

## **1.1.2. Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i ciclistes**

**Proposta 2.1**      **Millora de la xarxa de vianants**



**Línia estratègica**

Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i ciclistes

**Descripció de l'actuació**

Dels desplaçaments urbans realitzats a la ciutat el 67% es realitzen a peu, cal doncs adequar les voreres i la connexió de la xarxa de vianants, per augmentar i millorar els desplaçaments a peu que fan els ciutadans per la ciutat.

Cal identificar quins carrers són carrers d'estar i carrers de passar, per això es poden emprar mesures que identifiquin illes residencials dins del nucli, que haurien de ser zones 30. Per la delimitació d'aquestes zones han d'estar senyalitzades tant l'entrada com la sortida (limitació i fi de limitació de 30 km/h). Es aconsellable que hi hagi un element físic (veure proposta 2.2) per tal de fer més efectiva la mesura.

Actualment hi ha carrers a Reus que no compleixen la normativa del Codi d'Accessibilitat de Catalunya (Decret 135/1995) que estableix l'amplada mínima de vorera en 0'90 m. Amb l'entrada en vigor de l'Ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats, l'amplada mínima s'estableix en 1,80 m (excepcionalment 1,50 m en les zones consolidades). S'han detectat diversos carrers que, tot i que la compleixen, ho fan amb aquestes dimensions mínimes.

La present proposta planteja diverses solucions per aquests carrers tenint en compte les seves particularitats i usos diversos.

Actualment l'Ajuntament està realitzant la transformació d'eixos viaris a carrers de plataforma única, amb la projecció d'anar incrementant el seu nombre.

No es contempla en cap dels casos proposats l'ús exclusiu per a vianants dels carrers degut a que la intensitat de pas d'aquests eixos viaris és insuficient per la seva aplicació.

Aquestes propostes milloraran la qualitat de vida dels ciutadans, especialment la dels residents, degut a que es pacifica el trànsit i promocionen la mobilitat a peu envers altres modes de transport.

Per una altra banda es redueix la contaminació acústica per disminució del trànsit rodat.

També serveixen per promocionar el comerç a les zones.

A més la remodelació dels carrers fan que l'aspecte general del barri millori i no es degradin zones.

La no realització d'aquestes millores, en general, fa que els ciutadans no es desplacin per aquests carrers per motius de seguretat viària, i fa entrar al trànsit rodat en conflicte amb els vianants degut a l'escassetat de l'espai de les voreres.

**Actuació**

- Plataforma única o remodelació de les voreres mantenint 2 nivells

Com a millora general s'haurien de convertir a plataforma única tots aquells carrers que tenen una amplada inferior als 7 metres.

▪ Ampliació de voreres

Hi ha una sèrie de carrers que necessiten una ampliació de vorera, ja sigui a causa que incompleixen el mínim establert per la normativa actual en matèria d'accessibilitat, o que cal condicionar per diferents motius, tot i complir la normativa d'amplada mínima (perquè la via té un nombre important de vianants, fa de lligam amb la resta de la xarxa de vianants, etc) sempre que hi hagi la possibilitat tècnica de realitzar la millora.

Aquestes ampliacions de voreres han de tenir en compte tots els aspectes relacionats amb la mobilitat dels diferents usuaris: persones amb mobilitat reduïda, gent gran, nens i adolescents.

Es recomana que l'amplada de les voreres sigui de 2 m d'amplada lliure, en zones ja urbanitzades caldria arribar a l'amplada de 1,5 m lliures.

Es diferencien dos fases contemplades en l'horitzó del present Pla de Mobilitat Urbana, 2012-2017:

- Fase I: Carrers on s'han de realitzar les actuacions amb la major brevetat possible perquè són punts de la ciutat amb manca de seguretat viària i/o accessibilitat i es troben dins de zones de vianants. Programat per a la seva millora fins al 2013.
- Fase II: Carrers que pacifiquen el trànsit en zones vulnerables i/o milloren la reordenació del trànsit de vehicles. Fase II 2013-2015.
- Fase III: Comprèn carrers detectats a les illes veïnals que, degut a les seves característiques, han de ser condicionats en compliment del codi d'accessibilitat. Fase III 2015-2017
- També es contempla un horitzó del 2017-2019 en previsió de la transformació contínua de la ciutat, desenvolupament de nous planejaments urbanístics, i ampliació de les illes veïnals per tal de fomentar la mobilitat a peu entre la ciutadania i donar compliment a l'ordre ministerial. Fase IV (2017-2019).

Cal tenir en compte que per les modificacions de carrers cal una forta inversió, es per això que la programació està condicionada per la disponibilitat pressupostària disponible.

**FASES D'EXECUCIÓ:**

L'anàlisi dels carrers es va fer en el 2010, des de llavors s'han portat a terme projectes de millora i ampliació de voreres i de creació de plataforma única.

Tram de carrer	Fase I (fins 2013)
CR Joan Martell	Fase1 ja executat en part
CR Sant Ferran	Fase 1 ja executat
CR Cristòfor Colom	Fase 1 ja executat
CR Sant Magí	Fase 1 ja executat
CR Sant Roc	Fase 1 ja executat
CR Sant Llibori	Fase 1 ja executat
CR Sant Joaquim i Santa Susagna	Fase 1 ja executat



CR Santa Magdalena	Fase 1 ja executat
CR Vidal	Fase 1 ja executat
CR Sant Tomàs	Fase 1 ja executat
CR Barceloneta	Fase 1 ja executat
CR Pau Sabaté i Jaumà	Fase 1 ja executat
Tram del CR Selva del Camp	Fase 1 ja executat
Tram del CR Josep Anselm Clavé	Fase 1 ja executat
Tram de CR Sant Miquel	Fase 1 ja executat
CR Sant Carles i Sant Josep	Fase 1 ja executat
CR Sant Pancrac	Fase 1 ja executat
CR Gornals	Fase 1 ja executat
CR Sant Serapi	Fase 1 ja executat
Escorredor de Sant Francesc	Fase 1 ja executat
CR Sant Antoni. 650.375 m2	Fase 1 ja executat
Camí Vell de Riudoms (vorera)	Fase 1 ja executat

## FASE II (2013-2015)

Tram de carrer	Fase II (2013-2015)
CR Verge Maria	Fase 2
CR Sant Pau i Sant Blai	Fase 2
TRV Sant Antoni	Fase 2
CR Victòria	Fase 2
<b>COST PROJECTE</b>	<b>305.877,58 €</b>

CR Arnavat de Vilaró	Fase 2
Carreró de la Puríssima Sang	Fase 2
CR de la Puríssima Sang fins Riera Miró	Fase 2
<b>COST PROJECTE</b>	<b>1.167.941,91 €</b>

Carreró Nolla (236 m2)	<b>47.200,00 €</b>
------------------------	--------------------

**COST FASE (2013-2015)****1.521.019,49 €**

## FASE III (2015-2017)

<b>Tram de carrer</b>	<b>Cost</b>
CR Alt de Sant Josep	121.200 €
PL Víctor	60.000 €
CR Sant Sebastià	86.600 €
CR Campomanes	91.000 €
CR Sant Eulàlia	194.400 €
CR Alt del Carme	192.600 €
CR del Sol	57.400 €
CR Sant Esteve	98.000 €
CR Sant Ignasi	44.800 €
CR Sant Francesc.	162.800 €
CR Sant Benet	86.600 €
CR Closa de Freixa	107.000 €
CR Baix de Sant Salvador	67.415 €
CR Àngel de la Guarda	69.400 €
CR Santa Clara	66.000 €
CR Rafel de Casanova	111.400 €
CR Sant Antoni Maria Claret	101.160 €
CR del Camí de Valls	281.000 €
Travessera nou de Sant Josep	65.280 €
CR Balmes	72.840 €

CR Canal	74.400 €
CR Tetuan	69.600 €
Alt de Sant Pere	240.000 €
<b>COST FASE III (2015-2017)</b>	<b>2.520.895 €</b>

Els carrers de Sant Antoni i Sant Benet estan reformats però les seves voreres són inferiors a 0,90 m o el radi de gir pels vehicles fa que pugin a les voreres. Per això es recomana convertir-ho a plataforma única.



Amplada vorera insuficient. C/ de Sant Benet

Simulació d' elevació paviment

**FASE IV 2017-2019**

C/ Albiol	36.980 €
Boix	76.000 €
Sant Gaietà	75.035 €
Louis Braile	22.000 €
Baix del Carme	150.000 €
Av. Salle (entre Av. Pere Cerimoniós i Vinyols)	21.600 €



Miramar	105.480 €
C/ de Banys	158.840 €
Passatge de Roda	102.840 €

Av. dels Jocs Olímpics (entre c/Campoamor i c/Zorrilla)	12.840 €
---	----------

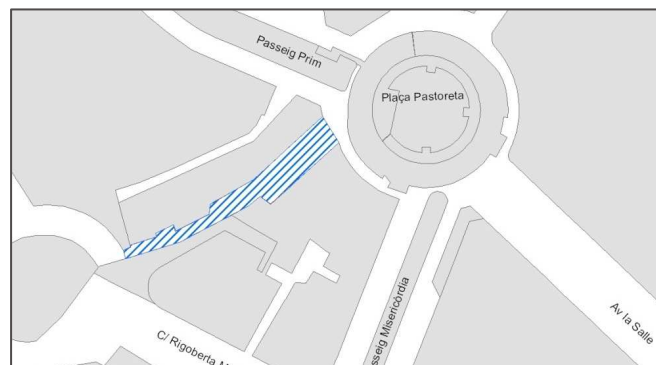
Carrer Castellvell	250.452 €
Camí de Valls	268.800 €

La modificació d'aquests carrers milloraran els itineraris de la mobilitat a peu.

PS Misericòrdia	40.725	Retranqueig de la casa
Monestir Escala-Dei	44.100	Proposta de zona veïnal
CR Abat Escarré (davant Mas Pintat)	80.000	Proposta de zona veïnal

Camí Vell de Riudoms ( plaça Pastoreta).	Pla Urbanístic
Camí de Riudoms davant de CAP Sant	Pla Urbanístic
<b>FASE IV</b>	<b>1.445.692 €</b>

Camí Vell de Riudoms:



Actualment s'ha fet una actuació que ha consistit en convertir-lo en un camí unidireccional i s'ha construït una vorera. La resta d'adaptació es realitzarà conjuntament amb l'execució del pla urbanístic.

**Carrer Castellvell**

En aquest carrer caldria una remodelació de la vorera de 270 metres de llargada en un dels costats i de 160 metres de l'altra vorera. L'amplada d'aquest carrer de façana a façana és de 7,7 metres.

El cost de l'actuació està valorada en 250.452 €

La millora dels carrers en molts casos suposarà una pèrdua de zona d'aparcament, en les fases II, III, IV s'avalua que es reduiran en 356 places d'aparcament, també caldrà el trasllat o adequació de serveis públics, que no es troben avaluats en la proposta econòmica.

<b>Agents responsables</b>	<b>Prioritat</b>
- Àrea d'arquitectura i Urbanisme - Via Pública - Serveis Socials ( Accessibilitat)	- Mitja
<b>Zona d'actuació</b>	<b>Estimació del cost (€)</b>
- Diversos carrers del municipi	- Preu per m <sup>2</sup> de plataforma única per a carrers de menys de 7m d'amplada .....200€ - Preu per m <sup>2</sup> per a ampliació de voreres en carrers iguals o més amples de 7m d'amplada .....120€  Fase I: Executada Fase II (2013-2015): 1.521.019,49 € Fase III (2015-2017): 2.520.895 € Fase IV (2017-2019): 1.445.692 i altres actuacions.
<b>Possibles fonts de finançament</b>	<b>Indicadors d'avaluació de la proposta</b>
- Ajuntament de Reus - Generalitat de Catalunya: departament d'Acció Social i Ciutadania - ONCE	- Nombre anual de desplaçaments a peu - Espai públic destinat a vianants - Voreres amb amplada superior a 1,5 metres
<b>Termini de l'actuació</b>	
	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 2.2**

**Millora de la seguretat dels itineraris per a vianants**



**Línia estratègica**

Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i ciclistes

**Descripció de l'actuació**

Per tal d'aconseguir una xarxa de vianants més segura s'haurà d'aplicar una sèrie de mesures genèriques i d'altres més específiques.

Com s'ha observat al document d'anàlisi, hi ha carrers que han d'ampliar la seva amplada de vorera per poder ser més segurs i transitables, i no obligar al vianant a caminar per la calçada, degut a una amplada de vorera insuficient.

La transformació de carrers a plataforma única no és l'única solució per pacificar el trànsit i generar vies d'estar dins de les illes internes. Es poden implementar zones 30 amb passos elevats de vianants, senyalització de zona 30, canvis d'aparcament i canvis de sentits de circulació, instal·lació de mobiliari urbà, jardineres o obstacles per a que els vehicles hagin de reduir la velocitat, aquestes actuacions són més ràpides de realitzar i menys costoses. Posteriorment, si escau, o es disposa de recursos suficients, el carrer podria passar a ser de plataforma única.



**Imatge 1.2.3** Elevació de cruïlles amb passos de vianants de ressalt com a portes d'entrada a carrers estrets i de caire veïnal. Font: Elaboració pròpia.

La implantació del passos elevats ha d'anar acompanyada de la corresponent senyalització vertical per tal que els conductors puguin identificar la zona de manera clara.



S-30



S-13



P-15a



Alternativament com a indicador de zona 30, en lloc d'instal·lar un pas elevat es pot senyalitzar l'entrada a la zona veïnal amb pintura a la calçada i la instal·lació de la senyalització vertical.



Imatge 1.2.4 Porta d'entrada a una zona 30 a Gijón. Font: Elaboració pròpia

### Millores

Aconseguir una reducció de velocitat a les vies d'estar i evitar que els vehicles no veïnals entrin a aquestes zones.



Pas elevat



Pas amb plataforma reductora i pintura de Z30



Pas amb pintura de Z30



Pas amb pintura II Z30

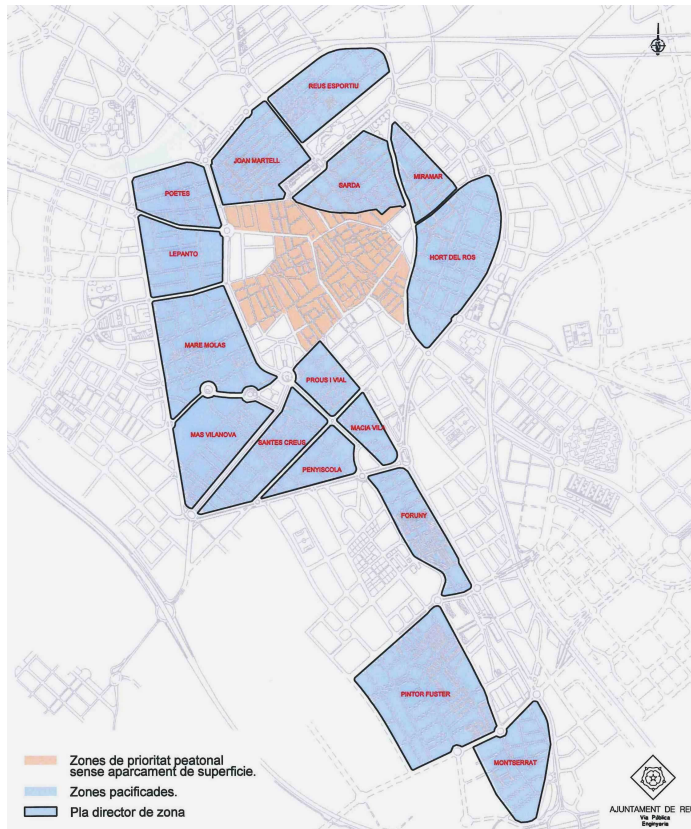
Imatge 1.2.5 Simulació de les diferents opcions per una porta d'entrada a una zona 30. Font: Elaboració pròpia



### Actuacions

Elaborar plans directors de cada barri on s'analitzarà la conveniència d'implantar sistemes de pacificació de trànsit i escollir el model més adequat en cada un dels barris.

Aquestes mesures han de permetre dirigir el trànsit a vies més adequades, amb més capacitat i pacificar les zones veïnals o illes internes.



Imatge 1.2.6 Projecció dels Plans Directors de Zona per tal de crear zones 30. Font: Elaboració pròpia

Agents responsables	Prioritat
- Àrea d'Arquitectura i Urbanisme - Via Pública - Àrea de Medi Ambient	- Mitja
Zona d'actuació	Estimació del cost (€)
- Barris de Reus	Estudi realitzat des de Via Pública amb mitjans municipals. Avaluació del cost unitari per a la porta



	d'entrada, pintura i senyalització 5.000 €					
<b>Possibles fonts de finançament</b>	<b>Indicadors d'avaluació de la proposta</b>					
- Ajuntament de Reus - Servei Català de Trànsit	- Espai públic destinat a vianants i bicicletes - Víctimes vianants					
<b>Termini de l'actuació</b>						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017

**Proposta 2.3**

**Millora de l'accessibilitat dels vianants: reordenació del mobiliari urbà, supressió de les BAU**



**Línia estratègica**

Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i als ciclistes

**Descripció de l'actuació**

A la fase de diagnosi s'ha vist com el mobiliari urbà pot afectar a la mobilitat directa dels vianants, ja que acostuma a ocupar l'espai reservat per vianants i, en ocasions, no està ben ubicat.

S'ha observat en alguns carrers de plataforma única que els elements de separació entre el trànsit rodat i els vianants no arriben a l'alçada mínima de 0,80 a 0,90 m que indiquen el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i l'Ordre ministerial de condicions bàsiques d'accessibilitat.



Pilones inferiors a 0,80 m al c/ Pintor Bergadà.



Simulació amb pilones d'alçada adequada.

Per una altra banda s'han detectat barreres arquitectòniques en voreres que dificulten el creuament en els passos de vianants.



Vorera i pas de vianants no adaptat al c/ Baix del Carme.

Es van localitzar a la zona de vianants reixes de clavegueram amb obertures de 7,3 cm per 7,3 cm de grandària. L'Ordre ministerial indica que l'obertura màxima hauria de ser inferior o igual a 1 cm de diàmetre en les àrees d'ús de vianants, per no dificultar el pas a persones amb cadira de rodes, amb bastó, a infants i vianants en general. En calçades, el diàmetre màxim ha de ser igual o inferior a 2,5 cm.





Reixa actual instal·lada al c/ Major.



Simulació de reixa adequada segons l'Ordre ministerial

### Actuacions

- Modificar les reixes de clavegueram que no compleixen la normativa, s'iniciarà el canvi per les zones de prioritat per a vianants.
- Adequar trams de vorera que no reuneixen el codi d'accessibilitat, la prioritat s'establirà des de les vies principals de vianants a les secundàries.
- Creació de la Comissió Tècnica d'Accessibilitat per a la eliminació de BAU per tal de fer seguiment i prioritzar actuacions.

Agents responsables		Prioritat
- Àrea d'Arquitectura i Urbanisme - Via Pública - Aigües de Reus - Serveis socials (accessibilitat)		- Mitja
Zona d'actuació		Estimació del cost (€)
- Actuació a realitzar en tot el municipi.		- Adequació a la nova normativa d'accessibilitat per part de les Brigades Municipals. - Subministrament de Reixes: 3480 € - Material per ampliació voreres i rebaixos 10.020 € / any Total actuació: 33.540 €
Possibles fonts de finançament		Indicadors d'avaluació de la proposta
- Generalitat. Departament d'acció social i ciutadania		- Espai públic destinat a vianants i bicicletes - Voreres amb amplada superior a 1,5 metres - Víctimes vianants
Termini de l'actuació		
2012	2013	2014
2015	2016	2017

**Proposta 2.4**

**Millora i potenciació de la seguretat dels desplaçaments no motoritzats als Centres Educatius**



**Línia estratègica**

Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i als ciclistes

**Descripció de l'actuació**

Tal i com s'ha observat al document d'anàlisi, a Reus hi han implantats itineraris segurs per a escolars, emprats per una bona pràctica que rep el nom de *Bus a peu*.

Aquesta iniciativa pretén que els infants vagin a escola caminant. El principal objectiu és generar confiança en els infants per desplaçar-se a peu, augmentar el nivell de relacions socials i entendre el medi on es desplacen aplicant les normes de comportament viari.

S'estableixen recorreguts segurs pels usuaris amb cooperació de les AMPA (associacions de mares i pares d'alumnes), el centre educatiu implicat, la Guàrdia Urbana i l'Ajuntament.

Actualment hi ha tres escoles que realitzen el bus a peu, que són el CEIP Dr. Alberich i Casas, el col·legi Sant Josep i el CEIP Escola Montsant.

També es porta a terme el control de l'entrada i sortida dels alumnes de l'escola per agents de la Guàrdia Urbana i en alguns centres per membres de l'AMPA.

És important engegar i potenciar aquestes iniciatives per tal que en el futur continuïn utilitzant com a medi de desplaçament el caminar, entendre les normes viàries i respectar-les.

Tot i això, també cal una millora en les infraestructures de la via pública (ampliació de voreres, carril bici,...) en l'entorn immediat de les escoles i equipaments per a la formació, on hi ha recurrència de nens i joves estudiants, per tal de garantir la seguretat viària.

Existeixen línies d'autobús a: IES Domènech i Montaner, IES Horticultura, IES Gabriel Ferrater, Mas Carandell i a les escoles La Vitxeta que hi va expressament ja que està més allunyada de la zona urbana compacta de Reus. Aquestes línies estan operatives només en horari escolar.

Els altres equipaments educatius estan totalment integrats en l'àrea del transport públic habitual de la ciutat.

**Recomanacions**

**Camins escolars**

- **Mantenir** els actuals **camins escolars** i fer un seguiment i avaluació dels mateixos, per a veure si s'han de modificar i impulsar el seu ús.
- Impulsar **nous itineraris** a la resta de centres educatius, implicant als centres, a les AMPA i a l'Ajuntament per tal de motivar als centres a impulsar aquesta iniciativa.
- **Realitzar estudis** conjuntament amb la Guàrdia Urbana de Reus i tècnics especialistes per senyalitzar els itineraris més segurs, tant a peu com en bicicleta, i estudiar la possibilitat d'implementar millores viàries als itineraris si escau.
  - Implantació de passos elevats en cruïlles perilloses si el nivell de trànsit ho permet

- Aparcament limitat als entorns de les escoles
- Col·locació de tanques protectores
- Foment de l'estacionament de bicicletes
- Adequació de les freqüències semafòriques en el passos de vianants
- **Realitzar campanyes de formació** al personal docent i a les AMPAS sobre els camins escolars. Formar a possibles reguladors de trànsit a l'entrada i sortida de les escoles.
- **Informació** de com arribar a l'escola de manera reiterant a cada centre i cada curs escolar.

### **Millores a l'entorn dels equipaments escolars**

De forma específica, es proposen una sèrie de mesures per a millorar l'accessibilitat i la seguretat viària a l'entorn d'aquest tipus d'equipament:





- **Reforç de la senyalització horitzontal i vertical:** manteniment de l'estat de les marques viàries, instal·lació de senyals verticals adequats a aquests àmbits (possibilitat d'instal·lar-los en panells amb fons de color groc fluorescent, per a la seva major visibilitat): P-21 de perill per la presència de nens, R-301 de prohibició de superar la velocitat màxima indicada (20 - 30 km/h), i S-13 de situació d'un pas per a vianants.
- **Voreres** amb una amplada mínima d'1,50 m lliure d'obstacles. En els accessos escolars, les voreres hauran de tenir una amplada addicional de 2 m en els casos on sigui possible (construcció d'un atri). Molts cops es pot guanyar aquest espai amb la supressió de la línia d'estacionament que es troba contigua als centres. En els casos de nova construcció d'equipaments escolars, es pot recular l'alineació de la façana en els seus accessos, per tal d'aconseguir aquest espai.
- **Instal·lació de baranes** per impedir que els escolars creuin la calçada per qualsevol punt, permetent el seu pas en els punts on es localitzen els passos per a vianants. El seu disseny no ha de permetre que les persones puguin seure, o que puguin travessar-les amb facilitat. Caldrà tenir present les possibles incompatibilitats en zones on es disposa d'aparcament en filera de forma contigua, ja que les baranes poden suposar un obstacle per obrir les portes del copilot, o per a què el conductor accedeixi a la vorera amb seguretat.
- Anàlisi de la visibilitat de la calçada des de la vorera, illots o mitjanes, i viceversa. Cal **corregir la manca de visibilitat** que pot ocasionar el mobiliari urbà, així com la possible vegetació existent a l'entorn dels passos per a vianants, que generen un risc potencial d'atropellament.
- **Carril bici** o itinerari segur també per a la bici, unit a la xarxa ciclista principal i **aparcaments** de bicicleta dins del recinte escolar.
- **Reforç del control de la Guàrdia Urbana** per tal de garantir que els itineraris siguin totalment practicables sense l'existència de vehicles aparcats a les voreres, parats als passos de vianants i actuant sobre aquells que estacionen en doble i triple fila i dificulten la circulació de la resta de vehicles.

Agents responsables	Prioritat
- <b>Guàrdia Urbana</b> - Àrea de Medi Ambient	- Alta






- Àrea de Via Pública - Àrea d'Educació i Formació - Àrea de Participació	
<b>Zona d'actuació</b>	<b>Estimació del cost (€)</b>
- Municipi de Reus	- Millores entorn de l'escola . 12.000 € - Inventari manteniment i condicionament de l'existent 3.000 €
<b>Possibles fonts de finançament</b>	<b>Indicadors d'avaluació de la proposta</b>
- Generalitat. Departament d'Ensenyament.	- Espai públic destinat a vianants i bicicletes - Voreres amb amplada superior a 1,5 metres - Víctimes vianants
<b>Termini de l'actuació</b>	
	2012      2013      2014      2015      2016      2017
	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

<b>Proposta 2.5</b> <b>Senyalització de la xarxa de vianants</b> 	
<b>Línia estratègica</b>	
Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i als ciclistes	
<b>Descripció de l'actuació</b>	
<p>Els desplaçaments a peu per la ciutat aporten beneficis importants: la reducció dels desplaçaments en vehicle privat, millora de la qualitat atmosfèrica, fer una ciutat més tranquil·la i de més qualitat, potenciadora del comerç de proximitat,... per una altra banda, és la forma de desplaçament més saludable pels ciutadans.</p> <p>Cal que la xarxa entre illes veïnals i els itineraris més concurrents siguin segurs i estableixin una veritable trama de desplaçaments a peu, sense barreres arquitectòniques.</p> <p>Aprofitar l'oportunitat que té Reus com a ciutat idònia pels desplaçaments a peu, per fer extensible la xarxa de vianants a les noves zones desenvolupades i al sòl no urbanitzable connectant la ciutat urbana amb la xarxa de camins.</p> <p>Les noves zones de desenvolupament urbanístic hauran de tindre en compte aquest repte.</p> <p><b>Actuacions:</b></p> <p>Es proposa dissenyar la senyalització d'una xarxa de vianants per indicar els principals pols generadors de mobilitat, tals com l'hospital, l'estació de tren i l'estació d'autobusos, aparcaments, centre històric, entre altres, on es vegi clarament el temps de recorregut a pas de vianant.</p> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">        </div> <p>Simulacions de plaques per senyalització d'itineraris de vianants</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es recomana la instal·lació de plaques identificatives de noms de carrer que manquen ( descrits a l'anàlisi).</li> </ul>	
<b>Agents responsables</b>	<b>Prioritat</b>



- Àrea d'Arquitectura i Urbanisme - Via Pública - Àrea de Medi Ambient - Àrea de participació	- Mitja
<b>Zona d'actuació</b>	<b>Estimació del cost (€)</b>
- Tot el municipi	- Estudi de senyalització d'itineraris. Mitjans popis - Subministrament de senyalització i instal·lació a càrrec de personal municipal. 18.750 €
<b>Possibles fonts de finançament</b>	<b>Indicadors d'avaluació de la proposta</b>
- Ajuntament de Reus	- Espai públic destinat a vianants i bicicletes - Voreres amb amplada superior a 1,5 metres - Víctimes vianants
<b>Termini de l'actuació</b>	
	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 2.6		Implantació d'un pas per travessar les vies de l'estació de ferrocarril									
<b>Línia estratègica</b>											
Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i als ciclistes											
<b>Descripció de l'actuació</b>											
<p>El traçat de les vies del ferrocarril suposen una barrera per a la mobilitat, sobretot a peu. Els efectes d'aquesta barrera es més notori al sector nord de la ciutat on a banda i banda de la via ja ha estat urbanitzat i hi ha perspectives de més creixement però també en la zona periurbana de Reus.</p> <p><b>Actuació que es proposa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implantació d'un pas per connectar la part posterior (av. del Comerç) i trencar l'efecte barrera que generen les vies del ferrocarril. La construcció d'aquesta nova infraestructura s'haurà d'integrar en l'estudi urbanístic que ha de redefinir els futurs usos d'aquest gran buit que ara actua com una barrera entre els eixamples c/Ample - barri dels poetes al sud i els barris situats al nord del ferrocarril.</li> <li>▪ Les característiques del pas han d'acomplir l'Ordre ministerial d'accessibilitat així com la resta de normatives vigents.</li> <li>▪ Integrar la solució de la connectivitat i salvar la separació que provoquen les línies del tren en el teixit de Reus dins de la planificació urbanística, sobretot en la mobilitat no motoritzada.</li> </ul>											
<b>Agents responsables</b>			<b>Prioritat</b>								
- Àrea d'Arquitectura i Urbanisme - Via Pública - Àrea de Medi Ambient - ADIF			- Alta								
<b>Zona d'actuació</b>			<b>Estimació del cost (€)</b>								
- Àmbit on s'inscriu l'estació de ferrocarril.			- Petició a ADIF. - Desenvolupament urbanístic de la zona								
<b>Possibles fonts de finançament</b>			<b>Indicadors d'avaluació de la proposta</b>								
- Ajuntament de Reus			- Espai públic destinat a vianants i bicicletes								
<b>Termini de l'actuació</b>											
2012		2013		2014		2015		2016		2017	

**Proposta 2.7**

**Redactar el Pla Específic per a la Mobilitat en Bicicleta**



**Línia estratègica**

Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i als ciclistes

**Descripció de l'actuació**

En els darrers anys l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport ha anat en augment en el conjunt del territori català. A Reus un 67,8% del total de desplaçaments es fan en modes no motoritzats, dels quals un 67,3 % es fan a peu i un 0,5% en bicicleta.

El Pla Estratègic i Agenda 21 Reus Demà en el seu document del Pla d'acció defineix una sèrie de línies estratègiques i accions a desenvolupar, algunes d'elles adreçades a millorar la mobilitat i seguretat de la bici a Reus i a nivell supramunicipal.

**Proposta d'actuació**

Disposar d'una eina específica que permeti el desenvolupament de la bicicleta a la ciutat actual i futura per tant, es proposa l'elaboració d'un Pla Específic per a la Mobilitat en Bicicleta que tingui validesa durant els propers 6 anys.

Aquest Pla específic ha de contemplar el desenvolupament futur en les següents línies:

- **Infraestructures:** definint la xarxa destinada per a bicicletes tant a nivell municipal com supramunicipal. La xarxa ha d'estar connectada amb els diferents punts generadors de mobilitat, els barris, els polígons i els espais agrícoles del voltant de Reus i municipis veïns. Caldrà que estigui degudament senyalitzada.
- **Unificar els criteris constructius dels carrils bici, en la planificació urbanística:** establir i unificar uns criteris per tal de garantir la mobilitat en bicicleta de forma segura. Es proposa la màxima segregació dels tres tipus de mobilitat (a peu, en bicicleta i motoritzat) en funció de la tipologia i dimensions dels carrers.

Els carrils destinats a la circulació de bicicletes situats sobre les voreres haurien d'estar separats dels itineraris de vianants mitjançant mobiliari urbà que permeti delimitar cada zona com, per exemple, arbres, jardineres, bancs, fanals, papereres, etc.

- **Normativa:** redacció d'una normativa específica per la mobilitat en bicicleta amb l'objectiu de normalitzar el seu ús i afavorir la convivència amb els altres modes de transport
- **Seguretat viària:** tant en la construcció de les zones destinades a la circulació de bicicletes com en l'estacionament de les mateixes
- **Intermodalitat:** promoure l'intercanvi modal amb les diferents xarxes de transport i els aparcaments dissuasoris
- **Campanyes:** tant de promoció de l'ús de la bicicleta com campanyes de seguretat viària i de respecte del vehicle cap a la bicicleta.



Agents responsables	Prioritat												
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Àrea d'arquitectura i Urbanisme</li> <li>- Àrea tècnica de mobilitat</li> <li>- Àrea de Medi Ambient</li> <li>- Via Publica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alta</li> </ul>												
Zona d'actuació	Estimació del cost (€)												
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municipi de Reus</li> </ul>	Pla de Mobilitat específic per a la mobilitat sostenible en bicicleta a Reus i estudis complementaris. Mitjans municipals.												
Possibles fonts de finançament	Indicadors d'avaluació de la proposta												
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajuntament de Reus</li> <li>- Recolzament de la Coordinadora Bicicamp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre anual de desplaçaments en bicicleta</li> <li>- Quota de mercat de les bicicletes en els desplaçaments interns</li> <li>- Xarxa ciclista: quilòmetres de carrils bici per cada 1.000 habitants</li> <li>- Carrils bici amb senyalització</li> <li>- Aparcaments segurs en els pols atractors de mobilitat</li> </ul>												
Termini de l'actuació													
<table style="width: 100%; text-align: center; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 16.6%;">2012</td> <td style="width: 16.6%;">2013</td> <td style="width: 16.6%;">2014</td> <td style="width: 16.6%;">2015</td> <td style="width: 16.6%;">2016</td> <td style="width: 16.6%;">2017</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 16.6%;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 16.6%; background-color: #f4a460;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 16.6%; background-color: #f4a460;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 16.6%; background-color: #f4a460;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 16.6%;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 16.6%;"></td> </tr> </table>		2012	2013	2014	2015	2016	2017						
2012	2013	2014	2015	2016	2017								

**Proposta 2.8**

**Millorar la xarxa de vies ciclistes en quant a seguretat, senyalització i continuïtat.**



**Línia estratègica**

Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i als ciclistes

**Descripció de l'actuació**

La xarxa de carrils bici presenta una sèrie de deficiències que en cas de millorar-se poden fer que s'incrementi l'ús de la bicicleta al municipi. Aquestes deficiències són principalment la falta de continuïtat, la cobertura territorial i la seguretat en el cruïlles i senyalització.

Aquesta proposta té com a objectiu millorar la seguretat de la xarxa actual reduint les dificultats que es puguin trobar en els carrils per a bicicleta i donant continuïtat a la xarxa

- Actuació proposada: Aconseguir compactar i connectar l'actual xarxa.
- Es proposa dotar a la xarxa de senyalització vertical i horitzontal, ja que més d'una tercera part dels carrils del municipi no tenen cap tipus d'indicació, només un color de paviment diferent que no dóna per suposada la circulació als ciclistes.
- Donar continuïtat als carrils bici en les cruïlles o passos de vianants amb pintura de senyalització viària.
- Estudiar la possibilitat de senyalitzar passos avançats per la bicicleta en les cruïlles semaforitzades.



Imatge 1.1.4 Exemple de continuïtat del carril bici a una cruïlla a Barcelona (av. Paral·lel/Ronda de Sant Pau) i a Copenhaguen (Dinamarca).

- Informació actualitzada de la xarxa per a bicicletes: Com a bona pràctica, es proposa que des dels diferents departaments de l'Ajuntament, que tractin problemàtiques de la mobilitat en bicicleta, s'elabori un plànol de conjunt amb la informació referent als carrils bici existents, aquells que estan actualment en construcció i els previstos d'implantar en els nous projectes urbanístics aprovats així com les zones de convivència (zones 30, vials de plataforma única, etc.), això permetrà tenir una visió de conjunt de tota la xarxa per tal de poder millorar-la.
- Com a criteris generals constructius i de senyalització es farà servir el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya, editat per la Generalitat de Catalunya l'any 2007.

Es proposa la màxima segregació dels tres tipus de mobilitat (a peu, en bicicleta i motoritzat) en funció de la tipologia i dimensions dels carrers. Els carrils destinats a la circulació de bicicletes situats sobre les voreres haurien d'estar separats dels itineraris de vianants mitjançant mobiliari urbà que permeti delimitar cada zona com, per exemple, arbres, jardineres, bancs, fanals, papereres, etc.

- Potenciació de la intermodalitat en bicicleta

### Busos Urbans

Els autobusos urbans de Reus Transport actualment ja permeten pujar la bicicleta dins l'autobús tot i que no és massa conegut, es proposa com a actuació la instal·lació de enganxines de senyalització en els mateixos busos i que es difongui la opció de portar la bici dins l'autobús a partir de la web i les eines digitals de les que disposa Reus Transport o en edicions en paper.

### Busos Interurbans

L'estructura dels autobusos interurbans fan que sigui difícil la solució presa per els autobusos urbans de portar la bici en el seu interior, és per això que es promourà la instal·lació de portabicicletes als vehicles que proporcionen el servei de transport interurbà al municipi.



Imatge 1.1.5 Portabicicletes davanter.  
Font: Bike on ART

El mapa següent presenta la xarxa de carril bici actual i una proposta de connexió de la xarxa. El principal objectiu d'aquesta ampliació és el d'aconseguir compactar l'actual xarxa i connectar punts amb una demanda potencial important. La intervenció es podria dividir en 6 àmbits d'actuació:

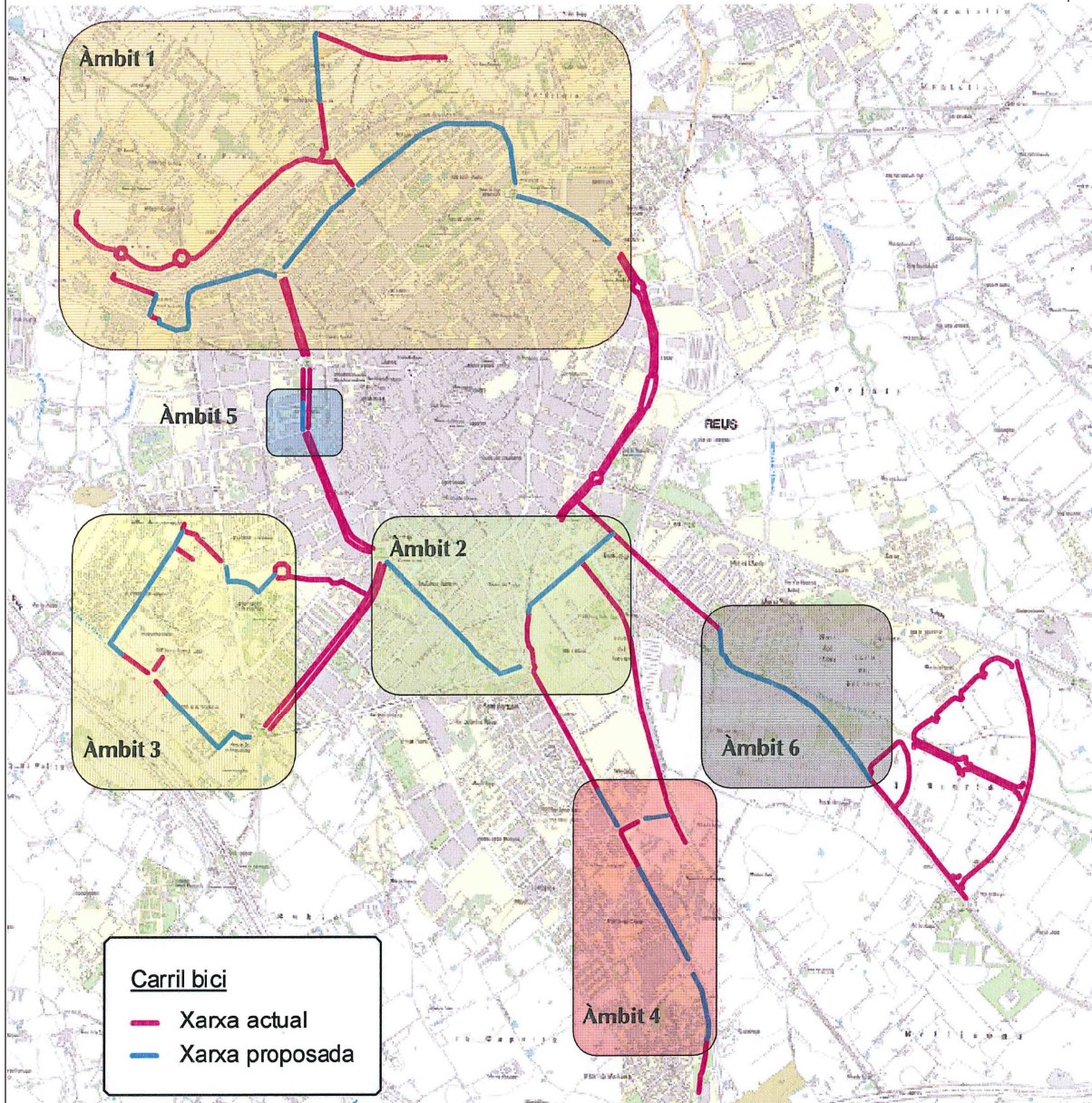
1. Connexió de l'est i oest de Reus pel nord
2. Connexió de l'est i oest de Reus pel sud
3. Connexió del barri Immaculada
4. Connexió amb el barri Montserrat
5. Passeig Sunyer
6. Connexió amb el Tecnoparc i Hospital

Aquesta proposta comportaria la construcció/ubicació de gairebé 6.800 nous metres de carril bici.  
Per tant, la ciutat de Reus passaria a tenir un total de més de 22.500 metres lineals destinats a la circulació de la bicicleta.





Els carrils bici passen per grans avingudes on la convivència amb el vehicle és més perillosa i les estacions de transport públic, l'itinerari cap a la destinació es pot configurar mitjançant zones de trànsit pacificat.



Existeix una proposta més extensa de la xarxa segons els nous creixements urbanístics futurs.

Agents responsables	Prioritat
<ul style="list-style-type: none"><li>- Àrea d'arquitectura i Urbanisme</li><li>- Àrea tècnica de mobilitat</li><li>- Àrea de medi ambient</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mitja</li></ul>

Zona d'actuació	Estimació del cost (€)				
- Municipi de Reus	<p>Construcció i senyalització de carril bici unidireccional segregat en vorera amb una amplada d'1,50 metres. .....60€/m<sup>2</sup></p> <p>Senyalització amb pintura de carril bici unidireccional segregat en vorera amb una ampla d'1,50 metres.....20€/ml</p> <p>Senyalització amb pintura de carril bici unidireccional segregat en calçada amb elements físics de separació i una amplada d'1,50 metres.....25€/ml</p> <p>Senyalització vertical de simbologia.....90 €/ u.</p> <hr/> <p>Construcció unió de tots els àmbits : 1991 m2 .....179.160 €</p> <p>Senyalització amb pintura del carril bici de tots els àmbits : 11.494 ml..... 229.880 €</p> <p>Senyalització simbologia tots els àmbits .....1.300 €</p> <p>Total actuació: 410.340 €</p>				
Possibles fonts de finançament	Indicadors d'avaluació de la proposta				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajuntament de Reus</li> <li>- Generalitat de Catalunya</li> <li>- Pla Estratègic de la bicicleta de la Generalitat de Catalunya</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre anual de desplaçaments en bicicleta</li> <li>- Nombre anual de desplaçaments en vehicle privat</li> <li>- Quota de mercat de les bicicletes en els desplaçaments interns</li> <li>- Xarxa ciclista: quilòmetres de carrils bici per cada 1.000 habitants</li> </ul>				
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 2.9**

**Nous aparcaments segurs per a bicicletes**



**Línia estratègica**

Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i als ciclistes

**Descripció de l'actuació**

Com s'ha observat durant l'anàlisi del municipi efectuat a la Fase 1 de Diagnosi, del Pla de Mobilitat Urbana del municipi, a Reus existeixen 34 punts d'aparcaments amb una capacitat total per a 317 bicicletes que permeten l'estacionament d'una manera lliure. Generalment la seva situació correspon als principals punts d'interès: instituts, escoles, centres cívics, estació de ferrocarril, etc. En el 2013 existeixen 46 mòduls aparcament de bicis i una capacitat de 336 places.

Els aparcaments de bicicletes, normalment de tipus d'arc, estan situats a l'aire lliure, més aviat destinats als estacionaments de curta durada i és l'usuari qui ha d'assegurar la bicicleta mitjançant els seus propis candaus. No ofereixen protecció de les inclemències del temps.

Un dels factors més dissuasoris en quant a l'ús de la bicicleta és el robatori i el vandalisme. Segons dades del Baròmetre anual de la bicicleta (2009) per a Catalunya, un 12% dels enquestats responien que els hi havia robat la bicicleta com a mínim una vegada i, respecte l'any 2008, el percentatge d'enquestats als que els hi havia robat més d'una vegada havia augmentat significativament d'un 4,9% a l'any 2008 a un 8,4% al 2009. Segons el mateix estudi, un 70% dels enquestats pensen que seria necessari la implantació d'aparcaments segurs per a la bicicleta.

Actualment existeixen models tancats d'aparcament de bicicletes de cobrament (tipus bicibox), la instal·lació i el manteniment son de l'ordre de 9.000 € i 3.000 €/ any respectivament.



Imatge 1.1.6 Aparcament cobert a una estació de tramvia d'Estrasbourg.

Font: Tele Atlas 2010

**Ubicació actual d'aparcaments (U invertida i una roda)**

**Estacions:** Estació d'ADIF , Estació d'autobusos

**Parcs, places i carrers:** Sant Jordi, Velòdrom, Santuari de Misericòrdia, Mas Iglesias, Plaça de la Pastoreta, carrer Sant Joan, Oques, Raval de Jesús, carrer Salvador Espriu, plaça Llibertat, Carrilet,

**Equipaments esportius:** Piscines municipals, Pavelló Municipal, Artis-Fraga, Reus Ploms, Reus

Deportiu,

**Altres equipaments:** Biblioteca, La Palma, Correus, Hospital, Cines Lauren.

**Centres Educatius secundària:** IES Baix Camp, IES d'Horticultura, IES Gaudí, IES Gabriel Ferrater, IES Vilaseca, IES Roseta Mauri, Escola-Institut Pi del Burgar (77,77 % de centres)

**Primària:** Escola-Institut Pi del Burgar, Escola Joan Rebull, Mowgli, Cèlia Artiga, Isabel Besora, Pompeu Fabra, Maria Cortina, La Vitxeta, Alberich i Cases, Ciutat de Reus, Els Ganxets, Rubió i Ors. (60%)

Altres: Escola d'Art i Disseny de Reus, Escola Oficial d'Idiomes UOC, IMFE Mas Carandell, Facultat d'Empresarials, Centre de Normalització Lingüística

**Centres Cívics:** Centre Cívic Ponent, Centre Cívic Carrilet, Centre Cívic Llevant, Centre Cívic Mestral, Centre Cívic Migjorn, Centre Cívic Mas Abelló, Centre Cívic del Carne. (100%)

### Proposta d'actuació

Per tal de promoure els desplaçaments en bicicleta pel municipi de Reus, la intermodalitat entre el transport públic i la bicicleta i l'aparcament segur d'aquests vehicles, es proposen quatre possibles línies d'actuació.

- Aparcaments segurs comunitaris

L'objectiu és proporcionar un aparcament que protegeixi la bicicleta de la intempèrie i dels robatoris. Així doncs, es proposa construir-ho en un espai tancat on es pugui deixar la bicicleta durant un cert temps a les proximitats dels principals pols atractors/generadors de mobilitat. La instal·lació d'aquests aparcaments segurs s'hauran d'efectuar en els principals llocs generadors de mobilitat com per exemple: estacions de tren (actual i futures), estació i parades d'autobús, campus universitari, centres esportius, etc.

- Aparcament per a bicicletes dins dels aparcaments municipals

Una altra manera de preservar les bicicletes de les inclemències i dels robatoris consisteix en destinar un espai dins dels aparcaments per a vehicles motoritzats. Normalment, per augmentar la seguretat, aquestes places estan ubicades a prop de la cabina de cobrament o bé estan vigilades per videocàmera les 24 h.

Actualment ja existeixen aparcaments per a bicicletes gratuïts en algun aparcament municipal i encara que no hi hagi cap ubicació especial es poden deixar gratuïtament sinó molesten als vianants, trànsit de vehicles i no ocupen cap plaça d'aparcament, però cal millorar la senyalització i fer-la evident pels usuaris de la bicicleta amb avís d'aquest servei en superfície i millorar la seguretat.





Imatge 1.1.7 Aparcaments de bicicletes dins d'un aparcament soterrat.

Font: Manual de aparcamientos de bicicletas. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio i elaboració pròpia.

▪ Aparcaments en l'interior d'habitatges

Regular en el planificació urbanística una reserva d'espai per a bicicletes en els edificis de nova construcció, de tal manera que faciliti entrar i sortir amb la bicicleta de casa.

▪ Promoure d'instal·lació d'aparcaments en la resta d' equipaments i centres educatius

Actualment només hi ha dos instituts que encara no disposen d'aparcaments de bicicleta i en 12 escoles, caldria motivar aquests centres per tal que tinguessin la inquietud d'instal·lar un aparcament de bicicletes. Caldria equipar amb aparcament el Parc de la Festa com a equipament municipal amb un gran potencial de desplaçaments en bici.

Agents responsables	Prioritat				
- Via Pública - AMERSAM - Arquitectura i Urbanisme - ADIF - Universitat Rovira i Virgili	- Mitja				
Zona d'actuació	Estimació del cost (€)				
- Centres generadors de mobilitat: estacions de tren i autobusos, campus universitari, etc.	- 6 cartells d'aparcament gratuït de bicicletes a l'exterior i a l'interior dels aparcaments municipals i aparcaments d'U invertida ..... 2.300 € - 20 aparcaments en centres públics .....2.000 € - Locals per a l'aparcament de bicicleta i sistema de seguretat, estació trens ( ADIF), Estació bus ( Reus Transport), Campus Bellissens ( URV) .....a determinar				
Possibles fonts de finançament	Indicadors d'avaluació de la proposta				
- Ajuntament de Reus	- Aparcaments segurs als principals pols generadors de mobilitat				
Termini de l'actuació					
2012	2013	2014	2015	2016	2017

**Proposta 2.10**

**Assegurar la continuïtat als camins i salvar les afeccions produïdes per la construcció o remodelació de noves vies**



**Línia estratègica**

Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i als ciclistes

**Descripció de l'actuació**

Reus conté una xarxa principal de camins amb més de 100 quilòmetres que recorren el terme municipal i el connecten amb la resta de termes adjacents.

La construcció o remodelació de noves infraestructures de comunicació ha comportat que alguns d'aquests camins hagin quedat tallats. Aquest fet ha repercutit en els itineraris utilitzats antiga i actualment pels pagesos de la zona que han vist interrompuda la circulació dels vehicles destinats al cultiu dels camps: tractors, etc.

La xarxa de camins és totalment radial fruit de l'herència de Reus com a gran pol d'atracció i esdevé ideal per a la connexió a peu i amb bicicleta des de Reus amb totes les poblacions veïnes (Aleixar, Castellvell, Almofter, La Selva, Constantí, La Canonja, Vila-Seca, Cambrils, Riudoms).

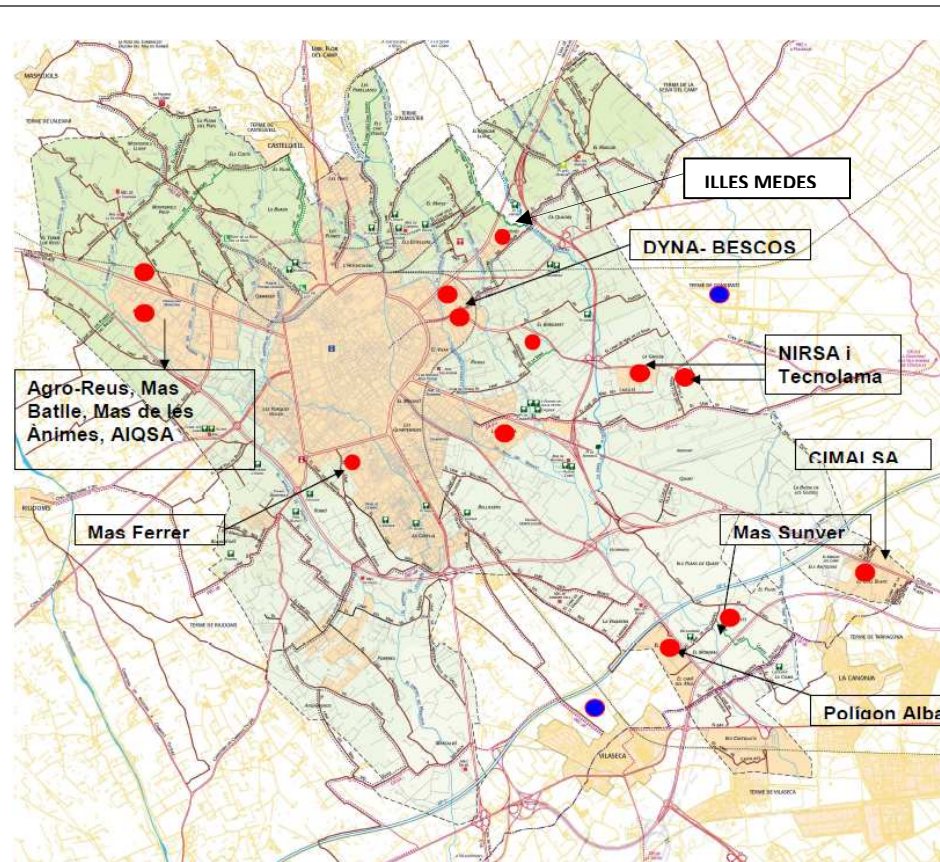
Actualment hi ha algunes urbanitzacions en la que es difícil i perillós anar-hi a peu o amb bicicleta, és el cas de Mas del Carpa, Blancafort.

També hi ha zones industrials que es troben allunyades del centre i que l'accés principal només està planificat per vehicle privat. Caldria millorar aquesta connexió per a unir-los amb modes no motoritzats: a peu o en bici.

Aquests polígons són: Polígon Dyna – Bescós, Nlrta, Polígon Alba, Mas Sunyer, CIMALSA, Agro-Reus, Mas Batlle i Mas de les Ànimes i AIQSA.

Molts d'aquests polígons s'hi pot arribar per a camins municipals on el trànsit és baix, però per arribar-hi a tots amb seguretat també es troben a faltar algunes comunicacions segures, com la unió amb la carretera de Constantí del camí de les Puntes i el camí del Burgaret, la unió de Mas Carpa amb la zona urbana de Reus facilitaria l'accés a l'Escorxador, a Mas Sunyer, al polígon Alba i a CIMALSA i finalment la unió entre les piscines municipals i el parc del Roquís, facilitaria l'arribada a Agro-Reus, Mas Batlle, Mas de les Ànimes i AIQSA.

I un vial al llarg de l'Avinguda de Montblanc facilitaria l'accés a Illes Medes i la zona industrial programada B.8. i al camí d'Aixemoreres i la zona del Burgar a la zona nord-est del terme municipal i connexió amb el polígon industrial de Constantí.



Plànol de camins i indicació de situació dels diferents polígons industrials

### Actuació que es proposa:

- Adequació d'alguns trams de camins o carreteres per a que la connexió amb centre urbà i sòl no urbanitzable sigui segura.
- Donar la possibilitat d'accedir a polígons industrials que es troben allunyats de la zona urbana de forma segura amb mitjans de transport no motoritzat
- Senyalització de la xarxa de camins segons la possible destinació amb indicació de la distància del municipi o servei.
- Minimització de les conseqüències de remodelació de la C-14 (Salou a Reus) i de la carretera de Bellissens en autovies.

Tot i que serien recomanables moltes més connexions segures amb voreres o carril bici amb les connexions següents es millora la seguretat per a bici i vianants per arribar a totes les urbanitzacions i a tots els polígons industrials que depenen de Reus i també alguns d'altres municipis limítrofs ( Vila-Seca i Constantí) i també a quasi bé a tots els racons del terme municipal.

1. Carretera de Cambrils fins a Blanafort. 1 km
2. Connexió Mas Carpa amb centre de Reus i entre Mas Carpa i el camí de la Sena. 1,233 Km
3. Unió del polígon Agro-Reus amb el barri Immaculada amb el desenvolupament del pla urbanístic C-4, C-5, C-6, C-7

4. Connexió Avinguda de Montblanc fins a la C-14 en el camí d'Aixemoreres. 1,13 km

**Mas de les Ànimes, Mas Batlle, AIQSA, Agro-Reus.**

Connexió vorera per a vianants: carretera d'Alcolea.

Últim tram carril Bici: Barri Gaudí.

Actuació:

Connexió sud a través dels plans parcials de desenvolupament urbanístic de la zona.

**Crta Alcolea Nord.**

Connexió vorera per a vianants: carretera d'Alcolea.

Últim carril bici existent: Av. Comerç, barri Gaudí

Actuació: Possible connexió a millorar per a modes no motoritzats: millora la seguretat de la carretera d'Alcolea o bé unió a través de camí de Monterols, camí de Riudoms a Castellvell i camí del Mas de Gassot.

**Mas Ferrer**

Connexió vorera per a vianants: Av. Sant Bernat Calbó, carrer Velers.

Últim carril bici existent:: Avinguda de Salou, polígon integrat dins la ciutat

**Polígon Bescós- Dyna.**

Connexió vorera per a vianants: carretera de Constantí inici del carrer Alguer a parcel·les Bescós.

Ultim carril bici, Av. Marià Fortuny i nou pla parcial A.4 amb carril bici perimetral.

Connexió: carretera de Constantí.

Actuació: millora de la seguretat.

Accés per camins municipals.

**Polígon NIRSA i Tecnolama.**

Connexió vorera per a vianants: carretera de Constantí inici del carrer Alguer a parcel·les Bescós.

Ultim carril bici: Mas Abelló, Actuació: Connexió segura entre Mas Carpa amb el centre de ciutat, després es pot accedir pel camí de Constantí i el camí de Mas de Caselles.

**CIMALSA**

Camí de Constantí, Riera de la Quadra i camí de la Creu, manca unió del Mas Carpa amb el centre de ciutat. Accés des de la Canonja pel camí de la Canonja a Constantí i via de servei al costat de l'autovia.

**Polígon Alba i Vilaseca i Mas Sunyer**

Hospital, Camí de Bellissens, Camí de Vilaseca, Camí del Mas de Larrard i camí del Pontet, hi ha un pont que comunica el polígon Alba amb Mas Sunyer en el H-6 – H-12.

A Mas Sunyer també s'hi pot arribar per Mas Carpa ( millora de la connexió), camí de Constantí, Riera de la Quadra i Camí de la Creu i també des de l'estació de trens de Vila-Seca.





Agents responsables	Prioritat
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilitat ( Guàrdia Urbana)</li> <li>- Arquitectura i Urbanisme</li> <li>- Medi Ambient</li> <li>- Carreteres de la Generalitat de Catalunya</li> <li>- Diputació de Tarragona</li> <li>- ATM Camp de Tarragona</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitja</li> </ul>
Zona d'actuació	Estimació del cost (€)
Terme municipal de Reus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcció i senyalització de 3,363 Km de carril bici o convivència per 3 m d'amplada per a ser fora de zones urbanes amb segregació.</li> </ul> <p>Cost total de l'actuació: 168.150 €</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Senyalització itineraris cap a municipis veïns, 15 senyals, 2.600 €.</li> </ul> <p>Cost de l'actuació: 170.750 €</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <span>2012</span> <span>2013</span> <span>2014</span> <span>2015</span> <span>2016</span> <span>2017</span> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 20px; background-color: #f4b084; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 20px; background-color: #f4b084; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 20px; background-color: #f4b084; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 20px; background-color: #f4b084; border: 1px solid black;"></div> </div>

**Proposta 2.11**

**Aplicació de les actuacions del Pla Local de seguretat viària**



**Línia estratègica**

Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants i als ciclistes

**Descripció de l'actuació**

El Pla Local de Seguretat Viària de Reus (PLSV) elaborat al desembre del 2008, analitza i mostra les xifres d'accidentalitat a nivell municipal.

La quantificació i localització dels accidents denota un elevat registre d'accidents en els eixos que conformen la circumval·lació: avinguda Països Catalans, l'avinguda Sant Bernat Calbó, l'avinguda President Macià, l'avinguda Marià Fortuny, l'avinguda Onze de Setembre i el passeig Mata.

L'atropellament és el tipus d'accident més freqüent en la ciutat de Reus, representant un 28% del total dels ocorreguts en el municipi en el període 2005-2007.

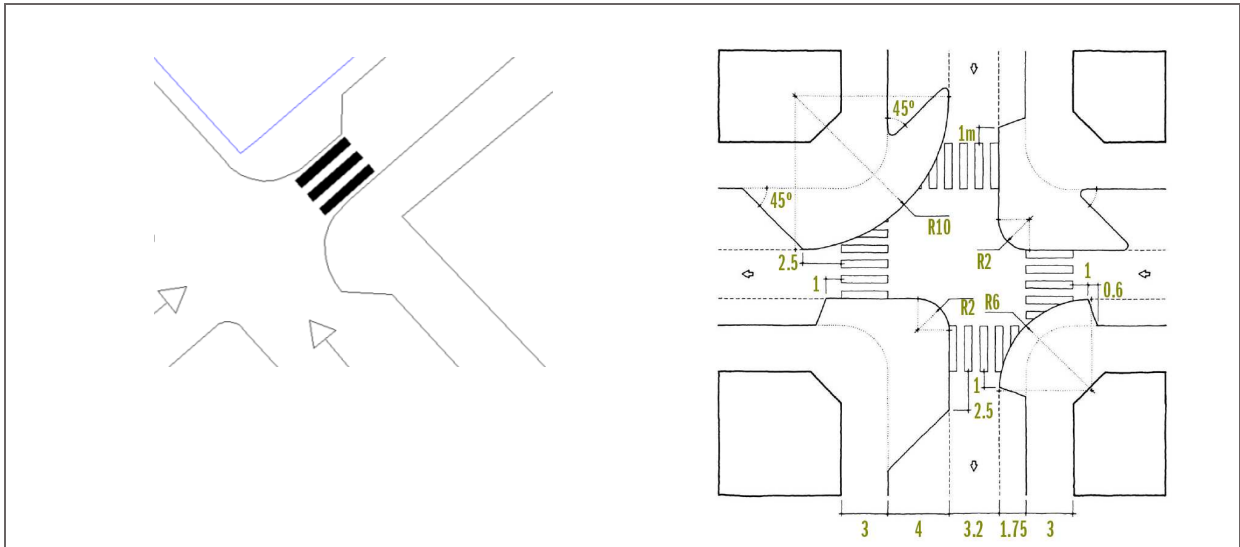
**Actuació proposada:**

Dins del PLSV es proposen les següents mesures estratègiques a més de les ja contemplades en aquest pla:

- Establir com a criteri habitual la regulació amb semàfor dels passos de vianants de les vies bàsiques.
- Actuar sobre els trams de concentració d'accidents.
- Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en les interseccions més conflictives.
- Reforçar amb mesures físiques l'acció contra l'estacionament indegut.
- Controls de disciplina
- Educació, formació i campanyes preventives.

Millora de la visibilitat amb la implementació d'orelles de protecció, per garantir la visibilitat amb consonància amb el Pla de Seguretat Vial.





Agents responsables	Prioritat												
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Guàrdia Urbana</li> <li>- Àrea d'Arquitectura i Urbanisme</li> <li>- Via Pública</li> <li>- Àrea de Medi Ambient</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alta</li> </ul>												
Zona d'actuació	Estimació del cost (€)												
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tot el municipi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variable segons l'actuació. Consultar PLSV. Mitjans municipals i reestructuracions urbanístiques.</li> </ul>												
Possibles fonts de finançament	Indicadors d'avaluació de la proposta												
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajuntament de Reus</li> <li>- Servei Català del Trànsit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Víctimes mortals</li> <li>- Víctimes vianants</li> <li>- Accidents amb víctimes per veh.*km</li> </ul>												
Termini de l'actuació													
<table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>2012</td> <td>2013</td> <td>2014</td> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f0f0f0; width: 30px; height: 20px;"></td> <td style="background-color: #f0f0f0; width: 30px; height: 20px;"></td> <td style="background-color: #f0f0f0; width: 30px; height: 20px;"></td> <td style="background-color: #f0f0f0; width: 30px; height: 20px;"></td> <td style="background-color: #f0f0f0; width: 30px; height: 20px;"></td> <td style="background-color: #f0f0f0; width: 30px; height: 20px;"></td> </tr> </table>		2012	2013	2014	2015	2016	2017						
2012	2013	2014	2015	2016	2017								