

SÍNTESI: ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA MOBILITAT A REUS

MARÇ 2012



AJUNTAMENT DE REUS

ÍNDEX

1. MARC LEGISLATIU
2. ANÀLISI TERRITORIAL I FUNCIONAL DE REUS
3. ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS
4. XARXES DE TRANSPORT: INFRAESTRUCTURES I SERVEIS
5. ANÀLISI DELS IMPACTES DEL SISTEMA DE TRANSPORT
6. PLANEJAMENT DE LA MOBILITAT PREVIST
7. PARTICIPACIÓ CIUTADANA
8. DIAGNOSI
9. ESCENARIS DE MOBILITAT I OBJECTIUS

1.1. MARC LEGISLATIU

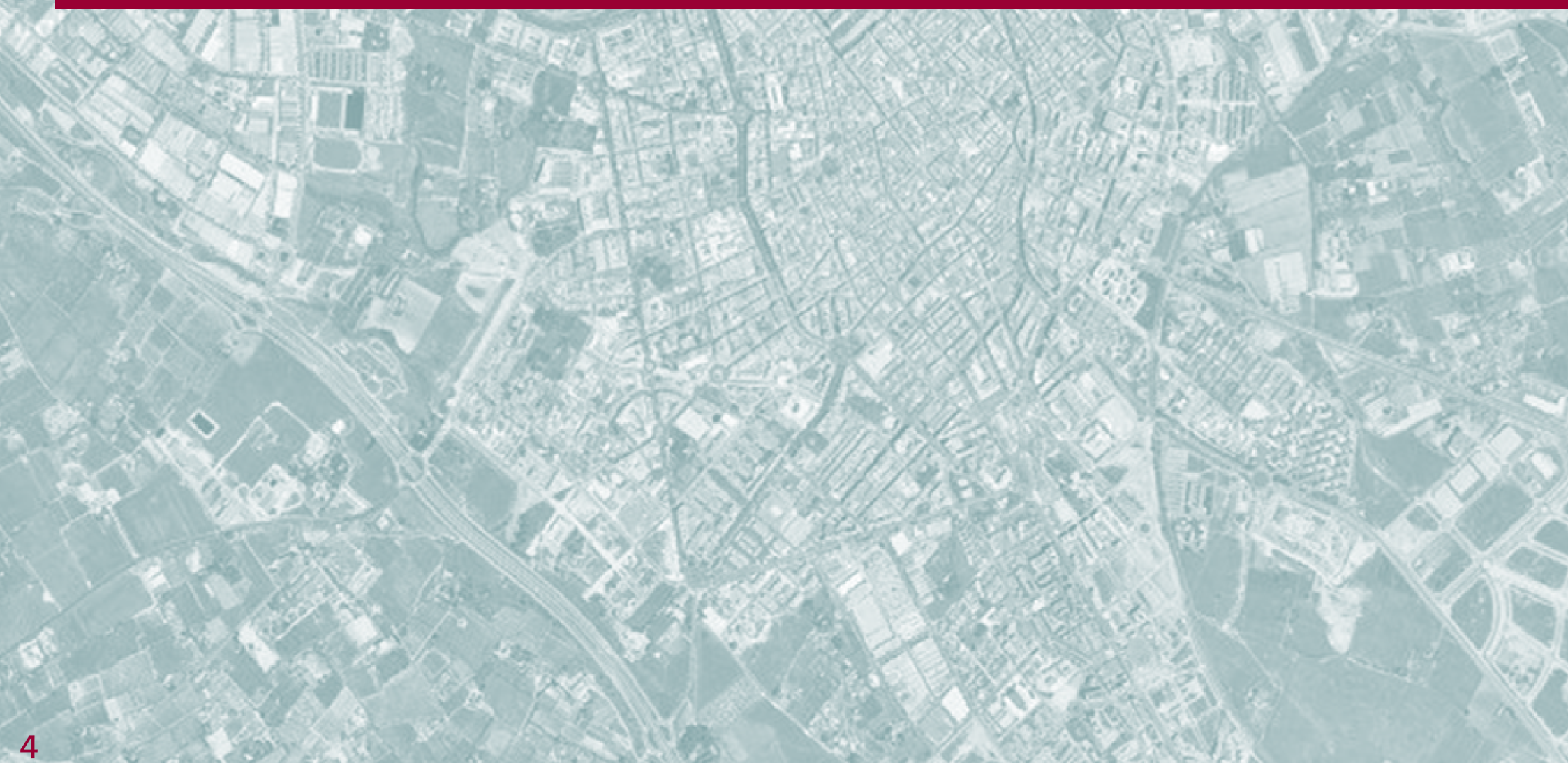
El Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Reus s'emmarca dins de la Llei 9/2003 de la mobilitat i de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM).

El PMU ha de configurar estratègies de mobilitat sostenible per a la ciutat de Reus.

El futur model de mobilitat ha de basar-se en els principis següents (marcats per la llei):

- **COMPETITIVITAT**
- **INTEGRACIÓ SOCIAL**
- **QUALITAT DE VIDA**
- **SALUT**
- **SEGURETAT**
- **SOSTENIBILITAT**

2. ANÀLISI TERRITORIAL I FUNCIONAL DE REUS



2.1. CONTEXT TERRITORIAL

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



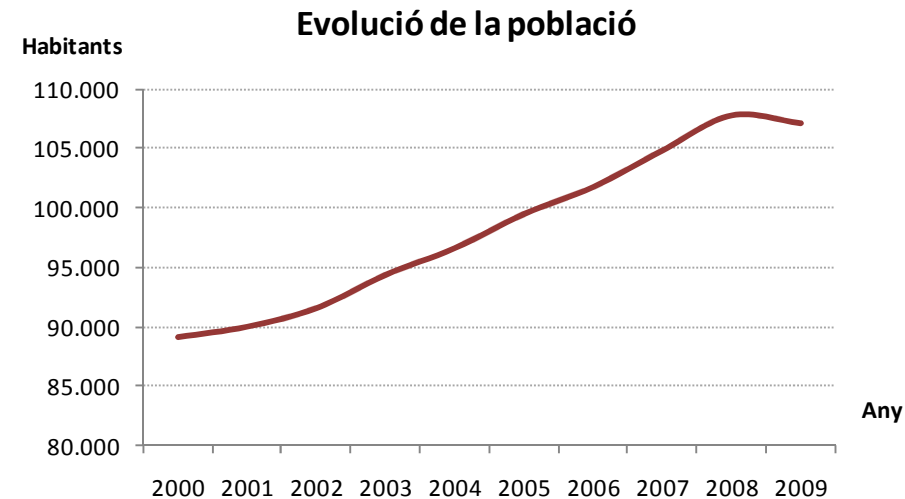
2.1. CONTEXT TERRITORIAL

- La xarxa d'infraestructures de transport i comunicació permet que estigui molt ben connectat amb les principals ciutats catalanes, espanyoles i amb l'estranger

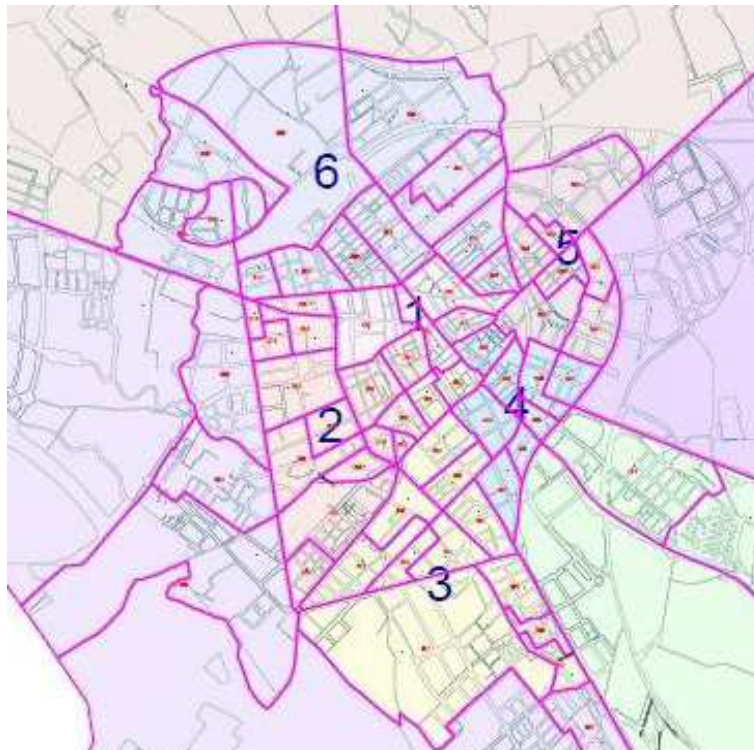


2.2. ESTRUCTURA SOCIODEMOGRÀFICA

- Reus és la segona ciutat més poblada de l'àmbit del Camp de Tarragona amb 107.118 habitants l'any 2009 i una superfície de 52,8km²
- Fort creixement poblacional fins el 2008. Possible canvi de tendència a partir del 2009



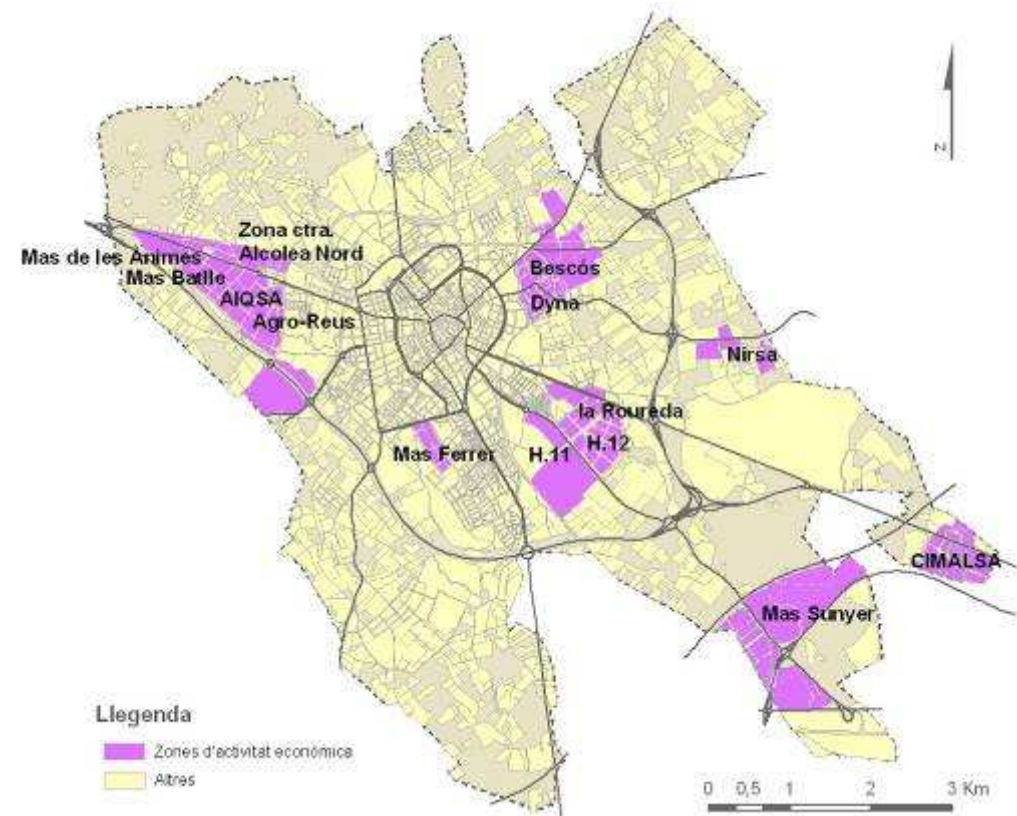
dte	1	–	4%
dte	2	–	19%
dte	3	–	17%
dte	4	–	10%
dte	5	–	11%
dte	6	–	18%
dte	7	–	7%
dte	8	–	10%
dte	9 i 10	–	4%



- El 68,4 % de la població ocupa només un 5,4% del terme.
- El districte amb més densitat és el 4 (33.096 hab/km²) seguit del districte 2 (27.124hab/km²) i el 5 (23.724 hab/km²).

2.3. USOS I FUNCIONS DE L'ESPAI URBÀ

- El municipi de Reus compta amb 7 zones industrials
- El total d'habitatges existents segons el cens de l'any 2007 és de 45.619 habitatges
- La projecció de llars que fa el Pla Local d'Habitatge 2009 – 2016, suposa la nova creació de 9.717 habitatges



Zones d'activitat econòmica

- Terciària i de serveis
 - Pel que fa als centres d'ensenyament hi ha 7 escoles bressol públiques, 33 escoles i 8 instituts
 - Altres equipaments: museus, teatres, centres culturals, mercats, cinemes i hotels

3. ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS

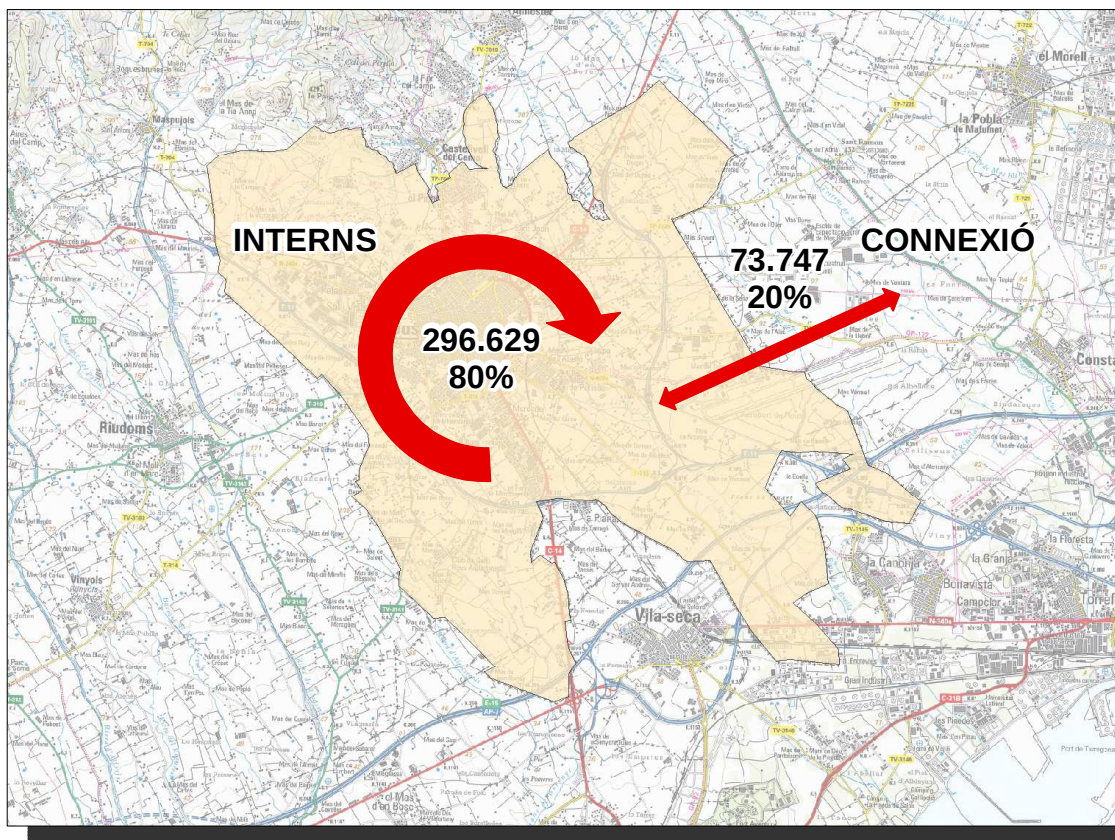


3.2. RESULTATS

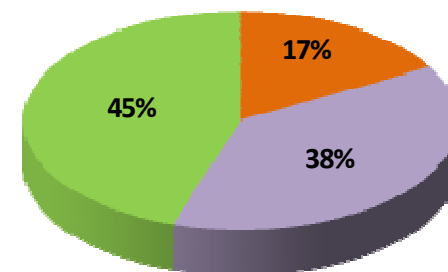
Mobilitat urbana

a) Tipus i motius dels desplaçaments en dia feiner

- 80% moviments interns
- 20% desplaçaments de connexió amb l'exterior

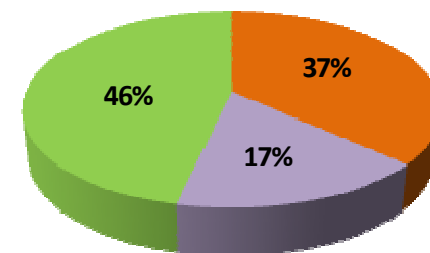


Tipologia de desplaçaments



desplaçaments interns

- Mobilitat per feina i estudis
- Mobilitat per oci i altres
- Retorn a domicili



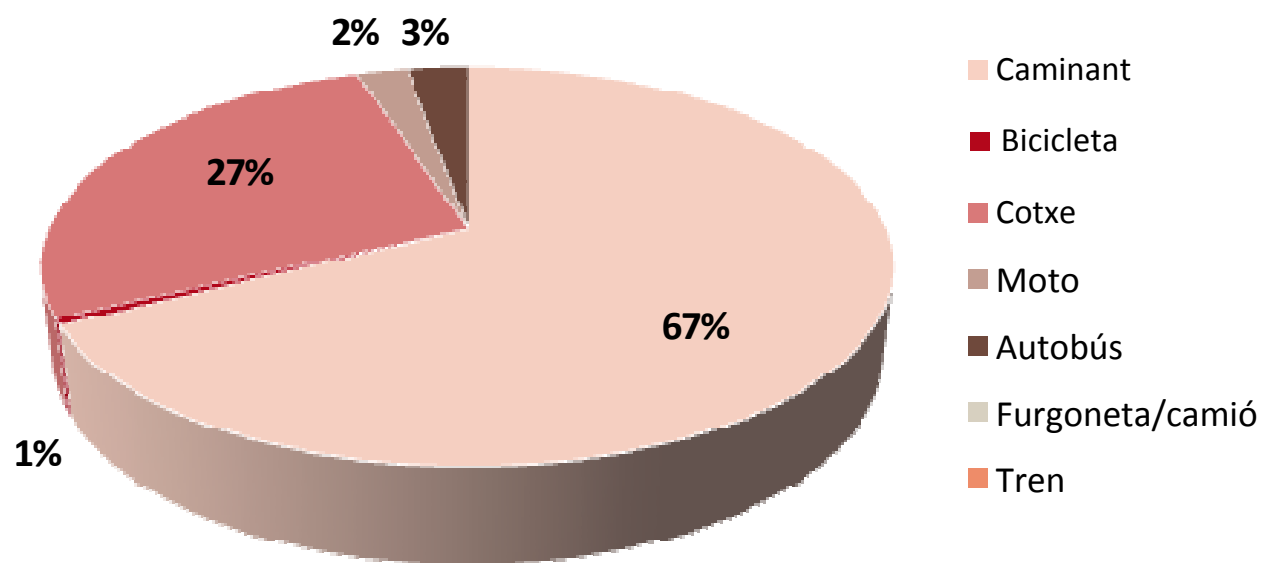
desplaçaments fora de Reus

3.2. RESULTATS

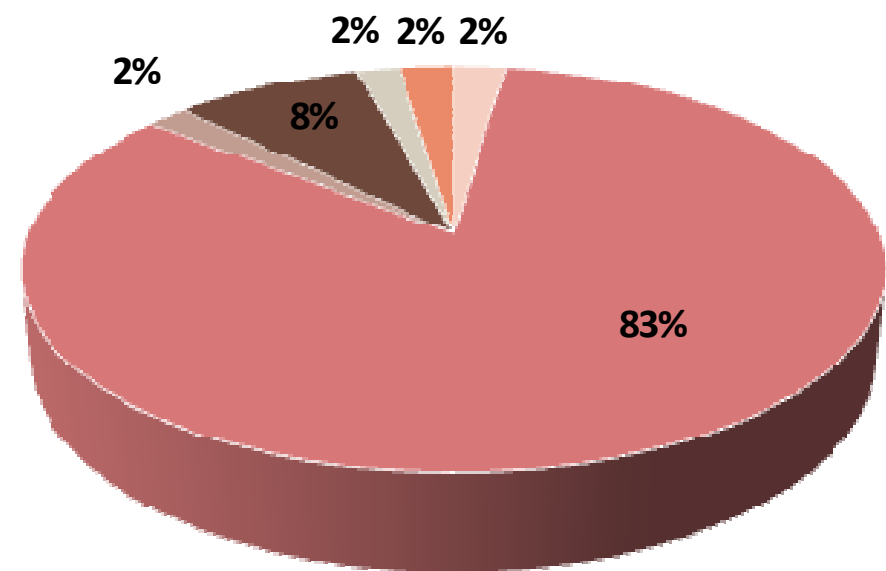
Mobilitat urbana

b) Mitjans de transport utilitzats

- La majoria de desplaçaments urbans es realitzen en modes de transport no motoritzats, en canvi, predomina el vehicle privat quan són interurbans



Desplaçaments urbans



Desplaçaments interurbans

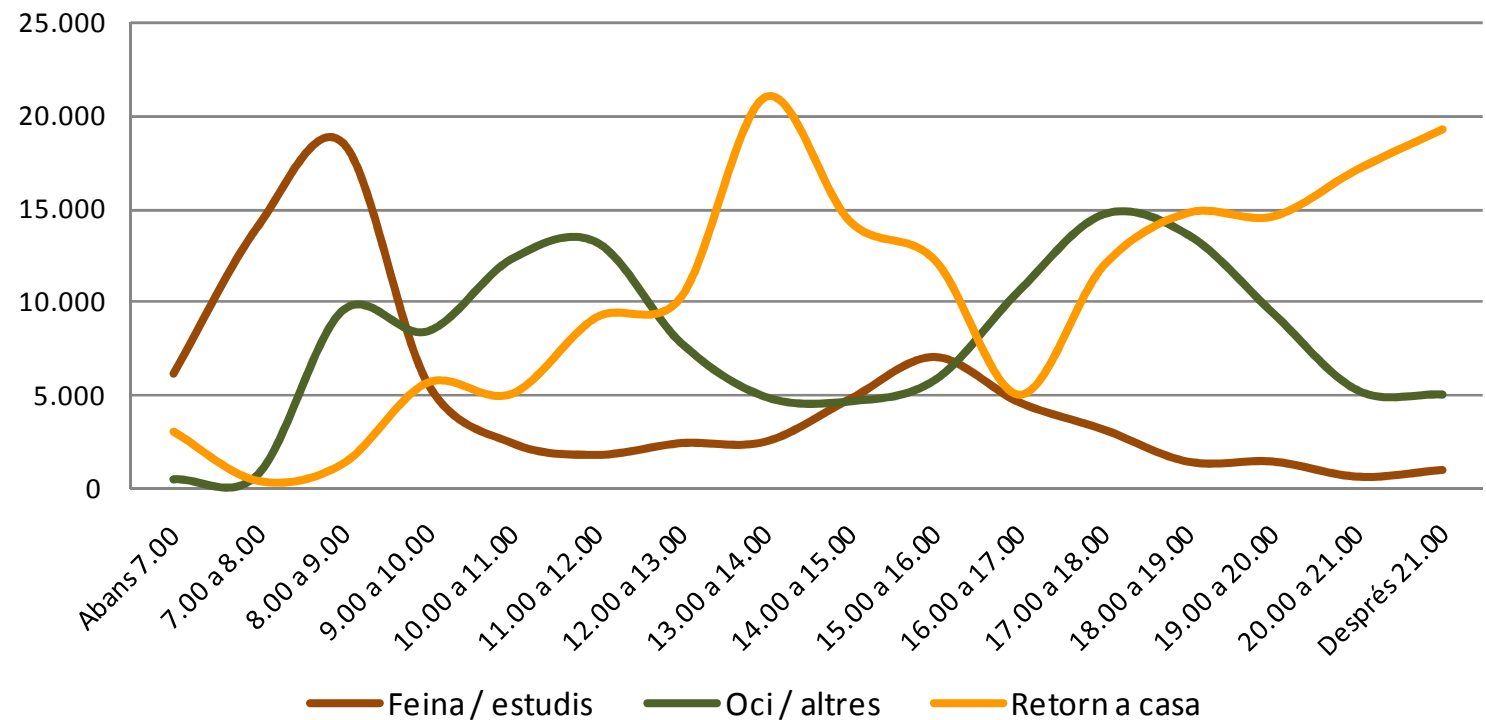
3.2. RESULTATS

Mobilitat urbana

c) Distribució horària segons el motiu del desplaçament

- La mobilitat per feina i estudis té una sola punta, molt accentuada de 7.00 a 9.00h
- La mobilitat per oci i altres presenta dues puntes de 10 a 12h i de 16 a 19h

- La tornada a casa té dos puntes, una al migdia i l'altra a la tarda a partir de les 18h

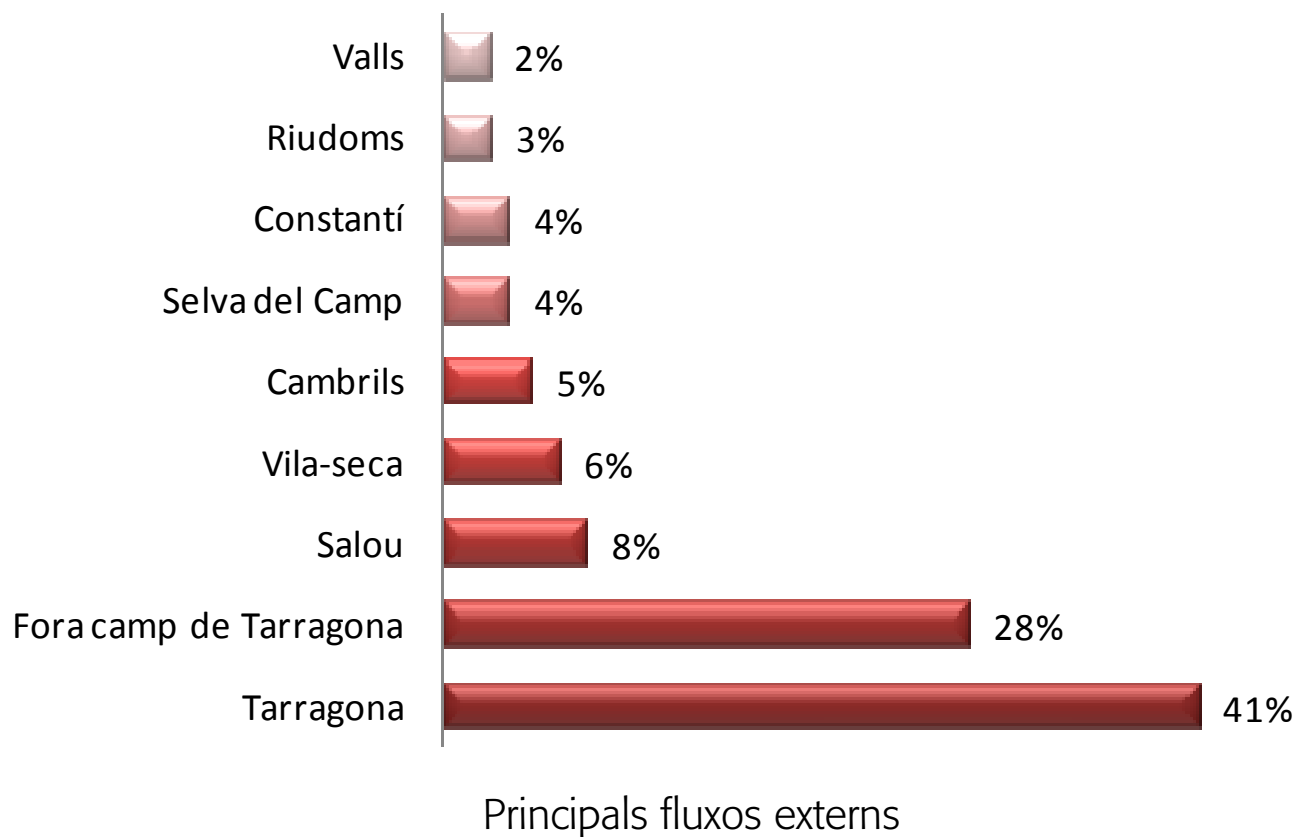


3.2. RESULTATS

Mobilitat urbana

d) Anàlisi dels fluxos externs

- El 20% dels desplaçaments diaris (73.747) en dia feiner dels residents al municipi de Reus són de connexió amb altres municipis.
- Les principals destinacions són Tarragona i Salou, que representen gairebé un 50% d'aquest viatges



4. XARXES DE TRANSPORT: INFRASTRUCTURES I SERVEIS



4.1. VIANANTS

Anàlisi de l'amplada de voreres

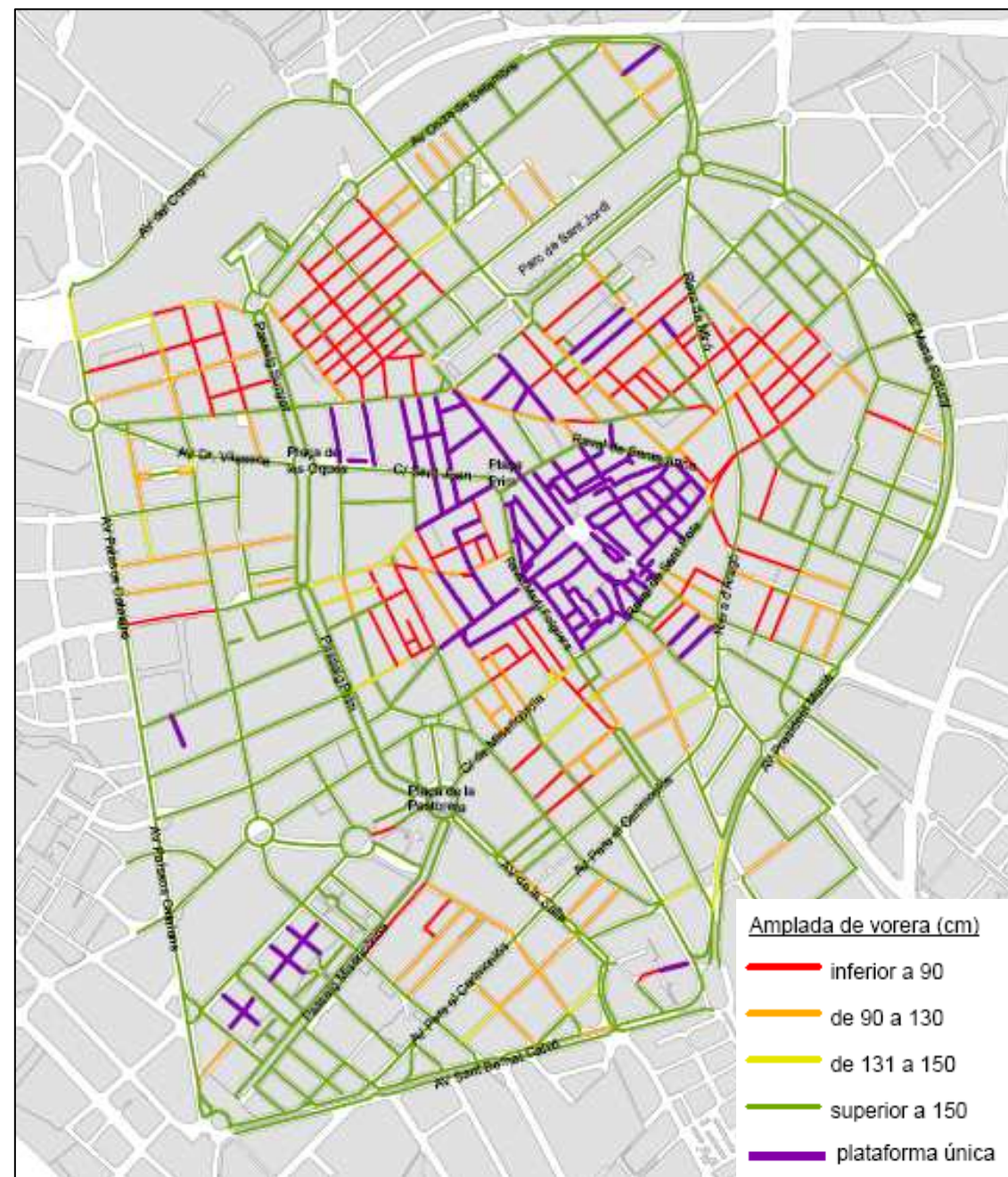
	Amplària (m)	
	Mínima	recomanada
Una persona	0,6	0,75
Cadira de rodes /creuament de dues persones	0,9	1
Dues persones en paral·lel	1,1	1,3
Persona amb cotxet i nen	1,15	1,25
Creuament entre cadira de rodes i persona amb cotxet	1,7	1,8
Dues persones amb nen	1,8	2,25
Dues persones amb paraigües	2	2,4

Taula 4.1.2 Amplàries mínimes recomanades en funció de la tipologia d'usuari.

Font de les dades: Ministerio de Fomento

Amplades de Reus (2010)

Amplada (cm)	Σ Longitud (m)	%	Número de carrers (trams de voreres)
menys de 90	10.800	12,9	187
de 90 a 130	9.382	11,2	141
de 131 a 150	2.325	2,8	39
més de 150	61.305	73,1	870
TOTAL	83.812	100,0	1.237



4.2. CICLISTES

- 23 km de carrils bici
- Carrils en bon estat i segregats del trànsit motoritzat
- Falta de connectivitat de la xarxa
- 35 punts d'aparcaments públics de bicicleta
- Manca de senyalització de carril bici
- Baix ús de la bicicleta com a mitjà de transport



Carril bici a la plaça del Velòdrom

4.3. TRANSPORT PÚBLIC

Reus disposa d'una àmplia oferta de transport públic:

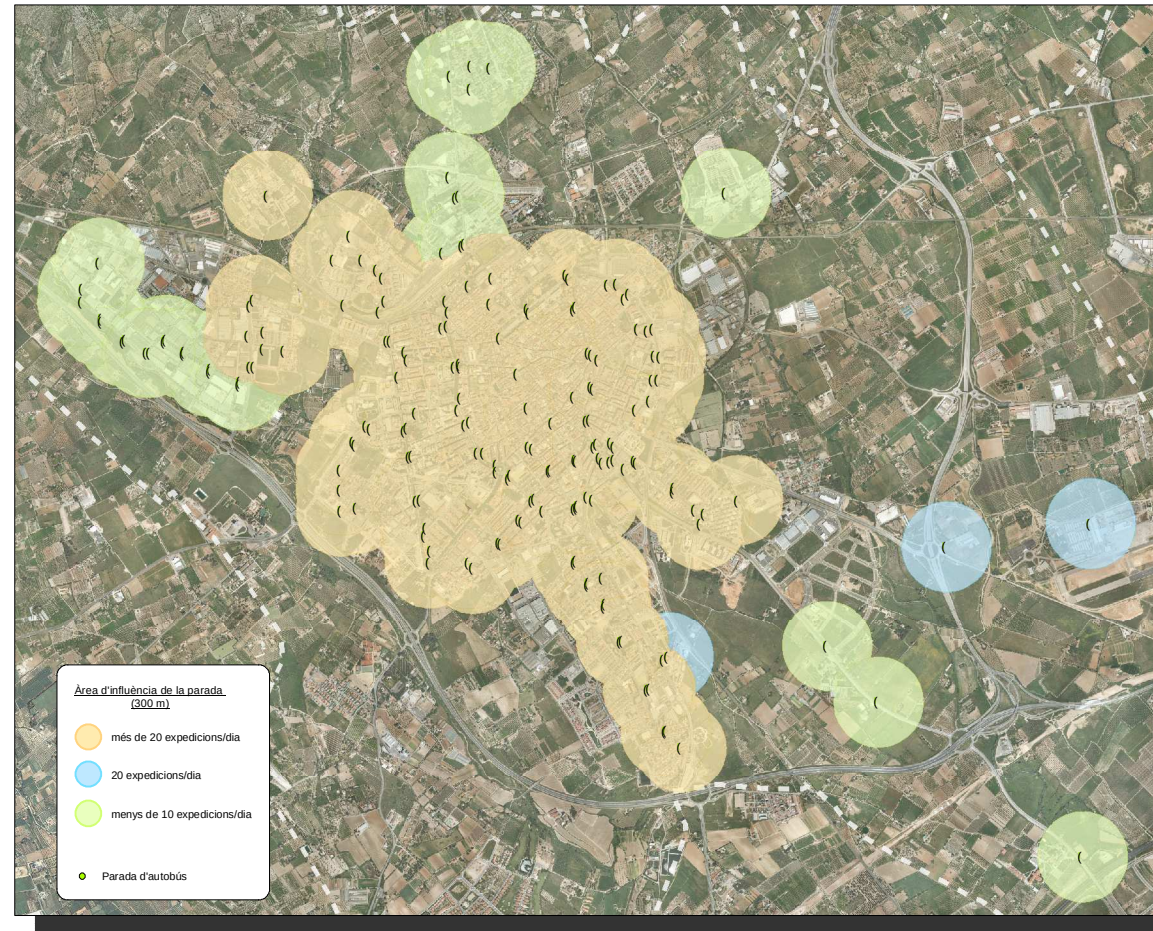
- 11 línies de transport públic urbà
 - 6 amb una freqüència superior a 6 expedicions diàries
 - 5 amb una freqüència d'1, 2 o 6 expedicions diàries
- 40 línies de transport interurbà (6 operadors diferents)
- 1 estació d'autobús
- 1 estació de ferrocarril
- 7 parades de taxi



4.3. TRANSPORT PÚBLIC

Transport públic urbà

- Reus disposa d'11 línies urbanes
 - 4 amb més de 20 expedicions/dia: L10, L11, L20 i L30
 - 1 amb 20 expedicions/dia: L50 Reus centre – Aeroport
 - 6 amb menys de 10 expedicions/dia: L31, L32, L33 i L40, L41 i L42, línies instituts



Cobertura territorial de la xarxa de transport públic a Reus.
Any 2009

4.3. TRANSPORT PÚBLIC

Transport públic urbà

- Paràmetres d'oferta
 - 13 autobusos amb una mitjana d'edat baixa: 2,5 anys
 - Línies estructurants amb freqüència elevada (20 minuts) i bona cobertura horària
 - Velocitat comercial: 13,0 km/h
- Infraestructures de suport a l'autobús
 - 179 parades, un 22,3% amb marquesina
 - 74,9% de les parades amb plataforma
- Accessibilitat
 - 100% de la flota adaptada per a persones amb mobilitat reduïda
 - Bona informació a l'usuari (Parades, Web, Xarxes socials)



Parada amb plataforma i panell informatiu

4.3. TRANSPORT PÚBLIC

Transport públic interurbà

■ Reus disposa de 40 línies de transport interurbà

- Diferents tipus de serveis:
 - Línies interurbanes
 - Línies nocturnes
 - Línies de temporada
- 468 expedicions en dia feiner
- Estació d'autobusos amb àmplia marquesina i 14 andanes
- Horaris no adaptats a les hores punta.



Principals itineraris per l'interior del nucli urbà.



Estació d'autobusos

4.3. TRANSPORT PÚBLIC

Transport públic ferroviari

- Circulació de trens de mitjana distància
 - Línies
 - Barcelona – Reus – Zaragoza
 - Barcelona – Reus – Lleida
- Oferta ferroviària
 - Feiners: 35 serveis
 - Dissabtes i diumenges: 31 -28 serveis, respectivament
- Horaris no adaptats a les hores punta

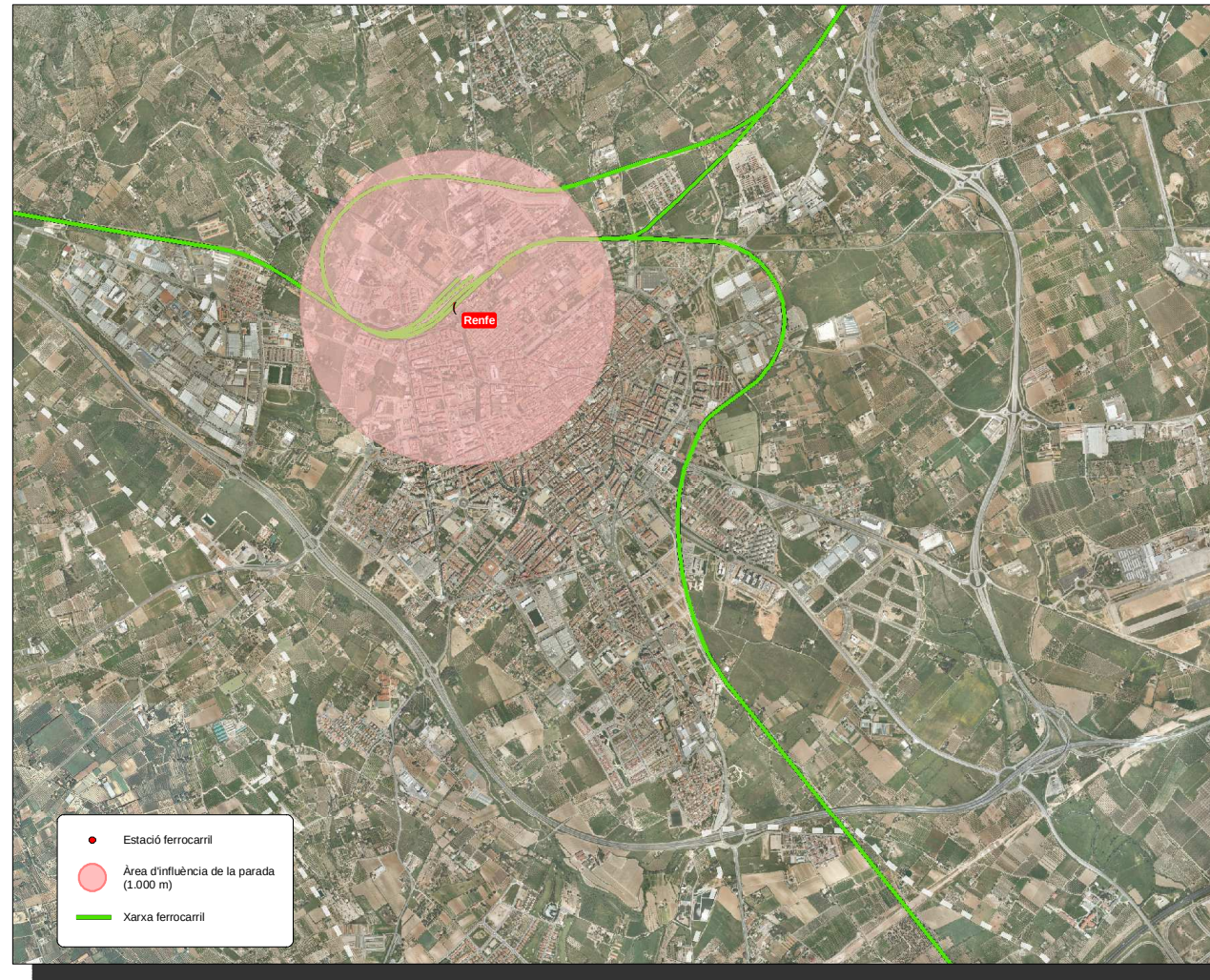


Estació de ferrocarril

4.3. TRANSPORT PÚBLIC

Transport públic ferroviari

- El nord-oest del municipi, el barri Gaudí i el centre queden coberts sota el radi d'influència del ferrocarril (2 km)
- L'est i sud del nucli, els polígons industrials Agro-Reus i Mas de les Ànimes queden fora del radi d'àmbit d'influència directe de l'estació



Cobertura territorial de la xarxa de ferrocarril

4.3. TRANSPORT PÚBLIC

Taxi

- Reus compta amb 7 parades estables de taxi i 49 llicències (més 1 estacional)
- Dotació de taxis: 0,45 llicències/1.000 hab., inferior a la mitjana del sector 0,7 llicències/1.000 hab.
- Tarifes similars a les de Tarragona

Tarifa 1 (nocturna, cap de setmana)			Tarifa 2 (diürna laborable)		
Baixada bandera	Km recorregut	Hora espera	Baixada bandera	Km recorregut	Hora espera
5,32 €	1,21 €	19,87 €	3,92 €	1,01 €	18,49 €



Ubicació de les parades de taxi

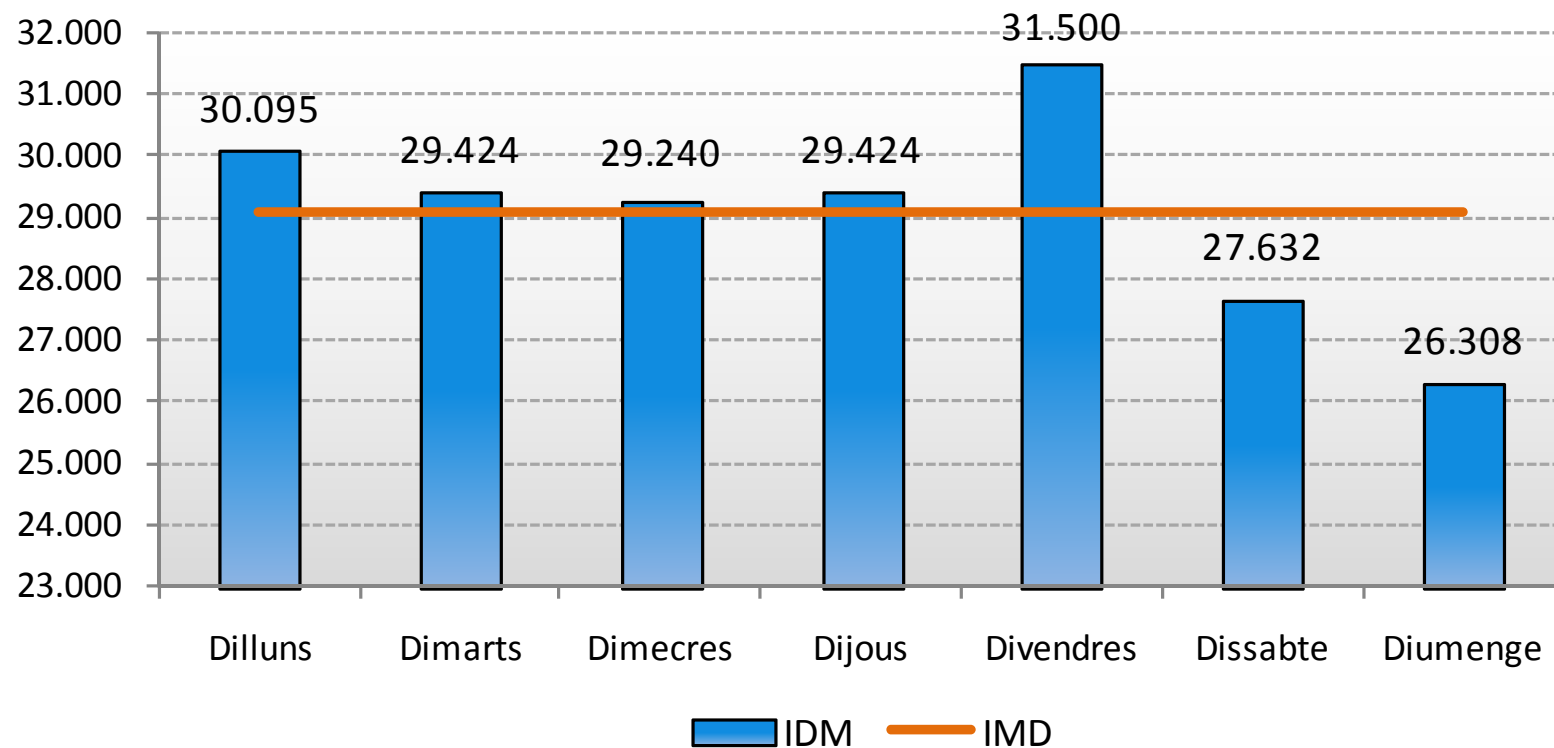


Parada de taxi a la pl. de les Oques

4.4. VEHICLE PRIVAT

La majoria dels desplaçaments a l'entorn de Reus es produeixen durant els dies feiners degut a la mobilitat per feina i estudis

veh./dia



Evolució de la intensitat diària mitjana a la C-14, PK 1,94. Any 2006

4.4. VEHICLE PRIVAT

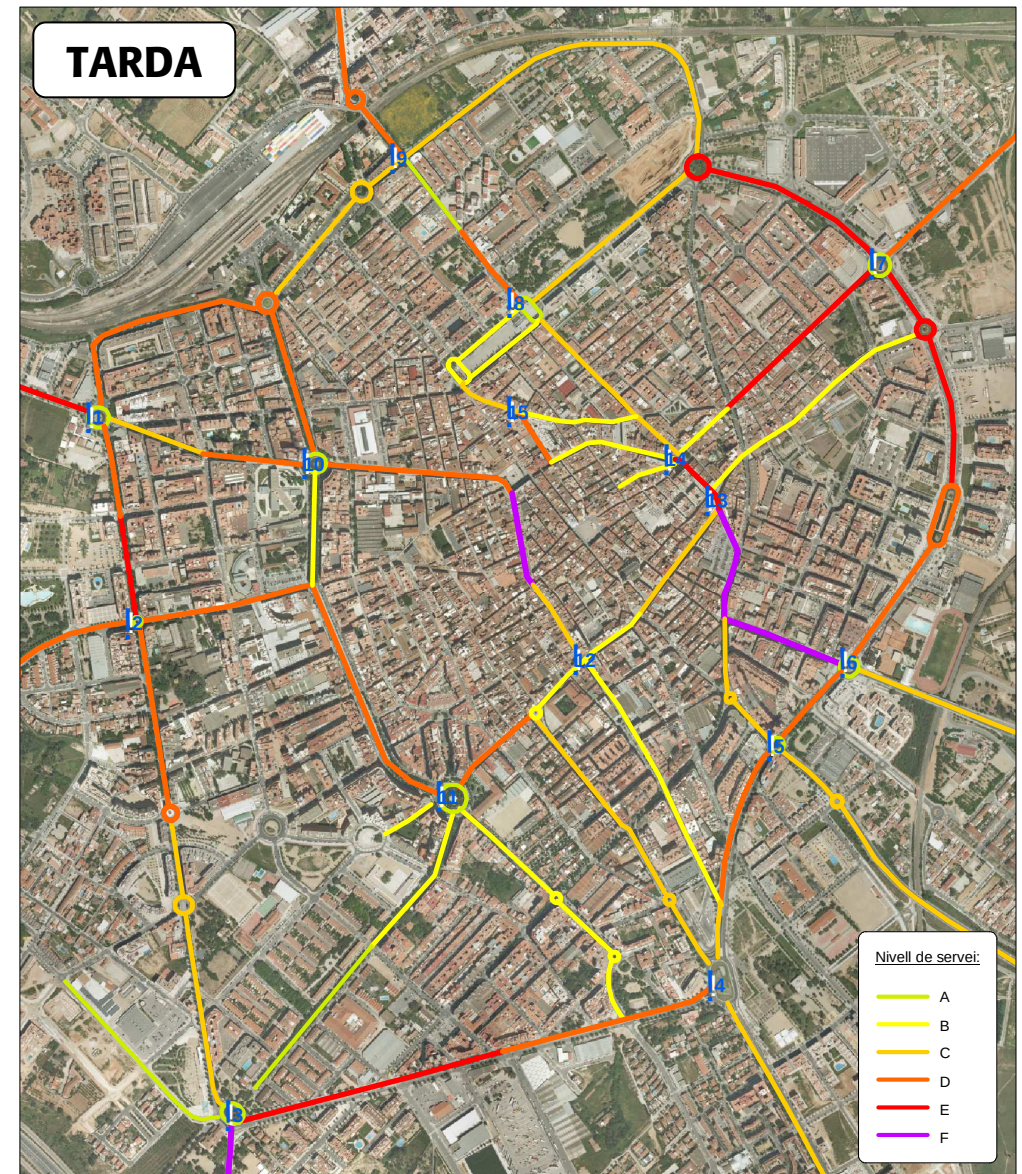
INTENSITAT DE PAS



Intensitat de circulació a les hores punta

4.4. VEHICLE PRIVAT

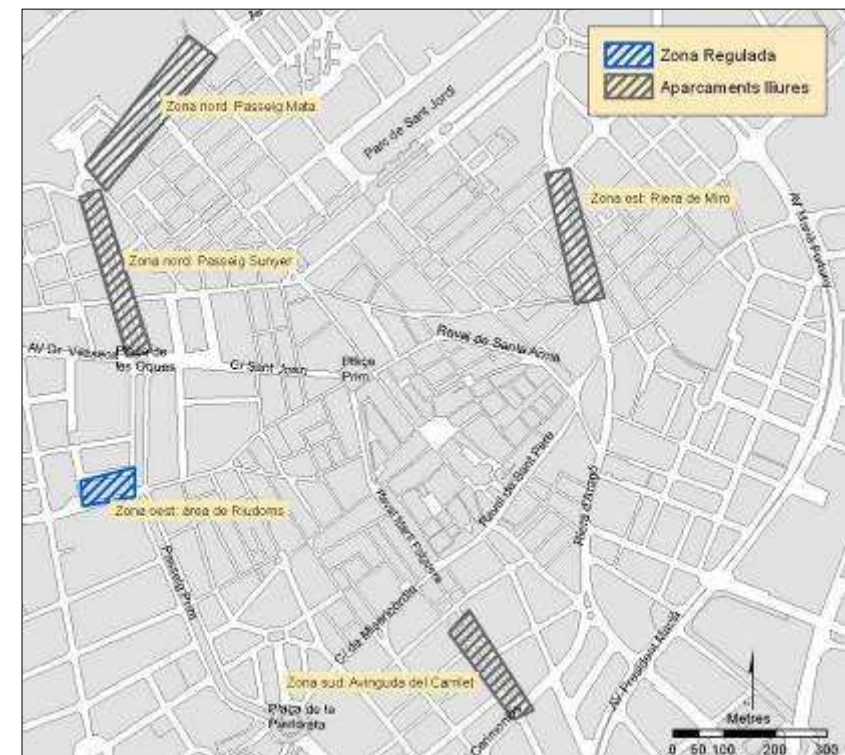
CONGESTIONS



Nivell de servei. A: circulació fluida – F: congestió

4.5. APARCAMENT

- L'índex de rotació és el nombre mitjà de vehicles per plaça d'estacionament observat durant l'enquesta
- El percentatge d'ocupació mostra la demanda d'aparcament d'una zona, ja que presenta el percentatge de places ocupades sobre el total analitzat



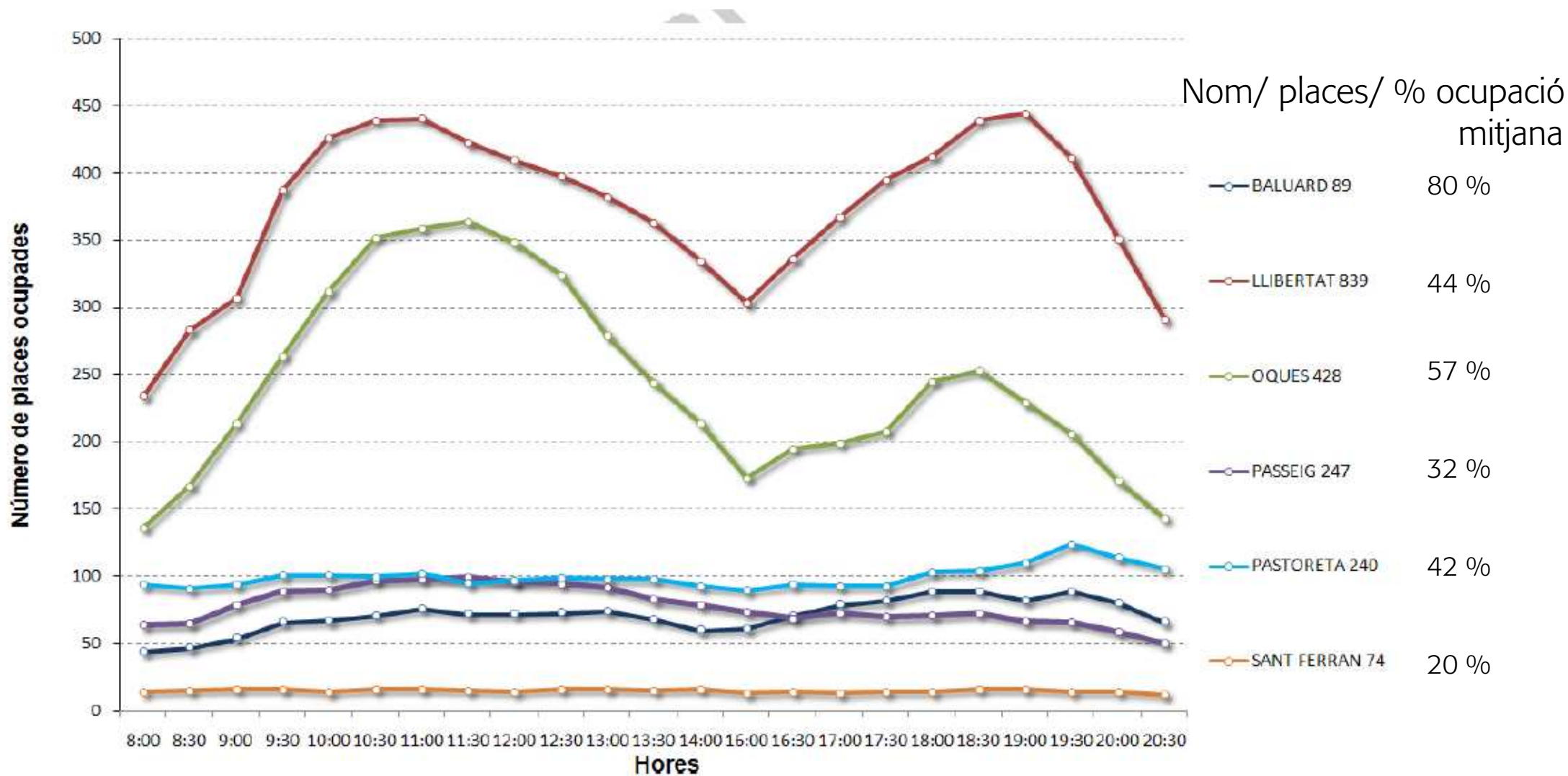
Zones d'inventari

Zona	Places aparcament (no C/D)	Nº total aparcaments diaris	% ocupació mitjana	% ocupació mateix vehicle			Índex de rotació
				tot el dia	tot el mati	tota la tarda	
Pg. Mata	91	202	93%	38'46%	20'88%	15'38%	2'22
Pg. Sunyer	63	234	99%	34'92	33'33%	9'52%	3'71
Av. Carrilet	43	106	95%	32'56%	25'58%	27'91%	2'47
Àrea de Riudoms	119	508	96%	10'08%	58'82%	52'10%	4'27
Riera Miró	44	122	93%	29'55%	54'55%	45'45%	2'77

No C/D = sense
tenir en compte la
càrrega i descàrrega

4.5. APARCAMENT

- Hores de màxima ocupació i percentatge.

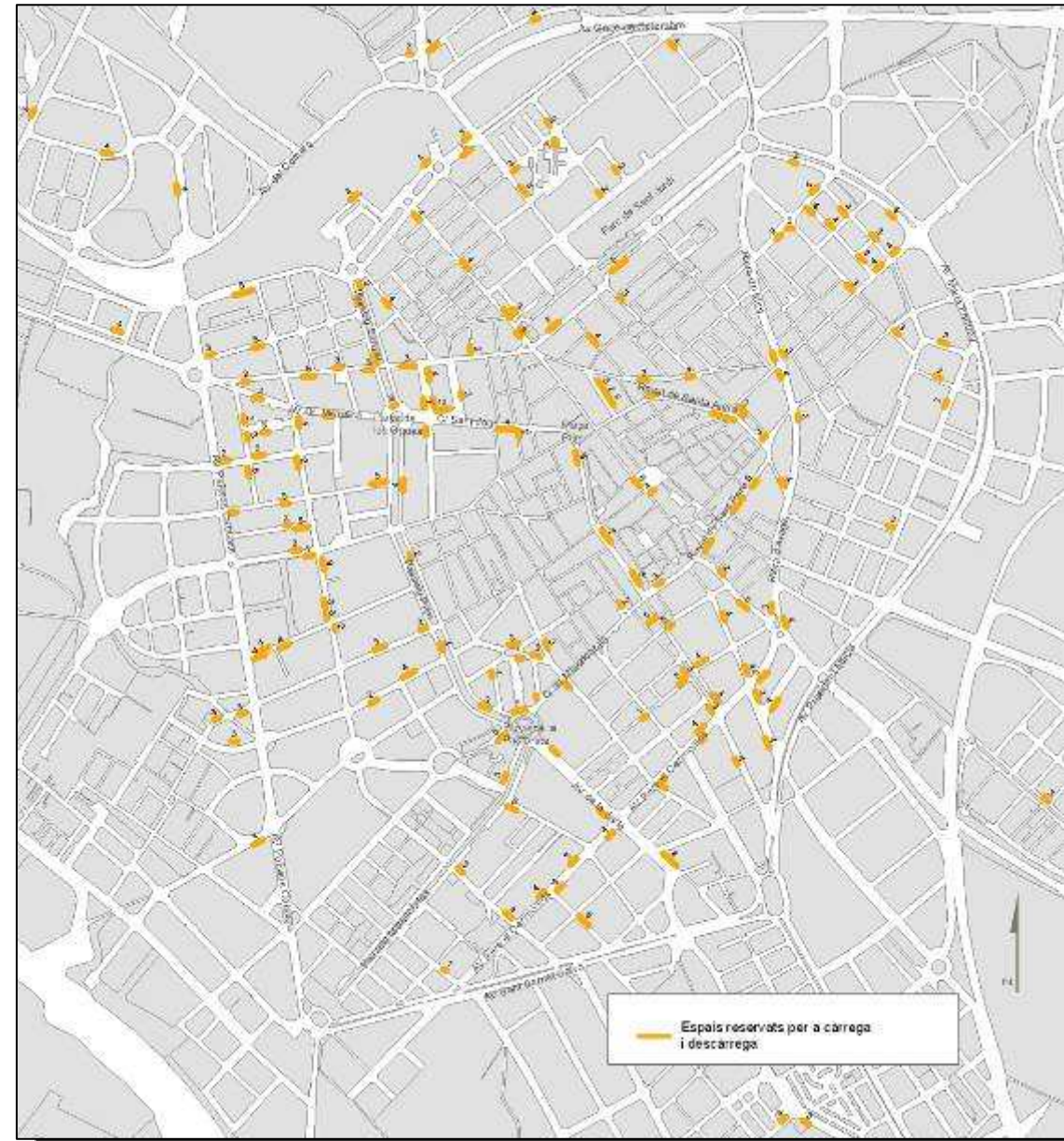


Gràfic 4.5.6 Modulació horària de l'ocupació dels aparcaments.

4.6. MERCADERIES I LOGÍSTICA

■ En el nucli urbà de Reus s'han inventariat 181 zones reservades per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, 662 vehicles.

- 6,09 places de c/d per 1.000 habitants
- 1,5 places de c/d per 1000 m2 de superfície comercial



Zones de càrrega i descàrrega

5. ANÀLISI DELS IMPACTES DEL SISTEMA DE TRANSPORT



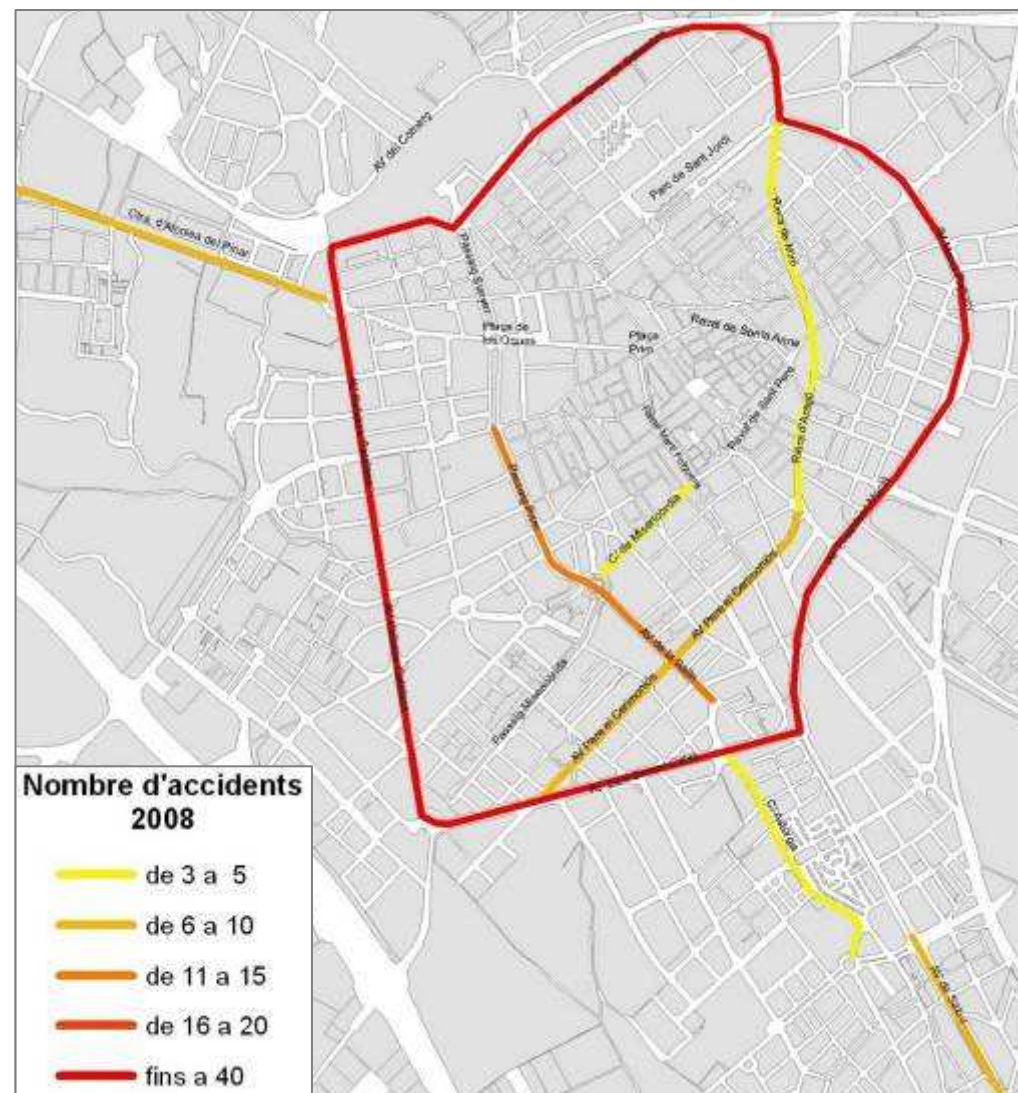
5.1 ACCIDENTALITAT

- El Pla Local de Seguretat Viària de Reus (desembre del 2008), analitza i mostra les xifres d'accidentalitat a nivell municipal
- Reus mostra un índex de 0,23 morts i ferits greus per 1.000 habitants, lleugerament superior a la mitjana de 0,19 de Catalunya

Tipus d'accident	Reus (%)	Catalunya (%)
Col·lisió de vehicles en marxa: frontal	1,5	2,2
Col·lisió de vehicles en marxa: frontolateral	19,8	29,3
Col·lisió de vehicles en marxa: lateral	12,9	13,6
Col·lisió de vehicles en marxa: per darrere	13,8	19,2
Col·lisió contra obstacle	3,9	2,9
Sortida de calçada	2,4	5,5
Atropellament	28,0	16,7
Bolcada	4,5	3,9
Altres	13,1	6,6

Taula 4.7.2 Tipus d'accident de trànsit amb víctimes 2005-2007.

Font de les dades: Pla Local de Seguretat Viària de Reus.



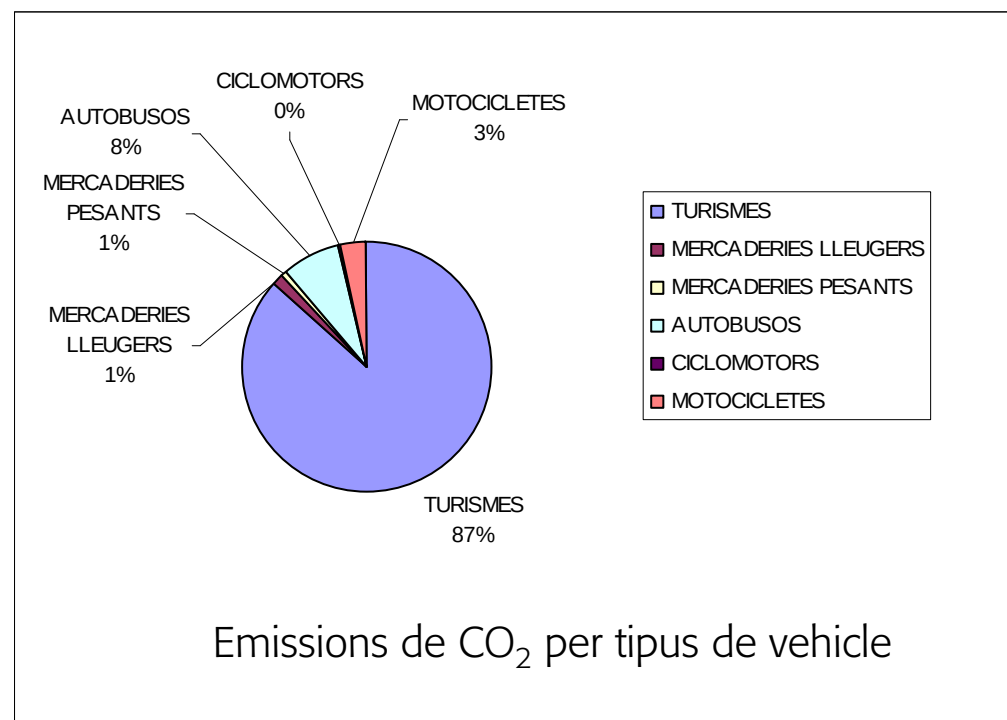
5.2. FLUXOS AMBIENTALS

Emissions atmosfèriques

■ Emissions contaminants dels vehicles

Les emissions de CO₂ del transport rodat a Reus suposa 28.934,76 tn/any o:

- 0,19% del total d'emissions de CO₂ degudes al transport a Catalunya
- 4,6% de les emissions de CO₂ ocasionades per la mobilitat al Camp de Tarragona



Taula d'emissions per tipus de vehicle
Mètode de càlcul: Copert 4

	TURISMES	MERCADERIES LLEUGERS	MERCADERIES PESANTS	AUTOBUSOS	CICLOMOTORS	MOTOCICLETES	TOTAL
CO	252,93	3,16	0,41	6,02	8,60	116,16	387,29
VOC	40,35	0,55	0,14	1,78	9,05	9,88	61,75
CH ₄	3,13	0,02	0,01	0,08	0,15	1,00	4,40
NOx	84,48	1,73	1,81	23,34	0,01	2,20	113,58
CO ₂	25.102,84	407,50	182,27	2.188,47	55,73	997,95	28.934,76
SO ₂	7,35	0,22	0,12	1,39	0,0	0,01	9,08
PM escapament	5,57	0,18	0,06	0,77	0,13	0,09	6,81
PM10 escapament, frens i desgast pneumàtics	7,04	0,21	0,07	0,90	0,14	0,14	8,49

5.2. FLUXOS AMBIENTALS

Sorolls

■ El municipi disposa d'una Ordenança municipal i d'un Mapa de capacitat acústica (2007)

Zona de Soroll

Carretera

	Lar $\leq$ 60
	Lar $\leq$ 65
	Lar $\leq$ 70
	Lar $\leq$ 75

Tren diürn

	Lar $\leq$ 60
	Lar $\leq$ 65

Tren nocturn

	Lar $\leq$ 50
	Lar $\leq$ 55
	Lar $\leq$ 60
	Lar $\leq$ 65

Aeroport diürn

	60 < Lar < 65
	65 < Lar < 70
	70 < Lar < 75
	75 < Lar < 80

Aeroport Nocturn

	50 < Lar < 55
	55 < Lar < 60
	60 < Lar < 65
	65 < Lar < 70
	70 < Lar < 75
	75 < Lar < 80

Punts de mesura

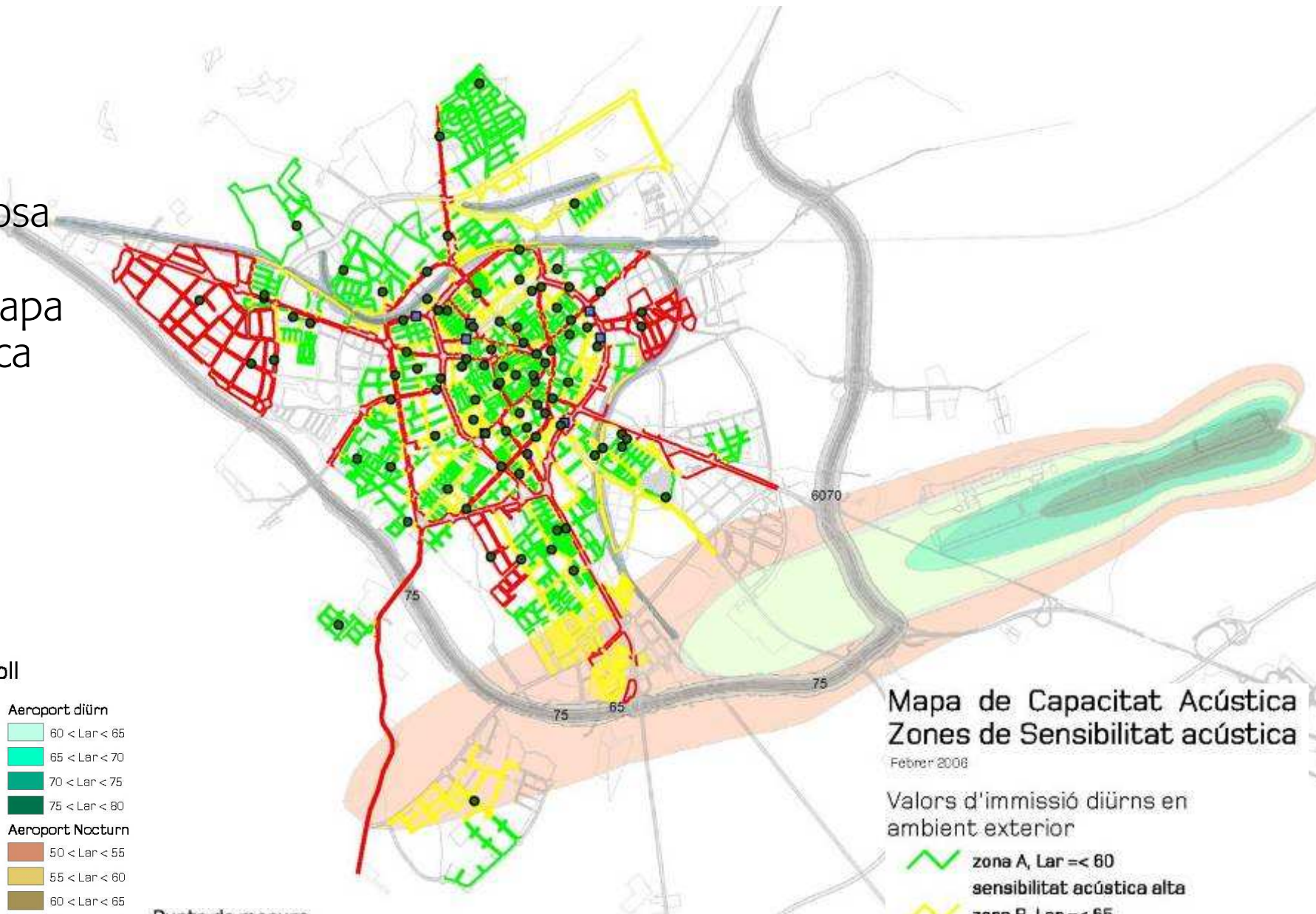
- mesures curta durada
- Mesures llarga durada

Mapa de Capacitat Acústica Zones de Sensibilitat acústica

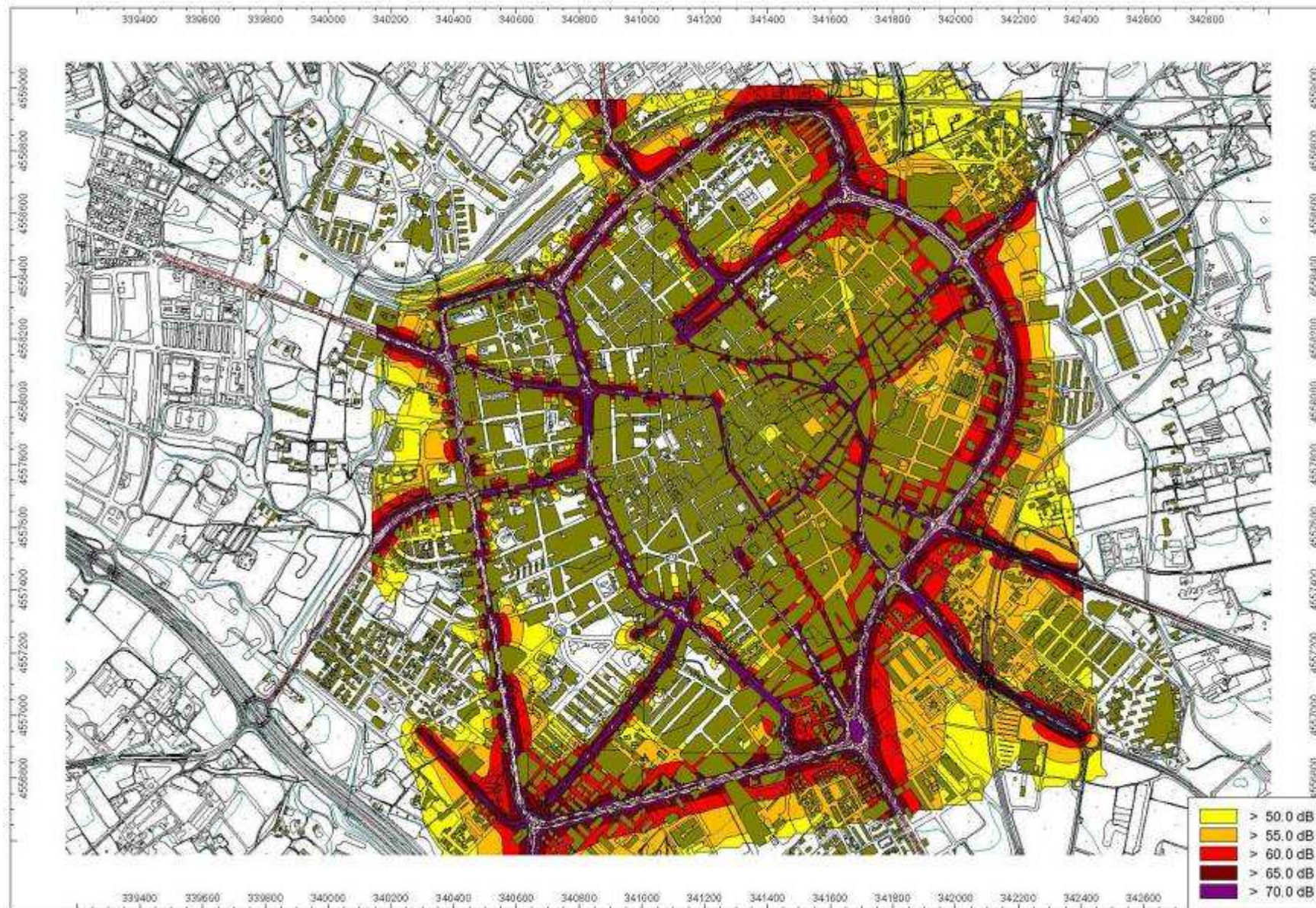
Febrer 2006

Valors d'immissió diürns en
ambient exterior

- zona A, Lar $\leq$ 60
sensibilitat acústica alta
- zona B, Lar $\leq$ 65
sensibilitat acústica moderada
- zona C, Lar $\leq$ 70
sensibilitat acústica baixa



5.2. FLUXOS AMBIENTALS



Modelització a partir de mesuraments reals.

6. PLANEJAMENT DE LA MOBILITAT PREVIST



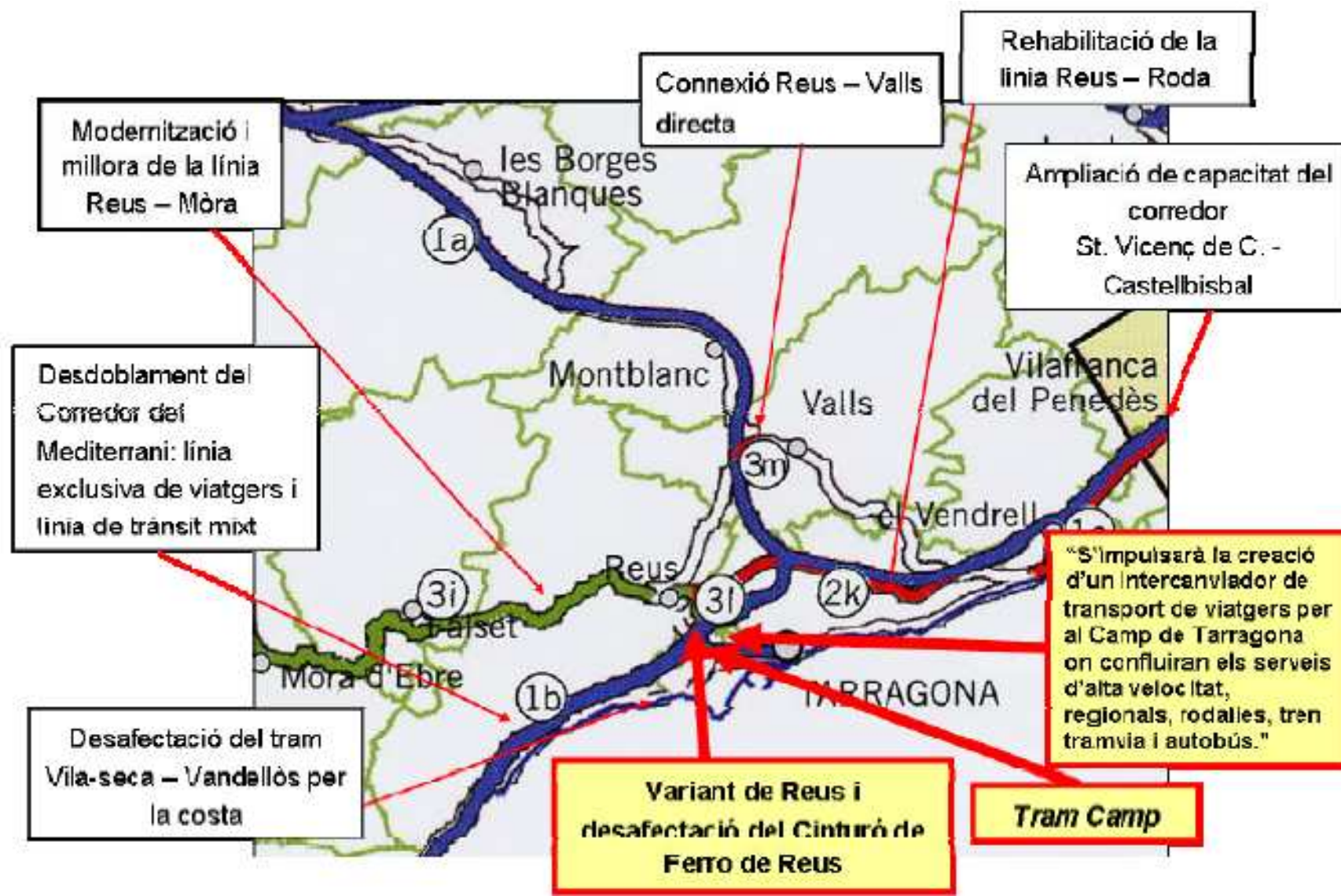
6.1 PLANEJAMENT DE LA MOBILITAT PREVIST

■ Actualment existeixen diverses figures del planejament territorial que definiran l'evolució del Camp de Tarragona i marcaran el futur del territori on es troba el municipi de Reus

Planejament territorial previst	1ª Fase	2º Fase	Data de publicació
Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona	2010-2015	---	25/03/2010 DOGC
Pacte Nacional d'Infraestructures	2007-2013	2015-2020	16/10/2009 Signatura
Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona	2010-2026	---	23/07/2008 DOGC
Pla d'Infraestructures de transport de Catalunya	2006-2015	2015-2030	13/12/2005 DOGC

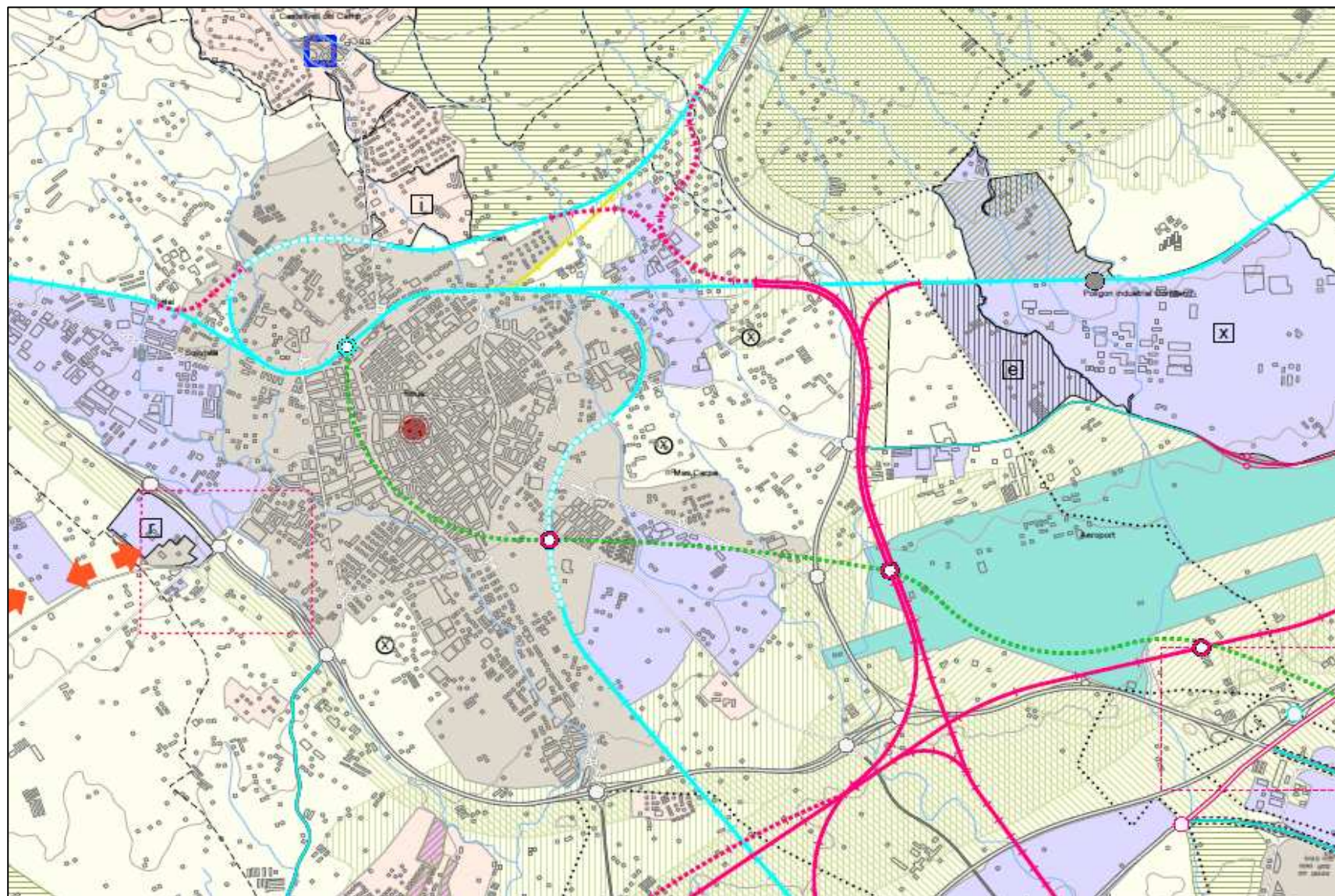
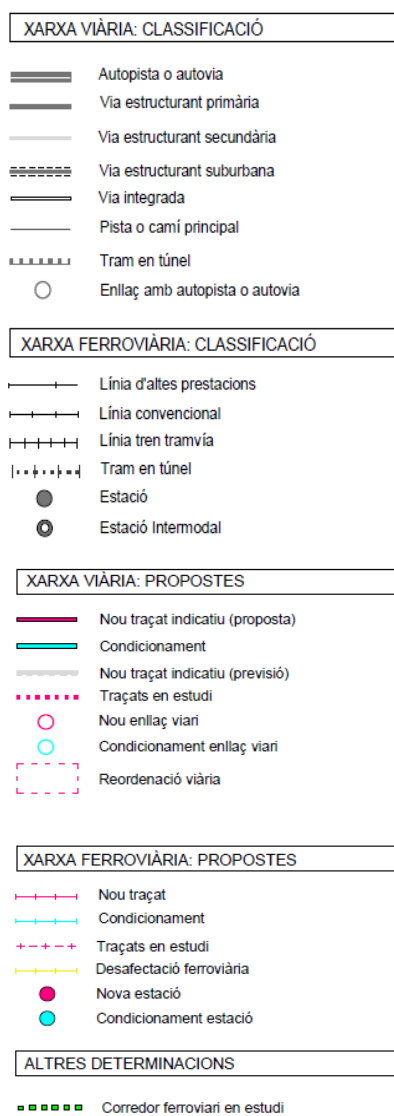
6.1 PLANEJAMENT DE LA MOBILITAT PREVIST

■ Pla d'Infraestructures de transport de Catalunya



6.1 PLANEJAMENT DE LA MOBILITAT PREVIST

Pla territorial parcial del Camp de Tarragona



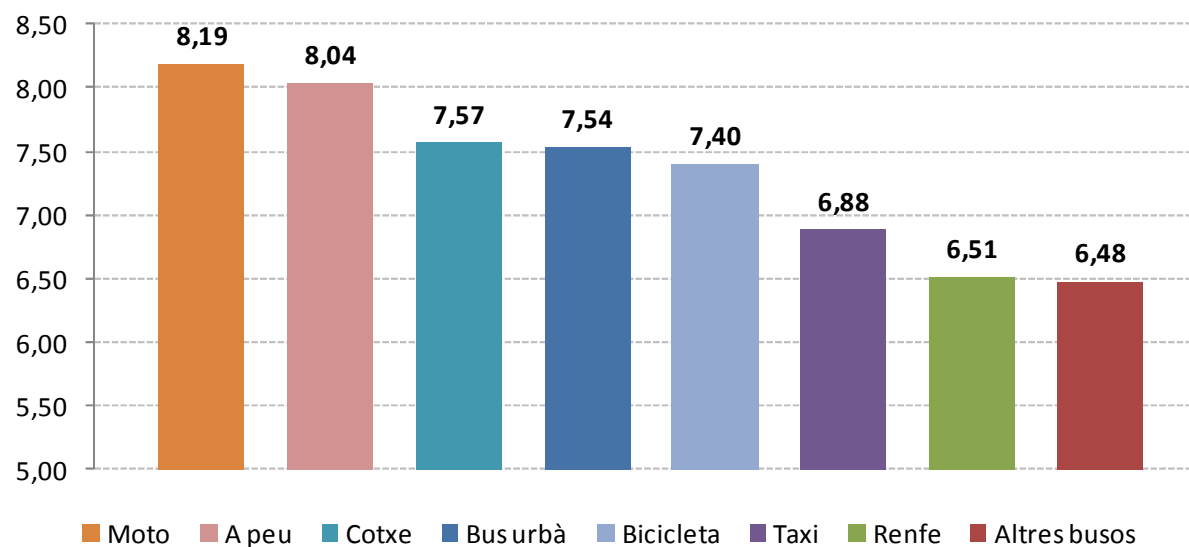
7. PARTICIPACIÓ CIUTADANA



7.1. PARTICIPACIÓ CIUTADANA

- Llei de mobilitat determina que en el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana ha de restar garantida la participació en la elaboració, seguiment en l'aplicació del pla i en l'avaluació i millora. Els plans s'han de revisar cada 6 anys.
- Cal considerar dos mecanismes participatius:
 - Taula Municipal de la Mobilitat
 - Participació ciutadana directa: enquestes,....

Resultats de la puntuació mitjana atorgada als mitjans de transport en una enquesta de percepció.



8. DIAGNOSI



8. PUNTS FEBLES / PUNTS FORTS

PUNTS FEBLES

Trànsit i vehicle privat

- S'urbanitzen zones allunyades del centre que provoca un augment de la distància dels viatges
- Ús elevat i creixent del vehicle privat en els desplaçaments urbans i interurbans
- El centre històric (tomb de ravals) registra intensitats de trànsit elevades (tant de vehicles com de vianants) que fa que hi hagi problemes de capacitat per la interacció d'uns i altres
- Retencions en alguns accessos viaris a les hores punta

Aparcament

- Índex de rotació baix als aparcaments de superfície lliures. Els percentatges d'ocupació s'apropen en tots els casos al límit de saturació de les zones analitzades
- Elevada presència d'estacionaments il·legals que fan que les zones de càrrega i descàrrega no puguin ser utilitzades



PUNTS FORTS

Mobilitat a la ciutat

- Ciutat radial, compacta i de relleu planer: facilitat d'anar a peu (mode de transport predominant als desplaçaments urbans) i dimensions i orografia molt apropiades per circular en bicicleta
- Ben comunicada per les diferents infraestructures de transport: aeroport i estació de l'AVE. La implantació d'un servei de Rodalies al Camp de Tarragona i la introducció del TramCamp a la ciutat, milloraran la connexió amb ferrocarril de Reus amb la resta de municipis i infraestructures de l'àmbit
- Elevada autocontenció dels desplaçaments dels ciutadans de Reus: el 80% es realitzen dins de la ciutat

Aparcaments

- Dotació d'aparcaments soterrats amb alta capacitat distribuïts en diferents àrees urbanes
- Projectió d'un nou aparcament de camions a la perifèria de la ciutat
- Bona dotació d'espais reservats a les operacions de càrrega i descàrrega en la via pública

PUNTS FEBLES

Vianants i ciclistes

- Més de 10 km de voreres d'amplada inferior a 90 cm (amplada mínima recomanada)
- Existència de punts de conflicte entre ciclistes i vianants als carrils bici situats a voreres estretes
- Barreres arquitectòniques i mobiliari urbà que redueixen la mobilitat de les persones
- L'ús de la bicicleta no s'identifica com a mitjà de transport habitual (feina, estudis, oci...)
- Falta de connectivitat de la xarxa ciclista i creuaments no adaptats a les bicicletes
- Manca de senyalització, tant vertical com horitzontal, en els carrils bici



Vorera al c/Sardà. Absència de pas de vianants o voreres rebaixades



Carril bici en vorera estreta a l'av. del Comerç



Pals de llum sobre el carril bici del pg. Misericòrdia

PUNTS FORTS

Vianants i ciclistes

- Carrers adaptats als vianants al centre històric (plataforma única) i a altres punts del municipi (passos de vianants de ressalt i plataformes reductores de velocitat)
- Anar a peu és un dels modes de transport més ben valorats
- Increment dels carrers de plataforma única i ampliació de voreres.
- Incorporació dels carrils bici en les noves actuacions urbanístiques. Els carrils bici normalment estan segregats del trànsit motoritzat



c/ de Santa Anna, actualment de
plataforma única



Pas de vianants de ressalt a
l'av. Marià Fortuny



Voreres rebaixades al
Passeig de Misericòrdia

PUNTS FEBLES

Seguretat

- o L'atropellament de vianants és l'accident més freqüent (28%): falta de visibilitat en moltes cruïlles i en nombrosos espais reservats per a la càrrega i descàrrega

PUNTS FORTS

Seguretat

- o Disminució constant de la sinistralitat durant els darrers anys
- o Voluntat per part de l'Ajuntament per millorar cruïlles i punts negres de la xarxa viària
- o Les actuacions previstes de pacificació del trànsit permetran reduir les emissions de CO2



Manca de visibilitat a la zona de càrrega i descàrrega Av. Carrilet

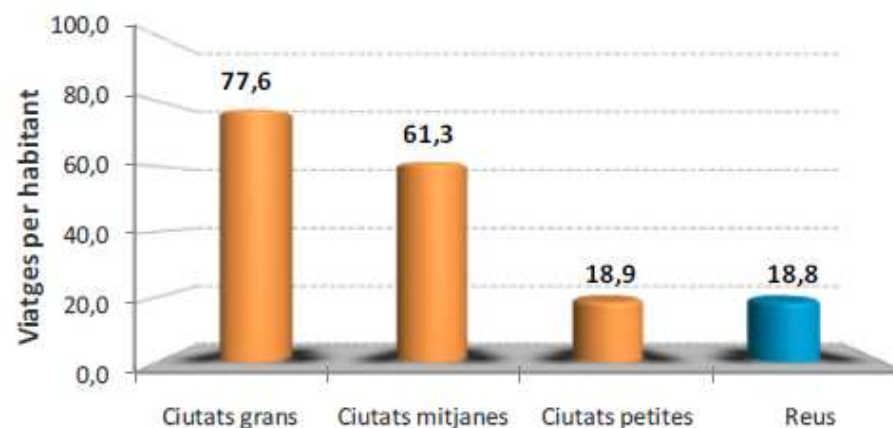


Estacionament de turismes en aparcaments de càrrega i descàrrega

PUNTS FEBLES

Transport públic

- o Baixa utilització del transport públic urbà: quota d'ús del 2,7%. 18,8 viatges/hab.any
- o No hi ha carrils reservats per als autobusos i l'elevat trànsit dificulta el compliment d'horaris en alguns punts
- o Manca d'aparcaments de dissuasió a prop de les parades de transport públic
- o Àmplia oferta d'aparcament en zones industrials que facilita l'ús elevat del vehicle privat
- o Estació de ferrocarril i d'autobusos separades per 2 km que dificulta l'intercanvi modal
- o Els horaris del transport públic interurbà no s'adapten a les necessitats de la mobilitat a les hores punta
- o Taxi, Renfe i autobusos interurbans són els modes menys valorats per la població



Gràfic 4.3.1 Comparativa del nombre de viatges anuals per habitant.



PUNTS FORTS

Transport públic

- o Bona oferta en general de transport públic urbà i interurbà
- o Informació del transport públic urbà abundant i entenedora
- o Flota d'autobusos urbans moderna i adaptada a persones amb mobilitat reduïda.
- o Velocitat comercial del transport públic urbà lleugerament superior a la d'altres ciutats catalanes de dimensions similars
- o Servei ferroviari amb Tarragona, Barcelona i Lleida
- o Elevat cost econòmic de l'ús del cotxe i augment de la conscienciació col·lectiva dels problemes ambientals que genera la seva utilització



9. ESCENARIS DE MOBILITAT I OBJECTIUS



9.1 ESCENARI TENDENCIAL 2017

- Al 2017 s'estima que el nombre de nous desplaçaments diaris serà de 44.419, la qual cosa suposa un increment del 12 % i un total de 408.849 desplaçaments diaris en el municipi.
- Les modificacions previstes en la xarxa de transport provocaran canvis en la mobilitat general del municipi:
 - La construcció de la Ronda Nord crearà millors i més ràpides connexions intermunicipals que induiran a:
 - Un increment dels desplaçaments externs
 - Un augment de l'ús del transport privat en desplaçaments externs
 - L'augment de les àrees de vianants provocaran un lleuger augment dels desplaçaments interns a peu
- Augment poc significatiu del transport públic respecte a la xarxa d'autobusos urbans i interurbans
- Finalment, seguint les tendències existents actualment, es preveu un estancament de l'índex de motorització així com d'accidentalitat.

9.2 OBJECTIUS SEGONS MODE DE TRANSPORT

■ Transport no motoritzat

Més del 56% de desplaçaments en transport no motoritzat

Incrementar la quota dels desplaçaments interns

Augmentar la seguretat dels vianants i els ciclistes

■ Transport públic

Assolir al voltant del 4,5% aprox. de desplaçaments en transport públic

Valoració ciutadana de la xarxa d'autobusos superior al 8

■ Transport privat

Desplaçaments en transport privat per sota del 40%

Els desplaçaments interns en transport privat tenen més potencial per disminuir

Disminució de l'índex de motorització al voltant dels 600 veh./1.000 hab.

■ Altres

Reduir la cota superior d'accidentalitat a 200 víctimes anuals

Crear prou oferta de transport públic per absorbir una part significativa dels 44.500 desplaçaments diaris generats en aquest període

Disminuir la contaminació atmosfèrica i acústica produïda pel transport

9.3 ESCENARI OBJECTIU 2017

- Baix increment del transport privat, un 1,4%. S'ha fet una reestructuració important de la xarxa viària i s'ha fomentat l'ús d'aparcaments de dissuasió prop de les estacions de transport públic.
- Augment de l'ús del transport públic, amb un increment del 3% mitjà anual, degut a l'augment de la cobertura territorial i a la millora de la velocitat comercial que es veu reflectida en el compliment dels horaris.
- Increment del 1,8% mitjà anual dels desplaçaments no motoritzats per l'augment de l'espai destinat a la circulació dels vianants i les bicicletes
- El percentatge de població exposada a nivells acústics superiors al 65 dB es redueix fins el 17,45 %.
- Les emissions de CO2 disminueixen en un 5,5%, com a conseqüència de la disminució dels vehicles-Km totals en mitjans motoritzats en l'escenari objectiu i a la renovació del parc automobilístic.

9.4. RESUM DELS ESCENARIS

	ESCENARI ACTUAL 2010	ESCENARI TENDENCIAL 2017	ESCENARI OBJECTIU 2017
Nombre d'habitants	107.118	116.446	116.446
Nous desplaçaments/dia generats	-	44.419	44.419

Nombre de desplaçaments/dia totals	364.430	100,0%	408.849	100,0%	408.849	100,0%
Vehicle privat	146.344	40,2%	172.719	42,2%	160.711	39,3%
No motoritzat	202.761	55,6%	219.021	53,6%	229.300	56,1%
Transport públic	15.325	4,2%	17.109	4,2%	18.839	4,6%

Nombre de desplaçaments/dia urbans	296.629	81,4%	323.703	79,2%	323.703	79,2%
Vehicle privat	87.370	29,5%	97.463	30,1%	87.400	27,0%
No motoritzat	201.174	67,8%	217.149	67,1%	226.916	70,1%
Transport públic	8.085	2,7%	9.091	2,8%	9.387	2,9%

Nombre de desplaçaments/dia interurbans	67.801	18,6%	85.146	20,8%	85.146	20,8%
Vehicle privat	58.974	87,0%	75.257	88,4%	73.311	86,1%
No motoritzat	1.587	2,3%	1.872	2,2%	2.384	2,8%
Transport públic	7.240	10,7%	8.018	9,4%	9.451	11,1%



AJUNTAMENT DE REUS