

PLA DE MOBILITAT URBANA DE  
REUS  
FASE 2 PROGRAMA

# Annexes



AJUNTAMENT DE REUS



CONSULTORIA DE TRANSPORT



Assessoria per a la Planificació i Gestió Territorial



## **ANNEX 1 Cobertura amb transport públic i mitjans no motoritzats a l'actualitat.**

Mapa 1.1: Xarxa de transport públic a Reus

Mapa 1.2: Cobertura territorial de la xarxa de transport públic i bicicletes



PLA DE MOBILITAT URBANA  
DE REUS

XARXA DE TRANSPORT  
PUBLIC A REUS

Mapa núm. 1.1



AJUNTAMENT DE REUS

Client:

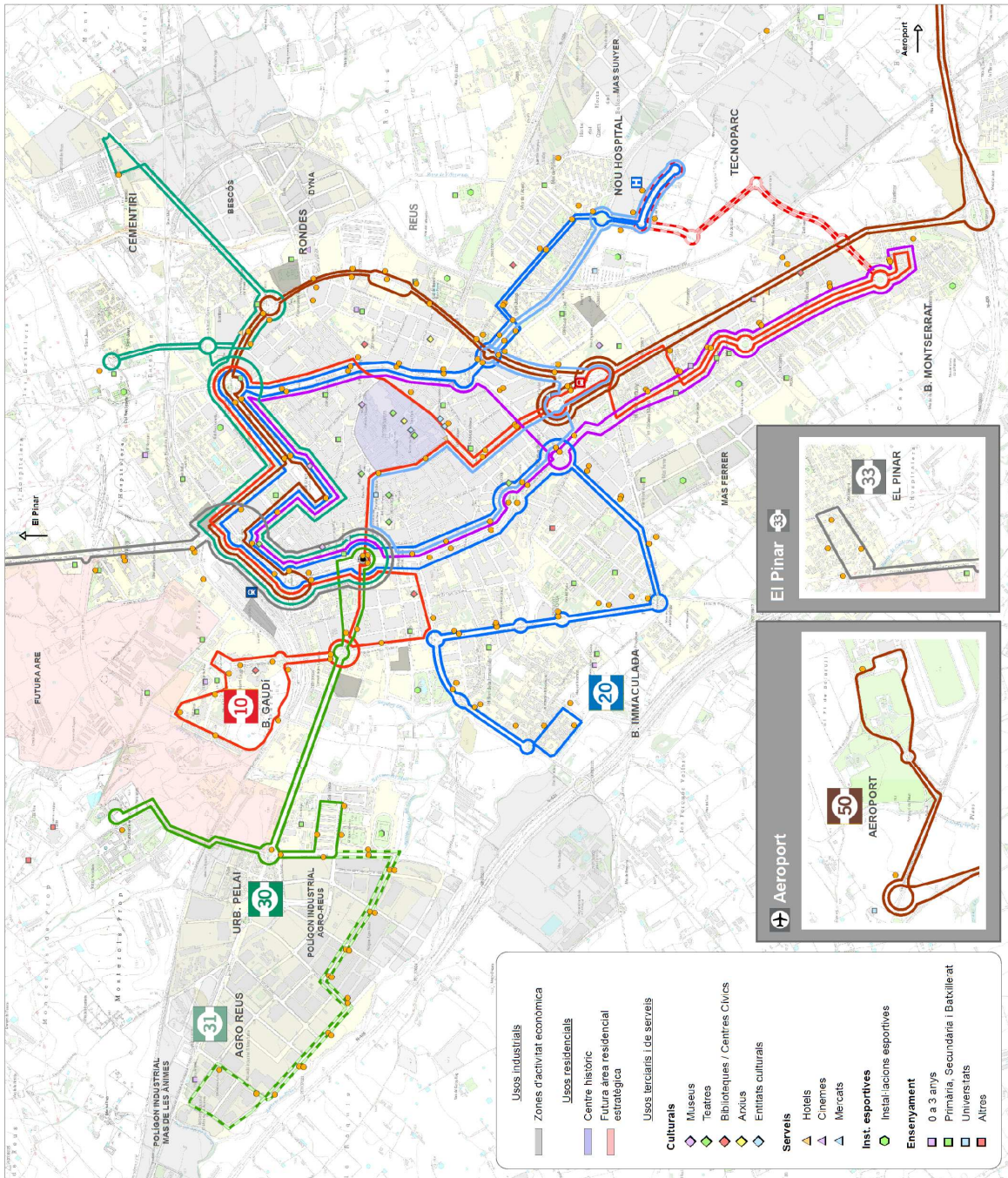
Llegenda:

- Línies de transport públic urbà**
- Parada d'autobus actuals
  - Parada d'autobus proposta de prolongació L10
- |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|
| 10 | 11 | 20 | 30 | 31 |
| 32 | 33 | 50 | 60 |    |

- Punts d'intercanvi modal**
- PI de les Oques
  - Nou Hospital Universitari Sant Joan
  - Estació d'autobusos
  - Estació de ferrocarril

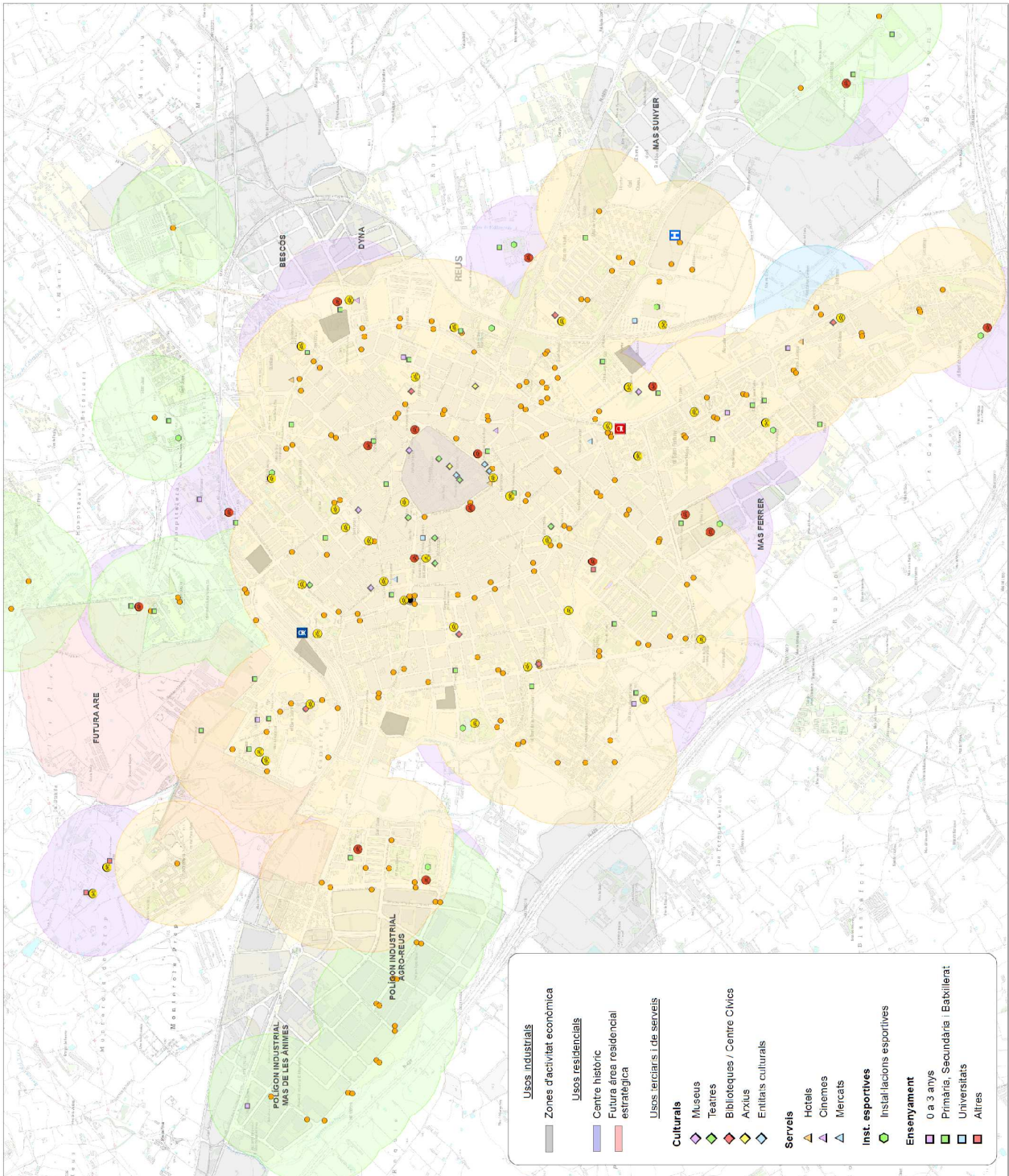


Data: Febrer 2011  
Font d'informació:  
Elaboració pròpia





<b>PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS</b>	<b>COBERTURA TERRITORIAL DE LA XARXA DE TRANSPORT PUBLIC I BICICLETES</b>	Mapa núm. 1.2	 AJUNTAMENT DE REUS
Client:		<b>Legendari:</b> <b>Parades:</b> Parades d'autobus actuals Estacionaments actuals Estacionaments projectats Area d'influència de les parades (300m) més de 20 expedicions/dia 20 expedicions/dia menys de 10 expedicions/dia aparcaments de bicicletes	
Escala: 1:18.000 DIN A3  0 90 180 360 540 720 Metres			
Elaborat per:  CONSULTORIA DE TRANSPORT		Data: Gener 2011 Font d'informació: Elaboració pròpia	



<b>Usos industrials</b>	<b>Usos terciaris i de serveis</b>
Zones d'activitat econòmica	Museus
<b>Usos residencials</b>	Teatres
Centre històric	Biblioteques / Centre Cívic
Future area residencial estratègica	Arxius
	Entitats culturals
<b>Culturals</b>	<b>Serveis</b>
Museus	Hotels
Teatres	Cinemes
Biblioteques / Centre Cívic	Mercats
Arxius	<b>Inst. esportives</b>
Entitats culturals	Instal·lacions esportives
	<b>Ensenyament</b>
	0 a 3 anys
	Primària, Secundària / Batxillerat
	Universitats
	Altres

## **ANNEX 2. Característiques del nou urbanisme a Reus.**

Aquest document pretén donar resposta a una demanda de Avaluació de Polítiques Ambientals de la Generalitat pel PMU.

### **La mobilitat en la planificació futura.**

El ple de l'Ajuntament de Reus va aprovar el 8 de juny del 2012 l'Avanç del Pla d'ordenació urbanística municipal de Reus (POUM).

L'Avanç del POUM és un document genèric, que forma part de la redacció del POUM, que posa de manifest les intencions i els eixos principals del creixement i el desenvolupament del municipi de cara al futur. Marca els criteris bàsics a partir dels quals es construirà el model de ciutat desitjat.

### **Eficiència territorial**

Els objectius de l'Avanç són:

- Reorientació del model de creixement.
- Regeneració del teixit urbà
- Potenciació de la matriu agrícola i valors paisatgístics
- Eficiència en la mobilitat

Aquests objectius impliquen un millor ús del territori, salvaguardant els espais agrícoles circumdants i compactant la zona urbana, regenerant-la, omplint buits existents i fomentant la mixtura d'usos i la cohesió social.

En la planificació del nou document director del urbanisme a Reus primarà la connectivitat de les diferents classes de sòl a través del sistema d'espais lliures amb la proposta d'una xarxa contínua des de les zones verdes de la ciutat i els passejos fins a una anella verda que recorri el sòl rural.

Els nous creixements residencial no seran de baixa densitat, per tal de poder comptar amb una superfície d'espais lliures, equipaments i millorar la eficiència dels serveis prestats a la població.

Amb la creació de façana de ciutat i aprofitament de buits i regeneració de la ciutat, es pretén potenciar la millora de la connectivitat entre les urbanitzacions i el centre, tant pel que fa a la mobilitat en transport públic, en bicicleta i la mobilitat a peu, creant i desenvolupant una xarxa d'itineraris connectada per a millorar la seguretat, una xarxa per a vianants de qualitat i propiciar la coexistència amb altres modes de transport.

#### Disseny urbà i especialització dels carrers

El disseny de la ciutat de Reus és de forma radial, molt ordenada i amb uns eixos clars de connexió del centre de la ciutat amb les ciutats i pobles circumdants. Com enllaç a aquests eixos existeixen corones de circumval·lació o avingudes que van enllaçant els eixos.

Aquesta és l'estructura originària de Reus i la mateixa amb la que ha anat creixent com a ciutat. Segons la seva proximitat al centre de la ciutat, la morfologia d'aquestes vies va canviant, essent illes de vianants en el centre i convertint-se en vies ràpides de trànsit rodat en la perifèria (variants T-11 i C-14).

Amb el present Pla de Mobilitat i amb la renovació de la planificació urbanística i aplicació de la V verda, es projecta donar més seguretat als modes no motoritzats per tal d'enllaçar amb seguretat les urbanitzacions preexistents en zones urbanes i amb les poblacions circumdants mitjançant la xarxa de camins i rieres del terme de Reus.

En el Pla General que s'està renovant ja hi havia un repartiment modal de 50% - 50% o 40% -60% en el relació entre els modes no motoritzats i motoritzats com a tipologia de perfils en el sòl residencial, però no es contemplava cap espai propi per a la circulació amb bicicleta, en la renovació del Pla d'Ordenació Urbana Municipal s'està planificant en una relació de 50% o més d'ocupació per a vianants i ciclistes i 50% o menys per a modes motoritzats, essent d'una amplada lliure mínima de 2m per a vianants.

L'estructura de carrers segons el seu ús sigui de connexió o bé de recorreguts petits interns del barri variarà els perfils.

- **Vials principals:** viari bàsic d'accés i sortida de la població, disposarà d'espai per a vianants i ciclistes a més de l'espai per a vehicles motoritzats, sense menystenir la seguretat per a cada mode.
- **Vials secundaris:** els que ens permeten aproximar-nos al barri o bé interconnectar barris diferents de la població, disposarà d'espai per a vianants i ciclistes en un repartiment modal mínim de 50%. Constituents de la xarxa d'itineraris per a vianants i ciclistes de forma majoritària.
- **Vials veïnals:** viari capil·lar que estructura el barri i, per tant, les vies que s'utilitzen per als petits recorreguts interns dels veïns, majoritàriament illes de vianants o de mobilitat invertida o de convivència, zona 30.

### **Mobilitat de vianants.**

La xarxa d'itineraris per a vianants s'estén a futurs desenvolupaments urbans, connectant de manera còmode i segura els nous equipaments i zones verdes, amb la centre de la ciutat i amb els itineraris principals de la xarxa de camins i altres centres generadors de mobilitat.

El disseny dels itineraris ha de tenir en compte a més de la legislació sobre accessibilitat universal, les condicions recomanades de seguretat viària, com vetllar per una bona visibilitat entre vianants i vehicles, incloure la creació d'orelles en passos de vianants i dissenyar les cruïlles tenint en compte la seguretat del vianant.

### **Mobilitat en bicicleta.**

El desenvolupament de la xarxa d'itineraris bici s'ha d'establir, de forma segregada, en els itineraris principals de connexió on la velocitat dels vehicles motoritzats la faci recomanable per a la seguretat dels ciclistes i dels vianants.

Sovint la creació de carril exclusiu per a ciclistes caldrà que vagi en detriment de l'amplada del carril dedicat als vehicles motoritzats o de l'existència d'aparcament, la disminució de l'amplada es tradueix en una disminució de la velocitat, que alhora té com a resultat un increment de la seguretat de la via on s'aplica i és un dels primers passos per a la creació dels eixos cívics programats en la mobilitat externa.

En la planificació de la mobilitat en bicicleta es contempla la creació de carril per a bicicletes en les vies principals i secundàries de la ciutat fins a la connexió segura amb la xarxa de camins, que connecten amb tots els polígons industrials existents o en creixement, amb totes les edificacions aïllades del terme i amb urbanitzacions separades del casc urbà ( Aigüesverds, Blancafort, El Pinar), de forma més adequada per a modes no motoritzats.

Com a normativa del Pla s'inclou la reserva per aparcament de bicicletes en la dotació obligatòria d'aparcament dels edificis plurifamiliars. En edificis i aparcaments públics caldrà dotar-los des del seu inici d'aparcaments segurs per a bicicletes.

### **Aparcament de vehicles privats motoritzats**

En el nou planejament es prioritzarà l'aparcament fora de la via pública, mitjançant àrees d'aparcament, aparcaments soterrats o privats, alliberant l'espai superficial de la via pública.

En els nous equipaments integrats en àrees de la ciutat, on els edificis per a la seva antiguitat, no disposin de la dotació necessària per acollir els vehicles dels residents, es promouran places d'aparcament residencial per tal de resoldre la mancança.

Per a donar més seguretat als vianants, els aparcaments de càrrega i descàrrega es situaran després d'un pas de vianants en el sentit de la circulació, mai abans, reservant l'espai anterior al pas de vianants, a motos i bicicletes, preferiblement. La vorera també haurà de disposar d'orelles per incrementar la visibilitat entre vianants i conductors.

### **Planejament i mobilitat intermunicipal**

El planejament urbanístic procura efectuar les reserves de sòl necessàries per a que es puguin desenvolupar els plans de rang superior que afecten al territori, sobretot d'infraestructures de mobilitat pendents:

#### **Infraestructures ferroviàries:**

- El tercer carril de ferrocarril per passatgers
- La variant ferroviària de mercaderies (per fora de C-14)
- L'estació o baixador a Bellisens
- Proposta del Tramcamp
- Estació Intermodal

#### **Infraestructures aeroportuàries:**

- Pla Director de l'aeroport

#### **Infraestructures viàries:**

- Millora de la carretera de Riudoms T-310
- Millora de la carretera de Vinyols T-314
- Millora de la carretera de Cambrils TV-3141
- Millora de la carretera de Constantí TV- 7211
- Millora de la carretera del Morell TP-7225
- Conversió en eixos cívics les entrades a la ciutat des de la variant C-14 o T-11.  
Avinguda de Tarragona, avinguda de Bellissens, avinguda de Salou, avinguda de Montblanc i també al nord, l'avinguda de les Torres fins el nucli de Castellvell

A continuació s'adjunta un plànol amb els plans parcials aprovats actualment però encara no desenvolupats, equipaments, zones verdes,...on es mostra la principal de vianants, de bicis i de vehicles privats i transport públic.

També una projecció futura de les infraestructures principal de mobilitat supramunicipal



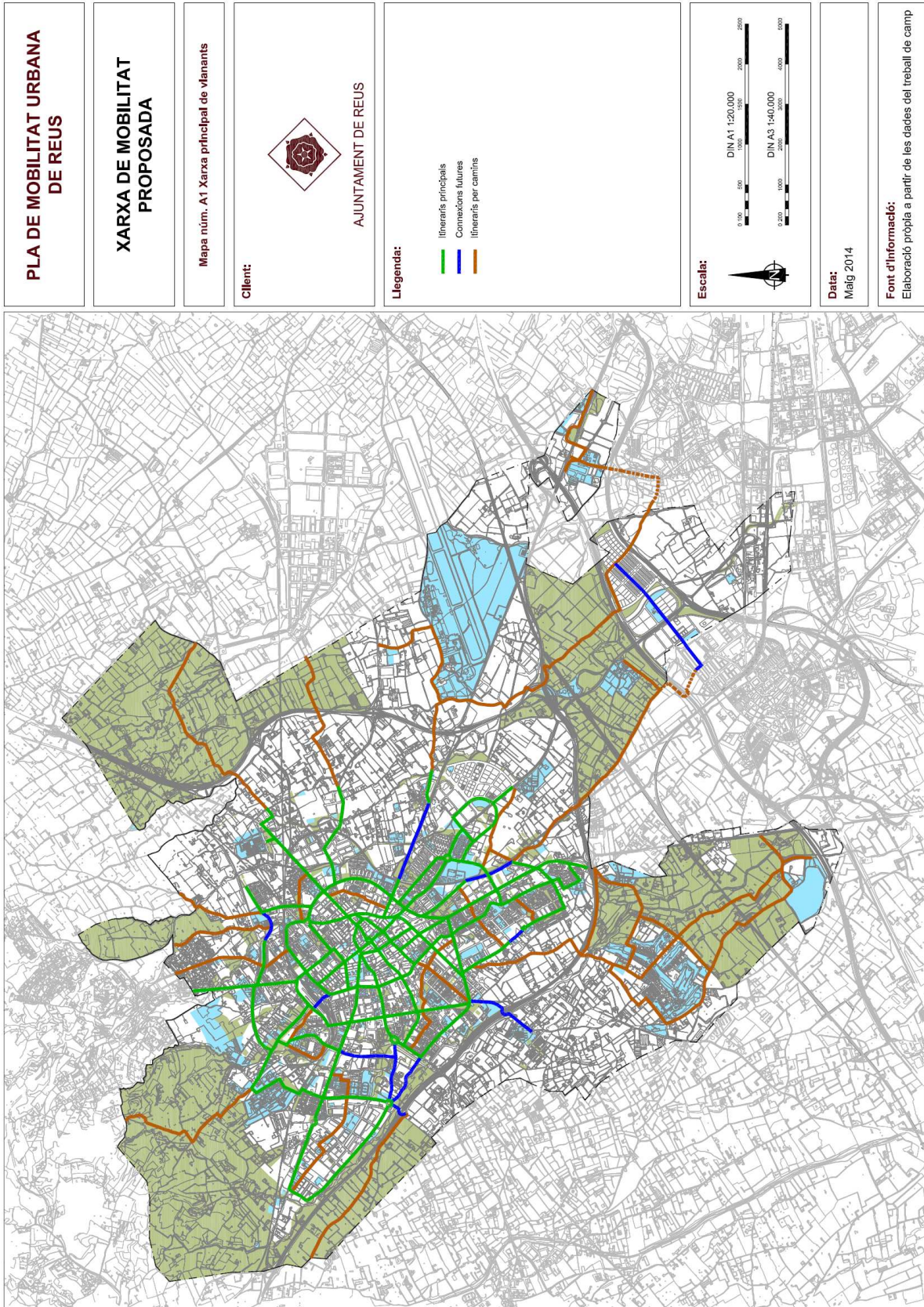
**Plànol 4.1: Xarxa principal de vianants.**

**Plànol 4.2: Xarxa principal itineraris bici (sense ser necessàriament carril bici)**

**Plànol 4.3: Xarxa principal de vehicles**

**Plànol 4.4: Xarxa principal de Transport públic**

**Plànol 4.5: Cobertura dels desenvolupaments urbans respecte els sistemes de transport públics.**



**PLA DE MOBILITAT URBANA DE REUS**

**XARXA DE MOBILITAT PROPOSADA**

Mapa núm. A1 Xarxa principal de vianants

**Client:**



AJUNTAMENT DE REUS

**Llegenda:**

- Itineraris principals
- Connexions futures
- Itineraris per camins

**Escala:**



**Data:**

Maig 2014

**Font d'informació:**  
Elaboració pròpia a partir de les dades del treball de camp

