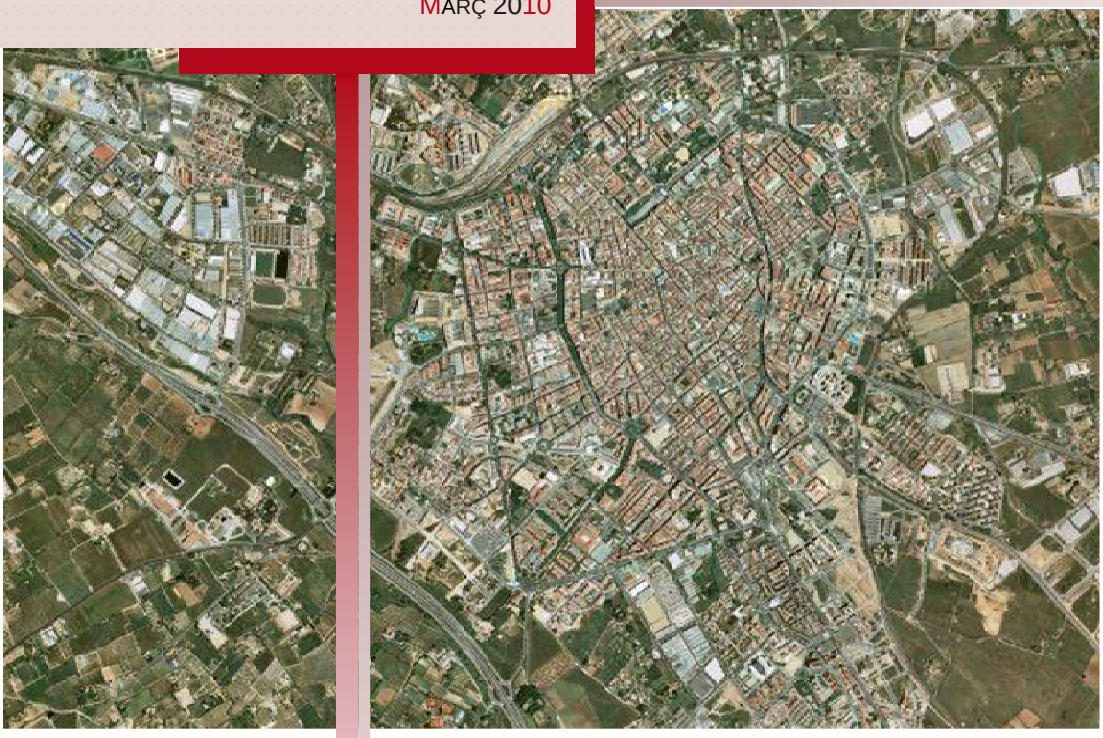
Pla de Mobilitat Urbana de Reus

Fase 1 Anàlisi

MARÇ 2010



AJUNTAMENT DE REUS

Crèdits

DIRECCIÓ FACULTATIVA

AJUNTAMENT DE REUS

Ramon Castellví

Gemma Moncusí

EQUIP DE TREBALL

CINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT

Francesc Xandri

Raúl Millán

Mayte Díaz

APGTerritorial

Roger Calavia

Maribel Andreu

DEKRA

Jaume Prat

Gemma Ariasol

Índex

1. INTRODUCCIÓ I METODOLOGIA 1

1.1. Introducció 2

1.2. Objecte del PMU 2

1.3. Principis directors de la planificació de la mobilitat 2

1.3.1. Competitivitat 3

1.3.2. Integració social 4

1.3.3. Qualitat de vida 5

1.3.4. Salut 5

1.3.5. Seguretat 6

1.3.6. Sostenibilitat 6

1.4. Mòduls i apartats 7

1.5. Procés metodològic 9

2. ANÀLISI TERRITORIAL I FUNCIONAL DE REUS 10

2.1. Context territorial 11

2.1.1. Localització del municipi de Reus en el territori 11

2.1.2. Principals vies de comunicació amb la resta del territori 12

2.1.3. Descripció general del terme municipal de Reus 13

2.2. Estructura sociodemogràfica 17

2.2.1. Evolució de la població 17

2.2.2. Estructura de població 19

2.2.3. Distribució i densitat de població 20

2.3. Estructura econòmica 22

2.4. Usos i funcions de l'espai urbà 24

2.4.1. Usos industrials 24

2.4.2. Usos residencials 28

2.4.3. Espais lliures 31

2.4.4. Preu del sòl 33

2.4.5. Usos terciaris i de serveis 34

2.4.6. Usos agrícoles i/o forestals 39

2.4.7. Pols específics 39

AJUNTAMENT DE REUS

CINESI
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Índex

3. ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS 41

3.1. Metodologia d'anàlisi dels desplaçaments 42

3.2. Resultats obtinguts 43

3.2.1. Perfil de l'enquestat 43

3.2.2. Mobilitat urbana del dia anterior 44

3.2.3. Percepció de la mobilitat a Reus 57

4. XARXES DE TRANSPORT: INFRAESTRUCTURES I SERVEIS 62

4.1. Vianants 63

4.1.1. Carrers de vianants, prioritat invertida i zones 30 de Reus 63

4.1.2. Anàlisi de les amplades de les voreres 66

4.1.3. Aforaments de vianants 68

4.1.4. Bus a peu i itineraris escolars 69

4.1.5. Accessibilitat 72

4.2. Ciclistes 81

4.2.1. Xarxa ciclista 81

4.2.2. Senyalització dels carrils bici 85

4.2.3. Estacionament de bicicletes 86

4.2.4. Aforaments de bicicletes 88

4.2.5. Normativa per a la bicicleta 90

4.3. Transport públic 92

4.3.1. Transport públic urbà 92

4.3.2. Transport públic interurbà per carretera 110

4.3.3. Ferrocarril 115

4.3.4. Taxi 118

4.4. Vehicle privat 121

4.4.1. Motorització 121

4.4.2. Xarxa viària d'accés a la ciutat 122

4.4.3. Trànsit de la xarxa viària externa 123

4.4.4. Xarxa viària principal de la ciutat 127

4.4.5. Aforaments de trànsit 128

4.4.6. Intensitat de vehicles 130

4.4.7. Anàlisi de funcionalitat 131

4.5. Aparcament 133

4.5.1. Aparcaments públics en superfície 133

4.5.2. Aparcaments lliures en calçada 134

AJUNTAMENT DE REUS

CINESI
CONSULTORIA DE TRANSPORT

4.5.3. Aparcament públic de pagament 140
4.5.4. Inventari dels aparcaments de pagament 142
4.5.5. Aparcaments públics soterrats de pagament 145
4.5.6. Infraccions i indisciplines en l'ús de l'espai d'aparcament 148

4.6. Mercaderies i logística 149
4.6.1. Regulació de la càrrega i descàrrega de mercaderies 149
4.6.2. Inventari de places de càrrega i descàrrega de mercaderies en la via pública154
4.6.3. Indicadors de referència 155
4.6.4. Dotació actual d'aparcament de pesants fora de la via pública 157
4.6.5. Projecció del nou aparcament de vehicles pesants a Reus 157

4.7. Accidentalitat 160
4.7.1. La sinistralitat a Reus 160
4.7.2. Atropellaments 165
4.7.3. Trams de concentració d'accidents 166

5. ANÀLISI DELS IMPACTES DEL SISTEMA DE TRANSPORT 168

5.1. Contaminació atmosfèrica 169
5.1.1. Qualitat de l'aire 169
5.1.2. Emissions del transport i vehicles a Reus 179

5.2. Contaminació acústica 186

6. PLANEJAMENT DE LA MOBILITAT PREVIST 194

6.1. Planejament territorial previst 195
6.1.1. Pla d'Infraestructures de transport de Catalunya 195
6.1.2. Pacte Nacional d'Infraestructures 197
6.1.3. Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona 198

7. PARTICIPACIÓ CIUTADANA 200

7.1. Procés de participació ciutadana 201

7.2. Enquesta de mobilitat 203
7.2.1. Introducció 203
7.2.2. Perfil de l'enquestat 205
7.2.3. Hàbits de mobilitat 207
7.2.4. Valoració dels modes de transport 210
7.2.5. Altres tipus de mobilitat 214
7.2.6. Conclusions generals 216

AJUNTAMENT DE REUS

CINESI
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Índex

8. CONCLUSIONS 217

8.1. Situació interna.....218

8.2. Situació externa 220

ANNEX 1. ENQUESTA TELEFÒNICA ALS RESIDENTS DE REUS... 222

ANNEX 2. AFORAMENTS DE VIANANTS 227

ANNEX 3. AFORAMENTS MANUALS DE TRÀNSIT..... 242

ANNEX 4. AFORAMENTS AUTOMÀTICS DE TRÀNSIT 253

ANNEX 5. RESULTATS DEL CÀLCUL D'EMISSIONS MITJANÇANT COPERT 4..... 258

ANNEX 6. METODOLOGIA DE CÀLCUL DEL NIVELL DE PRESSIÓ SONORA GENERADA PEL TRÀNSIT EN EL NUCLI URBÀ 293

ANNEX 7. MAPES..... 301

AJUNTAMENT DE REUS

CINESI
CONSULTORIA DE TRANSPORT

PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

1. Introducció i metodologia

AJUNTAMENT DE REUS

CINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT

APGTerritorial

1.1. INTRODUCCIÓ

La redacció del Pla de Mobilitat Urbana de Reus (PMU) s'emmarca dins de la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat i de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM). La Llei 9/2003 desplega un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a diferents escales geogràfiques que, en l'àmbit local, correspon a l'elaboració dels plans de mobilitat urbana. Té per objecte establir els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la sostenibilitat i la seguretat i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

1.2. OBJECTE DEL PMU

L'objecte del Pla de Mobilitat (PMU) és la configuració de les estratègies de mobilitat sostenible al municipi de Reus.

Per dur a terme aquesta finalitat, s'analitzaran l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle privat), el trànsit i la seguretat viària, el transport públic de viatgers (col·lectiu i servei de taxi), els aparcaments, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles, a l'escenari actual.

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

1.3. PRINCIPIS DIRECTORS DE LA PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport.

En un sentit més ampli, la Llei 9/2003 dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents:

1. Competitivitat
2. Integració social
3. Qualitat de vida
4. Salut
5. Seguretat
6. Sostenibilitat

Aquests sis elements agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. En el Pla de Mobilitat Urbana de Reus s'hauran d'establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

a. Configuren un model de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu.
b. Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
c. Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
d. No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
e. Aporten més seguretat en els desplaçaments.
f. Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

1.3.1. Competitivitat

La competitivitat del sistema productiu està molt vinculada a l'existència d'un sistema de transport eficient, és a dir, que aporti la màxima funcionalitat amb el menor cost global (individual + social) possible. Com a element fonamental de suport del sistema productiu, el transport ha de permetre:

- Distribuir eficaçment les matèries primeres i manufacturades, en un temps i uns preus raonables.
- Accedir als centres de treball amb la menor incertesa possible i en unes condicions de seguretat acceptables, tenint en compte la pèrdua de productivitat derivada dels accidents in itinere.

Al conjunt de Catalunya hi ha dos factors que en l'actualitat posen de manifest que el sistema de transport no disposa d'una organització prou eficient per a implantar-lo com l'element potenciador de la competitivitat que hauria de ser:

- La congestió habitual dels principals corredors viaris i accessos als nuclis urbans, la qual cosa provoca un increment notable del temps exigit per als desplaçaments.

- El fet que el preu del transport (és a dir, el cost individual) estigui bastant per sota del seu cost real (el cost global), com han posat de manifest els estudis recents en la matèria, de manera que no s'estimula la reducció dels costos diferits a la societat.

Tots dos factors són esmentats també al Llibre blanc del transport de la Unió Europea com a principals amenaces a la competitivitat dels sectors econòmics dependents del transport.

En aquest sentit, la utilització del preu del transport com a instrument per a modular la demanda del sistema ha de permetre incrementar l'eficiència, a més d'intervenir sobre l'equilibri entre funcionalitat i cost:

- Un sistema de transport excessivament barat incentiva que se'n faci un ús indiscriminat (ineficient) i dóna peu als episodis recurrents de congestió, és a dir, a una pèrdua de funcionalitat que al seu torn reverteix en el balanç de costos de tots els usuaris.
- I a l'inrevés, un preu massa elevat restringeix el nombre d'usuaris que poden accedir al sistema de tal manera que no se n'aprofita la capacitat.

1.3.2. Integració social

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Aquells ciutadans que, per motius diversos, tenen dificultats per desplaçar-se pel territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral. Aquesta incidència la pateixen especialment les persones de mobilitat reduïda, és a dir, aquelles que per motius de salut tenen una dificultat addicional per poder desplaçar-se autònomament.

Però al mateix temps hi ha diferències entre territoris en la dotació de serveis de transport col•lectiu, que és el mode de transport amb un accés més universal. En aquells indrets on l'oferta és escassa, el fenomen d'exclusió generat tendeix a concentrar-se sobre els sectors socials de menys renda a causa de la dificultat particular que tenen per disposar de vehicle privat, de manera que s'accentuen encara més els fenòmens de divergència social.

A més de les conseqüències personals i socials, la manca d'accessibilitat té efectes negatius sobre la competitivitat del sistema productiu per dos mecanismes diferents:

- Redueix el mercat laboral tant dels treballadors com de les empreses i limita alhora la possibilitat d'ajustar òptimament els perfils dels treballadors i els llocs de treball.
- Comporta un increment de la despesa pública en protecció social que cal revertir amb els corresponents instruments fiscals.

Cal vetllar, doncs, perquè l'accessibilitat no esdevingui un factor d'exclusió social, cosa que implica prioritzar les actuacions per a millorar l'abast i el servei dels modes de transport d'accés més universal, i evitar al mateix temps les redistribucions de renda regressives en

l'assignació de recursos als diferents modes de transport i territoris. En particular, cal posar un especial èmfasi en la idea d'universalitzar l'accés al treball com a principal mecanisme d'integració en la societat moderna.

1.3.3. Qualitat de vida

El sistema de transport és un element que tant pot aportar com sostreure allò que coneixem com a qualitat de vida:

- D'una banda, habilita la possibilitat de desplaçar-se i, per tant, de dur a terme totes aquelles activitats que els ciutadans necessiten o volen fer. Desplaçar-se és un fet quotidià per als ciutadans (i també un dret) però no és una finalitat en si mateix (tret de casos molt particulars), sinó una activitat "pont" entre altres que realment es vol dur a terme. Així, s'espera realitzar els desplaçaments de la forma més ràpida i còmoda possible i, al mateix temps, amb una incertesa mínima, és a dir, tenint la seguretat que els serveis de transport funcionen de la manera prevista: en termes d'horaris, freqüència, seguretat, etc.
- D'altra banda, les infraestructures i els serveis de transport generen un important impacte en la qualitat de l'entorn i el paisatge: fraccionen el territori i acoten la disponibilitat d'espais lliures per a l'ús social. Però aquesta degradació també es produeix en les àrees pròpiament urbanes, principalment a causa del soroll i altres elements contaminants. Aquests impactes negatius afecten tots els ciutadans, amb independència que siguin o no usuaris del mitjà de transport que els origina.

Tot el que s'ha exposat comporta que la planificació dels sistemes de transport consideri simultàniament els impactes positius i negatius. Si només s'atén a un dels dos tipus d'impacte, les demandes per a la seva millora tendeixen a esdevenir infinites. La contraposició de tots dos aspectes ha de permetre assolir un punt d'equilibri socialment acceptable, i això comporta indefugiblement enfortir la participació, el diàleg i el consens de tots els sectors socials implicats.

1.3.4. Salut

El funcionament dels mitjans de transport motoritzats produeix emissions gasoses i sonores que poden ser nocives per a la salut. Encara que les persones afectades per malalties imputables a la contaminació generada pel transport no sempre puguin percebre una relació directa amb la causa, es calcula que aquestes malalties poden tenir un impacte equiparable al que causen els accidents viaris.

Els perjudicis que causen en la salut i el benestar de les persones i, de retruc, en la productivitat de les empreses, així com la pressió més gran sobre el sistema sanitari que se'n deriva, fan necessari abordar la reducció de les emissions del transport. En línia amb

aquest propòsit, pot ser útil l'aplicació d'instruments econòmics que, d'una banda, estimulin l'ús de vehicles amb menor poder contaminant i, de l'altra, permetin la internalització dels costos socials i ambientals esmentats.

També cal tenir present l'efecte positiu sobre la salut que es deriva de caminar i utilitzar la bicicleta i, per tant, la conveniència d'estimular-ne l'ús mitjançant la dotació de xarxes d'itineraris segurs per a vianants i ciclistes.

1.3.5. Seguretat

Els accidents de trànsit són avui dia un cost social de primer ordre. La reducció de l'accidentalitat ha esdevingut una línia d'acció prioritària, tal com es fa palès en el Pla de seguretat viària de Catalunya i en el Llibre blanc del transport de la Unió Europea, on es marca l'objectiu d'aconseguir una reducció del 50% del nombre de víctimes d'accidents de trànsit en el període 2001-2010.

El nombre d'accidents imputables a un mitjà de transport és directament proporcional al nombre d'usuaris-quilòmetre, mentre que la gravetat dels accidents és inversament proporcional a la velocitat. Aquesta constatació perfila les dues línies d'acció possibles per a reduir l'accidentalitat dels mitjans de transport:

- La primera implica el traspàs de desplaçaments cap a mitjans amb una menor accidentalitat, o sigui, cap al transport col•lectiu i els mitjans no motoritzats.
- La segona es fonamenta en l'adequació de la velocitat i la millora de les condicions de seguretat intrínseques de cada mitjà i d'aquells punts on conflueix l'ús de diferents mitjans. Consisteix principalment a eliminar els punts negres del sistema viari, a segregar i prioritzar l'espai dels diferents mitjans on els usos conflueixen, a incrementar la tasca pedagògica sobre els usuaris, a enfortir el sistema preventiu i sancionador dels infractors i a introduir noves tecnologies per a la seguretat.

1.3.6. Sostenibilitat

Els criteris de sostenibilitat són integrats pel Llibre blanc del transport de la UE en què s'emfasitza la necessitat d'aconseguir que el creixement de l'economia es desacobli de l'increment paral•lel dels fluxos del transport que actualment s'experimenta. Això permetria assolir un sistema de transport més eficient, és a dir, que impulsi més treball per unitat d'extracció de recursos i deposició de contaminants materials i energètics. Al mateix temps, aquest desacoblament aporta al teixit productiu un avantatge competitiu en vista d'un escenari econòmic proper marcat per l'increment dels costos del transport.

En el marc d'aquest principi també s'han d'incloure els objectius de reducció d'emissions d'efecte hivernacle establerts al Protocol de Kyoto, que en el cas espanyol suposen un

increment d'aquestes emissions del 15% respecte del valor de 1990 per al període 2008-2012. Tanmateix, la tendència actual apunta que aquest llindar se superarà àmpliament si no s'apliquen les mesures adients.

Per a convergir cap als objectius apuntats i per a assolir, per tant, una equitat intergeneracional, és necessari prioritzar l'ús dels modes de transport de menys intensitat energètica, menys emissió de contaminants i menys ocupació de territori.

1.4. MÒDULS I APARTATS

El procés d'elaboració del PMU de Reus s'estructura en dues fases i cinc mòduls. A continuació s'exposa la naturalesa i els continguts d'aquests.

Fase 1. Anàlisi i diagnosi

Comprèn totes aquelles primeres tasques que tenen com a finalitat l'obtenció, l'anàlisi i el debat ciutadà de la informació rellevant per a conèixer suficientment l'estat de la mobilitat en el municipi. Aquesta fase engloba els següents mòduls:

Mòdul 1. Anàlisi

Recull el conjunt de dades disponibles en l'àmbit del pla que puguin ser rellevants per al coneixement de l'estat actual de la mobilitat i l'establiment de tendències de futur. Concretament, aquestes dades han de permetre caracteritzar la configuració territorial, els patrons de mobilitat dels ciutadans, l'oferta d'infraestructures i serveis i les externalitats socials i ambientals del transport.

Mòdul 2. Diagnosi

Comprèn les següents etapes:

<u>Síntesi</u>

Resumeix de forma breu i entenedora la informació més rellevant de l'etapa anterior, amb l'objectiu de facilitar-ne l'anàlisi per part de les entitats que participin en l'elaboració del pla.

<u>Diagnosi de la mobilitat</u>

Aquesta etapa consisteix a fer sessions de debat amb les entitats que participen en l'elaboració del pla. La seva finalitat és obtenir una valoració comuna sobre l'estat actual de la mobilitat i les tendències de futur.

Fase 2. Programa

Durant aquesta fase s'estableixen els objectius específics del Pla i es programa i s'elabora un pla d'acció per a dur a terme les mesures contemplades en el PMU.

Mòdul 3. Objectius

En aquesta segona fase del procés es tracta de concretar i adaptar els objectius del PMU a la realitat del municipi de Reus a partir de les conclusions de la diagnosi de mobilitat. Mitjançant la participació de les entitats participants a la Taula de la Mobilitat s'aprovaran aquests objectius per crear el pacte per la mobilitat, d'acord amb les directrius nacionals de mobilitat.

Tot seguit, a partir dels objectius elaborats, es configurarà l'escenari de mobilitat que se'n deriva mitjançant l'establiment dels valors en els indicadors del pla de mobilitat.

Mòdul 4. Pla d'acció

Consisteix a proposar mesures en consonància amb els objectius i el corresponent escenari de mobilitat. Aquesta etapa comptarà amb la participació de les entitats involucrades en el procés, a les quals es demanarà que proposin les mesures adients.

Se seleccionaran les mesures que comptin amb una avaluació favorable, s'establirà una priorització i es programaran temporalment en funció de les assignacions pressupostàries i altres criteris d'oportunitat.

Mòdul 5. Aprovació i tramitació

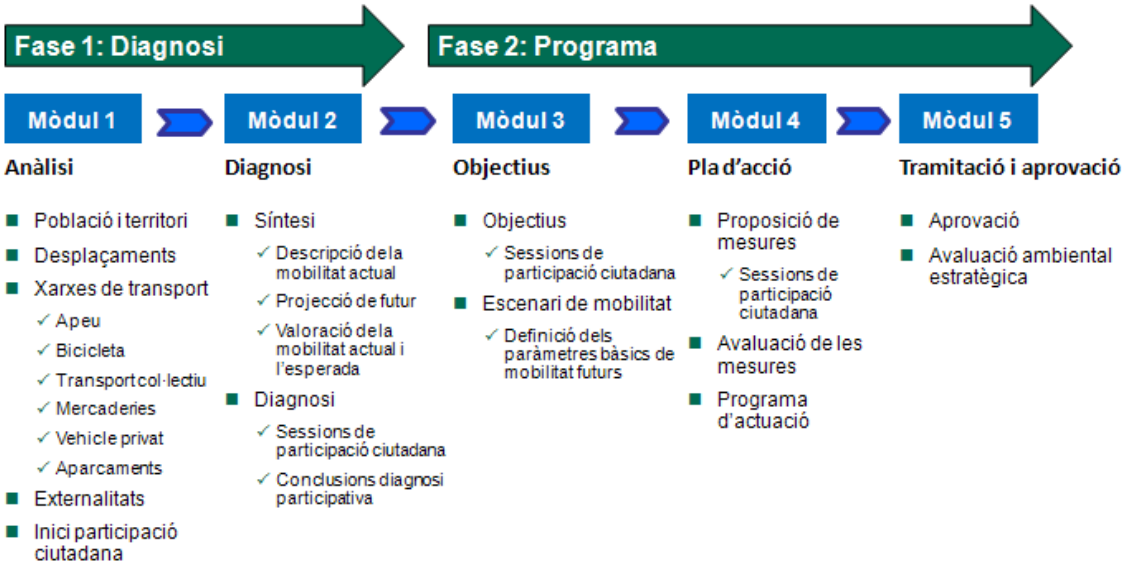
D'acord amb la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient, els Plans de mobilitat urbana queden sotmesos a un procés d'avaluació ambiental que ha de contenir les fases i requisits que amb caràcter de legislació bàsica s'estableixen en els seus articles 1 a 15. Un procediment que comprèn les següents actuacions:

- L'elaboració d'un informe de sostenibilitat ambiental
- La celebració de consultes
- L'elaboració de la memòria ambiental
- La consideració de l'informe de sostenibilitat ambiental, del resultat de les consultes i de la memòria ambiental en la presa de decisions.
- La publicitat de la informació sobre l'aprovació del pla.

Aquest mòdul, per tant, serà un recull dels documents necessaris (informe de sostenibilitat ambiental, memòria ambiental....) per complir amb els requisits exigits per la nova Llei 9/2006 sobre l'avaluació ambiental estratègica.

1.5. PROCÉS METODOLÒGIC

A continuació s'adjunta un esquema amb el resum del procés metodològic que s'ha seguit en l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de Reus.



PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

2. Anàlisi territorial i funcional de Reus

AJUNTAMENT DE REUS

CINESI CONSULTORIA DE TRANSPORT

APGTerritorial

2.1. CONTEXT TERRITORIAL

2.1.1. Localització del municipi de Reus en el territori

El propòsit del Pla de Mobilitat Urbana de Reus no és un altre que el de dibuixar un seguit de línies estratègiques basades en la competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat, que possibilitin el millor desenvolupament del municipi amb la major eficàcia.

El primer pas que es necessita per l'anàlisi de la mobilitat, serà situar el municipi en el seu context territorial, la seva estructura demogràfica i econòmica, la funcionalitat de l'espai, la motorització i la mobilitat obligada. Tots aquests elements han condicionat, condicionen i condicionaran el funcionament de la mobilitat interna i externa que es genera al municipi de Reus. Caldrà vetllar, doncs, perquè el factor temps permeti una evolució positiva del municipi en matèria de mobilitat.

Reus, municipi que es troba dins de la província de Tarragona, és la capital de la comarca del Baix Camp, una de les 6 comarques que s'integren en el Camp de Tarragona. La comarca del Baix Camp, limita al nord amb la Conca de Barberà, al nord-est amb l'Alt Camp, a l'est amb el Tarragonès, a l'oest amb el Priorat i al sud-oest amb la Ribera d'Ebre i el Baix Ebre.

El municipi de Reus és limítrof amb els següents municipis: Castellvell del Camp, l'Aleixar, Riudoms, Vinyols i els Arcs, Vilaseca, Constantí i Tarragona.

Reus presenta un relleu pràcticament planer, amb un pendent molt suau en direcció cap al mar. Es troba a 125 metres sobre el nivell del mar. La xarxa hidrogràfica està dominada per barrancs (Abeurada, Cinc Ponts, Roquís, la Boella, Escorial i Pedret) i rieres (les Rieres de la Quadra, de la Selva, de Maspujols i del Pi del Burgar) de règim irregular que desemboquen al mar Mediterrani.

Segons les dades del padró municipal d'habitants, a data 30 de juny de 2009, Reus té una població de 108.687 habitants. El municipi té una superfície total de 52,8 km^2; per tant, una densitat mitjana de 2.058 hab./km^2.

Imatge 2.1.1 **Ubicació del municipi de Reus a Catalunya.**

Font de les dades: elaboració pròpia.

2.1.2. Principals vies de comunicació amb la resta del territori

La xarxa d'infraestructures de transport i comunicació que gaudeix el municipi de Reus i la seva comarca, permet que estigui molt ben connectat amb les principals ciutats catalanes, espanyoles i amb l'estranger.

En quant a les comunicacions per carretera més properes, destaquen l'autopista del Mediterrani AP-7, la T-11 (Reus - Tarragona), l'A-7 (Barcelona - Algeciras), la C-14 eix Tarragona - Andorra (Salou - la Seu d'Urgell), la N-420 (Córdoba – Reus), i la futura A-27 (Tarragona – Montblanc).

Altres eixos de segon ordre són la T-310, que connecta amb les poblacions veïnes de Riudoms, Montbrió del Camp i Mont-roig del Camp, la T-314 o carretera de Vinyols, la TV-3141 o carretera de Cambrils, o la T-315 o carretera de Bellissens que connecta amb Tarragona.

En relació amb la xarxa ferroviària, els principals corredors de mitjana distància són:

- Reus – Lleida: és la línia provinent de Barcelona que enllaça Tarragona amb Lleida, circula per la comarca del Baix Camp fent parada a Reus i a la Selva del Camp.
- Reus – Riba-roja d'Ebre: és la línia provinent de Barcelona que enllaça els nuclis de Tarragona amb Riba-roja d'Ebre circulant per la comarca del Baix camp, aturant-se a Reus, les Borges del Camp, Riudecanyes – Botarell i a Duesaigües – l'Argentera.

Per altra banda Reus es situa a uns 20 km de l'estació del Camp de Tarragona de la línia d'AVE Madrid – Barcelona – frontera francesa, ubicada entre els municipis de Perafort i La Secuita.

En un futur no molt llunyà, també es disposarà del nou eix ferroviari anomenat Corredor Mediterrani (Barcelona – Valencia), que permetrà el pas de les línies d'altes prestacions. És en el seu pas per la futura estació intermodal ubicada al sud de l'aeroport de Reus, on enllaçarà amb altres línies provinents de l'interior de la província, Lleida i altres punts d'Espanya.

Pel que fa al transport aeri, es disposa de l'aeroport de Reus, situat a 3 km de la ciutat i a 13 km de Tarragona. Avui dia, aquest aeroport permet arribar a una gran quantitat de destins turístics d'àmbit nacional i internacional, facilitant també l'arribada del turisme a la Costa Daurada.

Al mapa 2.1.1 de l'annex s'observa la xarxa principal de comunicacions de Reus.

2.1.3. Descripció general del terme municipal de Reus.

L'estructura urbana del municipi de Reus és força radial, ubicada gairebé en el centre gravitacional dels seus límits amb els municipis veïns. Des del nucli antic, la ciutat ha desenvolupat un creixement en totes direccions, formant una zona urbana en la que destaquen els usos residencials, comercials i de serveis.

Així doncs, podem trobar diversos barris o urbanitzacions que conformen la ciutat. Al nord del nucli històric, i seguint el sentit horari, podem trobar: el barri Niloga, la urbanització el Pinar, la urbanització Quintana, la urbanització Dyna, la urbanització Mas Carpa, la urbanització Mas Abelló, la urbanització Mas Pellicer, el barri St. Josep Obrer, Mas Iglésies, la urbanització Mercader, la urbanització Bellissens, la urbanització Gaudí-Mar, la urbanització Pàmies, el barri Fortuny, la urbanització Juncosa, Parcel·les Casas, el barri Montserrat, la urbanització Muixi, la urbanització Masó, Mas Ferrer, la urbanització de les Palmeres, la urbanització Residencial Blancafort, Mas Vilanova, la urbanització Pi, el barri Immaculada, la urbanització Sol i Vista, la urbanització Artiga, la urbanització Pelayo, i el barri Gaudí.

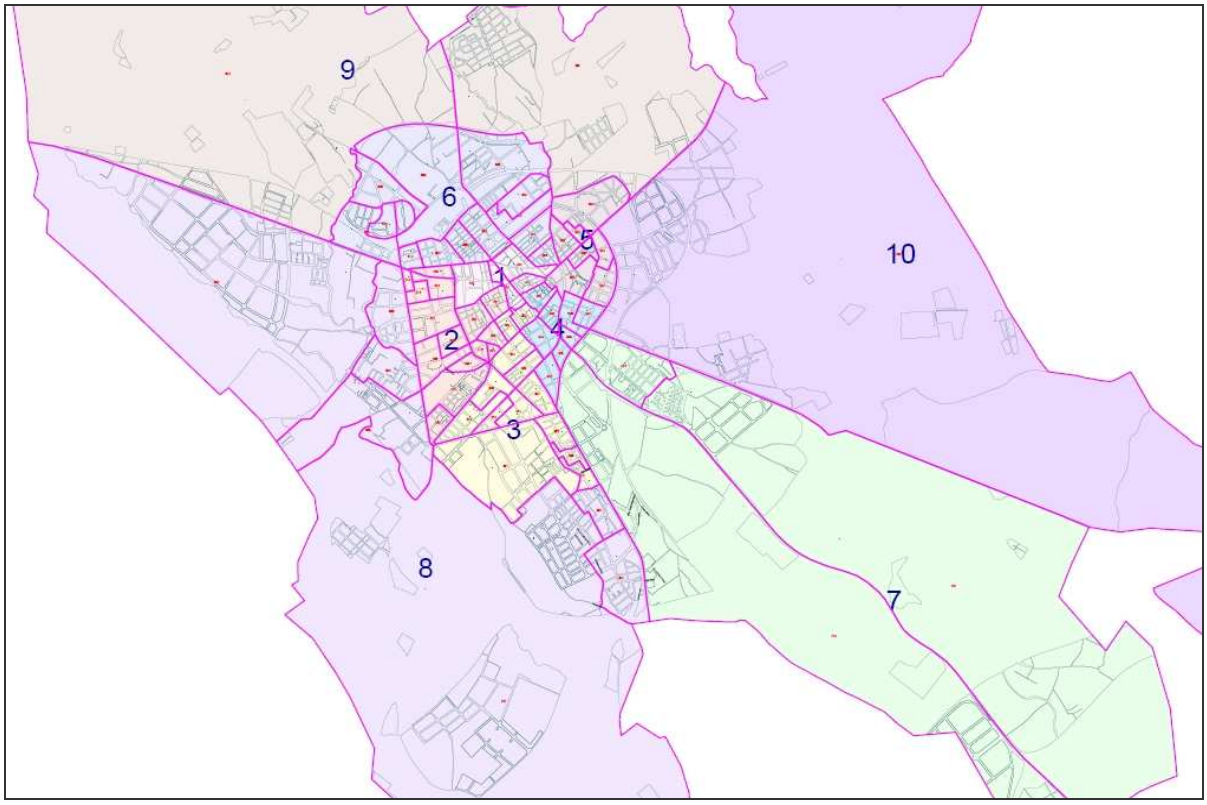
En els seus límits d'ús residencial, hi trobem localitzats diversos polígons industrials, com són: el Dyna, Nirsa, la Roureda, el Centre Integral de Mercaderies CIMALSA (situat al sud-oest del municipi, de forma contigua als límits dels termes de Tarragona i Constantí), Mas Sunyer (situat al sud-oest del municipi, de forma contigua als límits dels termes de Tarragona i Vila-seca), Agro-Reus, Mas Batlle, i Mas de les Ànimes.

El municipi de Reus es troba dividit per districtes i seccions, els quals poden agrupar diversos barris, zones o carrers. En total es troba organitzat mitjançant 10 districtes, que depenent de la zona on es troben, presenten més o menys subdivisions, tot creant les seccions.

Els límits dels diferents districtes són:

- Districte 1: al nord llinda amb el Camí de l'Aleixar, al sud amb el Camí de Riudoms i Carrer Sant Llorenç, a l'est amb el carrer del Doctor Robert i a l'oest amb el Passeig de Sunyer, comprenent també, els carrers que queden entre el carrer Monterols, carrer de les Galanes i raval de Santa Anna.
- Districte 2: al nord llinda amb el Camí de Riudoms i carrer Sant Llorenç, al sud amb el passeig Misericòrdia, plaça de La Pastoreta i carrer Misericòrdia, a l'est amb el carrer del Carme, carrer de Vent i raval de Jesús i a l'oest amb l'avinguda dels Països Catalans.
- Districte 3: al nord llinda amb el passeig de Misericòrdia i el carrer que pren el mateix nom, al sud amb el carrer de Milà i Fontanals (Urbanització Massó), al est amb l'avinguda de Salou i a l'oest amb la carretera de Cambrils i el camí dels Morts.
- Districte 4: al nord llinda amb el carrer de l'escultor Modest Gener, al sud amb l'avinguda del Carrilet i l'avinguda Jaume I, a l'est amb l'avinguda president Macià i a l'oest amb la raval de Robuster, carrer Major i carrer de les Galanes.
- Districte 5: al nord llinda amb el carrer de Ceferí Olivé i la ronda de Morell i Vilallonga, al sud amb el carrer de l'escultor Modest Gené, a l'est amb l'avinguda de Morell i Vilallonga i a l'oest amb la rera d'Aragó i de Miró comprenent fins al carrer de Josep Mª Arnavat i el carrer de Bages.
- Districte 6: al nord llinda amb el passeig del nord, al sud amb la carretera d'Alcolea, l'avinguda Prat de la Riba i l'avinguda Sant Jordi, al est amb la riera de Miró i el camí dels cinc Ponts i a l'oest amb la prolongació del passeig del nord. Abarca el Barri Gaudí.
- Districte 7: al nord llinda amb l'avinguda de Tarragona, al sud amb l'avinguda de Salou a l'est fins a fi de terme municipal i a l'oest amb la avinguda president Macià.
- Districte 8: al nord llinda amb la carretera d'Alcolea i carretera de Cambrils, al sud fins a fí de terme (al sud de la urbanització Aigües Verds), a l'est amb el camí del Morts, carrer de Milà i Fontanals, carrer de Bonaventura Carles Aribau, avinguda del Mediterrani i avinguda de Salou i a l'oest fins a fi de terme.
- Districte 9: al nord hi trobem el límit del terme, al sud limita amb el passeig del nord, a l'oest amb la carretera d'Alcolea, i a l'est amb l'avinguda de Montblanc.
- Districte 10: al nord-oest amb l'avinguda de Montblanc fins a fi de terme, al sud amb l'avinguda de Tarragona i carretera de Tarragona fins a fi de terme, al sud-est amb el camí el Burgar i carretera del Morell fins la carretera de Tarragona.

A continuació es presenta un petit plànol on s'observa aquesta classificació del municipi per districtes i seccions:



Imatge 2.1.2 **Divisió del municipi de Reus en districtes i seccions.**

Font de les dades: Ajuntament de Reus.

La distribució per districtes de la població del municipi de Reus, a data 30 de juny de 2009 i segons el padró municipal d'habitants, és la següent:

DISTRICTE	DONES	HOMES	TOTAL
Districte 1	2.214	2.112	4.326
Districte 2	10.453	9.907	20.360
Districte 3	9.282	9.404	18.686
Districte 4	5.313	5.311	10.624
Districte 5	5.712	5.768	11.480
Districte 6	10.019	9.549	19.568
Districte 7	3.733	4.019	7.752
Districte 8	5.542	5.508	11.050
Districte 9	1.268	1.295	2.563
Districte 10	1.157	1.121	2.278
		TOTAL	**108.687**

Taula 2.1.1 **Població de Reus segons els districtes.**

Font de les dades: Ajuntament de Reus.