

PLA DE MOBILITAT URBANA DE
REUS

6. Planejament de la mobilitat previst



AJUNTAMENT DE REUS



CONSULTORIA DE TRANSPORT



6.1. PLANEJAMENT TERRITORIAL 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.

Entre aquests, cal destacar el Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona, que es troba pendent d'aprovació, el Pla d'Infraestructures de transport de Catalunya, el Pacte Nacional d'Infraestructures, i el recent Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona.

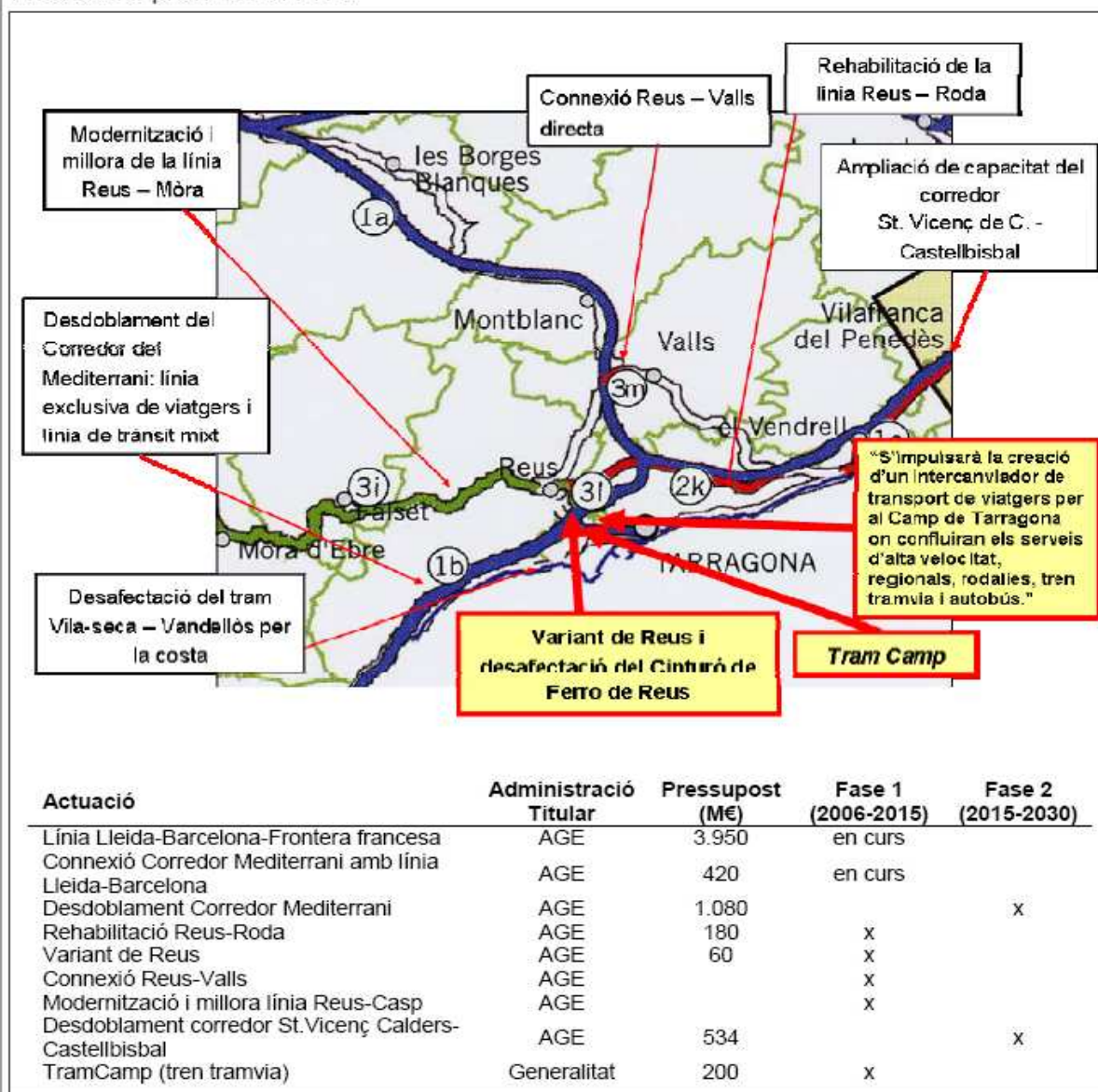
6.1.1. Pla d'Infraestructures de transport de Catalunya

El Pla d'Infraestructures de transport de Catalunya vol aconseguir els objectius que planteja mitjançant la definició d'una xarxa integrada, multimodal i transversal, així com assolir una mobilitat més sostenible i segura, equilibrada socialment i viable econòmicament.

En l'àmbit de tot Catalunya, aquestes propostes es concreten amb una aposta decidida per la infraestructura ferroviària (amb 800 km de noves línies d'alta velocitat, més de 300 km de noves línies convencionals, i la millora de 576 km de línies existents), una millora de la xarxa viària (amb uns 1.500 km d'autovies), i una inversió de 37.115 milions d'euros fins l'any 2026.

Les actuacions que contempla el PITC amb afectació a l'àmbit territorial de Reus són les següents:

Actuacions previstes al PITC

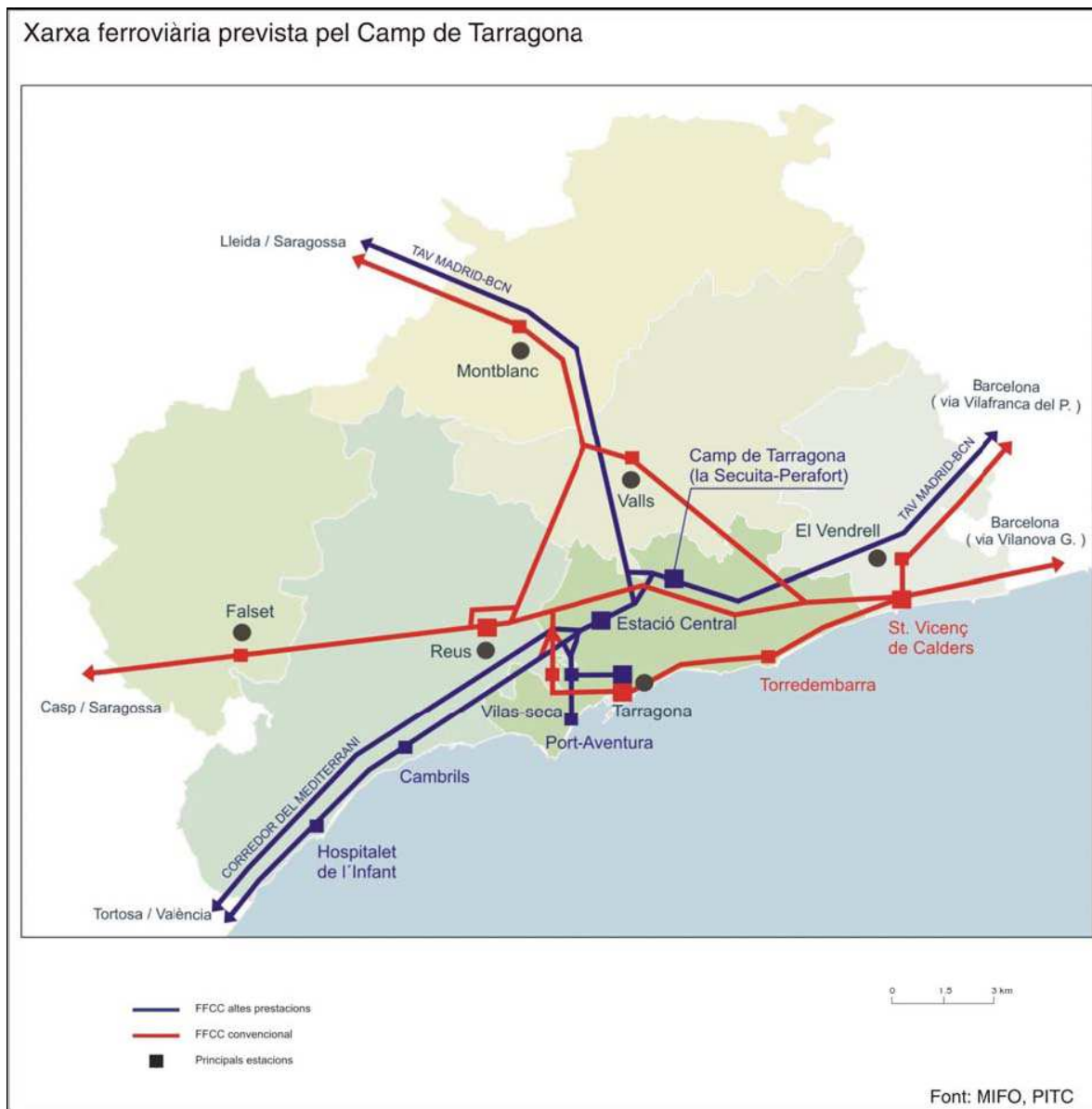


Imatge 6.1.1 Actuacions previstes al PITC.

Font de les dades: Pla d'Infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026.

Una de les mesures és la connexió de les línies Reus- Lleida i Valls- Lleida a la Plana-Picamoixons per tal de permetre la creació de serveis directes entre Tarragona, Reus i Valls, una de les principals mancances del sistema ferroviari actual del Camp de Tarragona en òptica local. Així mateix, es preveu la modernització i millora de la línia Reus- Casp.

Finalment, el PITC preveu la construcció d'una variant ferroviària per l'est de la ciutat de Reus, tangencial a l'aeroport, que elimini l'actual traçat per dins de la ciutat. La variant, per on circularien tant els serveis de viatgers com els de mercaderies, connectaria amb la xarxa actual per la línia Reus- Roda.



Imatge 6.1.2 Actuacions en la xarxa ferroviària previstes al PITC

Font de les dades: Pla d'Infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026.

6.1.2. Pacte Nacional d'Infraestructures

Les principals actuacions que contempla el Pacte Nacional d'Infraestructures amb influència en l'àmbit territorial del municipi de Reus són:

Ferrovitari	Renovació i millora de les línies de rodalies i de la xarxa convencional. Renovació de la línia Reus/Móra d'Ebre. Conexió Valls-Reus. Ramal de Picamoixons.
--------------------	---



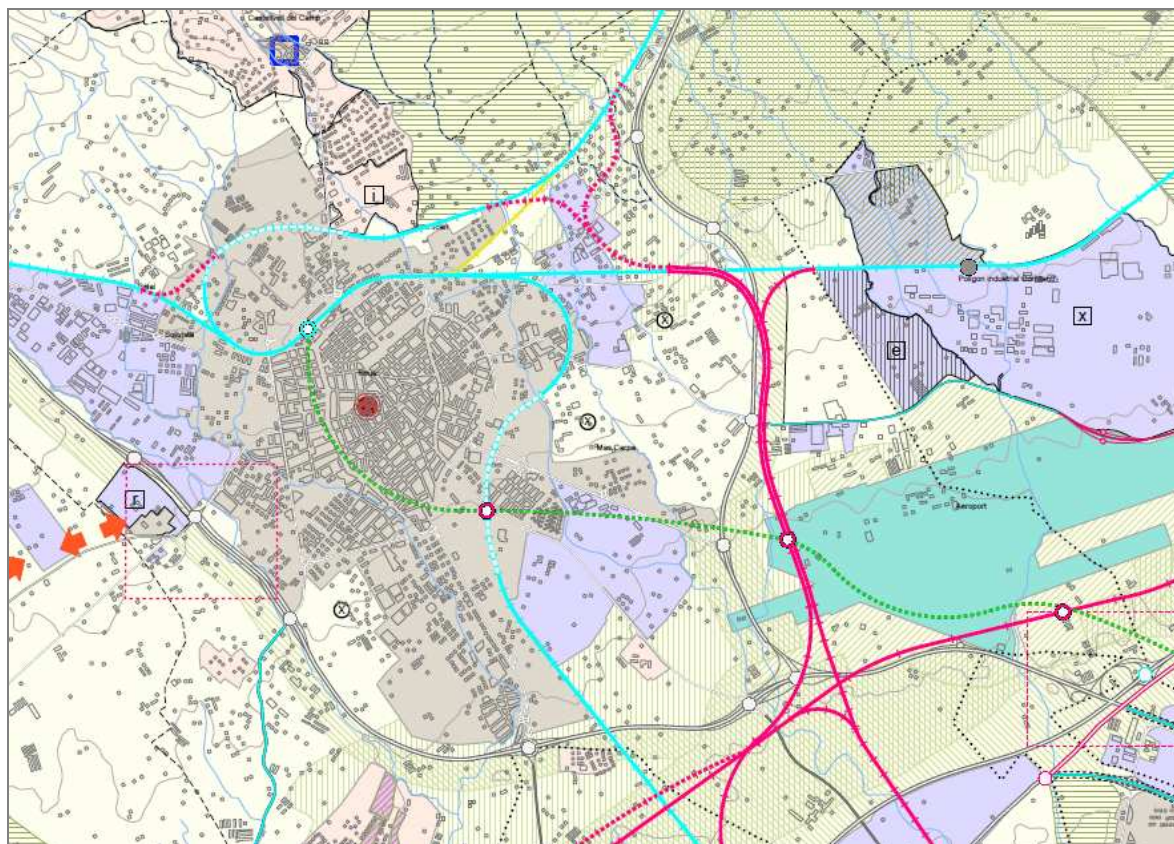
	La introducció i extensió dels serveis ferroviaris de rodalies (comptant amb la infraestructura actual i amb la que resultarà dels punts següents, tant en tren convencional com en tren tramvia) entre les ciutats de Tarragona, Reus, Valls i el Vendrell, construint noves estacions a les zones en què la població servida ho justifiqui i amb els horaris i freqüències adequats per als usuaris potencials (1a fase del Pacte).
	La reobertura de la línia del corredor Reus-Roda. Construcció de la connexió en ample UIC del port de Tarragona, la variant de Reus i la rehabilitació del corredor Reus- Roda de Barà per a construir un <i>by pass</i> especialitzat en mercaderies a l'àrea de Tarragona.
	Estudiar la viabilitat de construcció de noves estacions sobre el traçat ferroviari convencional existent, en punts on s'acrediti demanda suficient (1a fase del Pacte).
Tren Tramviari	Tramcamp de Tarragona: nou tren tramvia que aprofiti el corredor Cambrils-Salou-Vilaseca, que s'integri a la xarxa urbana de les ciutats de Tarragona i Reus i doni servei a l'estació intermodal o estació central del Camp ; aquesta actuació té caràcter prioritari.
Viari	Accessos a l'aeroport de Reus: Creació de vials de gran capacitat.
Aeroportuari	Traspàs a la Generalitat i millora de l'aeroport de Reus.
Transport públic	Millorar l'accés dels autobusos a l'aeroport de Reus.
Intermodalitat	Promoure la connexió ferroviària, preferiblement en alta velocitat, entre els aeroports de Barcelona, Girona i Reus.

Taula 6.1.1 Actuacions contemplades en el Pacte Nacional d'Infraestructures.

Font de les dades: Pacte Nacional d'Infraestructures.

6.1.3. Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona

En data 12 de gener de 2010, el Govern de Catalunya ha aprovat definitivament el Pla territorial parcial del Camp de Tarragona que comprèn les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès. El plànol següent representa les actuacions en el sistema d'infraestructures de mobilitat i transport del territori on s'inscriu el municipi reusenc.



SISTEMA D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITAT I TRANSPORT			
XARXA VIÀRIA: CLASSIFICACIÓ		XARXA VIÀRIA: PROPOSTES	
	Autopista o autovia		Nou traçat indicatiu (proposta)
	Via estructurant primària		Condicionament
	Via estructurant secundària		Nou traçat indicatiu (previsió)
	Via estructurant suburbana		Traçats en estudi
	Via integrada		Nou enllaç viari
	Pista o camí principal		Condicionament enllaç viari
	Tram en túnel		Reordenació viària
	Enllaç amb autopista o autovia		
XARXA FERROVIÀRIA: CLASSIFICACIÓ		XARXA FERROVIÀRIA: PROPOSTES	
	Línia d'altres prestacions		Nou traçat
	Línia convencional		Condicionament
	Línia tren tramvia		Traçats en estudi
	Tram en túnel		Desafectació ferroviària
	Estació		Nova estació
	Estació Intermodal		Condicionament estació
ALTRES DETERMINACIONS			
		Corredor ferroviari en estudi	

Imatge 6.1.3 Actuacions previstes al PTPCT.

Font de les dades: Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona.

Les determinacions del Pla territorial en matèria viària i ferroviària tindran, segons els casos, diferent valor vinculant. Les seccions i traçats de les vies bàsiques vindran finalment determinats pels plans i projectes sectorials si bé l'opció del Pla territorial ha de ser obligadament una de les alternatives a avaluar en els estudis informatius.

PLA DE MOBILITAT URBANA DE
REUS

7. Participació ciutadana



AJUNTAMENT DE REUS



CONSULTORIA DE TRANSPORT



7.1. PROCÉS DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

La complexitat, les contradiccions i la variabilitat de la mobilitat fan que no hi hagi solucions úniques ni generals per a planificar-la, per la qual cosa és necessari implicar els ciutadans a través de fórmules participatives amb què puguin aportar els seus punts de vista i participar en la presa de decisions.

En aquest sentit, i en relació amb els plans de mobilitat urbana, la Llei de mobilitat determina que:

- En el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana ha d'estar garantida la participació del **Consell Municipal de la Mobilitat** o bé, posat cas que aquest ens no hagi estat constituït, la consulta al consell comarcal corresponent i als organismes, les entitats i els sectors socials vinculats a la mobilitat
- Els municipis o agrupacions de municipis poden constituir, en l'àmbit del territori del seu pla de mobilitat urbana, **consells territorials de la mobilitat**, com a òrgan de consulta i participació dels diferents agents representats dels organismes i les entitats vinculades amb aquesta matèria i els ciutadans

En el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana cal considerar, com a mínim, dos mecanismes participatius:

a. Participació ciutadana institucionalitzada

De manera prèvia a l'inici de l'elaboració del PMU, és recomanable haver constituït el Consell Territorial de la Mobilitat i haver-ne delimitat la composició i les funcions. A Catalunya, avui dia, la funció d'aquest ens està sent assumida satisfactòriament per les **taules del Consell Municipal de la Mobilitat**.

La institucionalització de la participació ciutadana en un ens estable permet accomplir un doble objectiu:

- Garantir un entrenament i un aprenentatge mutu del procés participatiu per part de tècnics i dels participants en el procés
- Garantir la implicació dels participants en el procés, que els ha tingut en compte des de l'inici, i en la seva implementació futura

Els consells territorials de la mobilitat han d'estar constituïts per tècnics i representants de les administracions i les entitats civils locals amb més experiència en la gestió de l'espai públic i la mobilitat. En l'elaboració del PMU la participació d'aquest ens és essencial en tres moments clau: en la diagnosi, en la definició dels objectius i en la proposició d'actuacions.



b. Participació ciutadana directa

Malgrat l'existència d'un ens participatiu permanent com pot ser el Consell Territorial de la Mobilitat, la redacció d'un pla de mobilitat urbana és un fet especialment rellevant tant pels horitzons temporals com per la transversalitat política que implica. Per aquest motiu també és convenient obrir mecanismes de participació directa de la ciutadania, en paral·lel a les tasques que pugui desenvolupar el Consell Territorial de la Mobilitat.

Així, és recomanable que s'estableixi un mecanisme permanent de recepció de comentaris i suggeriments al llarg de tot el procés d'elaboració del PMU.

Al mateix temps, cal estimular aquesta participació mitjançant la comunicació del progrés en l'elaboració del PMU i dels resultats assolits. Això es pot fer mitjançant la difusió i/o remesa d'informacions o mitjançant la convocatòria de jornades obertes de comunicació i debat. Hi ha tres moments especialment indicats per a la realització d'aquests exercicis:

- En el moment d'inici de l'elaboració del PMU. A més de presentar a la ciutadania el procés, cal demanar percepcions i valoracions sobre l'estat actual de la mobilitat
- En el moment de formular els objectius del PMU, tot just després de comunicar els resultats de la diagnosi
- A l'inici del període durant el qual es puguin proposar mesures per a desenvolupar els objectius



7.2. ENQUESTA DE MOBILITAT

7.2.1. Introducció

L'enquesta de mobilitat al municipi de Reus es va dur a terme durant la tardor del 2009. L'objectiu era conèixer els hàbits de mobilitat dins de la població de Reus. En total es van realitzar 650 enquestes als centres cívics de la ciutat i en activitats com ara la 8a mostra de Comerç Verd o la Bicicletada Popular.

El qüestionari va constar de 8 preguntes amb les que es determina, en primer lloc, el perfil de l'enquestat (sexe, edat i lloc de residència) i les seves pautes de mobilitat en els desplaçaments que realitza habitualment; en segon lloc, es plantegen preguntes per valorar diferents modes de transport i aspectes generals de la mobilitat al municipi de Reus.

A continuació es presenta el model d'enquesta utilitzat i en els apartats posteriors s'analitzen els principals resultats obtinguts.



ENQUESTA DE MOBILITAT PER A LA REDACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS

En compliment de la Llei 9/2003, de 13 de juny, l'Ajuntament de Reus està duent a terme el Pla de Mobilitat Urbana per tal de conèixer els hàbits de mobilitat dels ciutadans i, d'aquesta manera, poder millorar-la i reduir l'impacte ambiental que produeixen aquests desplaçaments.

Per aquest motiu li preguem que ompli aquest qüestionari sobre les seves pautes de mobilitat.

1. Informació personal

- 1.1. Gènere Home Dona
- 1.2. Edat 16 - 30 30 - 45 45 - 65 més de 65
- 1.3. Residència Barri: _____ Carrer: _____

2. Principal mode de transport utilitzat segons el motiu: (especificar línia quan el mode de transport sigui l'autobús)

Pot marcar més d'una resposta

	Treball	Estudis	Compres	Oci
01 A peu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
02 Bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
03 Motocicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
04 Bus urbà	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
05 Bus interurbà	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
06 Renfe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
07 Cotxe com a conductor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
08 Cotxe com a passatger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
09 Un altre:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Valoració dels desplaçaments de ciclistes i vianants

Pot marcar més d'una resposta

- 01 La xarxa per a vianants és adequada
- 02 La xarxa per a ciclistes és adequada
- 03 Implantar més carrils bici i carrers de vianants
- 04 Millorar i fer més segurs els carrils bici i els itineraris a peu actuals
- 05 Construir passos/guals adaptats
- 06 Ampliar voreres i eliminar elements urbans que dificultin el pas
- 07 Implantar més places d'aparcaments per a bicicletes
- 08 Altres: _____

4. Valoració del servei de transport públic

Pot marcar més d'una resposta

- 01 El servei de transport públic funciona correctament
- 02 El temps de desplaçament hauria de ser més curt
- 03 M'agradaria fer menys transbordaments o més curts
- 04 M'agradaria tenir les parades de transport públic més a prop de casa meua
- 05 M'agradaria tenir les parades de transport públic més a prop de la feina
- 06 El servei no és gaire fiable, sovint hi ha retards
- 07 Els autobusos són còmodes i estan nets
- 08 Caldria augmentar la freqüència de les línies d'autobús
- 09 Altres: _____

**5. Valoració del transport privat**

Pot marcar més d'una resposta

5.1. Circulació:

- 01 Normalment és fluida
- 02 És fluida excepte a les hores puntes (matí i tarda)
- 03 A les hores puntes és formen llargues cues de vehicles
- 04 Existència habitual de vehicles mal estacionats o en doble fila
- 05 Altres: _____

5.2. Aparcament del vehicle privat**5.2.1. Al domicili aparco:**

- 01 Al carrer amb facilitat
- 02 Al carrer amb dificultat
- 03 A un pàrquing privat

5.2.2. Quan em desplaço amb vehicle privat per Reus aparco:

- 04 Habitualment al carrer sense pagar
- 05 De vegades en zones de pagament
- 06 Habitualment en zones de pagament

5.2.3. Manquen places d'aparcament a alguna zona de Reus? A on?**6. Mobilitat a causa d'escolaritat**

Pot marcar més d'una resposta

6.1. Com arriben a l'escola i a les activitats extraescolars :

- 01 A peu
- 02 Amb cotxe
- 03 Amb moto
- 04 Amb bicicleta

6.2. Com s'aparca :

- 01 Hi ha prou lloc
- 02 Aparco a doble fila o com puc
- 03 Hi ha algun aparcament alternatiu proper

7. Pel transport de mercaderies

Pot marcar més d'una resposta

6.1. En cas que portis vehicle comercial o industrial :

- 01 Hi ha suficient zones de mercaderies
- 02 Cal fer complir la normativa
- 03 L'ús que se'n fa és correcte
- 04 L'ús que se'n fa és incorrecte
- 05 Caldria ampliar les zones de mercaderies i la seva regulació

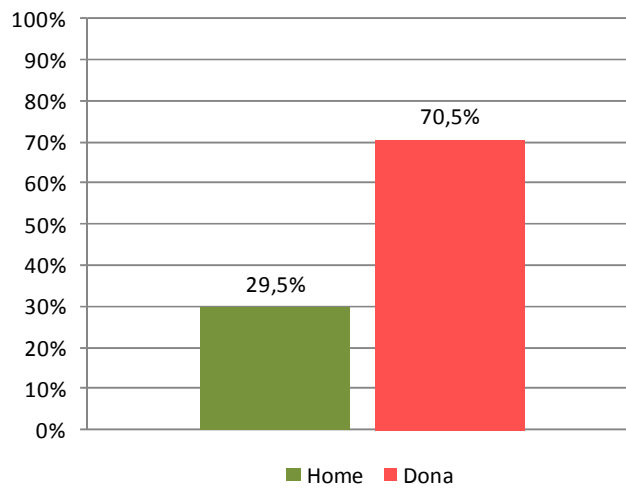
8. Comentaris

Vol afegir algun comentari respecte a la mobilitat de la ciutat de Reus?

MOLTES GRÀCIES PER LA SEVA COL·LABORACIÓ

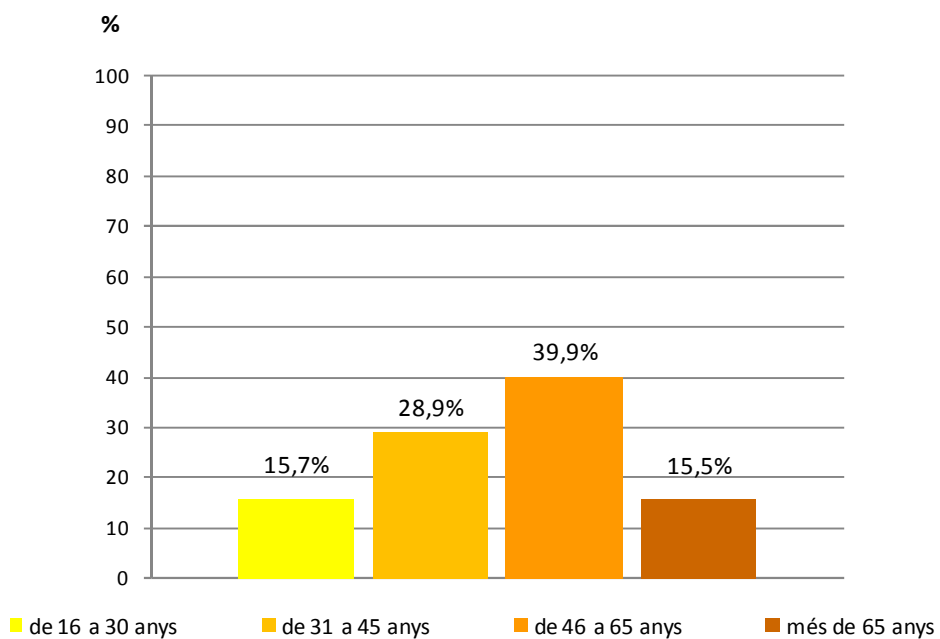
7.2.2. Perfil de l'enquestat

Els resultats mostren com van ser majoritàriament dones les que van contestar (70% del total). Per edats destaca el grup de 46 a 65 anys (40%), no havent-se realitzat enquestes a menors de 16 anys.



Gràfic 7.2.1 **Distribució per sexe.**

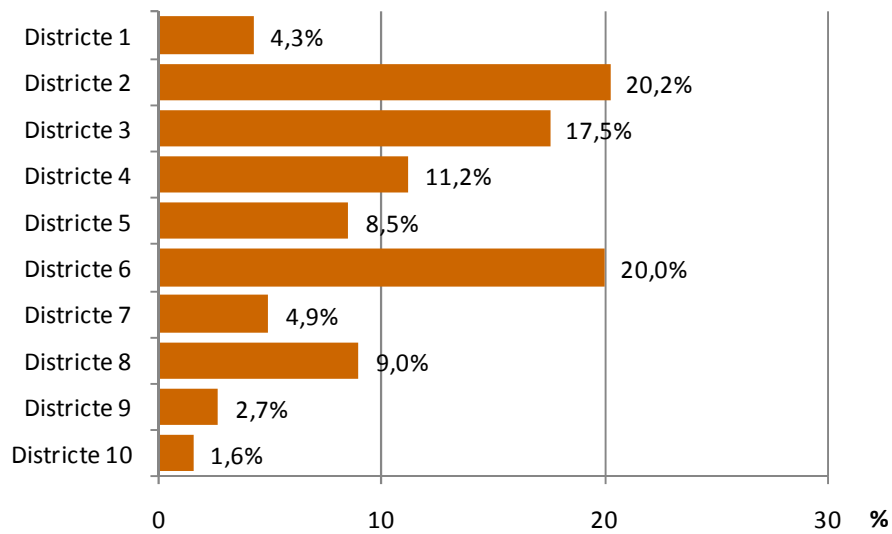
Font de dades: Enquesta de mobilitat



Gràfic 7.2.2 **Distribució per edat.**

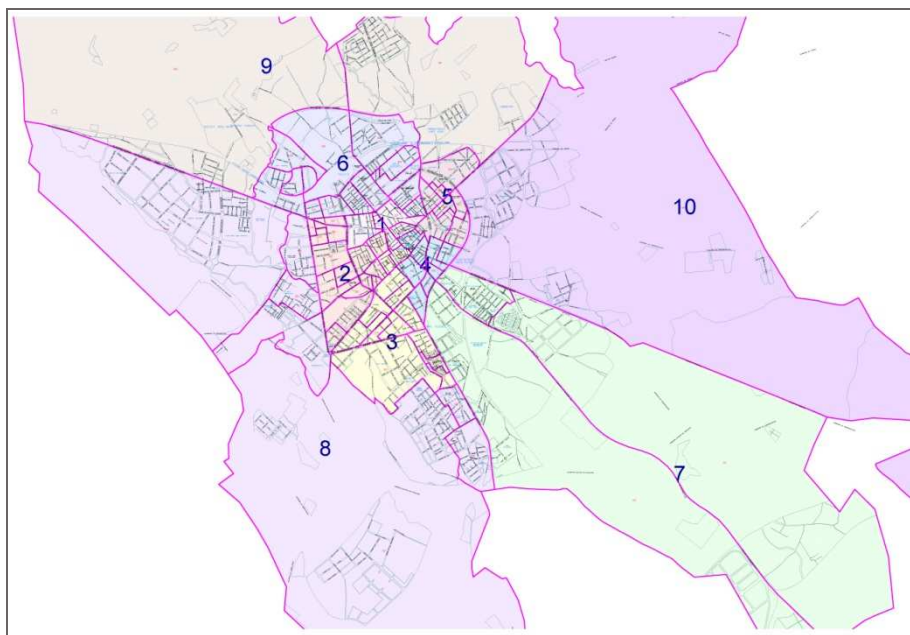
Font de dades: Enquesta de mobilitat

Per districtes, s'han analitzat un major nombre d'enquestes de la població dels districtes 6 i 2 (40% en total, 20% per districte), seguits del districte 3 (17,5%).



Gràfic 7.2.3 **Districte de residència dels enquestats.**

Font de dades: enquesta de mobilitat



Imatge 7.2.1 **Divisió del terme municipal de Reus per districtes.**

Font de dades: Ajuntament de Reus

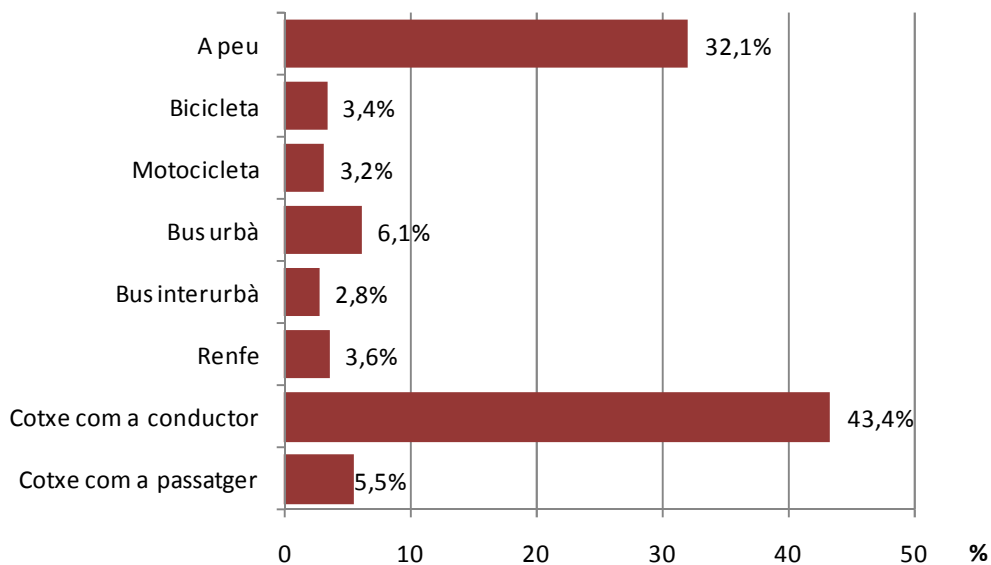
7.2.3. Hàbits de mobilitat

A continuació s'analitzen els diferents modes de transport que s'utilitzen en funció dels motius dels desplaçaments: treball, estudis, compres i oci.



De les 650 enquestes realitzades, 481 persones van contestar en relació al mode de transport que fan servir per anar a treballar. Cal destacar que un 21% d'elles combinen fins a quatre modes de transport diferents per a realitzar aquest desplaçament.

Al gràfic s'observa la distribució del total de viatges realitzats per anar a la feina, incloent els multimodals. El principal mode és el cotxe com a conductor (43,4%) seguit dels desplaçaments a peu (32,1%), la resta són molt menys utilitzats, essent, entre aquests, l'autobús urbà el que registra un major ús amb un 6,1% del total de viatges.

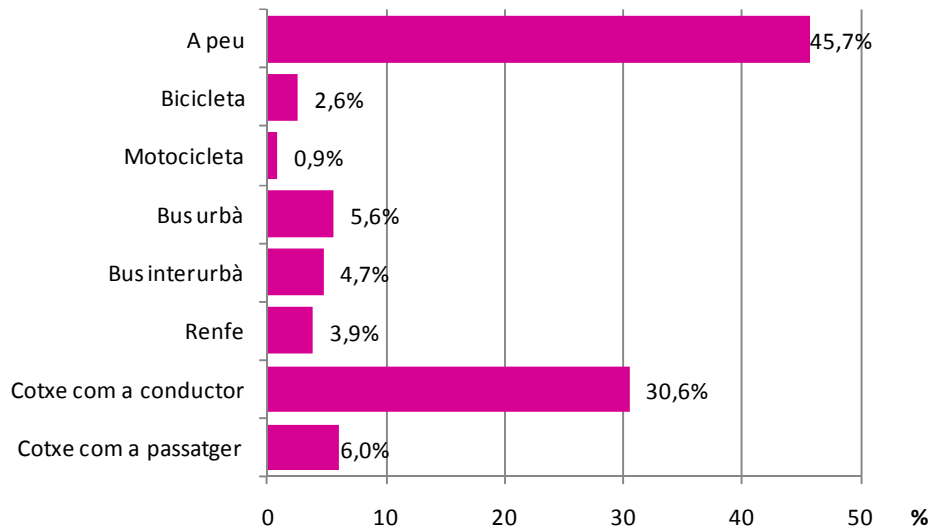


Gràfic 7.2.4 **Modes de transport per motiu treball.**

Font de dades: enquesta de mobilitat

En el cas de la mobilitat per motiu estudi van contestar un total de 230 persones, el 18,5% de les quals utilitzen fins a 3 modes de transport diferents per realitzar aquest desplaçament.

El mode més utilitzat pels viatges per motiu estudi és a peu (45,7% del total), seguit dels que utilitzen el cotxe com a conductor (30,6%), la resta de modes de transport són molt menys utilitzats i no superen el 6,0% dels que utilitzen el cotxe com a passatgers. Cal recordar que aquesta enquesta no inclou a menors de 16 anys, que és la població que es troba en edat d'escolaritat obligatòria.

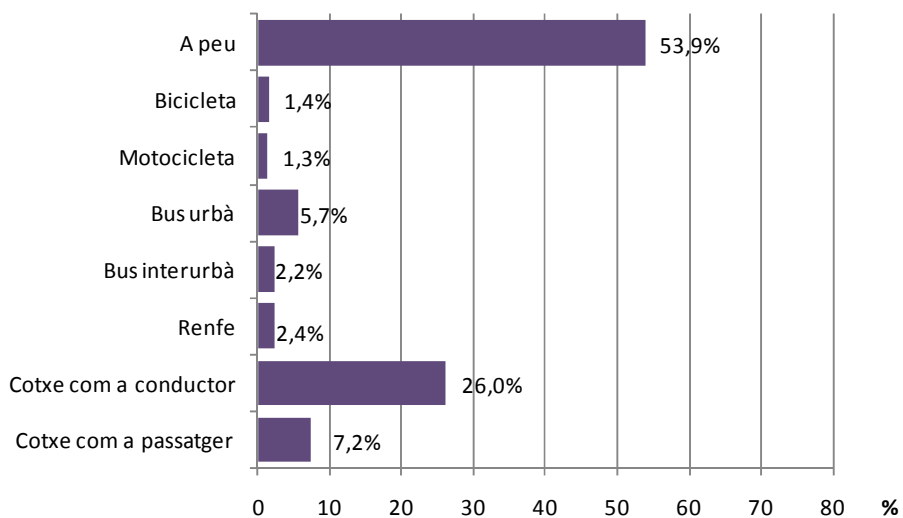


Gràfic 7.2.5 Modes de transport per motiu estudi.

Font de dades: enquesta de mobilitat

La qüestió sobre el mode de transport per anar a comprar (referit a les compres quotidianes) va ser la que va rebre major nombre de respostes, essent contestada per 547 dels 650 enquestats, un 33,5% dels quals utilitzen més d'un mode de transport.

Al gràfic s'observa com més de la meitat (54%) dels viatges per aquest motiu es realitzen a peu, mentre que els viatges en cotxe com a conductor suposen poc més d'una quarta part del total (26%). La resta de modes són molt menys utilitzats, destacant el 7,2% de viatges que es realitzen en cotxe com a passatger i el 5,7% que es fan en bus urbà, els altres no arriben al 2,5% respecte el total.



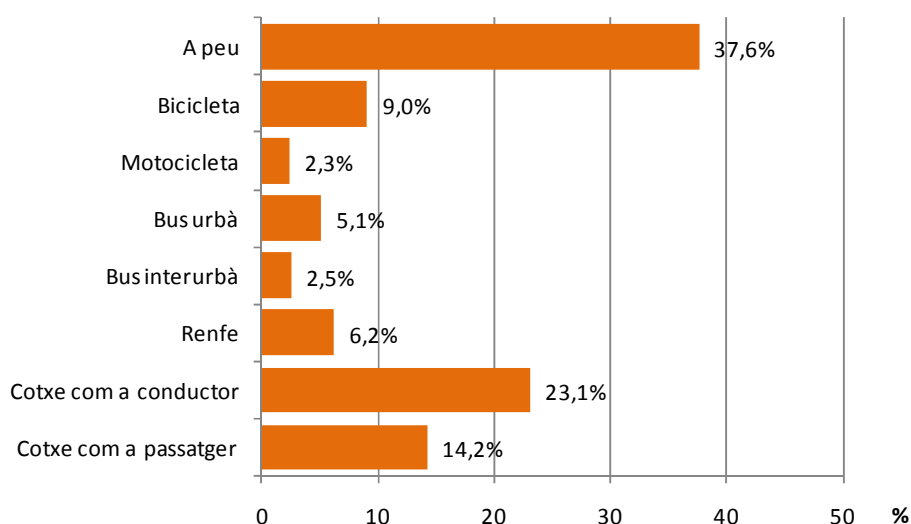
Gràfic 7.2.6 Modes de transport per motiu compres.

Font de dades: enquesta de mobilitat



Finalment, respecte la mobilitat per oci han contestat 513 persones de les 650 enquestades, un 44,5% de les quals manifesta utilitzar diversos modes de transport.

La majoria de viatges es realitzen a peu (37,6% del total), seguit dels viatges en cotxe com a conductor (23,1%). Cal destacar l'increment de la importància relativa, respecte els altres motius de desplaçament, tant dels viatges en cotxe com a passatger, que arriben al 14,2%, com dels que es fan en bicicleta, que arriben al 9%. També s'incrementa l'ús del tren (6,2%).



Gràfic 7.2.7 Modes de transport per anar d'oci.

Font de dades: enquesta de mobilitat

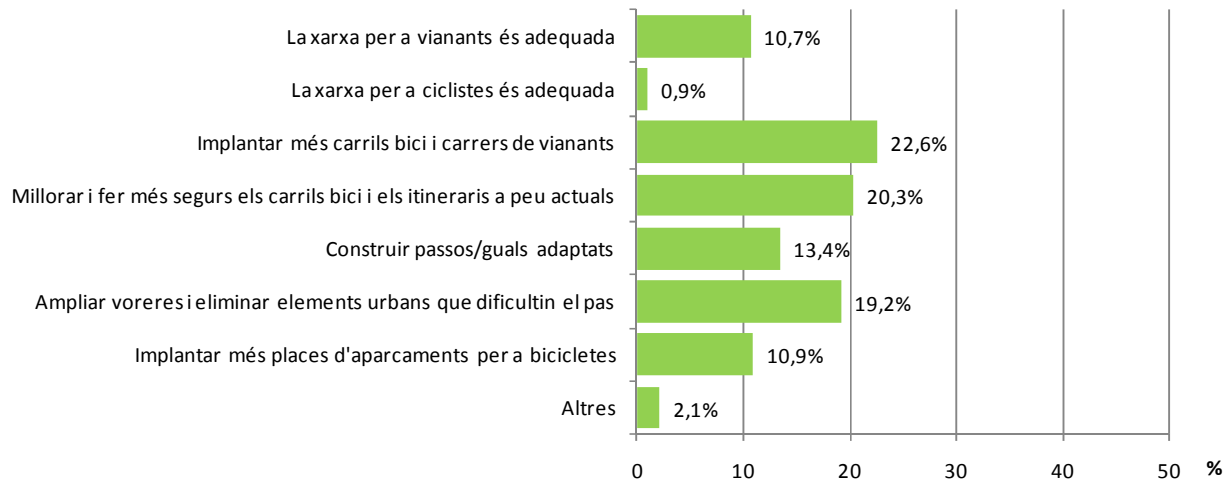
7.2.4. Valoració dels modes de transport

Vianants i bicicletes

En les valoracions sobre l'estat actual de la ciutat per als desplaçaments de vianants i ciclistes han participat 565 dels 650 enquestats.

Entre els resultats més destacats, un 22,6% opina que manquen carrils bici i carrers de vianants, als que s'han d'afegir un 20,3% que voldrien que es milloressin i fessin més segurs els ja existents. Un 19,2% demana una ampliació de voreres i eliminació d'elements urbans que dificulten el pas.

Un 8% ha valorat com a adequada la xarxa existent per a vianants, mentre que no arriben a l'1% els que troben suficient la xarxa per a ciclistes.



Gràfic 7.2.8 Valoracions dels desplaçaments de ciclistes i vianants.

Font de dades: enquesta de mobilitat

Com a observacions generals, s'han registrat comentaris puntuals que tenen relació amb la circulació de vianants i bicicletes:

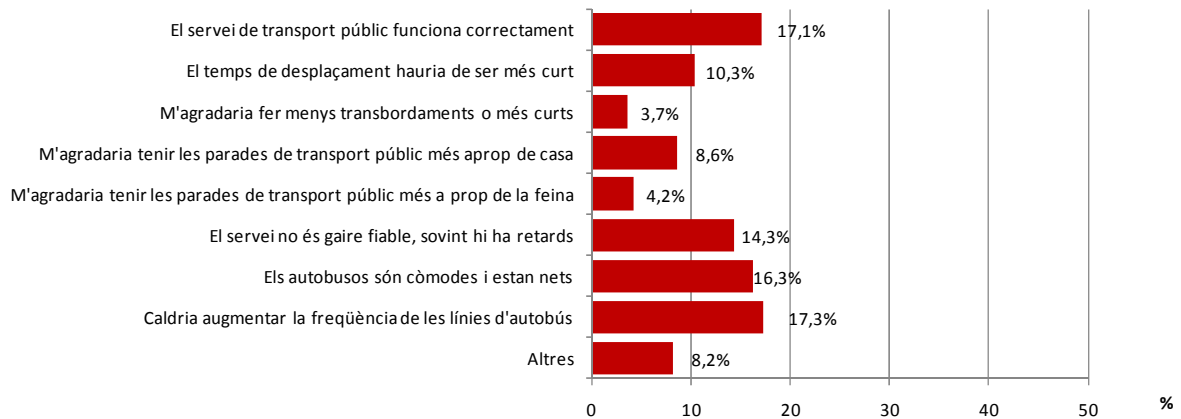
- Millorar l'educació viària de la ciutadania
- Definir i senyalitzar correctament els carrils bici
- Creació de més carrils per a bicicleta i més continus

Transport públic

Respecte a les valoracions sobre el transport públic han participat 485 dels 650 enquestats.

En aquest cas hi ha força disparitat d'opinions. Un 17,1% valora el servei com a correcte i un 12,5% diu que els autobusos són còmodes i estan nets. D'altra banda el 17,3% creu necessari incrementar la freqüència de pas de les línies d'autobús i el 14,3% creu que no és un servei gaire fiable i sovint hi ha retards.

També existeixen altres valoracions, que suposen el 8,2% entre totes elles, que critiquen l'antiguitat dels autobusos, demanen noves línies urbanes o més expedicions a l'aeroport.



Gràfic 7.2.9 Valoracions del servei de transport públic.

Font de dades: enquesta de mobilitat

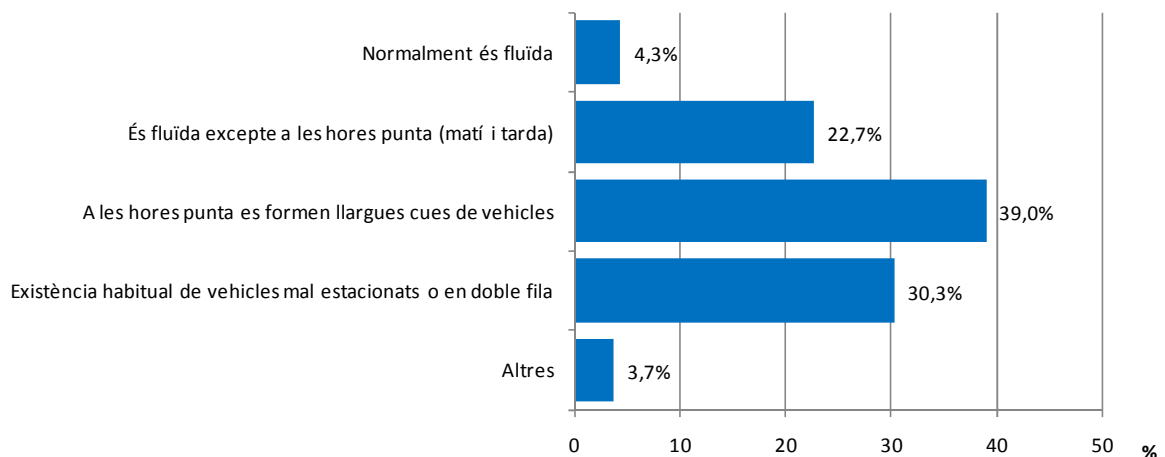
Transport privat

Un total de 532 dels enquestats han valorat la situació del transport privat a Reus.

La majoria troba que existeixen problemes de congestió durant les hores punta, ja sigui per un empitjorament de la fluïdesa respecte la resta del dia (22,7%) o, sobretot, per la formació de llargues cues en aquest moments (39%).

Un 30% creu que és habitual que hi hagi vehicles mal estacionats o en doble fila, el que dificulta la circulació, mentre que només el 4,3% creu que la circulació és fluïda.

En els altres comentaris (3,7% de les respostes) es demana, bàsicament, un major nombre de places d'estacionament que no siguin de pagament.



Gràfic 7.2.10 Valoracions del transport privat.

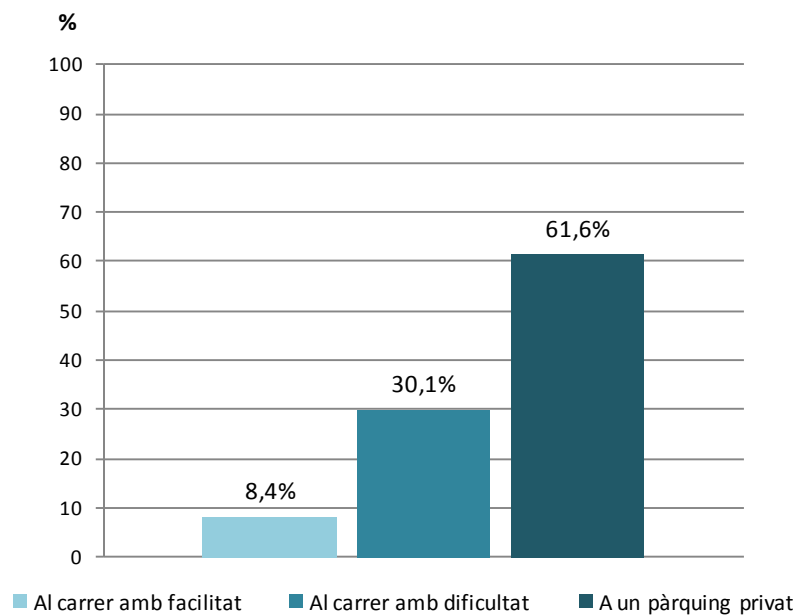
Font de dades: enquesta de mobilitat

En l'apartat d'observacions generals, s'han trobat comentaris puntuals que donen rellevància al tema de la circulació amb vehicle privat i són les següents:

- Necessitat de solucionar el trànsit en hora punta
- Impossibilitat de circular en cotxe pel centre
- L'existència dels vehicles estacionats incorrectament
- L'excessiva quantitat de zones blaves al municipi
- Manca de civisme, especialment als passos de vianants

En base a la valoració sobre el transport en vehicle privat, els enquestats van valorar l'aparcament a la ciutat, tant en el seu domicili com en els seus desplaçaments dins del municipi de Reus.

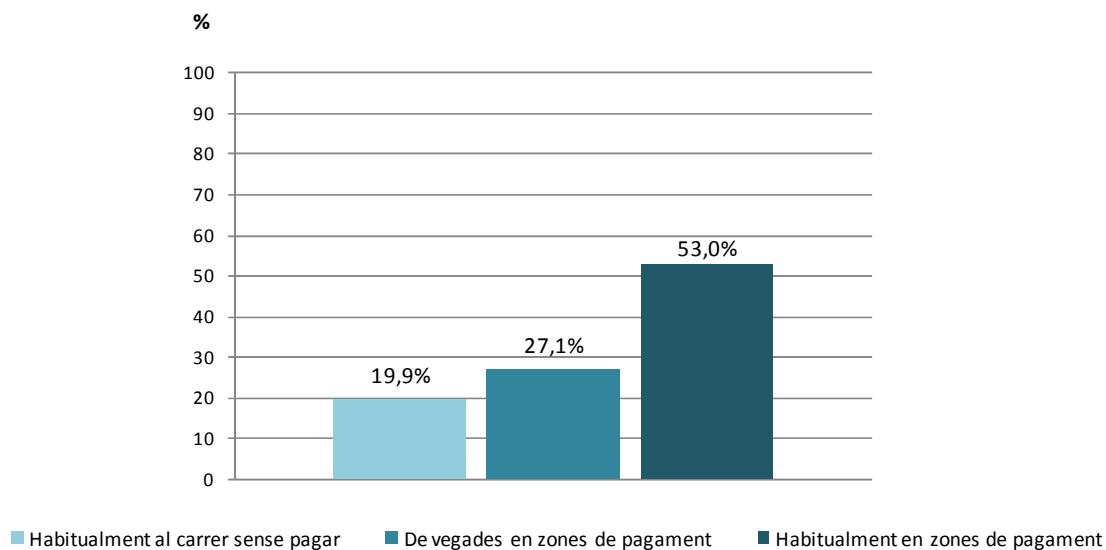
L'aparcament al domicili es fa, majoritàriament, en pàrquings privats (61,6%), un 30,1% ho fa al carrer amb dificultat i només un 8,4% ho fa al carrer amb facilitat.



Gràfic 7.2.11 **Aparcament del vehicle privat al domicili.**

Font de dades: enquesta de mobilitat

Pel que fa a l'estacionament dels vehicles en els desplaçaments dins de Reus, la majoria utilitza les zones de pagament. Així un 53,0% aparca habitualment en zones de pagament, un 27,1% les utilitza de vegades i un 19,9% manifesta que el més habitual és que aparqui en zones de lliure estacionament.



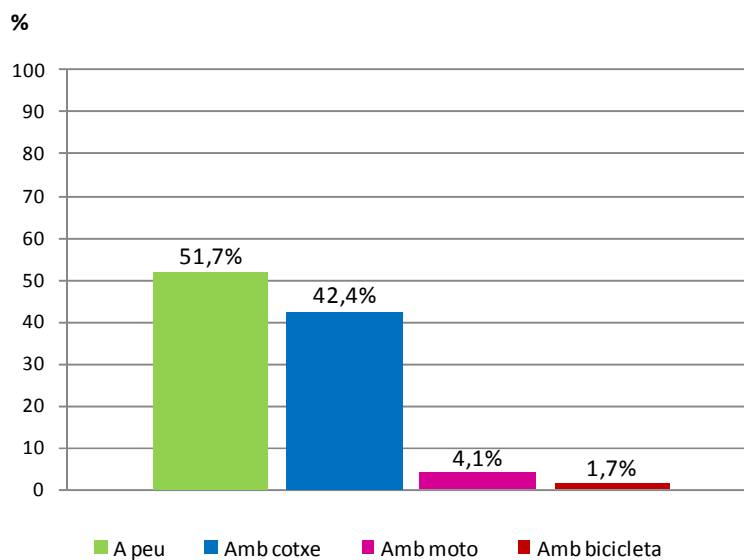
Gràfic 7.2.12 Aparcament del vehicle privat en els desplaçaments pel municipi de Reus.

Font de dades: enquesta de mobilitat

7.2.5. Altres tipus de mobilitat

Escolaritat

Pel que fa a l'escolaritat (per activitats escolars i extraescolars) han contestat 295 persones que, de forma predominant, realitzen els desplaçaments a peu (51,7% del total) i amb cotxe (42,4%).

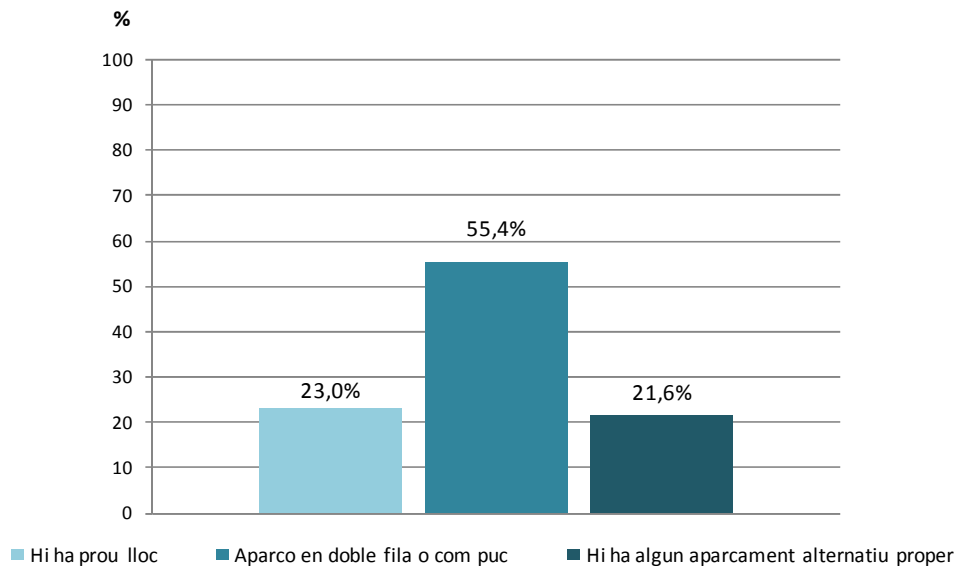


Gràfic 7.2.13 Mobilitat a causa de l'escolaritat.

Font de dades: enquesta de mobilitat



Dels que es desplacen amb cotxe o moto, un 55,4% declara que aparca en doble fila, mentre que un 23% té prou lloc per estacionar i un 21,6% comenta que existeix algun tipus d'aparcament alternatiu proper.



Gràfic 7.2.14 **Aparcament per escolaritat.**

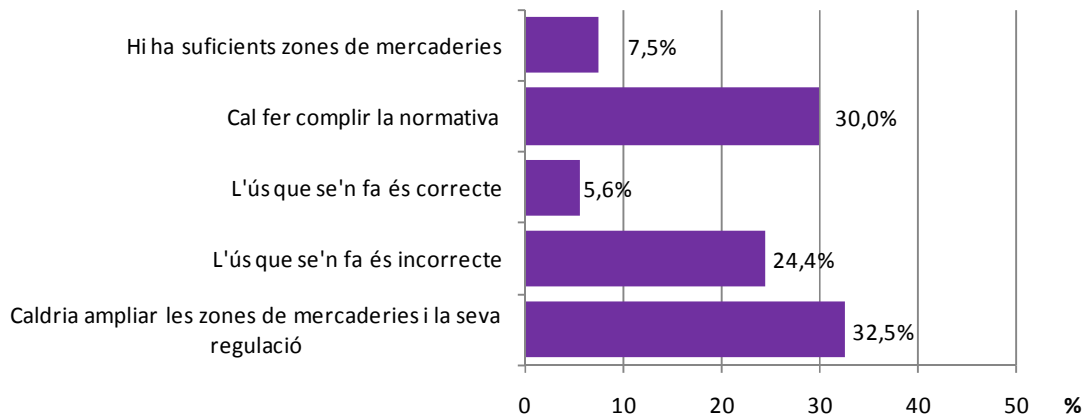
Font de dades: enquesta de mobilitat

Transport de mercaderies

En el cas que l'enquestat conduís un vehicle comercial o industrial, 130 dels 650 que van respondre el qüestionari, se'ls va demanar que valoressin el transport de mercaderies a la ciutat de Reus.

El 32,5% creuen que cal ampliar les zones de mercaderies i la seva regulació, mentre que un 30% comenta que cal fer complir la normativa, per altra banda, el 24,4% considera que l'ús que se'n fa, de les zones de mercaderies, és incorrecte.

Només un 7,5% creu que hi ha suficients zones de mercaderies i baixa fins a un 5,6% els que creuen que l'ús que se'n fa és correcte.



Gràfic 7.2.15 Valoracions per al transport de mercaderies. Zones de càrrega i descàrrega.

Font de dades: enquesta de mobilitat

7.2.6. Conclusions generals

Tot i que la mostra de l'enquesta de mobilitat no és representativa del total dels habitants de Reus sí que se'n poden extreure les següents conclusions generals:

- Els habitants de Reus, indistintament del motiu, realitzen els seus desplaçaments bàsicament a peu i en cotxe
- En general, els habitants de Reus valoren positivament el servei de transport públic urbà, si bé demanen alguna millora de les freqüències de pas i de la fiabilitat del servei
- La percepció dels enquestats respecte a la circulació no és positiva, sobretot a les hores punta
- El 60% dels enquestats aparquen a un pàrking privat i el 40% restant al carrer. D'aquests darrers $\frac{3}{4}$ parts tenen problemes per aparcar al carrer
- Quan es desplacen per la ciutat fins a un 53% aparquen habitualment en zones de pagament
- Respecte a la mobilitat escolar gairebé un 52% es desplaça al centre educatiu a peu mentre que més d'un 42% utilitza el cotxe
- Més de la meitat dels que utilitzen el cotxe per anar a l'escola estacionen de manera irregular davant de l'escola mentre deixen o recullen la mainada
- La major part dels enquestats considera que no hi ha suficients zones de càrrega i descàrrega i que l'ús que d'aquestes se'n fa no és l'adient

PLA DE MOBILITAT URBANA DE
REUS

8. Conclusions



AJUNTAMENT DE REUS



CONSULTORIA DE TRANSPORT





L'anàlisi DAFO és una metodologia d'estudi de la situació real en la que es troba, en aquest cas, el municipi de Reus, en referència a les característiques internes i externes que determinen les seves Fortaleses, Oportunitats, Debilitats i Amenaces.

La situació interna es compon de dos factors controlables:

- Fortaleses: elements positius de la ciutat
- Debilitats: elements negatius de la ciutat

La situació externa es compon de dos factors no controlables:

- Oportunitats: situacions positives que es generen a l'entorn i que poden ser aprofitades
- Amenaces: situacions negatives que es generen a l'entorn i que poden comportar un perill

A continuació es mostra l'anàlisi DAFO efectuat per a la ciutat de Reus.

8.1. SITUACIÓ INTERNA

Fortaleses

- Ciutat radial, compacta i de relleu planer, que facilita que l'anar a peu sigui el mode de transport predominant als desplaçaments urbans i compleix amb les dimensions apropiades per circular en bicicleta
- Ben comunicada per les diferents infraestructures de transport
- Elevada autocontenció dels desplaçaments dels ciutadans de Reus: un 80% d'aquests es realitzen dins del propi municipi
- Tot el centre històric és de plataforma única i existeix la voluntat d'incrementar aquest tipus de carrers o els de prioritat invertida a les noves zones
- Existència de passos de vianants de ressalt i de plataformes reductores de velocitat
- Carrils bici segregats del trànsit motoritzat
- Bona oferta de transport públic urbà abundant i entenedora
- Flota d'autobusos urbans moderna i adaptada a PMR
- Velocitat comercial del transport públic lleugerament superior a la d'altres ciutats catalanes de dimensions similars
- Servei ferroviari amb Tarragona, Barcelona i Lleida



- Dotació d'aparcaments soterrats amb alta capacitat distribuïts en diferents àrees urbanes
- Alta dotació d'espais reservats a les operacions de càrrega i descàrrega en la via pública
- Disminució constant de la sinistralitat durant els darrers anys

Debilitats

- Alt nivell de motorització que provoca un ús elevat i creixent del vehicle privat als desplaçaments urbans i interurbans
- El centre històric registra intensitats de trànsit elevades (tomb dels ravals), que provoquen problemes de capacitat. Aquesta situació s'accentua per la tarda degut a la presència de vianants a la zona comercial
- Vies d'accés amb intensitats de trànsit elevades que provoquen retencions en alguns accessos a les hores punta
- Elevat ús del vehicle privat a zones industrials degut a: baixa freqüència de pas del transport públic, queden fora del radi d'influència de les parades d'autobús i de l'estació de ferrocarril, àmplia oferta d'aparcament
- Més de 10 km de voreres d'amplada inferior a 90 cm (amplada mínima recomanada). Punts de conflicte entre ciclistes i vianants quan els carrils estan situats en voreres de poca amplada
- Existència de barreres arquitectòniques i mobiliari urbà que redueixen la mobilitat de les persones
- Baix ús tant de la bicicleta com del transport públic
- Falta de connectivitat de la xarxa ciclista i passos de carrers no adaptats a les bicicletes
- Feble normativa poc respectada i no adaptada a totes les necessitats de la bicicleta
- No existeixen carrils reservats per a la circulació dels autobusos
- Manca d'aparcaments de dissuasió a prop de les parades de transport públic
- Estació de ferrocarril i d'autobusos separades, fet que dificulta l'intercanvi modal
- Els horaris del transport públic interurbà no s'adapten a les necessitats de la mobilitat a les hores punta (especialment el del ferrocarril)
- Índex de rotació baix en aparcaments de superfície lliures. Els percentatges d'ocupació s'apropen en tots els casos al límit de saturació de les zones analitzades
- Alta presència d'estacionaments il·legals que provoquen que les zones de càrrega i descàrrega no puguin ser utilitzades



- Falta de seguretat que afecta a la visibilitat de la circulació de vehicles, vianants i PMR, a moltes cruïlles de la ciutat i en nombrosos espais reservats per a la càrrega i descàrrega

8.2. SITUACIÓ EXTERNA

Oportunitats

- Proximitat a grans 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 de l'àmbit
- Increment del cost econòmic de l'ús del cotxe
- Creixent conscienciació col·lectiva dels problemes ambientals que genera l'ús del cotxe
- Anar a peu és un dels modes de transport més ben valorats per la població
- Incorporació dels carrils bici en les noves actuacions de xarxa viària i urbanístiques
- Un 60% dels ciutadans de Reus coneix els sistemes de préstec de bicicletes públiques i un 77% valoraria positivament la introducció d'aquest tipus de sistema a la ciutat
- Projecció d'un nou aparcament de camions a la perifèria de la ciutat
- Voluntat per part de l'Ajuntament per millorar cruïlles i punts negres de la xarxa viària
- Les actuacions previstes de pacificació del trànsit reduiran les emissions de CO₂

Amenaces

- L'elevat preu del sòl condiciona el creixement de la població, la gent s'instal·la en zones més noves i allunyades incrementant la distància en els seus desplaçaments
- L'elevat trànsit de vehicles disminueix la seguretat viària i dificulta tant el pas de vianants com el compliment dels horaris de l'autobús
- Poca conscienciació d'ús de la bicicleta que no s'identifica com a mitjà de transport habitual (feina, estudis,...)
- Manca de senyalització, tant vertical com horitzontal, en el 58% dels quilòmetres de carrils bici de la ciutat
- Taxi, Renfe i autobusos interurbans són els modes de transport menys valorats per la població
- El transport públic urbà és poc utilitzat pels residents a Reus (quota d'ús del 2,7%)



- L'atropellament de vianants és l'accident més freqüent: 28% dels accidents de trànsit amb víctimes durant el període 2005 – 2007