



1.1.3. Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat

Proposta 3.1

Millora del servei d'autobús i augment de la velocitat comercial



Línia estratègica

Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat

Descripció de l'actuació

La circulació dels autobusos urbans i interurbans depèn de les condicions de trànsit de la via. Les retencions diàries que registren les vies més transitades del municipi de Reus comporten que la velocitat comercial dels autobusos sigui més baixa.

Vies amb problemes

El municipi de Reus té carrers i cruïlles que presenten una problemàtica més elevada en quant a velocitat comercial del transport públic

- Riera de Miró i riera d'Aragó.

Inconvenients: congestió de trànsit degut als pocs carrils de circulació, agreujada per les maniobres d'aparcament que dificulten la fluïdesa del trànsit al llarg de la via.

- Carrer General Moraques.

Inconvenients: congestió de trànsit degut a l'existència d'un únic carril de circulació i dues línies d'aparcament en cordó on les maniobres d'aparcament dificulten la circulació dels vehicles.

- Carrer Sant Joan, raval de Jesús i de Martí Folguera.

Inconvenients: congestió de trànsit degut a l'elevat nombre de vehicles que circula pel centre històric, agreujat per les tardes en conseqüència de l'augment del nombre de vianants a la zona comercial.

- Passeig Sunyer i pg. Prim, plaça de les Oques i cruïlla amb camí de Riudoms

Inconvenients: congestió de trànsit durant la pràctica totalitat del dia

- Rotonda Avinguda de Bellissens – Avinguda President Macià

Inconvenients: congestió de trànsit agreujat a més per una activitat comercial

- Carrer Astorga – carrer Capafonts

Inconvenients: congestió de trànsit puntual a les sortides de les escoles.

De la mateixa manera, durant les hores punta es registra una elevada intensitat de trànsit als accessos al municipi que dificulta la circulació del transport públic.

- C-14. Des de la rotonda d'encreuament amb la T-11 fins a l'estació d'autobusos.
- T-11 i T-315. Des del Parc Tecnològic fins a l'estació d'autobusos.

Proposta d'actuació:

▪ **Implantació carril BUS – VAO – Emergències i reforç del servei en hores punta**

Com a acció contemplada en el Pla Director de Mobilitat del camp de Tarragona; es proposa realitzar un estudi per la implantació de carrils BUS – VAO a les infraestructures existents de les vies d'accés al municipi C-14, T-11 i T-315. A part de l'autobús s'hauria de permetre la circulació d'altres tipus de vehicles per aquests carrils reservats com, per exemple, les ambulàncies, els taxis o vehicles privats amb un nombre específic d'ocupants (normalment dos o més).



Imatge 1.1.8 Carril bus i parada al nou Hospital de Reus.

Font: elaboració pròpia

▪ **Eliminació d'aparcament de superfície.**

Es proposa estudiar la reestructuració de la riera Aragó-Miró per a l'eliminació de l'aparcament en superfície, preveure la canalització de la demanda d'aparcament de la zona i la incorporació d'un carril bici.

En la raval Martí Folguera, es van realitzar canvis d'aparcament de zona blava per aparcament de càrrega i descàrrega fent una petita remodelació a la vorera i la problemàtica de pas de l'autobús ja ha estat solventada.

▪ **Ús de sistemes de prioritat semafòrica**

Per a la millora de la velocitat comercial i del compliment d'horaris del transport públic, es proposa també estudiar la utilització de sistemes de prioritat semafòrica a les cruïlles on es detecten temps de retard més elevats.

Aquests mètodes funcionen de la següent manera:

- L'autobús s'apropa a una intersecció: ja sigui per mètodes manuals o automàtics, s'envia un senyal al regulador del semàfor indicant la presència del vehicle
- Es modifica el temps de cycle mitjançant la regulació semafòrica que permet avançar o allargar el temps de verd
- S'inicia el procés de prioritat de pas

Es proposa aquest sistema per a implantar de forma més prioritària a :

- Rotonda de Bellissens
- Carrer Astorga amb Capafonts
- Passeig Prim (sentit pujada)
- Riera Miró

En una segona fase es podria ampliar a:

- Avinguda General Moragues – Passeig Mata
- Passeig Prim cruïlla amb camí de Riudoms
- Av. Montblanc

Per tal d'afavorir el transport públic urbà s'implantarà l'ús d'un sol viatge en el cas de transbords i/o l'ús d'una mateixa línia d'anada i tornada, una vegada fets els estudis pertinents.

▪ **Canvi d'ubicació per a fer la regulació dels autobusos.**

Actualment els autobusos interurbans i d'altres fan les esperes i la regulació horària a la plaça de les Oques, que funciona com a centre intermodal. A causa del gran volum dels autobusos unit a la indisciplina de parades de vehicles privats en àrees d'autobusos, es crea una situació poc segura pels usuaris del transport públic. Per això es proposa que els autobusos facin les esperes i regulació horàries en el Passeig Mata, el qual disposa de superfície suficient, i que en la plaça de les Oques només sigui permès parar el temps imprescindible per a la pujada o baixada de passatgers, en cap cas estacionar.

Caldria reemprendre les converses per a la regulació d'itineraris, parades, freqüències,... amb la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya per tal de millorar-ne la logística i aconseguir un millor servei per l'usuari.

En un futur s'està projectant la possibilitat d'una nova estació de bus en la part nord de la ciutat al costat de l'estació de tren, en aquest cas, els transports públics estarien integrats i en la plaça de les Oques i Passeig Prim- Sunyer podrien reduir el nombre de pas d'autobusos.

▪ **Realització de l'estudi per a increment freqüència en hores puntes**

Donat que més del 63% dels desplaçaments urbans tenen com origen/destinació els municipis de Tarragona, Salou, Vila-seca i Cambrils, es proposa realitzar un estudi per reforçar els serveis d'autobús interurbà en hora punta, tant de matí com de tarda, amb aquests pols generadors/attractors de desplaçaments a través de les vies T-11 direcció Tarragona, TV-3141 connexió amb Cambrils i C-14 en direcció a Salou. Aquest estudi s'haurà de realitzar a partir de l'anàlisi de les dades de puja/baixa de les línies existents.

▪ **Augment de la informació i qualitat del servei d'autobusos interurbans.**

Incorporar criteris de qualitat en els autobusos interurbans (comoditat, puntualitat, seguretat,...) dels diferents operadors per a millorar-ne el servei. Aquests criteris ja són contemplats en els urbans.

Es proposa l'edició d'un plànol conjunt de totes les xarxes de transport públic a nivell d'àrea metropolitana comprensible per a visitants i residents i amb integració també de la nomenclatura.

Actualment ja s'ha posat en marxa una parada d'autobús a demanda (Mas Carpa) i s'estudia posar alguna més en ubicacions amb poca demanda però que sigui necessària pels usuaris i per a millorar



la mobilitat sostenible.

▪ **Millora de l'accessibilitat.**

Incorporació d'una proposta que s'està treballant en la Taula Tècnica de l'Accessibilitat sobre la millora del servei de cara persones invidents. Els autobusos urbans de Reus Transport són accessibles per a cadires de rodes, caldria també treballar l'accessibilitat amb tots els operadors de cara a oferir un servei de qualitat i sense discriminacions.

Agents responsables		Prioritat				
- Àrea d'arquitectura i Urbanisme - Àrea tècnica de mobilitat - Reus Transport - Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya		- Mitja				
Zona d'actuació		Estimació del cost (€)				
- Vies amb problemes de circulació		Implantació del carril BUS – VAO als accessos a Reus, pressupost contemplat dins del PDM . Estudi remodelació Riera Aragó- Miró, mitjans municipals. Canvi d'ubicació de la regulació horària i edició d'un plànol. PDM– proposta de millora informació Estudi per a la implantació de la prioritat semafòrica. Reus Transport – Amersam. Sistema de priorització 60.000 €				
Possibles fonts de finançament		Indicadors d'avaluació de la proposta				
- Ajuntament de Reus - AMERSAM - Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya		- Velocitat comercial de l'autobús urbà - Demanda anual del transport públic urbà per habitants - Ocupació del transport públic urbà				
Termini de l'actuació						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017

Proposta 3.2

Augmentar la cobertura territorial de la xarxa de ferrocarril



Línia estratègica

Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat

Descripció de l'actuació

Mitjançant l'anàlisi del municipi de Reus efectuat durant la Fase 1 de Diagnosi, del present Pla de Mobilitat Urbana, s'ha observat que el municipi compta amb una estació ferroviària d'Adif ubicada a la plaça de l'Estació, donant servei al nord-oest de la ciutat, al barri Gaudí i a la Fira de Reus.

Aquest fet comporta que l'est i sud de Reus no gaudeixi de cobertura territorial, ja que no es troben sota el radi d'influència del ferrocarril. A continuació s'observa un plànol amb la xarxa de ferrocarril del terme municipal de Reus i l'àrea d'influència de l'estació amb un radi de cobertura d'un quilòmetre:



Imatge 1.1.9 Cobertura territorial de la xarxa de ferrocarril.

Font: elaboració pròpia

D'aquesta manera, les zones més afectades són el sud de Reus on es troben les urbanitzacions de Mercader, Bellissens i Gaudí, així com la zona est on tant l'avinguda del President Macià com Marià Fortuny es troben situades a una distància superior a un quilòmetre de l'estació de ferrocarril.

Amb el creixement continuat de la ciutat pel sud-est hi ha pols atractors/generadors de la mobilitat que alhora també han quedat fora del radi d'influència del ferrocarril com, per exemple, la universitat de Reus, el nou Hospital Universitari Sant Joan de la ciutat de Reus o l'àrea tecnològica del Tecnoparc. Segons el decret de mobilitat generada cal que hi hagi una infraestructura de transport públic fixe a menys de 500 metres de l'equipament singular.

Millora



Per aquest motiu es considera necessària la construcció d'un nou baixador de mode ferroviari que doni cobertura al sud-est del municipi.

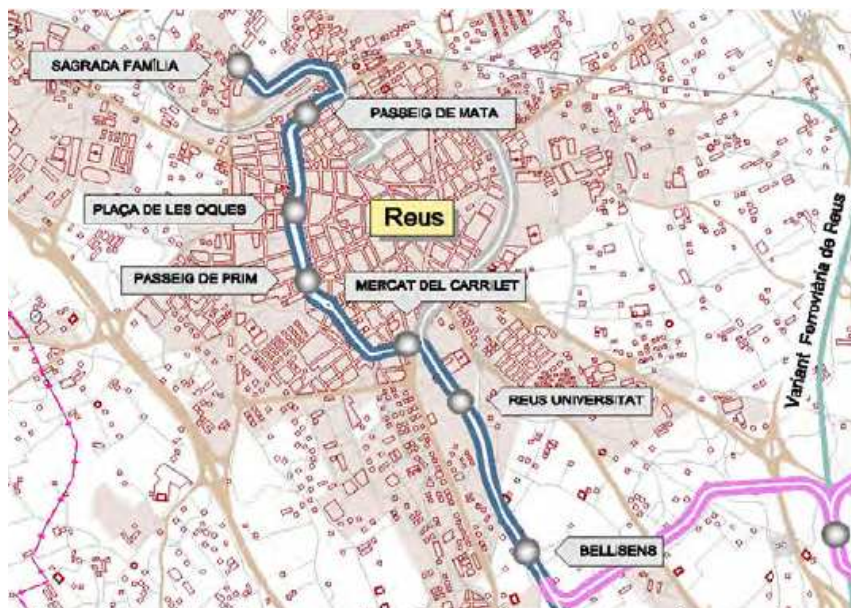
En l'esquema de la xarxa existent, la construcció d'aquest baixador s'efectuaria sobre la línia actual de ferrocarril Barcelona – Tarragona – Reus – Saragossa. Amb l'adveniment del Tramcamp, aquesta parada de ferrocarril quedarà coberta tant amb la parada anomenada Reus Universitat com la del Mercat del Carrilet, contemplades a l'Estudi informatiu sobre la *Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona* (DPTOP, juliol 2010).

Per a Reus, l'Estudi informatiu contempla sis parades, compreses entre el Campus de Bellissens i el nord del municipi, dues d'elles ubicades al sud de Reus. La primera proporcionarà cobertura a la Universitat Rovira i Virgili, nou Hospital i sector del Tecnoparc i la segona als voltants del Mercat del Carrilet i l'estació d'autobusos.

Proposta d'actuació:

La planificació urbanística haurà d'incorporar la necessitat de reserves de sòl per aquestes futures estacions d'accés al municipi per promoure l'intercanvi modal, caldrà garantir una xarxa de vianants i bicicletes en bones condicions, així com aparcaments a les estacions.

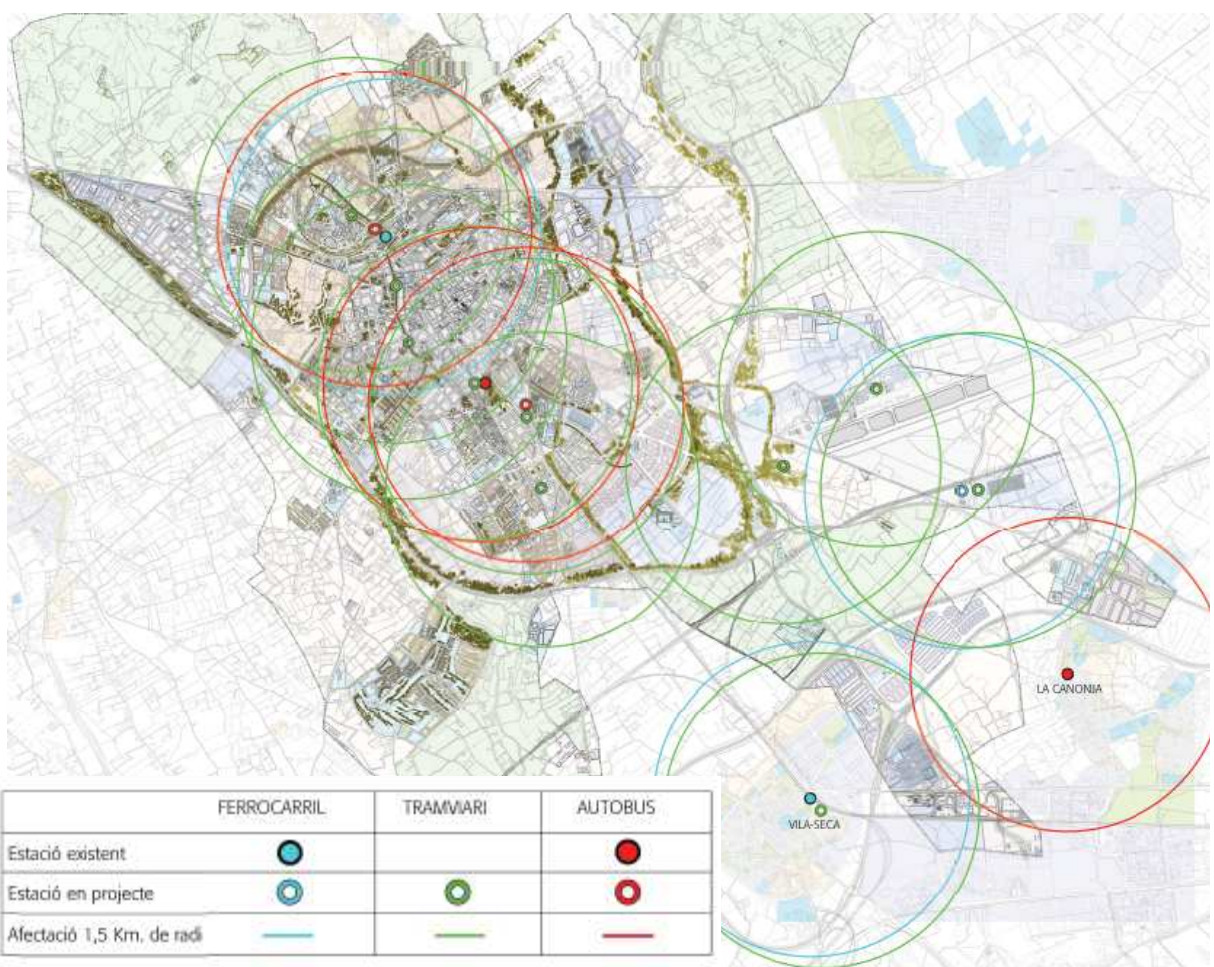
A continuació s'observa un plànol amb les parades tramviàries de Reus contemplades a l'Estudi informatiu:



Imatge 1.1.10 Esquema final tramviari a implantar a Reus.

Font: Estudi informatiu sobre la Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona. DPTOP

Pel que fa les parades de transport públic, únicament bus interurbà i parades fixes de ferrocarril i tramvia quedaria de la següent manera (radi 1,5 km). Aquesta xarxa es complementaria amb les parades d'autobús urbà :



Agents responsables	Prioritat
- DPTOP - Ministeri de Foment	- Alta
Zona d'actuació	Estimació del cost (€)
- Sud-est de Reus	- Inclòs en el projecte del Tramcamp i estació intermodal del tren d'alta velocitat.
Possibles fonts de finançament	Indicadors d'avaluació de la proposta
- DPTOP - Ministeri de Foment	- Nombre anual de desplaçaments interurbans en transport públic - Cobertura del transport públic interurbà
Termini de l'actuació	
	2012 2013 2014 2015 2016 2017
	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Proposta 3.3

Prolongació de la línia urbana L10 per donar servei al nou hospital



Línia estratègica

Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat

Descripció de l'actuació

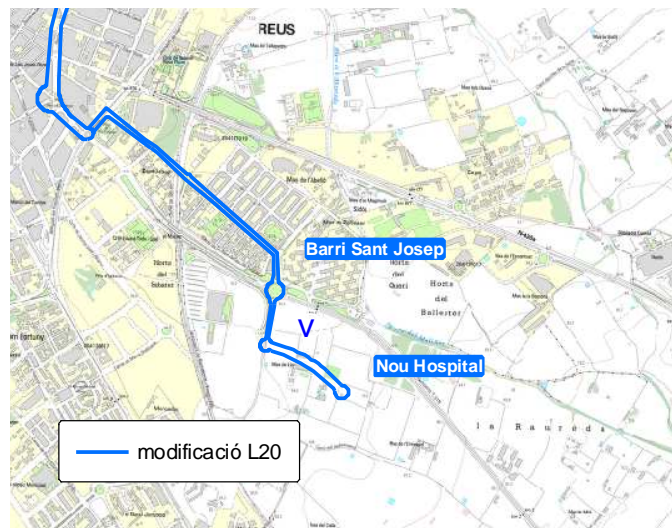
El nou Hospital Universitari Sant Joan de la ciutat de Reus, esta ubicat al sud-est del municipi, en concret al Parc Tecnològic i Científic del Camp (Tecnoparc).

Al tractar-se d'un pol generador/attractor d'activitat és necessari que estigui ben comunicat amb la resta del territori. L'accés per carretera està garantit mitjançant la T-315 o autovia de Bellissens, però és necessari que la xarxa de transport públic connecti de forma directa el municipi amb el nou equipament.

Per tal de dotar de transport públic el nou hospital, s'han fet les següents actuacions:

- **Modificació L20.**

La línia ha modificat part del seu recorregut al barri de Sant Josep, ja que no dóna la volta per la urbanització Mas Pellicer sinó que creua l'autovia de Bellissens i es dirigeix per l'avinguda de la universitat per finalitzar el seu recorregut al nou Hospital.



Imatge 1.1.11 Plànol de detall de la modificació de l'L20.

Font: Reus Transport. Elaboració pròpia

L'ampliació del recorregut de la línia ha comportat la creació de tres noves parades: Universitat, Consultes Externes i Nou Hospital.

La freqüència de la línia continua essent de 20 minuts per als dies feiners i dissabtes, en canvi, el servei que s'ofereix durant els festius ha augmentat la seva freqüència passant d'una a mitja hora.

També el nombre d'expedicions de la línia i, en conseqüència l'amplitud horària, s'han vist augmentades en dues expedicions per sentit els dies feiners i dissabtes, i més del doble per



sentit durant els festius amb 33 expedicions.

▪ L-60. Línia Tecnoparc

Línia que connecta la plaça de les Oques, que actua com a punt intermodal dels autobusos interurbans i proper a l'estació de ferrocarril, l'estació d'autobusos i el Nou Hospital. La freqüència és de 20 minuts, de 6.30h a 15.15h. Hi ha també dos expedicions nocturnes des de 21.25h sortint de Reus i tornant a 22.34h, que assegurin la mobilitat per transport públic al personal que acaben o comencen l'horari laboral i el retorn de les persones acompanyants de malalts hospitalitzats.

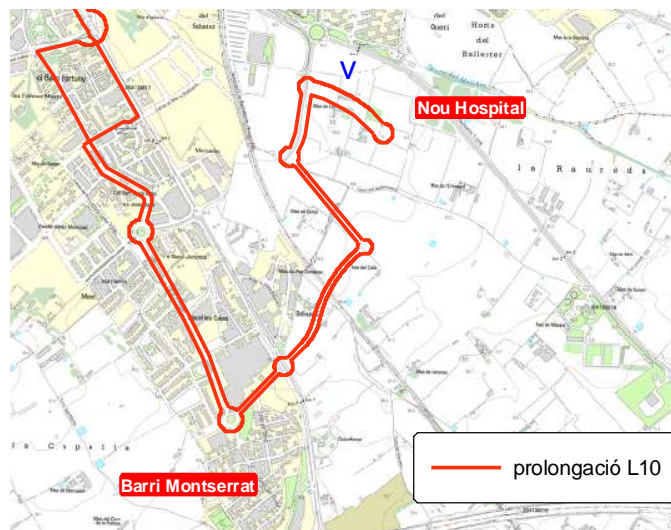
Aquestes dues línies fan que hi hagi una freqüència de connexió cada 10 minuts amb el centre, estació de trens, estació de busos, plaça de les Oques.

Proposta d' actuació

▪ Prolongació L10.

La línia es prolongaria del barri Montserrat fins al nou Hospital. Des del carrer de Flix l'L10 continuaria el seu recorregut paral·lel al camí de Bellissens, a continuació enllaçaria amb l'avinguda de la universitat per finalitzar el seu recorregut al nou Hospital.

Per a la realització d'aquesta actuació és necessari la creació del pont de la Universitat en el sector G-14, que es realitzarà quan es desenvolupi la urbanització pendent. Mitjançant aquest pont es donaria continuïtat al carrer de Flix cap al nord – est, caldria que passés per sobre de les vies del ferrocarril, amb dos carrils de circulació i suficient amplada per tal de poder permetre el pas dels autobusos urbans.



Imatge 1.1.12 Plànol de detall de la prolongació de l'L10.

Font: Estudi per l'adequació de la xarxa de transport públic a la nova demanda de mobilitat del Tecnoparc. Elaboració pròpia

L'ampliació del recorregut de la línia pot comportar la creació de noves parades i la utilització de les següents parades de l'L20: Consultes Externes i Nou Hospital.

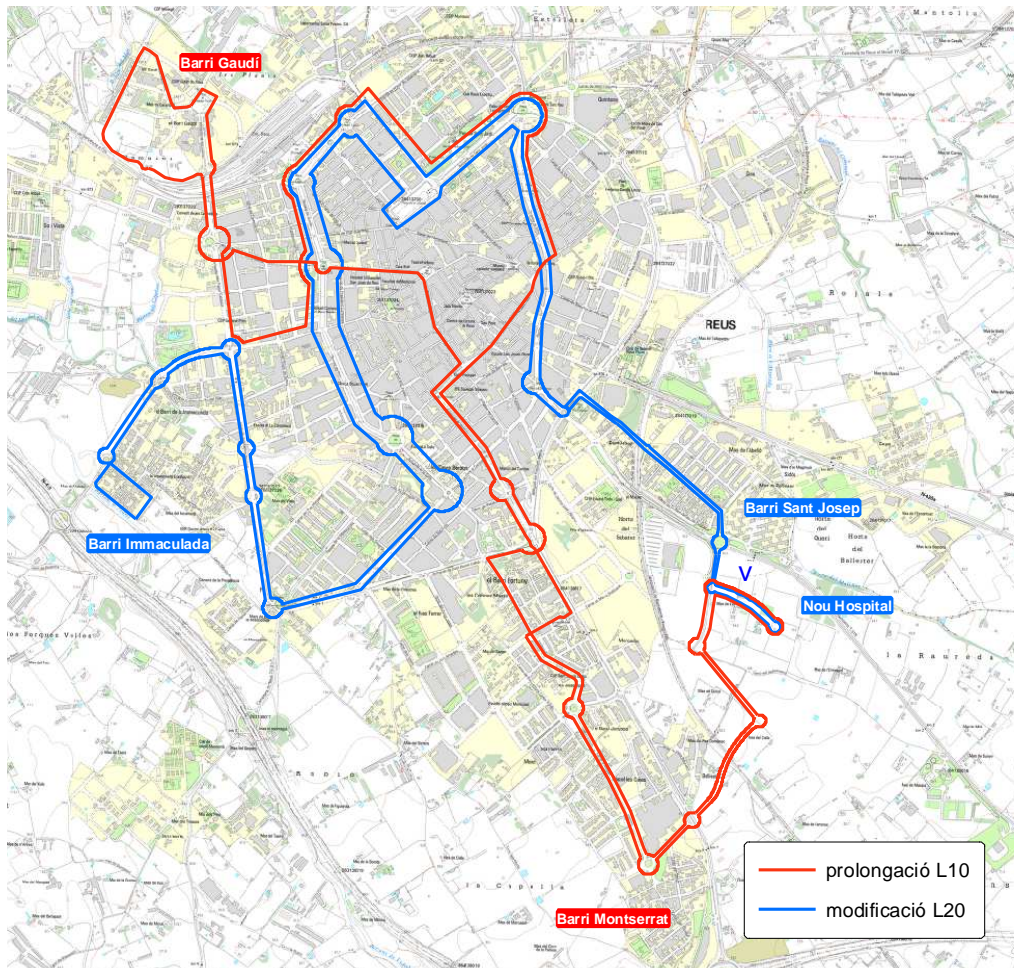
De la mateixa manera que a la modificació de l'L20, la prolongació de l'L10 hauria d'augmentar la seva freqüència i les expedicions, especialment els dies festius per poder proporcionar un bon servei a les visites a l'hospital.



Les característiques previstes per la línia L10 un cop realitzades les actuacions es detallen a continuació:

CARACTERÍSTIQUES L10	
Línia	prolongació L10
Distància (m)	16.732
Temps d'expedició	1h 10'30"
Temps de regulació	9'30"
Número d'autobusos	4
Freqüència	20'
Velocitat comercial (km/h)	14,2

A continuació s'observa un plànol de conjunt de les dues línies (L10 i L20) amb les actuacions realitzades i proposades.



Imatge 1.1.13 Prolongació L10 i modificació L20. Reus – Nou Hospital

Font: Reus Transport i Estudi per l'adequació de la xarxa de transport públic a la nova demanda de mobilitat del Tecnoparc. Elaboració pròpia

Agents responsables		Prioritat				
- Reus Transport		- Mitja				
Zona d'actuació		Estimació del cost (€)				
- Barri Montserrat - Nou Hospital Sant Joan de Reus - Tecnoparc		- Ampliació de la cobertura territorial del servei d'autobús urbà a partir d'un augment de les parades de la línia.....3€/km recorreguts (estimació 34.000 km/ any = 102.000 €) - Instal·lació de pal de parada amb informació.....400€/ut - Parada amb marquesina4000€/parada 4 noves parades..... 16.000 €				
Possibles fonts de finançament		Indicadors d'avaluació de la proposta				
- Ajuntament de Reus, Junta de Compensació del planejament urbanístic pendent d'executar.		- Demanda anual del transport públic urbà - Demanda anual del transport públic urbà per habitants - Cobertura del transport públic urbà - Ocupació del transport públic urbà				
Termini de l'actuació						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017

Proposta 3.4 Intercanvi modal entre les diferents xarxes de transport



Línia estratègica

Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat

Descripció de l'actuació

Tenir una política intermodal eficaç i coherent és un element clau per atreure nous usuaris i potenciar el transport públic en general. La intermodalitat consisteix a organitzar i articular l'oferta de transport, coordinar els diferents mitjans entre sí amb una gestió i un condicionament específic de les interfícies entre xarxes.

L'objectiu és ajudar als viatgers a racionalitzar la manera de triar el mitjà de transport durant un mateix desplaçament, facilitar els intercanvis d'un mode de transport a un altre en el mínim temps possible i amb un màxim confort.

Més enllà de les preocupacions del viatger, l'objectiu de la intermodalitat és la disminució de l'ús del vehicle privat i el desenvolupament dels modes alternatius. L'organització de la intermodalitat implica pensar en terme de servei, i no de mode, i en terme de cadena de transport.

A l'actualitat la ciutat de Reus compta amb dos punts d'intercanvi modal: un a l'estació de ferrocarril i un altre a l'estació d'autobusos. També existeix un altre punt en la Plaça de les Oques que en realitat funciona com un gran node d'intermodalitat. Això permet als usuaris del transport públic realitzar un transbordament entre el ferrocarril i el bus urbà, i entre l'autobús interurbà i el bus urbà. S'ha de tenir en compte que, en la vigència d'aquest Pla, està projectada la construcció de l'Estació Central que actuarà com a nou intercanviador amb l'alta velocitat.

D'altra banda el servei de taxi també realitza parada als punts més concorreguts de la ciutat i en les estacions intermodals amb parada fixa: estació d'autobusos, trens i plaça de les Oques.

A continuació es detallen les línies que tenen parada als punts d'intercanvi modal:

- Actualment les línies que passen per l'estació d'autobusos són: L10, L40, L41, L50, L60
- Estació RENFE: L10, L11, L20, L32, L33, L40, L41, L50
- Plaça de les Oques: L10, L11, L20, L30, L32, L33, L40, L41, L60

La freqüència aproximada de cada línia és de 20 minuts, les línies combinades fan que la intermodalitat entre les diferents estacions de transport col·lectiu sigui inferior a 10 minuts.

Entre les estacions de tren i autobusos, les línies que operen són: L10, L40, L50 i L41, tot i que la comunicació que és millor és la de plaça de les Oques, que des de l'estació de RENFE està molt a prop caminant.

Per realitzar l'intercanvi modal entre el ferrocarril i les línies d'autobús urbanes, actualment a la porta de sortida de l'estació hi ha ubicat un panell informatiu que indica als usuaris com arribar a les parades de les línies urbanes més properes ubicades al passeig Mata i els sentits de circulació de les mateixes. Un cop a les marquesines s'informa als usuaris del recorregut de les línies i del temps d'arribada dels pròxims autobusos.



Imatge 1.1.14 Cartell informatiu de la connexió entre el ferrocarril i les línies urbanes.

Font: elaboració pròpia

L'Estudi informatiu sobre la *Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona* (DPTOP, juliol 2010), contempla la ubicació de set parades al municipi de Reus. S'ha previst que una d'elles es localitzi en les proximitats de l'estació de ferrocarril al passeig de Mata, facilitant l'intercanvi tramvia – tren, i una altra al costat de l'estació dels autobusos interurbans per connectar tramvia – autobusos interurbans.

Proposta d'actuació:

- El nou Pla d'Ordenació Urbana caldria que tingués en compte els possibles nous nodes de mobilitat i els nous punts generadors de mobilitat per a potenciar-ne la intermodalitat i fer les reserves de sòl corresponents.

- Informació a l'usuari

És bàsic que l'usuari estigui informat en tot moment per a què pugui planificar el seu desplaçament. La informació que es transmet ha de ser entenedora, per això s'hauria d'adoptar un sistema de característiques semblants a tots els punts d'intercanvi modal:

- Panells d'informació dinàmica de les sortides i arribades del ferrocarril, autobusos i tramvia, quan entri en servei, mitjançant els quals l'usuari sigui conscient del temps de que disposa per realitzar el transbordament.
- Informació des de l'estació de trens de com anar a la plaça de les Oques i els serveis existents des d'aquest punt.

- Tarifes

La integració tarifària és un altre factor clau per promoure la intermodalitat. Està previst que en un futur el conjunt del territori català estigui integrat per a què els usuaris es beneficiïn d'una política tarifària homogènia i atractiva, mitjançant l'ús de títols de transport comuns, independentment del mode de transport i que unifiqui tarifes arreu del territori.

▪ Coordinació supramunicipal dels serveis de taxi

Establir mecanismes de coordinació a nivell del Camp de Tarragona entre els diferents agents implicats en l'oferta dels serveis de taxi. Avançar en la col·laboració en aquest àmbit ha de contribuir a la millora del servei de l'usuari i a racionalitzar l'oferta. En aquest sentit, seria aconsellable donar els passos per tal d'iniciar un procés de coordinació a partir de la qual es pugui constituir una àrea de prestació del taxi, de manera que mitjançant escenaris successius d'agrupacions de municipis, esdevingui en un futur un àrea territorial de prestació conjunta.

▪ Millora de la intermodalitat de la plaça de les Oques

Hi ha parades de taxi en l'estació de busos, tren i plaça de les Oques.

També hi ha un espai reservat per a taxis en el passeig Mata, però que rarament hi ha taxis aparcats, és per això i per tal de millorar el node intermodal de la plaça de les Oques, que es proposa eliminar aquest espai reservat per a taxis i reconvertir-lo en una zona d'estacionament de curta duració dels autobusos que pel que sigui cal que facin una parada més llarga que la necessària per a pujar i baixar persones del vehicle.

Caldrà reforçar i canviar la senyalització horitzontal i vertical del passeig Mata i de la plaça de les Oques.

Proposta a llarg termini:

▪ Nova estació de busos al costat de l'estació de ferrocarril

Una proposta per a millorar la intermodalitat també entre les xarxes de transport públic és habilitar una estació de busos propera a l'estació de ferrocarril actual. Aquesta estació seria una nova estació intermodal que caldria que comptés amb bons accessos i aparcaments per a modes no motoritzats i motoritzats i parada de taxis.

Quan estigui desenvolupat els trens de rodalies i el tramcamp, tant aquest punt funcionarà com a un node intermodal del nord de la ciutat i el de Bellissens el del sud, interconnectant l'estació intermodal central projectada per l'aeroport i el corredor del mediterrani (d'alta velocitat).

Aquesta proposta ha d'anar lligada a l'actuació 2.6 de l'implantació d'un pas per a travessar les vies de l'estació de ferrocarril.

Agents responsables	Prioritat
<ul style="list-style-type: none"> - Reus Transport - Àrea tècnica de mobilitat - ATM Camp de Tarragona - Arquitectura 	- Mitja
Zona d'actuació	Estimació del cost (€)
- Municipi de Reus	<ul style="list-style-type: none"> - Instal·lació de cartells dinàmics. 6.000 € / unitat (mínim 3) = 18.000 € - Senyalització horitzontal i vertical del passeig



	Mata i plaça de les Oques. 6.000 €					
	- Tramcamp. Inclòs en el Pla Director del Camp de Tarragona.					
	- Millora de la informació i la intermodalitat: Mitjans propis de Reus Transport, ATM i altres companyies concessionàries.					
Possibles fonts de finançament	Indicadors d'avaluació de la proposta					
- Ajuntament de Reus	- Nombre anual de desplaçaments interurbans en transport públic					
- ADIF	- Demanda anual del transport públic urbà					
- Reus Transport	- Demanda anual del transport públic urbà per habitants					
- ATM	- Ocupació del transport públic urbà					
- Generalitat de Catalunya	- % de la població amb integració tarifària					
Termini de l'actuació						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017