



1.1.4. Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents i aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada

Proposta 4.1 Aparcament regulat, perifèric i intermodal.



Línia estratègica

Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents i aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada

Descripció de l'actuació

Reus és una ciutat molt compacta amb les infraestructures d'entrada a Reus repartides de forma radial. En el centre de la zona urbana es situa el casc històric, envoltat de diverses corones. La primera corona formada pels passejos i rieres i tancant per l'Av. Pere Cerimoniós i la segona corona formada per l'Av. Països Catalans, Av- Sant Bernat Calbó i Av. President Macià- Av. Marià Fortuny tancaria pel nord amb l'Av. del Comerç.

La màxima distància entre dues entrades de la ciutat (límit de la segona corona és inferior a 2km. (Plaça del Nucli a l'Avinguda de Falset fins a plaça del Canal en l'Av. Salou, 1,80 km). Tenint en compte aquest fet, podríem generalitzar que qualsevol dels punts d'entrada a la ciutat es troba a menys de 10 minuts caminant del centre històric.

Aparcament soterrat

Reus, disposa de molt bona oferta d'aparcaments municipals i privats soterrats, tant en la primera corona com en la segona.

La gestió dels aparcaments a Reus va a càrrec de l'empresa municipal AMERSAM. Es disposa de molta diversitat d'abonaments mensuals, anuals o per hores, nocturns o diürns i la seguretat i comoditat en que compten fa que siguin molt competitius en comparació amb d'altres aparcaments alternatius sense seguretat i a cel obert.

En el 2013 hi havia una tarificació creixent segons distància al centre diferenciada per: aparcaments de la segona corona (Passeig Prim, Pastoreta, St. Ferran i Carrilet) i en aparcaments de la primera corona (Oques, Llibertat i Baluard)

- Places d'aparcament en els aparcaments soterrats municipals, totals: 2215 places

- Sant Ferran 72
- Passeig Prim 247
- Pastoreta 240
- Llibertat 839
- Oques 428
- Baluard 89
- Carrilet 300

Actualment hi ha panells dinàmics on es mostren el número de places lliures dels aparcaments municipals en les vies principals d'entrada a la ciutat (Av. Tarragona, Av. Salou, Av. Falset).

- Places d'aparcament en els aparcaments soterrats privats, total 1250 places

Pallol 350

Simonet 150

Catalonia 450

Ciutat de Reus 300

Àrees d'aparcament regulat

Existeixen unes àrees d'aparcament que es troben en els eixos principals de circulació i que tenen utilitat com a aparcaments per absorbir els fluxes de trànsit forani a més de donar utilitat com a aparcament de residents i d'altres àrees que la utilitat és més aviat com a aparcament de vehicles residents per a la desaparició d'aparcament en calçada (barri del Carme, àrea d'Alcover (58 places), àrea del carrer Miami (93 places)) .

Les àrees en els principals fluxes d'entrada a la ciutat són:

Àrea Riera Miró : 188 places 2 minusvàlids

Àrea President Macià: 48 places 2 minusvàlids

Àrea Mercat del Carrilet : 127 places 2 minusvàlids

Àrea Dr. Vilaseca: 74 places 2 minusvàlids

Àrea de Riudoms: 117 places 2 minusvàlids

Aquestes àrees també tenen una tarificació creixent segons la proximitat al centre.

Zona A : Temps màxim d'aparcament 1:30 hores

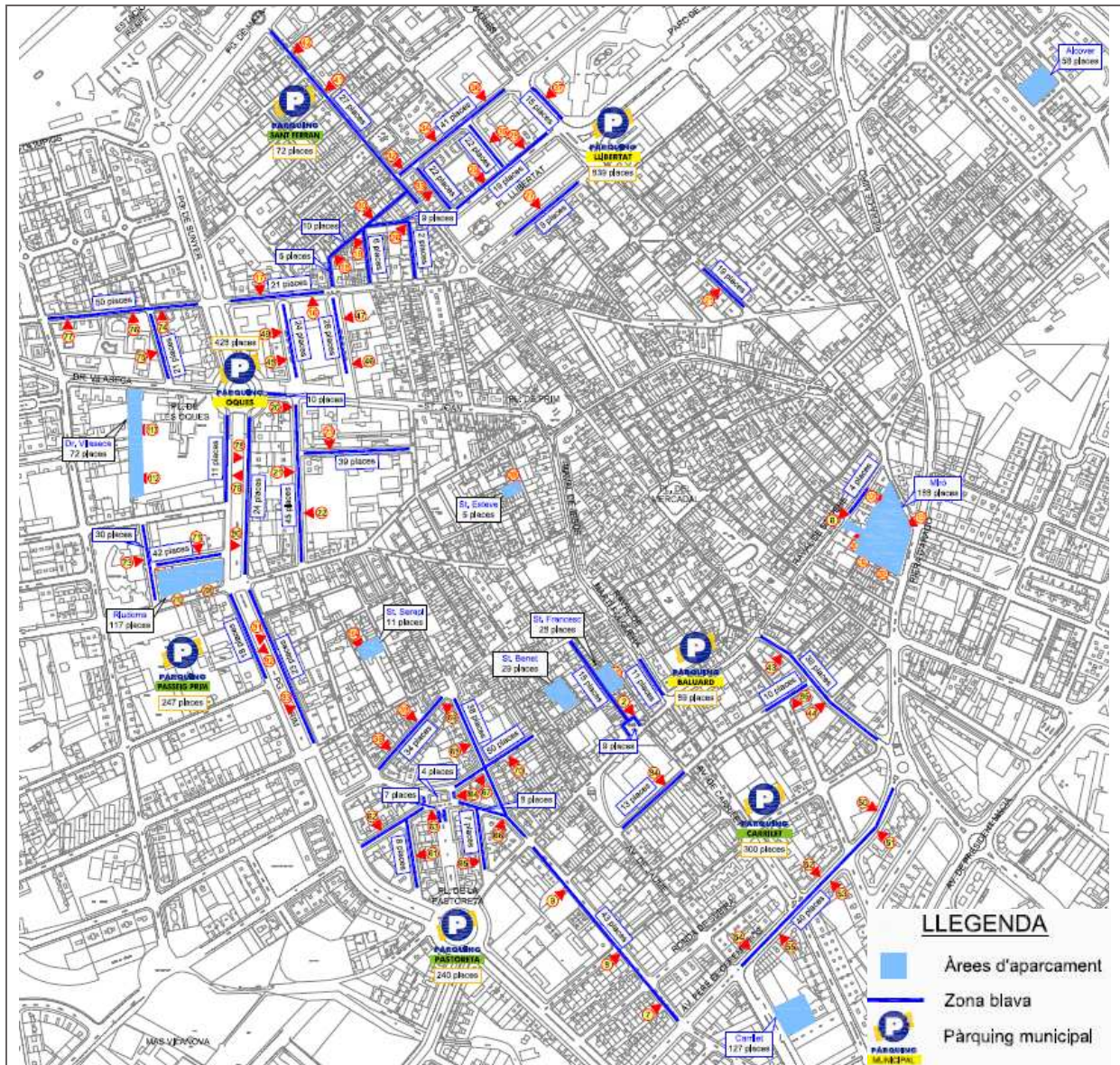
Carrers : Carrer Sant Joan, Raval Martí Folguera, Av. Prat de la Riba, Plaça Llibertat, Carrer Antoni Gaudí, Av. President Companys, Carrer Josep Sardà i Cailà, Carrer Jacint Barrau, Carrer Vapor Nou, Carrer Doctor Abelló, Av. Pintor Tapiró, Carrer General Moragues, Carrer Ample, Passeig Sunyer.

Zona B : Temps màxim d'aparcament 2 hores.

Carrers : Raval de Robuster, Raval de Sant Pere, Carrer La Selva del Camp, Carrer Doctor Robert, Carrer Sant Pau, Carrer Sant Pau i Sant Blai, Carrer Verge Maria, Carrer Trav.de Sant Antoni, Travessera Sant Pau, Recs, Pere Odena, Camí de l' Aleixar, Carrer Esponceda, Passeig Prim, Carrer Balmes, Carrer Batan, Josep Laporte.

Zona C : Temps màxim d'aparcament 2 hores.

Carrers : Carrer Jurats, Carrer Antoni Aulèstia Pijoan, Carrer Andreu de Bofarull, Carrer O'Donnell, Carrer Wad-Rass, Plaça Comte de Reus, Sardana, Av. Pere el Cerimoniós, Carrer Dr. Gimbernat, Prous i Vila.



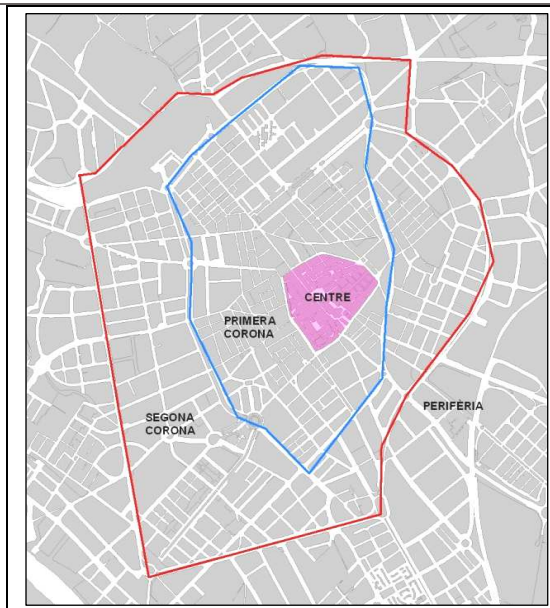
Els carrers centrals més propers al casc antic formen part de la illa de vianants o està prohibit aparcar. Els carrers externs a la zona blava són aparcaments lliures.

Les propostes aniran encaminades a ordenar l'aparcament de superfície per tal de poder incrementar l'espai a la via pública disponible per al vianant i bicicleta, canalitzant els vehicles privats cap a aparcaments soterrats. .

També cal tenir en compte que en la zona més antiga i en algunes zones de Reus, els edificis no disposen d'aparcaments privats pels residents i que caldrà donar una alternativa a aquests vehicles en cas de reordenar els carrers.

Aparcaments perifèrics

També hi ha alguns aparcaments lliures que ocupen solars sense edificar propietats de l'Ajuntament com el de l'Av. Bellissens (100 places) o bé que són de propietat privada com el de l'Av. Marià Fortuny amb el camí de Valls (583 places) i Dr. Ferran – Romaní (440 places) i altres. De moment en aquests aparcaments no hi ha una problemàtica associada ni de robatori ni de cotxes en mal estat.



Tampoc no hi ha cap problemàtica de saturació i per tant fins al moment no s'ha intentat regular-ne l'ús.

Hi ha zones on la poca densitat, la inexistència d'habitatges o bé que els habitatges ja disposen d'una dotació adient d'aparcament fa que funcionin com a zones d'aparcament lliure en superfície perifèrics: zona del Mas Iglèsies, Mas Miarnau.

També hi ha altres aparcaments més allunyats de la segona corona associats a un equipament, com l'Hospital o el Parc de la Festa. L'aparcament de la zona de l'hospital té un servei d'autobús important per la qual cosa pot funcionar com a Park& Bus.

En el futur s'estudiarà noves ubicacions per ampliar la dotació de places d'aparcament perifèriques.

Comparativa tarifes vigents:

La política tarifària tendencial portada per l'Ajuntament de Reus és l'augment del cost de zones blaves superficials i l'abaratiment de aparcaments soterrats municipals, això a la llarga es creu que servirà per a promoure un canvi d'hàbits en els visitants a la ciutat, facilitant l'alliberament de la via pública.

SOTERRATS	2013		2014	
	1era corona	2ona corona	1a i 2a corona	Increment
Total 1a. Hora	1,7€	1,7€	1,75€	2,94%
Total 2a. Hora	1,7€	1,7€	1,75€	2,94%
Total 3a. Hora	1,7€	1,6€	0,5€	-1,35%
Total 4a. Hora	1,7€	0€	0	-100%
Total 5a. Hora	1,2€	0€	0	-100%
Total 6a. Hora	0€	0€	0	-
Total 24 hores	8€	5€	4€	

		2013	2014	%
BLAVA A	1era hora	1,65€	1,8€	



	30 minuts	1,15€	1,1€	
	Total	2,8€	2,9€	3,57 %
BLAVA B	1era hora	1,4€	1,55€	
	2ona hora	1,25€	1,2€	
	Total	2,65€	2,75€	3,77 %
BLAVA C	1era hora	1,25€	1,4€	
	2ona hora	1€	0,95€	
	Total	2,25€	2,35€	4,44 %

Si es realitza una comparativa en el total de 4 hores, el resultat en termes econòmics és el següent:

Minuts*		
	Zona Blava A	0,030 €/min
	Zona Blava B	0,0258 €/min
	Aparcament 1a corona	0,029 €/min
1 hora		
	Zona Blava A	1,80 €
	Zona Blava B	1,55 €
	Aparcament 1a corona	1,75 €
	Aparcament 2a corona	1,75 €
2 hores		
	Zona Blava A	3,80 €
	Zona Blava B	2,75 €
	Aparcament 1a corona	3,50 €
	Aparcament 2a corona	3,50 €
3 hores		
	Zona Blava A	5,60 €
	Zona Blava B	4,30 €
	Aparcament 1a corona	4,00 €
	Aparcament 2a corona	4,00 €
4 hores		
	Zona Blava A	7,25 €
	Zona Blava B	5,50 €
	Aparcament 1a corona	4,00 €
	Aparcament 2a corona	4,00 €

* la fracció mínima als aparcaments municipals és de 0,05 €

La proposta s'ha fet comptant que es renova el ticket quan es supera el temps límit d'estada al carrer que en el cas de la zona blava A és d'1.30 h i el de la zona blava B de 2 hores.

Intercanviador tren – cotxe

Per a l'actual estació de ferrocarril situada al nord de Reus en el PDM es proposen establir una sèrie de places d'aparcament per a facilitar l'intercanvi modal entre el vehicle privat i el tren, com l'existència de 200 places park & ride al costat de l'estació de ferrocarril i la existència d'entre 5 i 10

places d'aparcament lliure existents en la plaça de l'estació per a places de kiss & ride, aquestes cal que estiguin el més a prop dels accessos a l'estació per tal de reservar aquests espais per als usuaris que han de fer una maniobra de parada (inferior a 1 minut), per a carregar o descarregar viatgers.

La situació actual és que en la part frontal actualment hi ha 121 places, entre la coca central i els dos carrers que hi donen accés. En el passeig Mata hi ha aparcament per a 91 places d'aparcament. Tot i així no hi ha cap mecanisme per afavorir la intermodalitat cotxe – tren.

Una vegada executada la proposta 2.6 sobre el pas per travessar les vies s'alliberarà una superfície de 26.400 metres de superfície ja pavimentada amb 218 places ja marcades que es poden comptabilitzar darrera de l'estació a l'avinguda del Comerç.

Annexats a l'estació d'ADIF hi ha terrenys que actualment no tenen cap ús i que en un futur se'n podrien treure profit construint un gran punt d'intermodalitat formada per estació de trens, autobús, tramvia, xarxa de vianants, de bicicleta i aparcament per a vehicles privats (cotxes i bicis). Per a fer-ho possible segurament caldrà la remodelació de la zona i ocupar terrenys d'ADIF actualment sense cap ús adjacents a l'estació i augmentar-ne la intermodalitat.

Estació Central

D'altra banda, en la vigència d'aquest Pla, està projectada la construcció de l'Estació Central que actuarà com a nou intercanviador amb l'alta velocitat. Degut a la seva importància al territori i al volum de passatgers esperats, s'hauran de preveure les mesures citades anteriorment ampliades:

Previsió per a la creació de 500 places de park & ride situades en un radi màxim de 500 metres de l'estació.

Previsió de la creació de 25 places de kiss & ride ubicades de manera estratègica per a què no generin problemes de mobilitat

Aquestes mesures i d'altres sobre mobilitat caldrà que s'estudiïn en l'estudi de mobilitat generada de l'Estació Central.

Per tal de garantir que les places de park & ride funcionin com un aparcament dissuasori es recomana que els accessos siguin limitats i que els usuaris del transport públic puguin accedir mitjançant el seu títol de transport.

Aquesta gestió dels aparcaments ja es porta a terme a algunes estacions de ferrocarril d'Adif o FGC, on els usuaris accedeixen a l'interior de l'aparcament dissuasori, tant a l'entrada com a la sortida, per mitjà de títols multiviatge. Com a exemple, a continuació s'observen les imatges de l'aparcament dissuasori de Sant Sadurní d'Anoia.



Imatge 1.1.15 Accessos i aparcament de l'estació de ferrocarril de Sant Sadurní d'Anoia.

Font: Tele Atlas 2011

Normalment, el preu d'aquests aparcaments en funció de la demanda és baix o gratuït per als usuaris del ferrocarril i més elevat per aquells en què es permeti l'accés a la resta de vehicles, per tal de dissuadir el seu ús i garantir places d'aparcament per fomentar la intermodalitat.

Proposta d'actuació:

- Senyalització dels aparcaments més propers en les diferents entrades de les variants a Reus, juntament amb un esquema de les diferents entrades possibles a la ciutat, per tal d'evitar circulacions per dins del casc urbà.
- Millora de la senyalització mitjançant els panells dinàmics de les entrades principals (Tarragona, Falset, Salou) per tal de guiar cap als aparcaments més adients per tal d'optimitzar el recorregut per Reus i que siguin pròxims al centre (2a i 1a corona). Aquesta senyalització també podrà servir per tal d'anunciar si les ravals del centre històric estan tallades al trànsit. (Actuació 1.1).
- Reforçar la senyalització amb nous panells dinàmics en les entrades a la ciutat que resten (l'Av. Montblanc, Av. Riudoms, Av. cambrils, Av. Bellissens, Crta. Castellvell).
- Promoure un canvi d'hàbits per a fer més atractiu els aparcaments soterrats que els de superfície, mitjançant una política econòmica aplicada progressivament i la ampliació d'altres serveis (seguretat, facilitat d'accés, connexió elèctrica,...).

- Senyalització per a vianants (distància i temps) en direcció al centre de la ciutat i als equipaments propers en els recorreguts que pertanyen a la xarxa de vianants. (proposta 2.5)
- Projecte aparcament alternatiu en el solar privat de l'Avinguda de Falset proper a la Plaça del Nucli (439 places).
- Avaluació de la limitació d'accés als aparcaments propers a les estacions per a fomentar la intermodalitat tren – cotxe i negociació amb ADIF per a potenciar el node d'intermodalitat al nord de la ciutat.
- Previsió dels aparcaments necessaris i interconnectivitat amb altres xarxes de l'estació Central.

Agents responsables	Prioritat
<ul style="list-style-type: none"> - Àrea d'Arquitectura i Urbanisme - Via Pública - Àrea de Medi Ambient - ADIF 	- Alta
Zona d'actuació	Estimació del cost (€)
<ul style="list-style-type: none"> - Radi màxim de 500 metres al voltant de l'estació de ferrocarril actual i en la futura Estació Central - Entrades a Reus des de les variants externes. - Entrades a Reus des de les avingudes principals externes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Senyalització 9 entrades de les variant5.400 €. - Canvi de 3 panells dinàmics existents18.000 €. - Instal·lació de 4 nous panells dinàmics amb suport i connexió a xarxa.....40.000 €. - Condicionament aparcaments alternatiu de l'Av. Falset.175.000€. (20€/m²) - Avaluació de canvi d'aparcament lliure a pagament. AMERSAM i ADIF. - Incorporació en els nous desenvolupament urbanístics (zona ADIF, proposta de remodelació àrea de la riera Miró, Estació intermodal nord, Estació Central)
Possibles fonts de finançament	Indicadors d'avaluació de la proposta



<ul style="list-style-type: none">- Ajuntament de Reus- ATM- Generalitat de Catalunya- Ministeri de Foment	<ul style="list-style-type: none">- Taxa d'ocupació aparcaments soterrats.- Places d'aparcament zona blava en superfície- Places d'aparcament soterrat- Nombre de places d'aparcament alternatiu- Repartiment modal interurbà- Contaminació acústica												
Termini de l'actuació													
<table border="1"><thead><tr><th data-bbox="371 790 515 824">2012</th><th data-bbox="515 790 655 824">2013</th><th data-bbox="655 790 796 824">2014</th><th data-bbox="796 790 936 824">2015</th><th data-bbox="936 790 1077 824">2016</th><th data-bbox="1077 790 1217 824">2017</th></tr></thead><tbody><tr><td data-bbox="371 831 515 880">■</td><td data-bbox="515 831 655 880">■</td><td data-bbox="655 831 796 880">■</td><td data-bbox="796 831 936 880">■</td><td data-bbox="936 831 1077 880">■</td><td data-bbox="1077 831 1217 880">■</td></tr></tbody></table>		2012	2013	2014	2015	2016	2017	■	■	■	■	■	■
2012	2013	2014	2015	2016	2017								
■	■	■	■	■	■								

Proposta 4.2

Avaluació de l'oferta i demanda d'aparcament nocturn de residents i de rotació.



Línia estratègica

Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents i aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada

Descripció de l'actuació

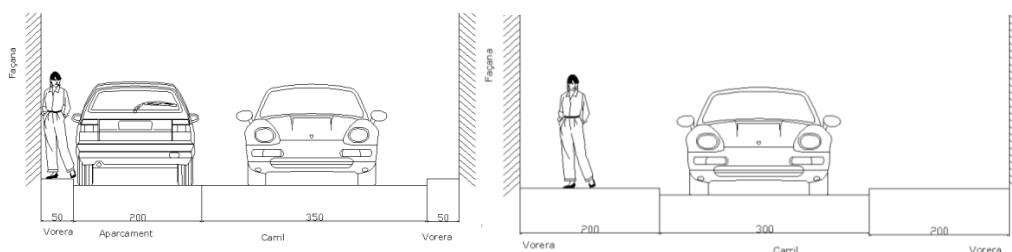
En la proposta 4.1 es mostra els aparcaments soterrats i les àrees regulades, la resta de carrers que estan en blanc en la zona externa de la zona blava són aparcaments lliures, s'estima que hi ha 8.878 aparcaments lliures dins de la 2a corona.

També cal tenir en compte que en la zona més antiga i en algunes zones de Reus, els edificis no disposen d'aparcaments privats pels residents i que caldrà donar una alternativa a aquests vehicles en cas de reordenar els carrers. També que Reus és una ciutat eminentment comercial i cultural, que fa de pol d'atracció de molts visitants i que necessita exercir aquesta atracció per al seu funcionament.

La majoria de la zona centre i primera corona de Reus, ja està convertida en una illa de vianants o bé carrers de mobilitat invertida a un sol nivell amb inexistència d'aparcaments a la via pública o molt escassos. En altres carrers l'existència d'aparcament en carrers estrets, fa que les voreres no siguin de les mides desitjables per al pas de vianants i que incompliran la normativa d'accessibilitat.

El creixement urbà de la ciutat i la transformació que ha patit durant les últimes dècades, així com el increment de nombre de vehicles privats que hi ha la ciutat, fa palesa la problemàtica amb l'aparcament de vehicles dels residents i de rotació amb la creació de voreres accessibles.

Les propostes aniran encaminades a la millora de l'espai dedicat al vianant i a incrementar-ne la seguretat en detriment de l'espai disponible pel cotxe privat.



La millora de voreres i l'adaptació a la legislació vigent en matèria d'accessibilitat s'haurà de dur a terme en aquells carrers que no compleixen la normativa d'accessibilitat. En la proposta 2.1 d'aquest pla d'acció hi consten els carrers que cal modificar.

La valoració de pèrdua d'aparcament de superfície per les fases fins a 2019 s'estima en 356.

D'aquesta manera suposarà un increment de l'espai reservat pels vianants, tot millorant l'accessibilitat dels mateixos. A més, es millora la visibilitat dels conductors, especialment a les cruïlles i en els passos de vianants que significarà una millora en la seguretat.

La pèrdua d'aparcaments serà total en aquells carrers amb menys de 7 metres d'ample de façana a

façana, en els carrers que disposen de més amplada i on existeix aparcament amb bateria (Ex. C/ Closa de Mestres, C/ Eduard Toda,...) per tal de millorar la mobilitat a peu i realitzar una ampliació de la vorera fins a una amplada mínima de 1,50 lliures (actuacions de l'apartat 2.1), caldrà eliminar l'aparcament en bateria i realitzar una reconversió cap a aparcament de un o dos cordons segons l'amplada del carrer, per tal de donar més amplada a les voreres.

També caldrà contemplar les millores contemplades en el punt 3.1 sobre la Millora del servei d'autobús i augment de la velocitat comercial.

Per tal de donar una solució a les necessitats d'aparcaments dels vehicles de residents i de visitants de la ciutat cal encaminar-los cap als aparcaments soterrats fent que siguin la millor opció tant pel resident que es trobi a la vora d'un aparcament municipal com per al visitant que entra la ciutat amb el seu vehicle privat.

Proposta d'actuació:

1. Promoció dels aparcaments soterrats com a aparcaments de llarga durada i la creació de diferents tipus d'abonaments segons les necessitats horàries dels residents o visitants

2. Modificació de l'aparcament amb regulació horària

- Eliminació de les 15 places d'aparcament de zona blava existents al tomb de ravals. Reconvertir-les en àrees de càrrega i descàrrega, en ampliació de vorera per a vianants o en una altra utilitat com parades d'autobús.
- Ordenació de l'espai disponible per aparcament de l'Avinguda Sant Jordi, mitjançant la remodelació per tal de donar una continuïtat en el disseny des de la plaça Llibertat fins a la plaça Pompeu Fabra.
- Previsió de reserves d'aparcament en el POUM en elaboració
- Revisió del nombre de places disponibles a la ciutat per a discapacitats per fer una distribució equitativa del nombre de places i respondre a la necessitat dels ciutadans. Evitar l'ús fraudulent i el mal ús de la tarja de discapacitat.

3. Millora de la mobilitat en transport públic i no motoritzada en detriment a l'aparcament en la via pública

A Reus es plantegen infraestructures de transport públic que revolucionaran la manera com funciona la mobilitat interurbana actual. Aquestes infraestructures són el TramCamp i el tren de rodalies, el circuit i estacions es trobaran sobre l'eix del PS Sunyer i Prim, així doncs l'arribada d'aquestes infraestructures anirà acompanyat per a la reordenació de la zona on van ubicades.

Agents responsables	Prioritat
- Àrea d'Arquitectura i Urbanisme - Via Pública	- Alta



- Àrea de Medi Ambient - AMERSAM													
Zona d'actuació	Estimació del cost (€)												
- Tot el municipi de Reus	- Estudi d'avaluació de l'oferta i demanda de l'aparcament nocturn i de rotació a la ciutat. AMERSAM. - Estudi per la implantació de noves zones d'aparcament soterrat. AMERSAM												
Possibles fonts de finançament	Indicadors d'avaluació de la proposta												
- Ajuntament de Reus - Generalitat de Catalunya	- Places d'aparcament en calçada - Places d'aparcament zona blava en superfície - Places d'aparcament fora de calçada - Espai públic destinat a vianants i bicicletes												
Termini de l'actuació													
	<table border="1"> <tr> <td>2012</td> <td>2013</td> <td>2014</td> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	2012	2013	2014	2015	2016	2017						
2012	2013	2014	2015	2016	2017								

**Proposta 4.3****Control i regulació horària de les zones de càrrega i descàrrega.****Línia estratègica**

Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents i aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada

Descripció de l'actuació

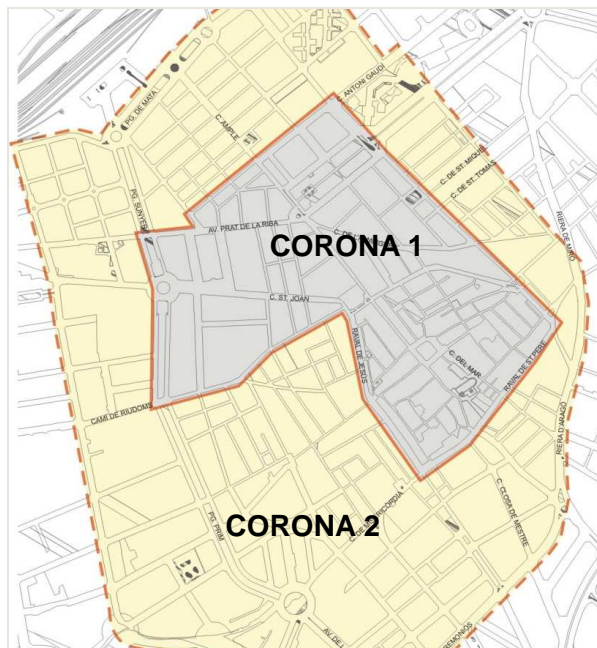
Del document d'anàlisi respecte a les zones de càrrega i descàrrega s'extreuen varies conclusions:

- La primera és que existeixen senyals de càrrega i descàrrega amb diferents horaris de regulació per a la mateixa zona, tret d'alguns casos específics condicionats pel seu ús (com el Mercat Central).
- La segona és que tot i tenir una quantitat de zones de càrrega i descàrrega adequada, l'ús per part dels turismes particulars fan que moltes vegades els transportistes estacionin de manera il·legal ocupant carrils o passos de vianants.
- La tercera és que la situació de les zones de C/D s'acostumen a posar de manera continua abans dels passos de vianants, això provoca que els conductors no tinguin visibilitat, degut a les dimensions dels vehicles de distribució de mercaderies.

Proposta d'actuació

La proposta consisteix en:

- Col·laboració dels vigilants de les zones blaves amb la Guàrdia Urbana en el control i vigilància de les zones de càrrega i descàrrega que es trobin dins l'àmbit de la corona 1, en els carrers on hi hagi implantat el servei d'aparcament regulat

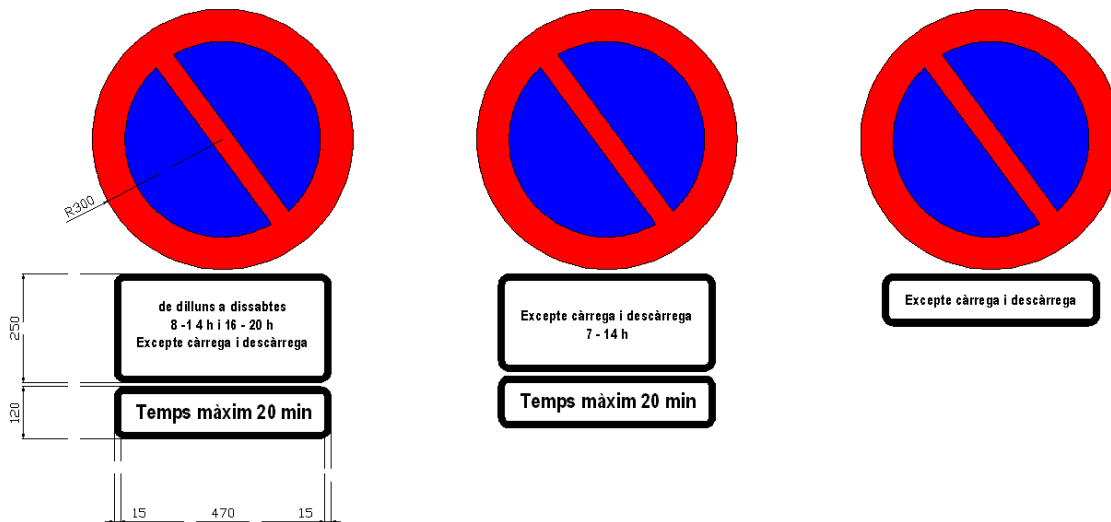


Pla Integral d'Aparcament (AMERSAM)



- Homogeneïtzació de les senyals de càrrega i descàrrega, segons la zona de la ciutat. S'estableix que el temps de càrrega i descàrrega serà de 20 minuts per a totes les zones senyalitzades i de forma complementària s'inclourà una placa de 50 per 12 cm amb el text: Temps màxim 20 min. Excepte les zones utilitzades com a molls de càrrega i descàrrega com el Mercat central.

Es proposa per indicar les zones de c/d la senyal a utilitzar serà la R-308, de prohibició d'estacionament, amb una mida de 30 cm de radi i acompanyades de diferents plaques complementàries. Les imatges següents en són un exemple:

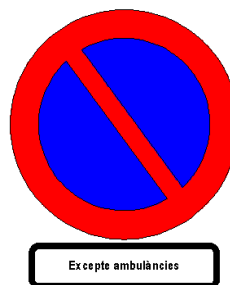


Senyal genèrica per a qualsevol càrrega i descàrrega.

Senyal genèrica per a la zona del centre.

Senyal genèrica per a molls de càrrega i descàrrega.

- Es recomana que en cas que es senyalitzin zones d'aparcament autoritzat o reservat (p.e ambulàncies o serveis) es faci amb una senyal d'aparcament R-308 amb una placa complementària d'informació.





- Revisar aquelles zones de C/d situades abans dels passos de vianants per tal de posar-los a continuació d'aquests en el sentit de la circulació, o desplaçar-los de manera que no restin visibilitat als conductors ni als vianants.
- Creació i manteniment d'un inventari o base de dades de forma georeferenciada de les zones de c/d. Incorporació al sistema d'informació geogràfica (SIG) de l'ens local.



- Implantació de mesures en l'evolució del municipi cap a un smart city per a gestionar de forma més còmode i eficient les àrees d'aparcament de càrrega i descàrrega i garantir un bon ús d'aquestes.

Agents responsables		Prioritat				
- Guàrdia Urbana - Via Pública		- Alta				
Zona d'actuació		Estimació del cost (€)				
- Diverses zones del municipi		- Inventari i col·locació de senyals. AMERSAM i Mobilitat de la Guàrdia Urbana.				
Possibles fonts de finançament		Indicadors d'avaluació de la proposta				
- Ajuntament de Reus		- Zones de càrrega i descàrrega				
Termini de l'actuació						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017

Proposta 4.4		Aparcament projectat per a camions						
Línia estratègica								
Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents i aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada								
Descripció de l'actuació								
<p>Actualment Reus disposa d'un aparcament per a camions situat al C/ Pintor Fuster amb una capacitat de 140 places, la majoria abonats, deixant una petita part pel lloguer eventual.</p> <p>Cal que els vehicles pesants i semipesants tinguin infraestructures d'aparcament adequades per poder estacionar, ubicades fora del nucli urbà de manera que no generin problemes de trànsit, tot evitant el pas per les vies urbanes.</p> <p>Proposta</p> <p>Impulsar de manera definitiva el projecte constructiu del nou aparcament de camions que GISA va adjudicar a l'octubre de 2009, per tal de que quedi enllestit amb la redacció tècnica específica, que permeti arribar a la fase d'execució de l'obra.</p> <p>Es recomana instal·lar els següents serveis:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tren de rentat per vehicles pesants. ▪ Sistemes de videovigilància i control d'accessos. ▪ Vestuaris i dutxes. ▪ Estació de servei amb servei de restaurant. ▪ Parada d'autobús o altres serveis per accedir a l'aparcament de forma sostenible. Caldrà que estigui estudiat en el Pla de Mobilitat Generada. 								
Agents responsables				Prioritat				
- Àrea d'Arquitectura i Urbanisme - Àrea de Promoció - Gestió d'Infraestructures S.A				- Mitja				
Zona d'actuació				Estimació del cost (€)				
- Perifèria de Reus				- Planejament urbanístic. Generalitat de Catalunya				
Possibles fonts de finançament				Indicadors d'avaluació de la proposta				
- Ajuntament de Reus - Gestió d'Infraestructures S.A				- Nombre de places d'aparcament en calçada: per a camions				
Termini de l'actuació								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017		

Proposta 4.5

Estudi sobre la distribució urbana de mercaderies al municipi



Línia estratègica

Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents i aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada

Descripció de l'actuació

La distribució urbana de mercaderies és un aspecte vital en la mobilitat dels nuclis urbans que contribueix notablement al creixement econòmic d'una ciutat. La falta d'una bona gestió de la xarxa de distribució de mercaderies es tradueix, en moltes ocasions, en accions il·legals per part dels distribuïdors com aparcaments en doble fila o excessos de velocitat que tenen influència sobre la resta del trànsit i sobre la seguretat viària.

En total s'han comptabilitzat 181 zones reservades per a les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies en la via pública per aquestes operacions. El sumatori de les zones presenta una capacitat per a acollir fins a 662 vehicles (l'amplada de referència de la plaça va ser de 5 metres). Que correspon a 6,09 places de C/D per a cada 1.000 hab. o bé 0,15 places per cada 100 m2 de superfície comercial, per tant, es considera una bona dotació d'aparcaments.

Actualment places de zona blava del tomb de ravals i de carrers molt propers al centre s'han transformat en places exclusivament de càrrega i descàrrega.



Retall central del Mapa 4.6.1 de l'Anàlisi de PMU.

Tot i la bona dotació d'àrees de càrrega i descàrrega s'ha detectat que sovint no s'en fa un bon ús, per això des d'AMERSAM s'està desenvolupant una prova pilot per tal de millorar el control i la gestió d'aquestes.

Proposta d'actuació

Es pot fer un estudi molt més acurat amb l'objectiu de recollir i analitzar tota la informació del sistema, detectar les principals problemàtiques i plantejar una sèrie de propostes per crear un espai eficient dins de la xarxa pública de transport. A continuació es presenten les principals fases que haurien de constar en aquest estudi:

1. **Fase de diagnosi:** recull i anàlisi de tota la informació sobre la distribució de mercaderies i productes a Reus.
 - matrius origen/destinació
 - aforaments de vehicles de distribució
 - categorització de tipus de vehicles i negocis
 - empreses de distribució i les seves característiques
 - pols generadors de fluxos de mercaderies
 - ubicacions de les zones urbanes de càrrega i descàrrega
 - temps i distàncies mitjanes de les operacions
 - senyalització existent, etc.
2. **Detecció de les deficiències i determinació d'objectius:** un cop obtinguda i analitzada tota la informació del municipi cal identificar i jerarquitzar les carències del sistema i desprendre d'aquestes els objectius a assolir.
3. **Fase de propostes:** aportació de propostes per l'optimització de la xarxa. Es llisten una sèrie d'exemples de possibles propostes:
 - Proposta d'ubicació de les zones de càrrega i descàrrega amb l'objectiu de minimitzar la durada de les operacions i la distància al lloc de destinació de les mercaderies.
 - Possibilitat de distribució compartida (o centralitzada) de mercaderies per reduir el nombre d'operacions i al mateix temps reduir-ne el cost.
 - Vigilància i disciplina a les zones de càrrega i descàrrega.
 - Proposar una regulació òptima dels horaris i temps de permanència en zones de càrrega i descàrrega segons la configuració viària, la tipologia comercial i els vehicles de distribució.
 - Possibilitat d'incorporació de tecnologies de la informació i de les comunicacions (TIC). Exemple: utilització de la pàgina web de l'ajuntament per elaborar una eina que permeti consultar en temps real els punts de càrrega i descàrrega més propers en una determinada direcció i hora concretes.

- Fomentar la col·laboració entre comerciants i distribuïdors.

Finalment, l'estudi constarà també d'una anàlisi final de les conseqüències de les propostes dissenyades, tant les quantificables com les que no, sobre la xarxa de transport de mercaderies, l'ús global de l'espai públic, els altres mitjans de transport i sobre el medi ambient.

Instal·lació de sistemes de gestió i control dels estacionaments de càrrega i descàrrega.

Agents responsables	Prioritat												
- Àrea d'Arquitectura i Urbanisme - Àrea de Via Pública - Àrea de Promoció	- Mitja												
Zona d'actuació	Estimació del cost (€)												
- Tot el municipi	- Mitjans Municipals, AMERSAM												
Possibles fonts de finançament	Indicadors d'avaluació de la proposta												
- Ajuntament de Reus	- Avaluació de les actuacions establertes a l'estudi proposat. - Realitzar un seguiment dels indicadors de cadascuna de les propostes.												
Termini de l'actuació													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2012	2013	2014	2015	2016	2017						
2012	2013	2014	2015	2016	2017								

Proposta 4.6

Estudi de la implantació d'una plataforma de mercaderies per a la zona de vianants



Línia estratègica

Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents i aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada

Descripció de l'actuació

La *distribució de mercaderies urbanes (DMU)* no suposa tant un volum d'ocupació de la via com de contaminació ambiental (CO₂ i soroll) un problema per la ciutat.

La **DMU acostuma a ser poc valorada**, tot i la seva incidència directe en els sistemes de transport, ja que hi ha moltes maneres de moure's per la ciutat i diferents motius per fer-ho.

Actualment a més de la distribució clàssica de mercaderies, s'ha afegit el model B2C (business to client) dirigida tant al client físic a alguns comerços, com a l'augment de la compra on-line de productes.

Si es tenen en compte les característiques del nucli històric, eix comercial i eix de vianants s'observa que la DMU esdevé un problema per la mobilitat.

Dins d'aquest estudi es tractaria el sector HORECA (Hosteleria, restaurants i cafeteries) degut a que és el sector que més volum de moviments genera.

Proposta d'actuació

La realització d'un estudi per a la viabilitat d'implantació d'una microplataforma de distribució de mercaderies urbanes, per a la zona de vianants del nucli antic.

La idea bàsica és canviar el model de distribució urbana de mercaderies, per tal d'evitar el col·lapse en hores puntes i fer una distribució de les mercaderies més racional, a partir de la creació de la microplataforma.

Les microplataformes de distribució permeten disminuir l'impacte produït pel trànsit rodat en quant a contaminació ambiental, degut a la utilització de vehicles elèctrics i bicicletes de càrrega.

A més per a que aquesta iniciativa sigui factible ha de ser l'Ajuntament qui engegui la plataforma a través dels canals adequats i estudiat la ubicació possible en funció de l'anàlisi realitzat prèviament així com el tipus i volum de flota a utilitzar.

