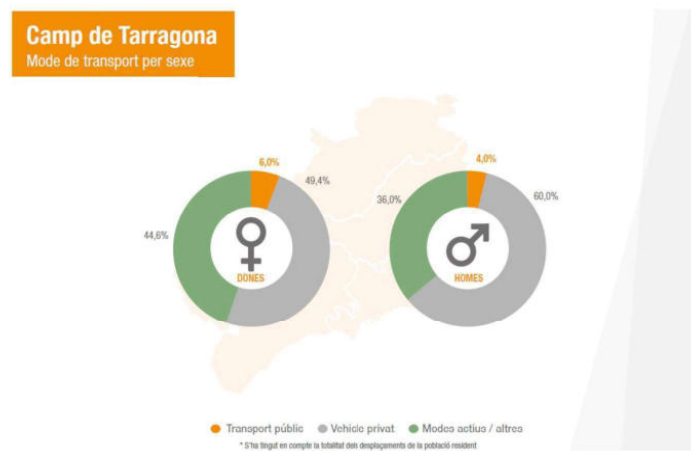
TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

les dones, el 53 % del total, mentre els desplaçaments de connexió seran els homes els qui en realitzaran més, el 59% (veure figura 3.6).

En quan al mode de transport utilitzat hi ha una gran diferència segons el gènere, les dones aniran molt més a peu, el 45% dels desplaçaments, mentre els homes només serà el 36%.

Figura 3.8. Distribució modal desplaçaments segons el gènere.



Font: EMQ del Camp de Tarragona 2020



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4 Xarxes principals de mobilitat

4.1 Xarxa d'itineraris per a vianants

4.1.1 Aspectes generals

La mobilitat generada pel sector estarà associada a les persones que residiran als nous habitatges i a les persones que accediran als comerços, a l'equipament i a les zones verdes que s'hi desenvolupin. A l'hora d'estudiar els itineraris de vianants s'han considerat la procedència d'aquestes persones així com les destinacions on puguin anar els residents.

En quant als llocs on puguin anar el futurs habitants del sector s'han pres els pols d'atracció de mobilitat inclosos en els apartats a, b) c), d) e) i f) de l'epígraf 15.2 del Decret 344/2006 que estan en un entorn d'un quilòmetre. Concretament s'han considerat:

- Estació de ferrocarril i parades d'autobús
- Equipaments educatius: Escola Bressol i Escola General Prim
- Equipaments sanitaris: CAP Sant Pere
- Equipaments esportius: Piscines municipals
- Equipaments culturals: Biblioteca Central
- Centre històric de la ciutat
- Mercat municipal

Les persones que accediran a peu al sector (per anar als equipaments, zones verdes o comerços), es considera que vindran d'indrets propers. Alhora es creu que arribaran per itineraris en què el tram final coincidirà amb els recorreguts que facin les persones que hi viuran.

A continuació s'exposa els itineraris entre el sector i els pols d'atracció, que són:

- Itinerari fins al centre històric i al mercat municipal
- Itinerari fins a l'estació de tren i l'escola bressol
- Itinerari fins al CAP Sant Pere, la Biblioteca Central i l'escola General Prim
- Itinerari fins a les piscines municipals



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

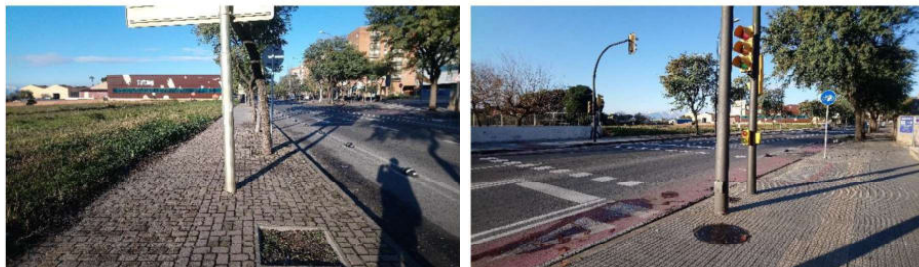
Els diversos itineraris esmentats connecten amb les parades d'autobús més properes al sector.

Abans d'analitzar els itineraris, s'estudiaran les condicions dels carrers que delimiten el sector. Aquests són:

- Avinguda de Falset
- Avinguda dels Països Catalans (entre l'avinguda de Falset i el carrer de l'Argentera)
- Carrer de l'Argentera (entre l'avinguda dels Països Catalans i el carrer de la Ginesta)

L'avinguda de Falset és una de les vies bàsiques de la xarxa viària del municipi. Les voreres són amples, mesuren 3,5 m, i la ubicació de fanals, arbrat i senyalització indicativa, fa que l'amplada útil sigui de 2 m. Una part de la superfície és llisa (formigó), però l'altre està formada per llambordes i el paviment no és llis. El pas de vianants que confronta amb el sector és adaptat i és semaforitzat.

Figura 4.1. Av. de Falset, part del paviment de la vorera és rugós, mentre el pas de vianants més proper al sector és adaptat i semaforitzat.



Font: Elaboració pròpia

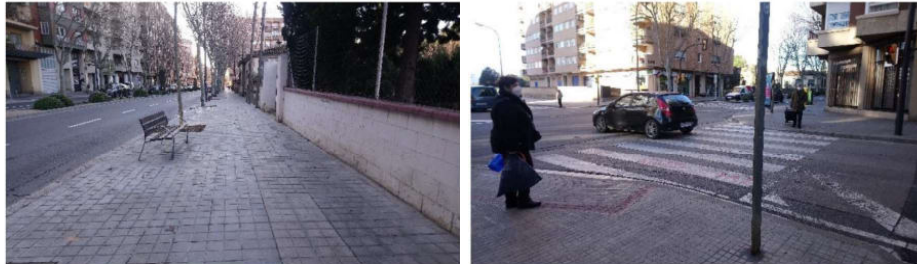
Les condicions a l'avinguda dels Països Catalans són molt similars a les de l'avinguda de Falset. Les voreres també són amples, essent l'amplada útil de 2 m, i els passos de vianants són adaptats i disposen de semàfor per poder travessar.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Figura 4.2. Av. dels Països Catalans, les voreres són amples i els passos de vianants són adaptats i regulats amb semàfor.



Font: Elaboració pròpia

Al carrer de l'Argentera és un carrer veïnal, té unes voreres que mesuren 2,8 m, però l'amplada de pas útil és de 1,5 m. Tot i tenir paviment, ciment, no disposa de panot. La única excepció es el tram de carrer que és edificat on les voreres fan 5,6 m i l'amplada útil 4,3 m. Els passos de vianants no són adaptats .

Figura 4.3. Carrer de l'Argentera, la major part de les voreres no tenen panot i els passos de vianants no són adaptats



Font: Elaboració pròpia

Tots tres trams de carrer tenen poc pendent longitudinal, el que més en té és el de l'avinguda del Països Catalans, essent del 2,5%.

El pendent transversal dels carrers que delimiten el sector (avinguda de Falset, avinguda dels Països Catalans i carrer de l'Argentera) com el de tots vials que conformen els itineraris de vianants és inferior al 2%.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Itinerari fins al centre històric i al mercat municipal

L'itinerari fins al centre històric analitzat té dues variants, segons de quin dels accessos del sector es parteixi. La part final d'aquests recorreguts és la mateixa, concretament des de la cruïlla entre l'avinguda del Dr. Vilaseca i el carrer Roger de Belfort fins a la plaça de Prim, entrada al centre històric de la ciutat més propera al sector.

Un dels recorreguts parteix de la cruïlla entre les avingudes dels Països Catalans amb la del Doctor Vilaseca, segueix per aquest darrer vial i continua pel carrer Sant Joan fins acabar a la plaça Prim. En tot aquest recorregut les voreres són amples (com a mínim en tot l'itinerari hi ha una amplada útil de 1,8 m) i els guals són adaptats.

Figura 4.4. L'avinguda del Doctor Vilaseca i el carrer Sant Joan gaudeixen de voreres amples.



Font: Elaboració pròpia

L'altre recorregut parteix de la intersecció entre l'avinguda dels Països Catalans i el carrer Argentera, segueix per aquest carrer i continua pel carrer Roger de Belfort per enllaçar amb l'altre itinerari.

Figura 4.5. Carrer de l'Argentera, els passos de vianants no són adaptats per les boles que hi ha.



Font: Elaboració pròpia



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Les voreres tenen una amplada útil de 1,5 m, els guals de vianants no són adaptats malgrat tenir la rampa adient. La problemàtica rau en les boles de ferro que hi ha ubicades per impedir que els cotxes hi aparquin. L'alçada mínima dels objectes fixats a terra ha de ser de 80 cm, per tal de ser fàcilment visibles i impedir que hom hi pugui entrebancar.

Ambdós recorreguts passen per la plaça de les Oques, on hi ha parades de quasi totes les línies urbanes, concretament la 10, 11, 20, 31 i 60.

Els dos itineraris tenen un longitud similar, uns 900 m, i són gairebé plans, el tram amb més pendent és entre les places de les Oques i la de Prim, i és de tan sols l'1,1%.

Itinerari fins a l'estació de tren i l'escola bressol

Per arribar a l'estació de tren l'itinerari més curt passa pels carrers Jacint Verdaguer i passeig de Sunyer i carrer del Bisbe Borràs. En tot el recorregut els passos de vianants són adaptats. Les voreres més estretes són al carrer Verdaguer, mesuren 1,4 m, la presència de les rampes per accedir als aparcaments dels edificis comporta que l'amplada útil sigui de 1 m. El passeig de Sunyer és una rambla, la vorera per on passar el recorregut té una amplada útil de 2,8 m. Les voreres del carrer Bisbe Borràs tenen una amplada de 2,6 m, que descomptant l'espai ocupat per l'arbrat, es redueix fins als 2 m útils.

Figura 4.6. El Carrer Verdaguer disposa d'una vorera estreta, 1,5m, mentre el passeig Sunyer la vorera és ampla, de 3,8m.



Font: Elaboració pròpia

Al carrer Verdaguer és on hi ha situada l'escola bressol.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

La longitud del recorregut és d'uns 700 m i és força pla. Té un pendent mitjà del 1,4%, essent el pendent màxim del 2,2%, al tram comprès pel passeig Sunyer i el carrer Bisbe Borràs.

Itinerari fins al CAP Sant Pere, la Biblioteca Central i l'escola General Prim

L'itinerari per anar al CAP Sant Pere, a la Biblioteca i a l'escola General Prim parteix de l'avinguda dels Països Catalans, però el recorregut final per accedir a aquests equipaments varia. Mentre per la biblioteca i el centre mèdic s'hi accedeix pel carrer Camí de Riudoms, a l'escola General Prim cal fer-ho pel carrer Doctor Ferran. Tots dos vials entronquen amb l'avinguda dels Països Catalans.

Les condicions per als desplaçaments a peu a l'avinguda dels Països Catalans són les mateixes que el tram d'aquest mateix carrer que delimita amb el sector. Com s'ha esmentat les voreres són amples, concretament de 2,8 m, i l'amplada útil és de 2 m. L'única diferència, a la resta del vial, són alguns guals de vianants situats al costat de ponent que no compleix amb els requisits del Codi d'accessibilitat de Catalunya (Decret 135/1995). Tot i així els del costat de llevant, sí que ho són, i permeten establir un itinerari adaptat de vianants en aquesta avinguda.

Figura 4.7. Avinguda dels Països Catalans, les voreres són amples i tots els passos de vianants del costat de llevant són adaptats.



Font: Elaboració pròpia

Al carrer Doctor Ferran té unes voreres estretes, 1,2 m. Per augmentar l'espai destinat als vianants hi ha a la calçada un franja groga, que dista 1 m de la vorera. El gual de vianants de davant de l'escola no és adaptat malgrat tingui una rampa manca l'espai



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

de 1,5 m entre el final de la rampa i la paret del centre escolar, per tal que una persona amb cadira de rodes pugui canviar de direcció.

Figura 4.8. Carrer del Doctor Ferran, les voreres són estretes i el gual de vianants davant de l'escola no és adaptat.



Font: Elaboració pròpia

El carrer del Camí de Riudoms té un tram davant del CAP on el paviment és irregular per la presència de llambordes i fa que aquest tram no sigui adaptat. Tot els guals d'aquest carrer són adaptats.

Figura 4.9. Carrer Camí de Riudoms davant del CAP hi ha llambordes.



Font: Elaboració pròpia

La distància per accedir fins a l'escola General Prim des del sector és de 160 m, mentre que per arribar al CAP i a la biblioteca el recorregut és una mica més llarg, 350 m i 500 m respectivament.

L'avinguda dels Països Catalans té un petit pendent del 2,5%, mentre els altres dos carrers són molt més plans i no arriba a l'1%.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Itinerari fins a les piscines

Les piscines municipals són molt properes al sector, a tan sols 130 m. L'itinerari passa pel carrer de la Ginesta. Té un pendent suau, del 1,5%, les voreres mesuren 3 m, tot i que l'arbrat fa que l'amplada útil es redueixi fins als 1,6 m. Cap dels dos passos de vianants de l'itinerari és adaptat.

Figura 4.10. Carrer de la Ginesta, les voreres tenen una amplada útil de 1,6 m i cap dels guals de vianants és adaptat.



Font: Elaboració pròpia

Vials interns del pla parcial

El sector contempla dos nous carrer, un és la continuació del carrer de la Ginesta fins arribar a l'avinguda de Falset, anomenat vial B, i l'altre és un carrer perpendicular a aquest, dit vial D.

Figura 4.11 Planta dels nous vials del sector



Font: Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

El Pla Parcial preveu una distribució dels vials interns al sector, que s'exposa a continuació, si bé haurà de ser el projecte d'urbanització qui ho acabi concretant.

El vial B té tindrà una secció de 16 m, i es preveu que disposi d'un carril de circulació, dos carrils d'aparcament, un en cordó i l'altre en semibateria, alhora es contempla que les voreres mesurin 3 m i disposin d'arbrat i fanals, quedant l'amplada lliure de pas en 2 m.

El vial D tindrà una secció de 12 m i dos sentits de circulació. Es preveu que les voreres facin 2 m. En una d'elles es col·locaran arbres i fanals en ampliacions puntuals de la vorera, per tal que l'amplada de pas sigui sempre de 2 m.

A totes les cruïlles es preveu passos de vianants, amb orelles.

Les condicions d'accessibilitat del sector compleixen amb l'ordre TMA/851/2021.

4.1.2 Incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa per a vianants

El pla parcial tindrà una incidència moderada sobre el volum de vianants que transiten pels itineraris esmentats. Actualment el volum de desplaçaments a peu en els vials més propers al sector és baix, on es concentra més persones caminant és en els carrers propers al centre urbà, però ja molt allunyats del sector.

Es preveu que la mobilitat generada a peu serà de 6.503 viatges diaris. A aquesta xifra cal afegir-hi la mobilitat de les persones que utilitzin el transport públic, la previsió és de 230 viatges diaris. Per tant com a màxim es produiran diàriament 6.733 nous desplaçaments a peu, que a l'hora punta seran 545 vianants, d'acord amb el percentatge de viatges a l'hora punta de Reus, que és de 8,1%. Vianants que es repartiran en els diferents itineraris exposats així com en els nous vials del sector. El volum més alt de desplaçaments a peu es preveu que siguin fets per les persones que accedeixin als comerços i els estudiants per anar a l'equipament educatiu. Les amplades generoses dels carrers més propers al sector i el baix nombre actual de vianants que hi transiten, fa preveure que el volum de persones que generarà el Pla Parcial serà assumible per les voreres.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.1.3 Actuacions en relació a la xarxa d'itineraris per a vianants

ACCIÓ 1.1 MILLORAR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS A L'EXTERIOR DEL SECTOR

En el plànol 3 es mostra la xarxa d'itineraris de vianants.

El itineraris definits com a xarxa principal per a vianants han de garantir el Codi d'Accessibilitat (Decret 135/1995). Un itinerari es considera adaptat quan:

- L'amplada de pas lliure d'obstacles de tots els itineraris principals per a vianants ha de ser de com a mínim 0,9 m.
- L'alçada de pas lliure d'obstacles ha de ser com a mínim de 2,1 m.
- Els passos de vianants per travessar els carrers han de ser adaptats.
- En els canvis de direcció, l'amplada lliure de pas permet inscriure un cercle d'1,50 m de diàmetre.
- El paviment és dur, no lliscant i sense reguixos diferents als propis del gravat de les peces.
- El pendent longitudinal no supera el 8%.
- Té un pendent transversal no superior al 2%.
- Els passos de vianants són adaptats.

Els vials que delimiten el sector (avinguda de Falset, avinguda dels Països Catalans i carrer Argentera) compleixen els requisits que s'acaben de veure, llevat del carrer de l'Argentera i un tram de l'avinguda de Falset. Aquests dos carrers queden fora de l'àmbit del pla parcial.

Per garantir l'accés al sector des del carrer de l'Argentera es planteja:

- Establir panot a les voreres
- Desplaçar un fanal (per poder establir gual)
- Pintar els passos de vianants que manquen.

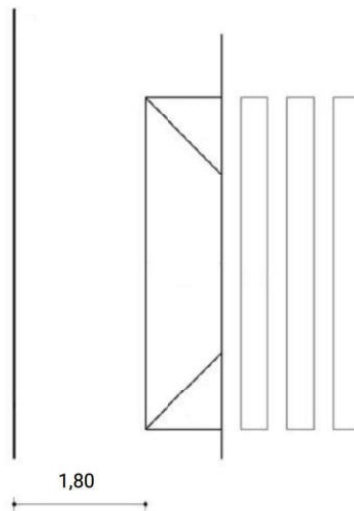


TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 1.1 MILLORAR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS A L'EXTERIOR DEL SECTOR

- Modificar els guals de vianants per tal que en els canvis de direcció es pugui inscriure un cercle d'1,80 m de diàmetre, d'acord amb l'exemple que es mostra a la següent figura:



Font: Guía de accesibilidad en los espacios públicos urbanizados

Cal complir amb el Codi d'Accessibilitat (Decret 135/1995), però es recomana per ser més actualitzat i unes condicions per als desplaçaments a peu per totes les persones més bones Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, que desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.

A l'avinguda de Falset cal

- Substituir el paviment de llambordes per panot.

Com s'ha exposat la majoria d'itineraris són accessibles llevat del que porta a les piscines municipals, una de les variants que mena fins al centre històric i el que du a l'escola General Prim.

Per tal que siguin accessibles cal a la variant que porta al centre històric:



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 1.1 MILLORAR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS A L'EXTERIOR DEL SECTOR

- Eliminar les boles de ferro que ubicades als guals de vianants del tram del carrer Argentera, comprès entre l'avinguda dels Països i el carrer Roger de Belfort.

En el recorregut que arriba fins a l'escola General Prim es planteja:

- Establir carrer de plataforma única al carrer del Doctor Ferran. Hi ha altres opcions per fer-lo accessible, com ara eixamplar les voreres i establir un pas de vianants adaptat davant de l'entrada de l'escola; però en ser un entorn escolar es considera més adient eliminar l'espai per als vehicles i destinar-lo únicament als vianants.
- Al carrer del Camí de Riudoms substituir les llambordes de la vorera davant del CAP per panot.

Per garantir l'accés fins a les piscines cal:

- Establir guals de vianants adaptats a tots els passos de vianants
- Col·locar panot en el tram que falta del carrer de la Ginesta



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.2 Xarxa d'itineraris principals per a bicicleta

4.2.1 Aspectes generals

La mobilitat generada en bicicleta estarà associada a les persones que residiran als nous habitatges i a les persones que accediran als comerços, a l'equipament i a les zones verdes que s'hi desenvolupin. A l'hora d'estudiar els itineraris s'han considerat els mateixos pols d'atracció de mobilitat que per als vianants i alhora s'ha ampliat al conjunt de la trama urbana de la ciutat que està a un radi de 2 km a llevant del sector, que és on es situa el centre urbà i on es concentren la major part dels equipaments de la ciutat.

El municipi de Reus està assentat sobre una plana que davalla en direcció sud cap a la mar Mediterrani. La ciutat és de mida mitjana, fa uns 16 km de llarg per uns 5 km d'ampla. Aquest dos factors li confereixen un gran potencial per als desplaçaments en bicicleta.

Al llarg dels darrers anys s'ha desenvolupat una xarxa pedalable extensa però discontinua: les vies ciclistes no enllacen les uns amb les altres, cosa que dificulta els desplaçaments amb aquest mitjà en no haver-hi itineraris continus.

D'acord amb el vigent Pla de mobilitat urbana de Reus, la xarxa està formada per vies prioritàries, carrils bici i carrers de prioritat invertida. En total són uns 25 km, dels quals 15 km són carrils bici, 8 km són carrers de prioritat invertida i 2 km són vies prioritàries.

La xarxa actual, a més a més, està formada per tots aquells carrers de la ciutat, que tenen la velocitat màxima de circulació a 30 km/h, tot i que de per si mateixa, aquesta condició no implica que es pugui compartir l'espai públic entre vehicles i bicicletes d'una forma segura.

Tots els carrers del nucli antic són de prioritat invertida i també alguns dispersos que hi ha al voltant. Rodejant el nucli antic hi ha una primera corona formada per vies prioritàries per la bicicleta, a la qual cal afegir-hi el carrer del Camí de Tarragona.

Aquest carrer té dos carrils i un sol sentit de circulació. Al ferm hi ha senyalitzat zona 30 i la icona d'una bicicleta. L'amplada excessiva de la calçada i el disseny viari no donen seguretat als ciclistes per circular-hi.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Els carrils bici estan ubicats de forma discontinua a la segona corona viària de la ciutat i en algunes de les vies urbanes d'accés a aquest segona corona. La majoria dels carrils bici són a la vorera, tot i que també n'hi ha algun a la calçada. Els que estan situats a la vorera ofereixen una major seguretat per als ciclistes, en no compartir l'espai amb els vehicles motoritzats, però tenen com a contrapartida que generen conflictes amb els vianants, especialment els que són estrets, doncs les persones que van a peu tenen tendència a ocupar-los.

Davant del sector, a l'avinguda de Falset, hi ha un carril bici de doble sentit de circulació, situat a la calçada. És un tram llarg, de 750m, però aïllat de la resta de la xarxa pedalable. Com s'ha dit és una característica comuna de tots els carrils bici de la ciutat.

Figura 4.12. Carril bici a l'avinguda de Falset davant del sector, i carrer Camí de Tarragona. És una via prioritària per a la bicicleta tot i que el disseny viari no dona seguretat als ciclistes.



Font: Elaboració pròpia

El Pla de Mobilitat de Reus contempla la creació de carrils bici, que permetin completar l'anella pedalable a la segona corona. Cap d'aquest vies clicables previstes connectarà el sector.

4.2.2 Incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa per pedalable

El volum de bicicletes que generà el Pla Parcial és de 408 desplaçaments diaris, és del tot del tot assumibles per la xarxa pedalable de la ciutat.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.2.3 Actuacions en relació a la xarxa d'itineraris per a la bicicleta

Les actuacions en relació a la xarxa d'itineraris per a la bicicleta s'ha pres la xarxa pedalable de la ciutat, d'acord amb la localització del centre urbà i gran part dels equipaments de la ciutat, que estan a un radi d'uns 2 km del sector, cosa que fa que la bicicleta sigui un mitjà de transport molt adient per accedir-hi des del sector.

El PMU contempla tota una sèrie d'actuacions per complementar la xarxa actual, amb la proposta de creació de nous carrils bici per tal que la xarxa ciclable sigui continua. Des d'aquest estudi es creu adient ampliar la xarxa pedalable, per tal de disposar d'una xarxa més extensa, amb major capil·laritat i més segura, mitjançant la creació de més carrils bici i la creació de zones 30.

En el plànol 4 d'aquest es mostra la xarxa pedalable actual, amb la que proposa el Pla de Mobilitat juntament amb les actuacions plantejades en aquest estudi .

Tots els itineraris aconpleixen l'article 4 del Decret 344/2006, en relació als pendents màxims longitudinals, que en cap cas superen el 5%.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 2.1 ESTABLIR NOUS CARRILS BICI

Els nous carrers bici que es plantegen en aquest estudi són a:

- avinguda dels Països Catalans,
- avinguda del doctor Vilaseca
- carrer Riera Miró
- avinguda President Macià
- avinguda Bellisens

Els dos primers són els més propers al sector. La via ciclista del de l'avinguda dels Països Catalans permetrà que hi hagi una eix pedalable, paral·lel a l'actual eix format per la rambla Prim i el passeig Sunyer, a la banda de ponent de la ciutat, mentre el carril bici de l'avinguda del Doctor Vilaseca connectarà el sector amb el centre urbà amb bicicleta.

La resta de carrils bici proposats, estan més allunyats del sector i permeten completarà la xarxa clicable de la ciutat.

Figura 4.13. Exemple de carril bici situat a una cota diferent entre la vorera i la calçada (Copenhaguen)



Font: Street blog NYC

Es planteja que els carrils bici siguin unidireccionals, amb una amplada mínima de 2 m i que estiguin situats a una alçada intermèdia entre la calçada i la vorera. Així vianants, bicicletes i vehicles a motor tenen un espai diferenciat, la qual cosa permet donar una major protecció i seguretat als ciclistes, doncs el carril bici és a



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

<p>ACCIÓ 2.1 ESTABLIR NOUS CARRILS BICI</p> <p>una cota diferent de la calçada per on circula el trànsit motoritzat, alhora que no circulen per la vorera evitant conflictes no amb els vianants. La opció plantejada incentiva l'ús de la bicicleta a aquells usuari menys habituats a utilitzar-la i als infants.</p> <p>Al carril bici de l'avinguda de Falset, a la intersecció amb el nou vial del sector cal treure els elements separadors i pintar aquest espai del carril de color vermell.</p>



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 2.2 CREACIÓ DE ZONES 30

Es planteja la creació de zones 30 per complementar els carrils bici i poder arribar a totes les destinacions.

Les últimes modificacions del Reglament General Circulació (de l'11 de novembre de 2020) defineixen nous límits velocitat a les vies urbanes, concretament:

- Als carrers de plataforma única el límit serà de 20 km/h.
- Als carrers d'un sol carril de circulació per sentit, el límit serà de 30 km/h.
- A les vies de dos o més carrils de circulació per senti, el límit serà de de 50 km/h.

La nova regulació tot i ser un pas endavant no facilita de per si mateixa l'ús de la bicicleta en els vials d'un sol sentit de circulació, que són els que es proposa establir-hi zones 30. Cal garantir que els vehicles circulen com a màxim a 30 km/h perquè hi hagi cohabitació amb els ciclistes.

Els conductors adapten la velocitat a la lectura que fan de l'entorn per on circulen. Carrers amples i rectes faciliten que els automobilistes circulin a velocitats elevades, per contra carrers on el vehicle hagi de canviar la direcció del vehicle (com passa en vials amb els carrils d'aparcament alternats) els conductors tendeixen a disminuir la velocitat.

Es planteja que cada una de les zones 30 tingui portes d'accés perquè el conductor percebi que entra en un espai diferent, així com a establir mesures per disminuir la velocitat dels vehicles, com poden ser alternar els carrils d'aparcament o establir punts d'estranyament de la calçada.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 2.2 CREACIÓ DE ZONES 30

Figura 4.14. Exemple de porta d'entrada a una zona 30 de París



Font: Certu



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 2.3. GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A BICICLETES FORA DE LA VIA PÚBLICA

El Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, fixa les següents ràtios mínimes d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública:

Taula 4.1. Dotació mínima de places d'aparcament per a bicicletes segons el Decret

Tipus d'ús	ràtio de places
Ús d'habitatge	2 places/habitatge o 2 places/100m ² de sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100m ² de sostre
Ús d'oficines	1 plaça/100m ² de sostre
Ús industrial	1 plaça/100m ² de sostre
Equipaments docents	5 places/100m ² de sostre
Equipaments esportius, culturals	5 places/100 places d'aforament
Altres equipaments públics	1 plaça/100m ² de sostre
Zones verdes	1 plaça/100m ² de sòl

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, 2006.

Per tal de calcular la dotació mínima de places d'aparcament per a bicicletes, s'han modificat algunes d'aquestes ràtios. Concretament les d'ús comercial, docent i zones verdes, d'acord amb el nombre de desplaçaments previstos en bicicleta.

Taula 4.2. Càlcul de la dotació mínima de places d'aparcament de bicicletes d'acord amb el Decret 344/2006

Ús	Base d'aplicació	Ràtio	Número de places	Número de desplaçaments en bicicleta
Residencial	43.138	2 places/100m ² de sostre o fracció	863	100
Comercial	9.348	1 plaça/100m ² de sostre	93	93
Equipaments	9.232	5 places/100m ² de sostre	462	185
Zones verdes	11.527	1 plaça/100m ² de sòl	115	12
Total			1.533	390

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 2.3. GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A BICICLETES FORA DE LA VIA PÚBLICA

El nombre estimat de desplaçaments en bicicleta per ús comercial és de 93 i el nombre de places aplicant el Decret 344/2006 és de 93. Si es té en compte que la meitat de viatges seran per anar i l'altre meitat per tornar caldrien 49 places d'aparcament. Com que el temps d'estacionament serà curt i els clients hi accediran de forma espaiada, es considera que com a màxim caldran 5 places per cobrir els desplaçaments en hora punta (10% de tots els viatges), que equival a una ràtio de 1 places/2.000m² de sostre.

Per a l'equipament docent el nombre de places aplicant el Decret 344/2006 és de 462, mentre que els viatges estimats en bicicleta són uns 185, d'acord amb el mateix raonament que per als comerços el nombre de places que faran falta són uns 95, que equival a una ràtio de de 1 plaça/100m² de sostre. En aquest cas sí que es considera que cal que l'equipament disposi d'una espai per a ubicar 100 places, doncs totes les bicicletes romandran aparcades alhora, durant la jornada escolar. Mentre la xarxa pedalable no estigui desenvolupada el nombre d'estudiants i professors que hi accediran amb bicicleta serà menor. Per la qual cosa es planteja que inicialment només s'hi instal·lin 50 places.

Taula 4.3. Càlcul de la dotació mínima de places d'aparcament de bicicletes

Ús	Base d'aplicació	Ràtio	Nre. places finals a ubicar (estudi)	Nre. places inicials a ubicar (estudi)	Nre. desplaçaments en bicicleta
Residencial	43.138	2 plaça/100 m2 de sostre o fracció	863	880	100
Comercial	9.348	1 plaça/2.000 m2 de sostre	93	5	93
Equipaments	9.232	1 plaça/100 m2 de sostre	462	50	185
Zones verdes	11.527	1 plaça/2.000 m2 de sòl	115	5	12
Total			985	940	390

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006

El nombre de places necessàries per a les zones verdes d'acord amb el Decret 344/2 és de 115 places, malgrat que es preveu que tan sols generin 12 desplaçaments en bicicleta. Per tant es planteja que s'instal·lin 5 places



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

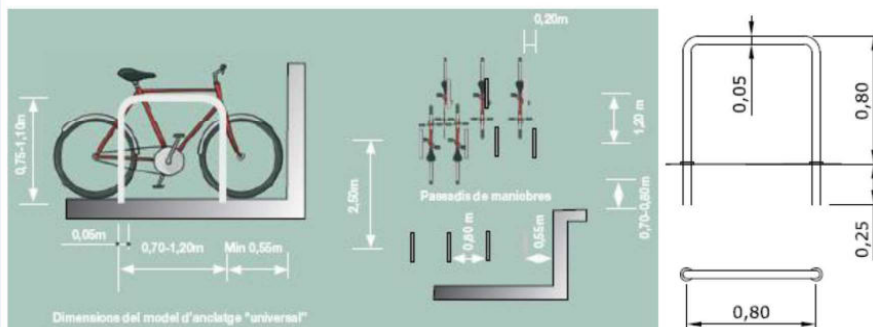
ACCIÓ 2.3. GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A BICICLETES FORA DE LA VIA PÚBLICA

d'aparcament que equival a 10 desplaçaments i a una ràtio de 1 places/2.000m² de sòl.

El nombre de places a ubicar als habitatges serà de 866, que és el nombre més alt entre les dues ràtios que estableix el Decret 344/2006. Tot i que aquest valor és molt inferior al dels desplaçaments diaris generats pel sector en bicicleta, 100 en concret, si que es creu necessari mantenir les places esmentades, doncs hi ha un ús lúdic i de lleure de la bicicleta molt estès.

Per tant, **la dotació mínima de places de bicicletes per l'àmbit d'estudi és de 985.**

S'aconsella la implantació d'aparcaments de tipus "universal", és a dir una U invertida a tots els usos, excepte pels habitatges.



Font: Manual de disseny de les vies ciclistes de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques

De forma orientativa cal preveure una reserva d'un espai d'1-1,5 m² per cada plaça d'aparcament per a bicicletes.

Es recomana la ubicació a l'interior dels edificis o sota un ràfec per protegir les bicicletes de la pluja. En el cas dels habitatges plurifamiliars és adiant habilitar una espai a la planta baixa per facilitar-ne l'ús, doncs s'evita haver-les de pujar i baixar per l'ascensor fins al pis.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.3 Xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu

4.3.1 Aspectes generals

El transport públic que dona servei a Reus està format per

- Xarxa urbana d'autobús
- Xarxa interurbana d'autobús
- Xarxa de ferrocarril

Xarxa urbana d'autobús

La xarxa urbana d'autobús compta amb 6 línies, i 5 més que són variants d'algunes de les principals, que escurcen el recorregut els cap se setmana, donen servei en un horari determinat o són a la demanda.

El conjunt de les 11 línies donen cobertura a gairebé tot el municipi així com als principals centre d'interès de la ciutat: centre urbà, equipaments (educatius, sanitaris, esportius, comercials...), serveis de l'Administració, comissaries de policia, aeroport, etc.

Totes les línies donen servei al sector. Algunes tenen una parada molt propera a l'àmbit del Pla Parcial: la línia 10 a una 100 m, la línia 31 a uns 200 m, les línies 11, 20 i 60 tenen una parada a la plaça de les Oques, (a 600 m del sector), i la més allunyada és la línia 50 que té una parada a 700 m, molt propera l'estació de tren.

A continuació s'enumeren les línies principals:

- Línia 10: barri Montserrat – barri Gaudí. Connecta el barri Montserrat i el barri Gaudí amb el centre del municipi.
- Línia 11: barri Montserrat – Llibertat. Enllaça el barri de Montserrat amb la Plaça Llibertat i el centre urbà. En el tram que va del barri de Montserrat al centre urbà és un reforç de la 10.
- Línia 20: barri Sant Josep – barri Immaculada. Uneix el barri de Sant Josep amb el de l'Immaculada passant per la Plaça Pompeu Fabra, la Plaça de les Oques i el barri Mas Vilanova i el centre .



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

- Línia 31: Oques – Agro Reus. Connecta el centre de Reus (Plaça de les Oques als polígons industrials Agro-Reus i Mas de les Ànimes.
- Línia 50: Reus – Aeroport. Enllaça els barris del nord i est de la ciutat amb l'aeroport de Reus per la carretera de Salou.

Taula 4.4. Oferta de la xarxa d'autobusos urbans

Línia	Feiner				Distància a la parada més propera al sector
	Primera sortida	Última sortida	Freqüència de pas (minuts)	Expedicions/sentit	
10	5:30	21:30	20 o 30	45	100
11	9:00	18:20	20	29	600
20	5:53	22:23	20	49	600
31	5:50	21:37	20, 45 o 60	28	200
50	7:25	20:40	60	13	700
60	6:33	18:13	20	36	600

Línia	Dissabte				Distància a la parada més propera al sector
	Primera sortida	Última sortida	Freqüència de pas (minuts)	Expedicions/sentit	
10	5:30	21:30	30	39	100
11	-	-	-	-	600
20	5:53	22:20	20 o 30	39	600
31	9:25	19:05		15	200
50	7:25	20:40	60	13	700
60	-	-	-	-	600

Línia	Festius				Distància a la parada més propera al sector
	Primera sortida	Última sortida	Freqüència de pas (minuts)	Expedicions/sentit	
10	5:50	20:00	60	10	100
11	-	-	-	-	600
20	5:45	22:20	30	33	600
31	9:25	19:05	20, 45 o 60	15	200
50	7:25	20:40	60	13	700
60	-	-	-	-	600

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades publicades de Reus Transport



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

El sector té un bon accés a la xarxa d'autobús urbà. Disposa de parades properes, la freqüència de pas de la majoria de línies que hi donen servei els dies feiners es situa entre el 20 i 30 minuts i l'horari és ampli, de forma conjunta va de les 5:30 a les 22:40h.

Els dissabtes i festius l'oferta és menor. Només circulen les línies 10, 20, 31 i 50. Les dues primeres mantenen l'horari d'inici i de finalització del servei, si bé disminueixen la freqüència fins als 30 minuts els dissabtes i els diumenges varia entre els 30 o 60 minuts. La línia 31 manté les freqüències de pas però deixa de circular en determinades franges horàries. La línia 50, que enllaça Reus amb l'aeroport té el mateix horari tots els dies de la setmana. Les línies 11 i 60 només circulen de dilluns a divendres.

La línia 1 té una parada davant dels sector, a l'alçada de l'avinguda dels Països Catalans 36. La parada consta d'una tòtem on hi ha el nom de la parada (Països Catalans) un mapa de les línies així com els horaris. L'entorn és accessible així com l'itinerari per accedir-hi.

Figura 4.15. Parada dels Països Catalans de la línia 1



Font: Elaboració pròpia

La línia 31 té dues parades a prop del sector, una a l'avinguda Doctor Vilaseca i l'altra al carrer Camí de l'Alaixar, a la primera els autobusos circulen direcció centre ciutat, mentre a la segona ho fan sentit Agro Reus. Les dues parades tenen el mateix nom: Doctor Vilaseca. La parada del carrer Doctor Vilaseca consta d'una marquesina i un tòtem. L'entorn de la parada és accessible. Hi ha informació dels horaris de la línia que hi para així com del recorregut. L'altra parada està formada per un tòtem i l'entorn també es adaptat.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Figura 4.16. Parada al carrer Doctor Vilaseca de la línia 31.



Font: Elaboració pròpia

La plaça de les Oques és un de les parades principals de la ciutat, hi tenen parada totes les línies urbanes, excepte de la 50, així com algunes interurbanes. Cosa que li permet fer d'intercanviador. La plaça té forma circular i consta de quatre parades, tres de les quals són de les línies urbanes. Totes elles tenen doble marquesina i un tòtem, i una d'elles disposa d'una pantalla que informa del temps de pas de la següent autobús. L'entorn de totes les parades és accessible. El recorregut fins al sector és accessible i té una longitud de 600 m.

Figura 4.17. Parades de la Plaça de les Oques.



Font: Elaboració pròpia

La línia 50 té parada al passeig de la Mata, a uns 700 m del sector. Són a prop de l'estació de tren. Consta de dues parades, cada una compta amb dues marquesines, un tòtem i un panell amb el temps de pas de les línies que hi paren. L'entorn és adaptat.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Figura 4.18. Parades del Passeig de la Mata



Font: Elaboració pròpia

Totes les parades analitzades tenen un itinerari accessible des del sector.

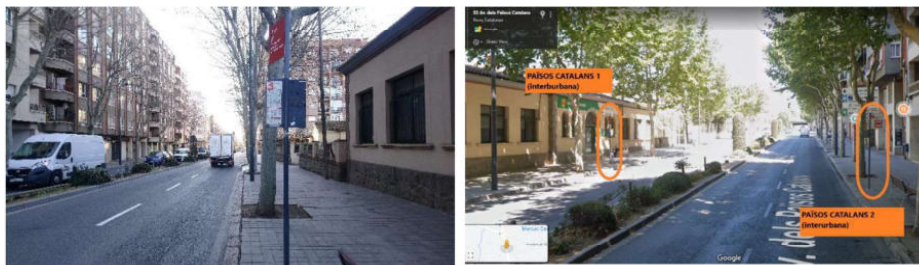
Xarxa interurbana d'autobús

Reus compta amb una extensa xarxa urbana que la connecta amb les principals poblacions del Camp de Tarragona (Tarragona, Valls, Salou, Cambrils, etc.) així com municipis propers (el Morell, Constantí, Almostrer, etc.) o d'altres més distants però dels quals Reus és municipi de referència (Falset, la Palma d'Ebre) i amb destinacions més llunyanes com Barcelona o la Universitat d'Autònoma de Barcelona.

El sector disposa de tres parades que donen servei el sector. Dues a l'avinguda dels Països Catalans, i l'altre a la plaça de les Oques.

Una de les parades de l'avinguda dels Països Catalans és davant del sector. I és doble. Una per cada sentit de circulació. Una d'elles és a la vorera que delimita l'àmbit del Pla parcial i l'altra és a l'altra banda de l'avinguda. Cada una està formada per una pal de parada i un llistat amb les línies que hi paren, sense cap horari. L'entorn és accessible.

Figura 4.19. Parades interurbana a l'avinguda dels Països Catalans davant del sector.



Font: Elaboració pròpia



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

A l'avinguda dels Països Catalans, a uns 400 m del sector, propera a l'avinguda de Riudoms, hi ha una altra parada, on donen servei algunes línies que no s'aturen a la parada de davant de l'àmbit del Pla Parcial. La parada també és doble i consta de dos pals de parada, sense informació, i l'entorn és accessible.

La parada de la plaça de les Oques és a 600 metres del sector, i una part de les línies interurbanes de la ciutat hi tenen parada. De les dues que serveixen al sector és la que té una major oferta. Consta de dues Marquesines i l'entorn és adaptat. Només hi ha informació de les línies que van fins a Tarragona i Reus.

Figura 4.20. Parada interurbana de la Plaça de les Oques.



Font: Elaboració pròpia

El sector té bona connexió amb Tarragona, Salou, Cambrils, Castellvell del Camp i Almofter, doncs hi ha un mínim de 15 expedicions per dia i sentit un dia feiner tipus. En el cas de Tarragona i Cambrils el nombre és de 33 i el de Salou és de 47, que es la suma de les expedicions de la línia exprés, que fa menys parades, i l'altre que en té més.

Taula 4.5. Oferta de la xarxa d'autobusos interurbans properes al sector en un dia feiner tipus

Línia	Parades properes al sector	Expedicions per dia i sentit feiner tipus
E4 Tarragona - Reus	pl. Oques	33+33
E5 Reus - Salou	pl. Oques	14+14
Reus - Salou	av. Països Catalans (1) i pl. Oques	33+33
Reus - Cambrils	av. Països Catalans (2)	33+33
Reus-Castellvell-Almofter	pl. Oques	15+15
Arbolí - Alforja - Reus	av. Països Catalans (1) i pl. Oques	1+1
La Figuera - Reus	av. Països Catalans (1) i pl. Oques	9+6
L'Argentera - Duesaigües - Reus	pl. Oques	2+2



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Línia	Parades properes al sector	Expedicions per dia i sentit feiner tipus
Pratdip - Reus	pl. Oques	4+4
Reus- les Borges del Camp	pl. Oques	6+4
Alforja-Vilaplana-Reus	av. Països Catalans (1) i pl. Oques	2+1
Reus - Vilaplana (urb. Portugal)	av. Països Catalans (1) i pl. Oques	3+3
Vilanova de Prades - Prades - Reus	av. Països Catalans (1) i pl. Oques	3+2
Reus - La Palma d'Ebre	av. Països Catalans (1)	1+1
Reus - Morera de Montsant	av. Països Catalans (1)	1+1

- 1) Parada de l'avinguda dels Països Catalans davant del sector.
- 2) Parada de de l'avinguda dels Països Catalans, propera a l'avinguda de Riudoms.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades publicades al portal mou-te.gencat.cat/

Xarxa ferroviària

Reus compta amb una estació ferroviària, on hi paren trens de les línies regionals R14 Barcelona – Reus – la Plana Picamoixons – Lleida i R-15 Barcelona – Reus – Móra la Nova – Riba Roja d'Ebre, operades per l'empresa Renfe. Alhora per aquest corredor hi circulen els trens de llarg recorregut entre Barcelona, Saragossa i Madrid.

L'estació és a uns 700 m del sector i a uns 10 minuts a peu.

Des de Reus, es pot anar directament en ferrocarril a algunes poblacions properes, com són Tarragona, Vila-seca o la Selva del Camp, i a ciutats més allunyades com ara Barcelona, Lleida o Saragossa.

Reus té una bona connexió ferroviària amb Tarragona i Barcelona, doncs hi ha 17 expedicions els dies feiners i un nombre semblant els dissabtes i festius.

A continuació s'exposen el nombre de serveis ferroviaris segons el dia de la setmana per als diferents trens que tenen parada a Reus:

Taula 4.6. Oferta serveis ferroviaris amb parada a Reus

origen - destinació	feiner	dissabte	festius
Barcelona - Reus	17 + 17	13 + 13	14 + 15
Barcelona - Flix	6 + 6	6 + 6	6 + 6
Barcelona - Saragossa	2 + 2	2 + 2	2 + 2
Tarragona - La Plana	2 + 2	2 + 2	2 + 2
Barcelona - Lleida	3 + 3	3 + 3	3 + 3



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades publicades al portal rodalies.gencat.cat/

L'entorn de l'estació té algun pas de vianants que no és adaptat, com ara el que hi ha just al davant, la qual cosa fa que no hi pugui haver cap itinerari accessible fins aquest punt important de comunicacions.

Figura 4.21. Estació de ferrocarril de Reus



Font: Elaboració pròpia

Està prevista la construcció d'una nova estació a Reus, al barri de Bellissens, que donarà servei a la part sud de la ciutat, on hi ha ubicat la Universitat i l'Hospital. La ubicació és allunyada del sector, a uns 2,6 km i uns 30 minuts caminant.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.3.2 Actuacions en relació al transport col·lectiu

ACCIÓ 3.1. GARANTIR LA COBERTURA I CAPACITAT DEL TRANSPORT COL·LECTIU

La Modificació Puntual té una bona cobertura amb transport col·lectiu, disposa de serveis d'autobús urbà, autobús interurbà i ferrocarril. Totes les línies urbanes tenen una parada entre els 100 i 700 m del sector, de les línies interurbanes una és al davant del sector i l'altra és a la plaça de les Oques, a 600 m, mentre l'estació de ferrocarril de Reus és a 700 m.

La majoria de les línies urbanes tenen una freqüència de pas entre els 20 i 30 minuts els dies feiners, que permet connectar el sector amb la resta de la trama urbana de Reus. El servei d'autobús interurbà permet arribar a bona part de les poblacions properes. Destaca pel nombre d'expedicions les línies de Salou, Tarragona i Castellvell del Camp, que disposen de 47, 33 i 15 sortides els dies feiners de Reus respectivament i el mateix nombre arribades a la capital del Baix Camp. El servei de ferrocarril permet accedir amb tren a Tarragona i Barcelona amb 17 expedicions de dilluns a divendres, alhora que enllaça Reus amb altres municipis i ciutats com ara Vila-seca, Vilanova i la Geltrú, Lleida.

L'article 16 del Decret 344/2006 estableix la distància màxima entre l'àmbit i les parades de transport en els 750 metres. Totes les parades d'autobús considerades i l'estació de ferrocarril satisfan aquest requisit.

Mentre totes les parades d'autobús disposen d'un itinerari accessible, el recorregut fins a l'estació de ferrocarril no ho és, a causa dels passos de vianants de davant de l'estació que no disposen de guals adaptats.

En relació a la capacitat del transport col·lectiu els 230 viatges diaris generats en transport públic pel sector còmodament poden ser assumits per la oferta actual.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.4 Xarxa d'itineraris per a vehicles

4.4.1 Aspectes generals

El camp de Tarragona forma part del corredor mediterrani, que històricament ha unit el sud de la Península Ibèrica i la resta del continent europeu. Sobre aquests terrenys és on avui en dia s'assenten les grans infraestructures viàries que creuen aquest territori: AP-7, A-7 i N-340 (seguint el corredor mediterrani) i la N-420 (que uneix Tarragona i Còrdova), una part de la qual s'ha transformat en l'autovia T-11 entre Reus i Tarragona.

La Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres classifica les infraestructures viàries en tres categories:

- La **xarxa bàsica** (al mapa següent, està representada amb un traç més gruixut de color blau o vermell) utilitzada per a la circulació de pas i la circulació interna de llarga distància.
- La **xarxa comarcal** (de color verd al mapa) utilitzada per a la circulació general entre els centres comarcals i entre d'altres nuclis importants de població.
- La **xarxa local i rural** (de color groc al mapa) formada per vies d'àmbit local que s'utilitzen per a la circulació entre municipis propers.

La situació de Reus és molt propera a les grans infraestructures esmentades, té accés directe a l'autovia C-14 i T-11, a través d'aquesta darrera via pot enllaçar amb l'AP-7, l'A-7 i l'A27. Alhora les autovies C-14 i T-11 actuen de ronda externa de la ciutat.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parciais Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Figura 11 Jerarquització de la xarxa viària de connexió de la ciutat de Reus



Font Institut Cartogràfic de Catalunya

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic Ref. 14614741663434745403
 L'autenticitat d'aquest document es pot comprovar a <https://serveis.reus.cat/cve> mitjançant el CVE:14614741663434745403



- CVE 14614741663434745403 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

A continuació s'enumeren les vies de la xarxa bàsica properes a Reus:

C-14 autovia de doble calçada i dos carrils per sentit, entre Salou i Alcover, passant per Reus. Alcover és molt a prop de Valls. Les dues poblacions estan unides per la carretera C-37.

T-11 autovia de doble calçada i dos carrils per sentit. Connecta Tarragona i Reus.

AP-7 autopista de doble calçada i tres carrils per sentit que va de la Jonquera fins a Múrcia resseguint la costa Mediterrània.

A-7 autovia de doble calçada i dos carrils per sentit. És una via paral·lela a l'AP-7, és una via discontinua. A les comarques de Tarragona en els trams que no és autovia és la carretera N-340.

A-27 autovia de doble calçada i dos carrils per sentit. Connecta Tarragona i Valls, la seva prolongació és prevista que arribi fins a enllaçar amb l'autopista AP-2 a l'alçada de Montblanc.

N-420 carretera d'una sola calçada i dos sentis de circulació. Enllaça Reus amb Falset, Mora d'Ebre, Gandesa i continua per la Franja.

En un ordre més secundari hi trobem les següent infraestructures viàries, de caràcter comarcal i local, que comuniquen de forma directe Reus amb alguns municipis veïns:

TP-7409 uneix Reus amb Castellvell del Camp.

TP-7225 enllaça Reus amb el Morell.

TV-7211 comunica Reus amb Constantí

TV-3141 enllaça Reus amb Cambrils

T-314 comunica Reus amb Vinyols

T-310 uneix Reus amb Riudoms



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Les esmentades carreteres són radials amb el centre a Reus.

La xarxa viària principal de la ciutat està formada per un conjunt de vies que envolten la part el nucli urbà i actuen de ronda interna. Una d'aquestes es l'avinguda dels Països Catalans. Alhora aquesta ronda interna es complementa amb unes vies radials, que la creuen, i que són la continuació dins de la trama urbana de la ciutat de les carreteres comarcals i locals anteriorment esmentades. Les vies radials enllacen amb els diferents accessos de la T-11 i C14 i N-420. L'avinguda de Falset és una d'aquestes vies, concretament és la continuació de la N-420 dins de la trama urbana.

La connexió del sector amb la xarxa viària municipal es realitza a través de les avinguda de Falset, des Països Catalans i del carrer de l'Argentera.

Figura 4.22. Avinguda dels Països Catalans i avinguda de Falset



Font: Elaboració pròpia

L'avinguda dels Països Catalans és una via de la xarxa principal de la ciutat. Està formada per dues calçades separades per una mitjana enjardinada. A cada calçada hi ha dos carrils de circulació, i cada un d'ells mesura 2,25 m d'amplada. Aquesta via es creu amb l'avinguda de Falset i amb el carrer de l'Argentera. La primera intersecció està regulada amb una rotonda mentre la segona és fa mitjançant semàfors.

L'avinguda de Falset també forma part de la xarxa viària principal de Reus. Consta de dos carrils de circulació sentit centre urbà i un sentit Falset. L'amplada de cada carril és de 2,25 m. Als extrems de la calçada hi ha un carril bici.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

El carrer de l'Argentera és un carrer de la xarxa veïnal de la ciutat, d'un sol sentit de circulació i dos carrils d'aparcament, el de la dreta és en semibateria, mentre el de l'esquerra és en línia.

L'estructura viària interna del sector és formada per la prolongació del carrer de la Ginesta i un nou vial transversal a aquest. Es recolza en aquest viari perimetral important (avinguda de Falset i avinguda dels Països Catalans), i genera una malla que s'adequa a les previsions d'ordenació que fa el propi Pla General de Reus.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.4.2 Intensitat de trànsit

Les intensitats de trànsit de la xarxa viària bàsica, comarcal i local s'han extret de les Dades de trànsit 2018 de la xarxa de carreteres de la Diputació de Tarragona, del Pla d'Aforaments 2019 de la Generalitat de Catalunya i del Mapa de trànsit 2018 del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana, es mostren a la taula següent.

Taula 4.7. Intensitat de trànsit diària (IMD) a la xarxa viària territorial

Ctra.	Tram	IMD	%VP	Any
T-11	Tarragona, Reus (enllaç C-14)	41.138	6%	2018
T-11	Reus (enllaç C-14) - Reus (enllaç) N-340	54.932	6%	2018
C-14	Reus, la Selva del Camp	28.516	10%	2018
AP-7	Tarragona, Reus	38.322	16%	2018
AP-7	Reus, Vila-seca	25.507	20%	2018
A-7	Tarragona, Reus	59.026	11%	2018
A-7	Reus, Vila-seca	40.781	12%	2018
A-27	Tarragona, Constantí	28.758	11%	2018
N-340	Reus, Les Borges del Camp	17.484	8%	2018
TP-7409	Reus, Castellvell del Camp.	9.882	2%	2018
TP-7225	el Morell, Reus	5.120	5%	2017
TV-7211	Reus, Constantí	6.847	2%	2017
TV-3141	Reus, Cambrils	9.541	4%	2020
T-314	Reus, Vinyols	6.898	2%	2017

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Diputació de Tarragona, Generalitat de Catalunya i Ministeri de Foment



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

L'avinguda de Falset i l'avinguda dels Països Catalans són les vies principals que connecten el sector amb la resta de la xarxa viària.

Es disposa d'aforaments realitzats en el marc de la revisió del Pla de Mobilitat de Reus a l'avinguda de Falset, i de comptatges manuals realitzats a la cruïlla formada per les avingudes de Falset, Països Catalans i Doctor Vilaseca.

Segons els resultats d'aquest aforament la intensitat a l'hora punta, de 18:00h a 19:00h, era de 1.115 vehicles que entraven a Reus per l'avinguda Falset i 1.004 vehicle que sortien de 8 a 9 del matí. Els resultats dels comptatges manuals situen el volum de trànsit de l'avinguda dels Països Catalans al voltant del 1.000 vehicles sentit nord i 900 sentit sud a l'hora punta.

Taula 4.8. Intensitat de trànsit hora punta dia feiner

Carrer	Tram	Sentit	IMD hora punta
av. de Falset	av. Països Catalans - c. Joan Busquets	est	1.115
av. de Falset	av. Països Catalans - c. Joan Busquets	oest	1.004
av. Països Catalans	av. Falset i c. Argentera	nord	1.000
av. Països Catalans	av. Falset i c. Argentera	sud	900

Font: Elaboració pròpia a partir de la revisió del Pla de Mobilitat de Reus

4.4.3 Incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària

El trànsit previst que generà el sector a l'hora punta serà de 127 vehicles. Es suposa que la meitat dels quals circularà per l'avinguda de Falset i l'altra meitat per l'avinguda dels Països Catalans. Així els 64 vehicles que transitaran per l'avinguda de Falset sumats als 1.115 actuals sentit nord seran 1.179 vehicles/hora que circularan per aquesta via i 590 vehicles a cada un dels dos carrils. A la taula següent es mostra la intensitat prevista a l'hora punta a cada un dels carrils de l'avinguda Falset i Països Catalans un cop estigui desenvolupat el sector.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Taula 4.9. Intensitat de trànsit hora punta prevista en dia feiner

Carrer	IMD hora punta	IMD generada	IMD prevista	Núm. carrils	IMD / carril hora punta
av. de Falset (sentit est)	1.115	64	1.179	2	590
av. de Falset (sentit oest)	1.004	64	1.068	1	1068
av. Països Catalans (sentit nord)	1.080	64	1.144	2	572
av. Països Catalans (sentit sud)	900	64	964	2	482

Font: Elaboració pròpia a partir de la revisió del Pla de Mobilitat de Reus

Es calcula l'índex de saturació en hora punta, considerant que la seva capacitat és d'uns 1.500 vehicles/carril i hora.

Taula 4.10. Intensitat de trànsit prevista a l'hora punta i índex de saturació

Carrer	IMD / carril hora punta	Capacitat (vehicles/carril h.)	Índex de saturació	Categoria actual
av. de Falset (sentit est)	590	1.500	39%	Molt fluid
av. de Falset (sentit oest)	1.068	1.500	71%	Entre fluid i dens
av. Països Catalans (sentit nord)	572	1.500	38%	Molt fluid
av. Països Catalans (sentit sud)	482	1.500	32%	Molt fluid

Classificació de la saturació de la xarxa viària	
Categories	% flux assignat / capacitat
A) Màxima fluïdesa	0-20
B) Molt fluid	20-40
C) Entre fluid i dens	40-60
D) Molt dens	60-90
E) Màxima capacitat	90-99
F) Col·lapsat	100

Font: Elaboració pròpia

L'afectació de la mobilitat generada sobre l'avinguda de Falset i Països Catalans serà baixa. Unes vies que a l'hora punta registren una intensitat de trànsit moderada, llevat avinguda de Falset sentit oest, i que veuran incrementada amb un volum no molt elevat, de 64 vehicles.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.4.4 Actuacions en relació a la xarxa d'itineraris per a vehicles

ACCIÓ 4.1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES.

El plànol 6 d'aquest document defineix la xarxa d'itineraris principals per a vehicles motoritzats als voltants del sector. Es considera que dita xarxa està formada per la següent xarxa bàsica, comarcal i local i la xarxa viària principal de la ciutat

Xarxa bàsica:

- Autovia C-14
- Autovia T-11
- Autopista AP-7
- Autovia A-7
- Autovia A-27
- Carretera N-420

Xarxa comarcal i local:

- Carretera TP-7409 de Reus a Castellvell del Camp.
- TP-7225 enllaça Reus amb el Morell.
- TV-7211 comunica Reus amb Constantí
- TV-3141 enllaç Reus amb Cambrils
- T-314 comunica Reus amb Vinyols
- T-310 uneix Reus amb Riudoms

La xarxa principal de la ciutat està formada per:

Vies que envolten el nucli:

- Avinguda dels Jocs Olímpics
- Passeig de Mata
- Avinguda Onze de Setembre
- Avinguda Marià Fortuny
- Avinguda President Macià
- Avinguda Sant Bernat Calbó
- Avinguda dels Països Catalans



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 4.1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES.

Carrers col·lectors del trànsit:

- Avinguda de Falset
- Carrer camí de l'Aleixar
- Avinguda Prat de la Riba
- Avinguda Sant Jordi
- Carrer de Sant Joan
- Carrer del Roser
- Carrer de Misericòrdia
- Passeig de Sunyer
- Carrer Ample
- Carrer General Moragues
- Carrer de Salvador Espriu
- Avinguda de la Salle
- Avinguda Jaume I

Carrers que envolten el casc antic:

- Raval de Santa Anna
- Raval de Robuster
- Raval de Sant Pere
- Raval de Jesús
- Raval Martí Folguera
- Raval del Pallol



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.5 Reserves d'espais per a aparcament

4.5.1 Aspectes generals

Al sector contempla dos nous vials, un que és la prolongació del carrer de la Ginesta, de 16 m d'amplada, i un vial perpendicular a aquest de 12 m d'amplada, que s'adaptin a la malla viària existent.

El Pla Parcial preveu una distribució de l'aparcament dels vials interns al sector, exposada al punt 4.1.1. La ubicació definitiva vindrà determinada pel projecte d'urbanització, en funció de les necessitats que es plantegin des de l'Ajuntament de Reus.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

4.5.2 Actuacions en relació als aparcaments

ACCIÓ 5.1 GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A TURISMES I MOTOCICLETES EN ELS HABITATGES.

El Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, fixa les següents ràtios mínimes d'aparcament per a turismes i motocicletes fora de la via pública:

Taula 4.11 Dotació mínima de places d'aparcament per a turismes i motocicletes

Tipus d'ús	Vehicle	ràtio de places
Ús d'habitatge	Turisme	1 plaça/habitatge o 1 plaça/100m ² de sostre o fracció
Ús d'habitatge	Motocicleta	0,5 places/habitatge o 1 plaça/200m ² de sostre o fracció

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006.

Per tal de calcular la dotació mínima de places d'aparcament per a turismes als habitatges i ubicades fora de la via pública s'ha utilitzat la ràtio d'1 plaça/100m² de sostre o fracció, per ser la que dona un valor de places d'aparcament més elevat.

Taula 4.12 Càlcul de la dotació mínima de places d'aparcament de turismes associades als habitatges fora de la via pública

Ús	Superfície de sostre	Número habitatges	Ràtio de places	Número de places
Habitatges	43.138	-	1 plaça / 100 m ² de sostre o fracció	432
	-	317	1 plaça/ habitatge	317
Màxim				432

Font: Elaboració pròpia

El número de places d'aparcaments de motocicletes que hi ha d'haver als edificis d'habitatges, segons les ràtios que estableix el Decret 344/2006 es pot veure a la següent taula.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 5.1 GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A TURISMES I MOTOCICLETES EN ELS HABITATGES.

Taula 4.13 Càlcul de la dotació mínima de places d'aparcament de motocicletes associades als habitatges fora de la via pública segons el Decret 344/2006

Ús	Superfície de sostre	Número habitatges	Ràtio de places	Número de places
Habitatges	43.318	-	1 plaça / 200 m ² de sostre o fracció	216
	-	317	0,5 plaça/ habitatge	159
Màxim				216

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006

A l'any 2019 a Reus hi havia matriculades 9.158 motocicletes i el nombre d'habitatges principals era de 40.586, la ràtio de motocicletes per habitatge de Reus és doncs de 0,2 places/habitatge, per aquesta raó s'ha utilitzat aquesta valor per calcular el nombre de motocicletes que hi ha d'haver fora de la via pública, i no pas la del Decret 344/2006.

Taula 4.14 Càlcul de la dotació mínima de places d'aparcament de motocicletes associades als habitatges fora de la via pública

Ús	Número habitatges	Ràtio de places	Número de places
Habitatge	317	0,2 plaça/ habitatge	64

Font: Elaboració pròpia

Per tant, **la dotació mínima de places d'aparcament per a turismes i motocicletes associades als nous habitatges és de 432 i 64 places respectivament.**



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 5.2 GARANTIR UN ESPAI DE MAGATZEMS A L'INTERIOR DELS COMERÇOS.

El Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada estableix que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, excepte que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials no requereixin emmagatzematge. L'objectiu de la mesura és reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega.

La normativa del pla parcial no concreta quina tipologia de comerços s'hi instal·laran, situació que haurà de fixar l'Ajuntament quan doni la llicència. Per tant només s'avalua la superfície de magatzem, per si l'activitat comercial que s'hi instal·li requereix d'un espai on emmagatzemar el gènere.

El Pla Parcial contempla que en tres edificis hi hagi comerços en els baixos, concretament de 3.407 m², 3.288 m² i 2.688 m².

Es considera, en tots casos, que l'espai destinat a magatzem serà del 10%, i que el 90% restant serà superfície de venda.

Taula 4.15 Càlcul de la dotació de superfície de magatzem

Ubicació comerç	Superfície de sostre (m ²)	% Superfície de sostre destinat a magatzem	Superfície destinada a magatzem (m ²)
Illa 4	3.407	10%	341
Illa 2	3.288	10%	329
Illa 2	2.688	10%	269
Total			939

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006.

Per tant cal reservar una superfície mínima destinada a magatzem de 939 m².



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 5.3 GARANTIR UNA DOTACIÓ DE ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA PER ALS COMERÇOS A LA VIA PÚBLICA.

El Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, fixa per als plans urbanístics reservar espais de càrrega i descàrrega a la via pública per a operacions distribució urbana de mercaderies, amb l'objectiu d'aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans.

Per tal de calcular la dotació de zones per càrrega i descàrrega cal fer servir la ràtio d'1 plaça/1.000m² de venda o d'1 plaça per cada 8 establiments.

El Pla parcial contempla comerços en tres edificis. No especifica quina tipologia d'activitats comercials s'hi poden instal·lar (supermercats i/o petits comerços). Situació que haurà de fixar l'Ajuntament quan doni la llicència. S'avalua el nombre de càrregues i descàrregues a ubicar a la via pública, suposant que tots els comerços tindran una superfície menor a 1.300 m², àrea a partir de la qual els espais per a zones de càrrega i descàrrega han d'estar situats a l'interior dels locals (aspecte que s'exposa a l'acció 5.4.)

Es preveu que el percentatge destinat a magatzem serà el 10%, que és la mínima que estableix el Decret 344/2006 (veure acció 5.2), amb la qual cosa la superfície destinada a venda serà el 90% restant. Per cada un dels comerços es mostra el nombre de places de càrrega i descàrrega a situar a la via pública a la següent taula.

Taula 4.16 Càlcul de la dotació de zones de càrrega i descàrrega a la via pública

Ubicació comerç	Superfície de sostre (m ²)	% Superfície de sostre destinat a venda	Superfície de venda (m ²)	Ràtio de places	Número de places
Illa 4	3.407	90%	3.066	1 plaça / 1.000 m ² de superfície de venda	3
Illa 2	3.288	90%	2.959	1 plaça / 1.000 m ² de superfície de venda	3
Illa 2	2.688	90%	2.419	1 plaça / 1.000 m ² de superfície de venda	2
Total					8

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 5.3 GARANTIR UNA DOTACIÓ DE ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA PER ALS COMERÇOS A LA VIA PÚBLICA.

Per calcular el número de places s'ha considerat la ràtio de 1 plaça / 1.000 m² de superfície de venda, i no pas 1 plaça per cada 8 establiments, perquè no pot estimar d'una forma plausible quants comerços hi haurà.

Per tant, la **dotació mínima de places de zona de càrrega i descàrrega a la via pública, en el cas que tots els comerços tinguin menys de 1.3000 m², és de 8.**

Es proposa que la ubicació de les places sigui el més proper als comerços.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 5.4 GARANTIR UNA DOTACIÓ DE ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA A LES PARCEL·LES ON S'UBIQUIN ELS GRANS COMERÇOS

El Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada estableix per als mitjans o grans establiments comercials que han de disposar de molls o d'un espai mínim de 3 x 8 metres, integrats a la instal·lació o situats a terrenys edificables del mateix solar, per a les operacions de càrrega i descàrrega.

El nombre d'aquest espais és d'un si la superfície de venda és superior a 1.300 m². A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².

El Pla parcial contempla comerços en tres edificis. No especifica quina tipologia d'activitats comercials s'hi poden instal·lar (supermercats i/o petits comerços). Situació que haurà de fixar l'Ajuntament quan doni la llicència. S'avalua el nombre de molls o d'un espai mínim de 3 x 8 metres, integrats als comerços, per a les operacions de càrrega i descàrrega, considerant que tots ells tindran una superfície superior a 1.300 m².

Es preveu que el percentatge per a magatzem serà el 10% d'aquesta superfície, que és la mínima que estableix el Decret 344/2006 (veure acció 5.2). El 90% restant doncs, estarà destinat per a la venda.

Taula 4.17 Càlcul de la dotació de zones de càrrega i descàrrega a l'espai privat

Ubicació comerç	Superfície de sostre (m ²)	% Superfície de sostre destinat a venda	Superfície de venda (m ²)	Barem de places	Número de places
Illa 1	3.656	90%	3.290,40	1 plaça per a superfície de venda entre 1.301 i 6.300 m ²	1
Illa 2	3.354	90%	3.018,60	1 plaça per a superfície de venda entre 1.301 i 6.300 m ²	1
Illa 2	2.688	90%	2.419,20	1 plaça per a superfície de venda entre 1.301 i 6.300 m ²	1
Total					3

Font: Elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006.



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

ACCIÓ 5.4 GARANTIR UNA DOTACIÓ DE ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA A LES PARCEL·LES ON S'UBIQUIN ELS GRANS COMERÇOS

Per tant, **el nombre de molls o d'un espai mínim de 3 x 8 metres** integrats a la instal·lació o situats a terrenys edificables del mateix solar, **en el cas que els comerços tinguin una superfície superior als 1.300 m², serà d' 1 per cada comerç.**



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans

Signat

ROGER
CALVET
CRESPO -
DNI

Digitally signed
by ROGER
CALVET CRESPO
Date: 2023.07.07
18:34:46 +02'00'

ESCOLA
ROVIRA
JORDI -

Firmado
digitalmente
por ESCOLA
ROVIRA JORDI -
Fecha:
2023.07.10
09:28:15 +02'00'

Roger Calvet i Crespo
Enginyer Industrial, col·legiat 20410 EIC

Jordi Escolà Rovira
Biòleg, col·legiat 764 COAMB



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcials Urbanístics	

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic Ref. 14614741663434745403

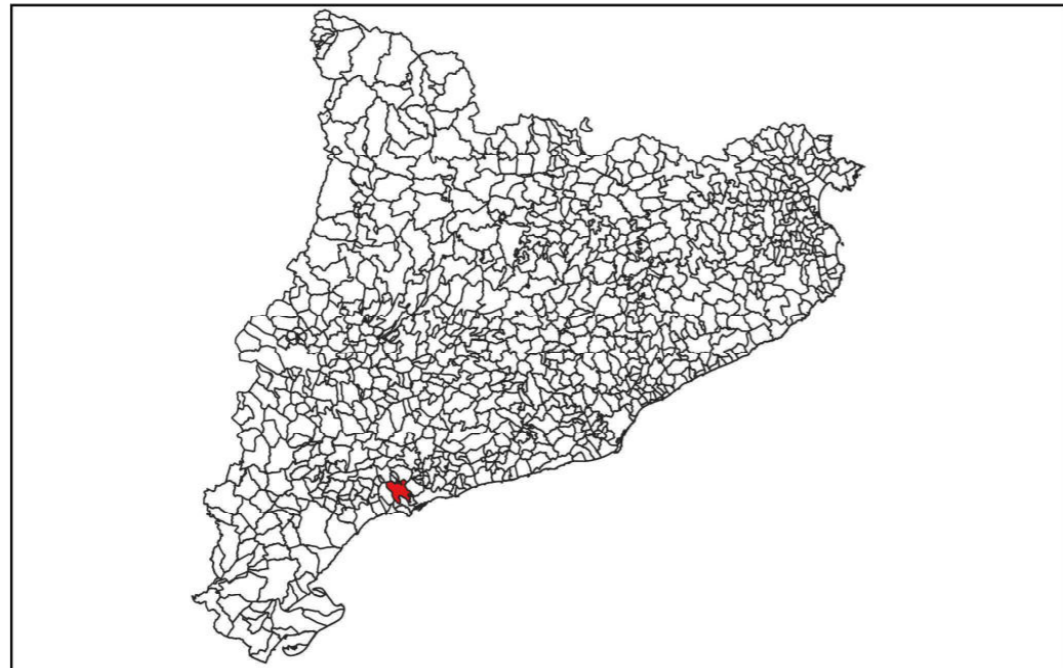
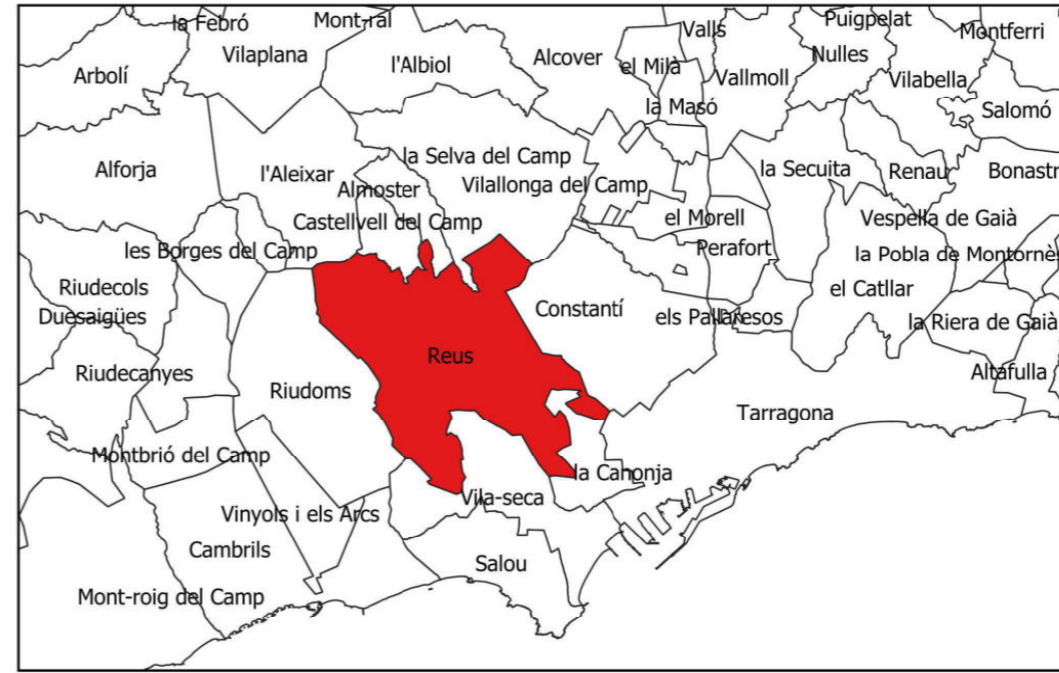
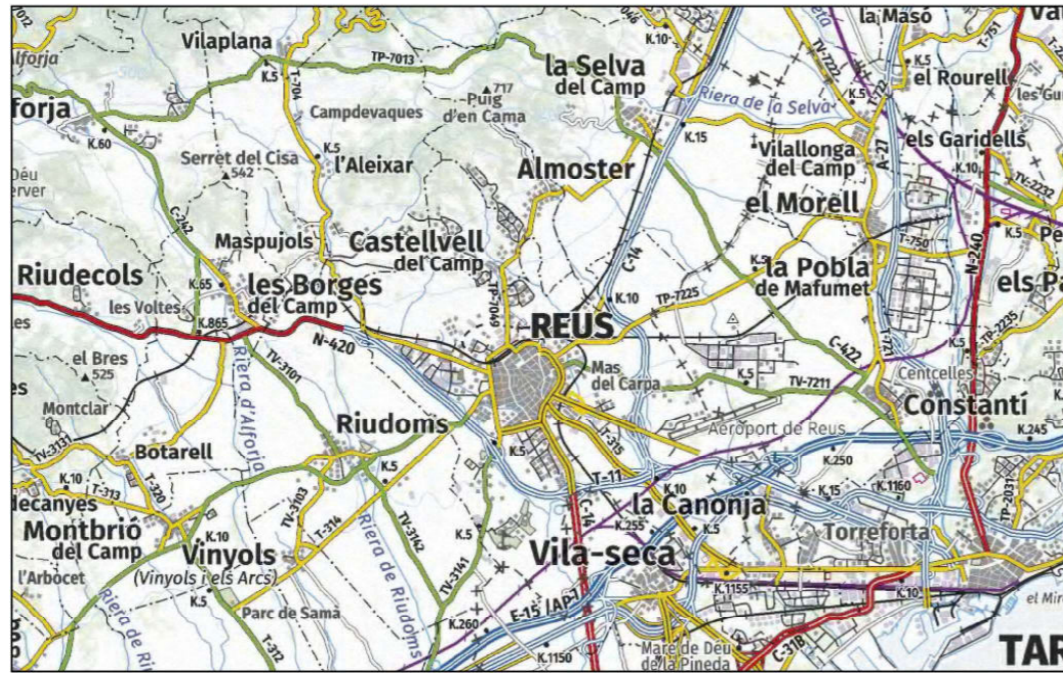
L'autenticitat d'aquest document es pot comprovar a <https://serveis.reus.cat/cve/mitjançant/el/CVE:14614741663434745403>

- CVE 14614741663434745403 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>



Plànols

TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcial Urbanístics	





Índex de plànols

1. Situació i Índex
2. Avaluació de la mobilitat generada
3. Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants
4. Proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes
5. Proposta de xarxa de transport públic
6. Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vehicles motoritzats

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic Ref. 14614741663434745403

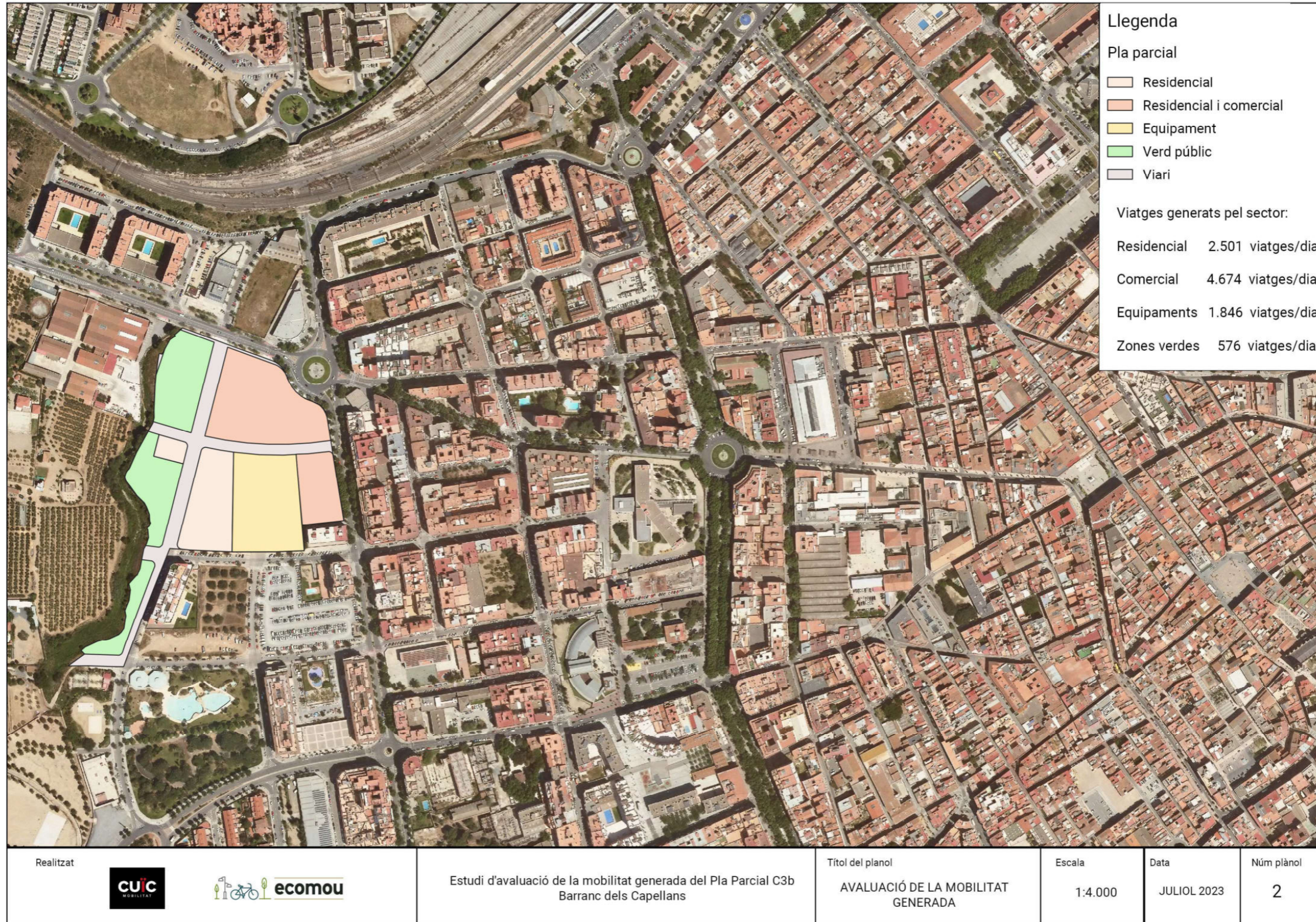
L'autenticitat d'aquest document es pot comprovar a <https://serveis.reus.cat/cve> mitjançant el CVE:14614741663434745403

- CVE 14614741663434745403 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

Realitzat	 	Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans	Títol del plànol SITUACIÓ I ÍNDEX	Escala	Data JULIOL 2023	Núm plànol 1
-----------	---	---	--------------------------------------	--------	---------------------	-----------------





TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parciais Urbanístics	



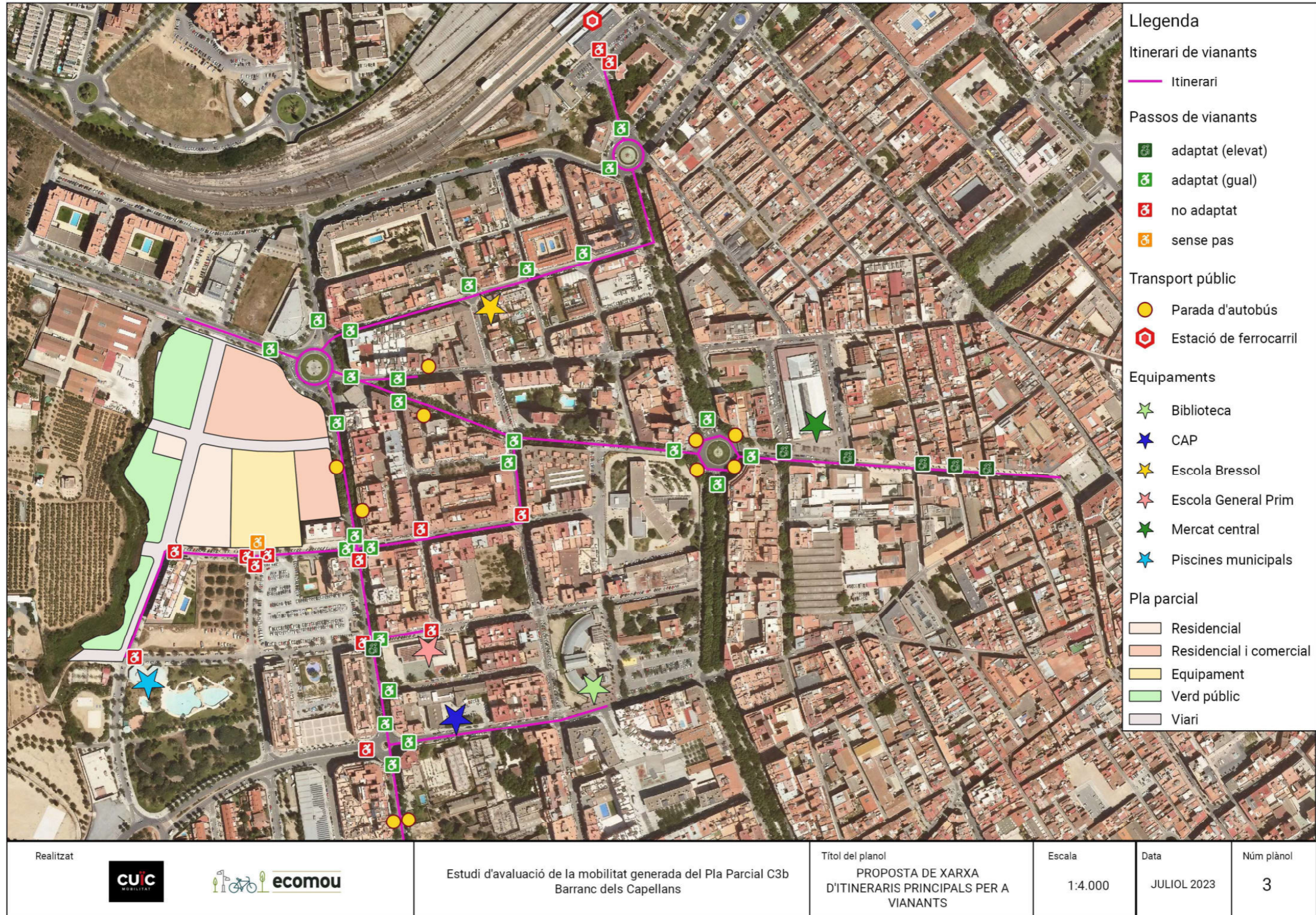
Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic Ref. 14614741663434745403
L'autenticitat d'aquest document es pot comprovar a <https://serveis.reus.cat/cve> mitjançant el CVE:14614741663434745403

- CVE 14614741663434745403 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

Realitzat	 	Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans	Títol del planol AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	Escala 1:4.000	Data JULIOL 2023	Núm planol 2
-----------	---	---	---	-------------------	---------------------	-----------------



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcial Urbanístics	

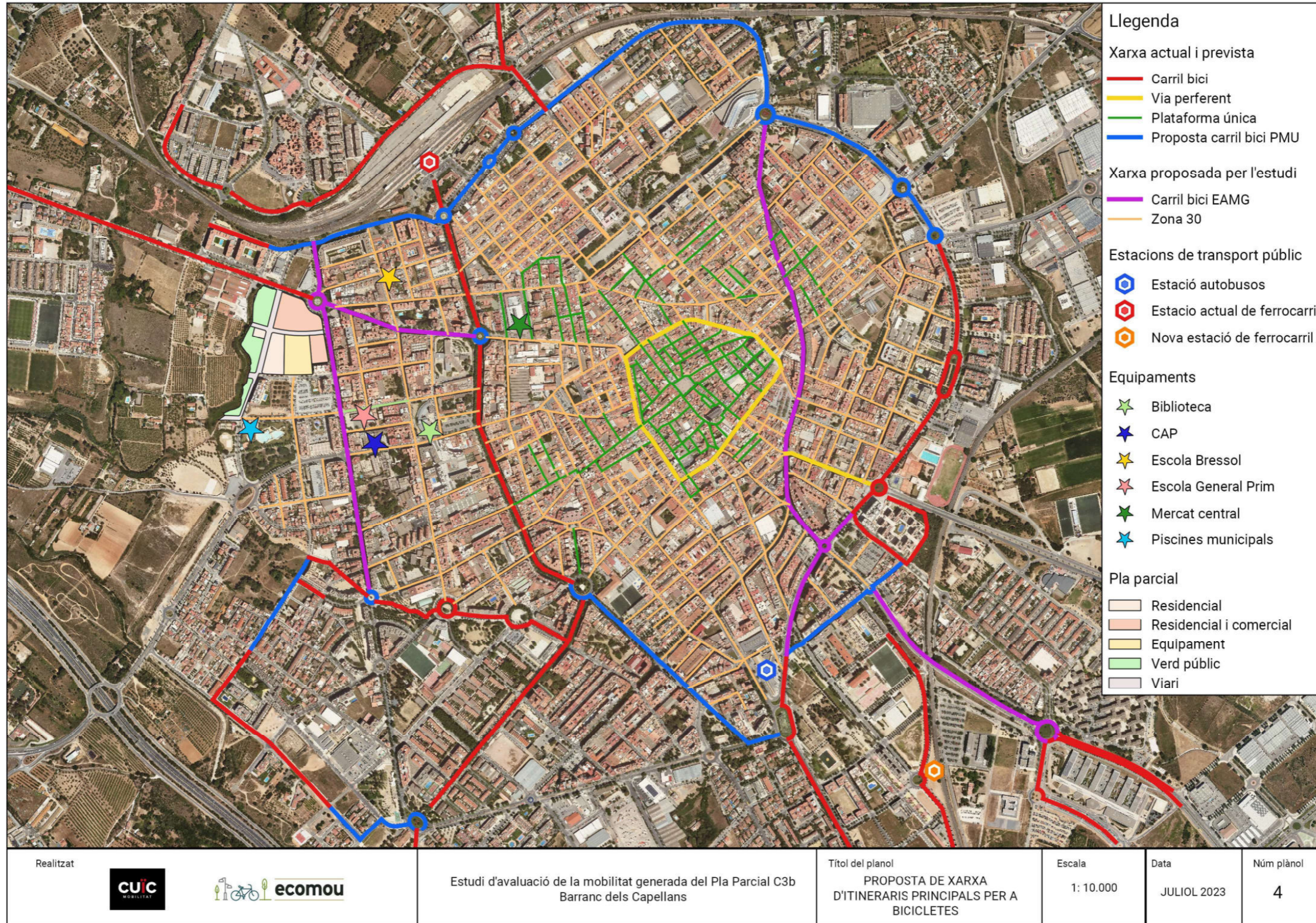


- CVE 14614741663434745403 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

Realitzat	 	Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans	Títol del plànol PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS	Escala 1:4.000	Data JULIOL 2023	Núm plànol 3
-----------	---	---	--	-------------------	---------------------	-----------------



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcial Urbanístics	



Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic Ref. 14614741663434745403
L'autenticitat d'aquest document es pot comprovar a <https://serveis.reus.cat/cve> mitjançant el CVE:14614741663434745403

- CVE 14614741663434745403 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

Realitzat



Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b
Barranc dels Capellans

Títol del planol
PROPOSTA DE XARXA
D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A
BICICLETES

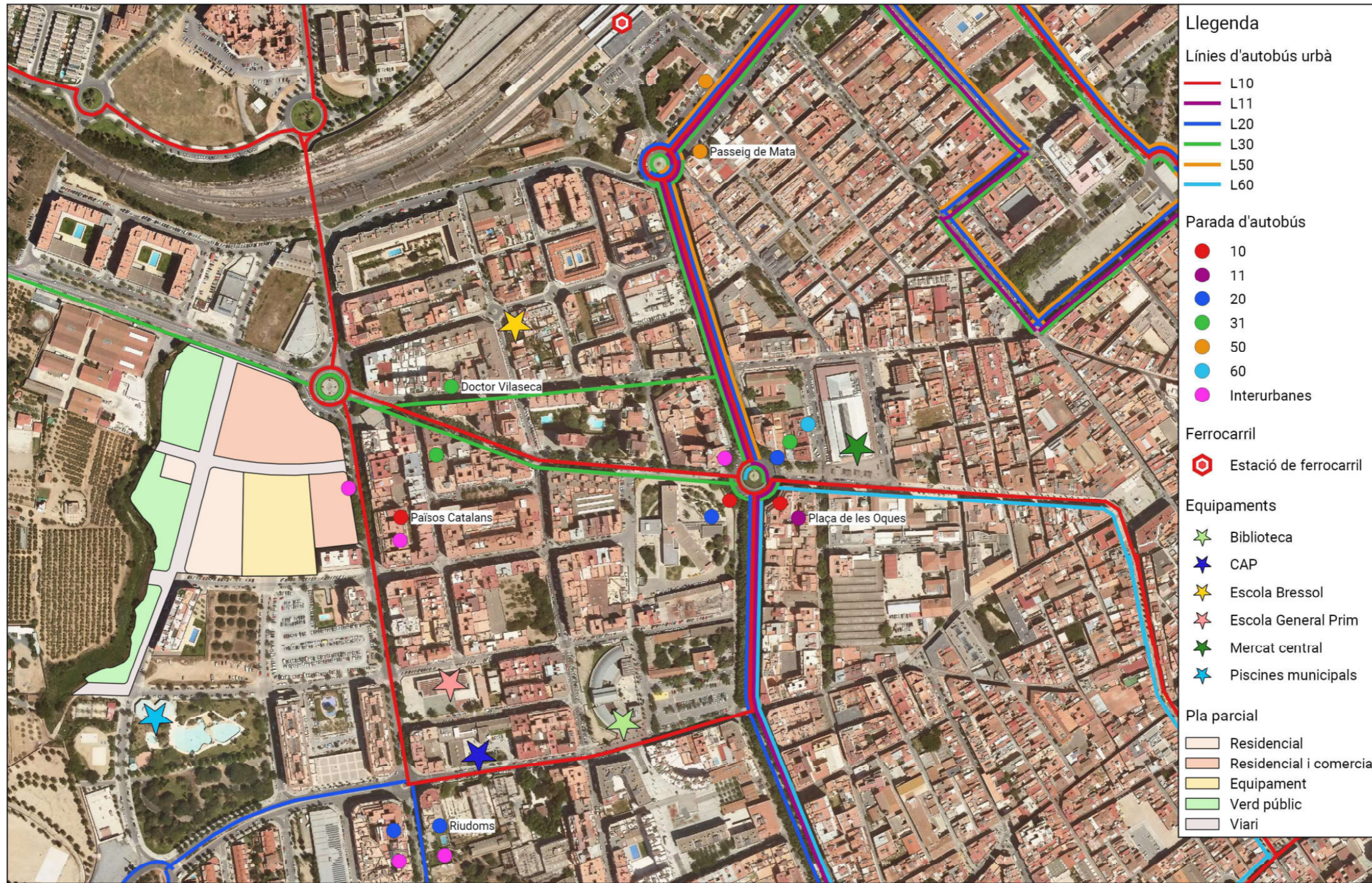
Escala
1: 10.000

Data
JULIOL 2023

Núm planol
4





TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcial Urbanístics	



- Llegenda**
- Línies d'autobús urbà**
- L10
 - L11
 - L20
 - L30
 - L50
 - L60
- Parada d'autobús**
- 10
 - 11
 - 20
 - 31
 - 50
 - 60
 - Interurbanes
- Ferrocarril**
- Estació de ferrocarril
- Equipaments**
- Biblioteca
 - CAP
 - Escola Bressol
 - Escola General Prim
 - Mercat central
 - Piscines municipals
- Pla parcial**
- Residencial
 - Residencial i comercial
 - Equipament
 - Verd públic
 - Viari

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic Ref. 14614741663434745403
L'autenticitat d'aquest document es pot comprovar a <https://serveis.reus.cat/cve> mitjançant el CVE:14614741663434745403



- CVE 14614741663434745403 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>

Realitzat	 	Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans	Títol del planol PROPOSTA DE XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	Escala 1:4.000	Data JULIOL 2023	Núm planol 5
-----------	---	---	--	-------------------	---------------------	-----------------



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcial Urbanístics	



Realitzat	 	Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial C3b Barranc dels Capellans	Títol del planol PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES	Escala 1: 100.000	Data JULIOL 2023	Núm planol 6.1
-----------	---	---	--	----------------------	---------------------	-------------------

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic Ref. 14614741663434745403
L'autenticitat d'aquest document es pot comprovar a <https://serveis.reus.cat/cve> mitjançant el CVE: 14614741663434745403

- CVE 14614741663434745403 Validar autenticitat en <https://serveis.reus.cat/cve>



TIPUS DOCUMENT Projecte	EXPEDIENT GESUR 22/2020	DOCUMENT
ALTRES DADES Codi de verificació: 14614741663434745403 Data d'emissió: 13/12/2023 14:53:49	TIPUS / SUBTIPUS Expedients d'Ordenació Urbanística Plans Parcial Urbanístics	

