

REGIDORIA DE MEDI AMBIENT

Sr. Marcos Massó Cavallé

Regidor delegat de l'Àrea de Medi Ambient

Ajuntament de Reus

C. Cerdà i Cailà s/n

43.201 Reus

(Tarragona)

Camp de Tarragona, 25 de juny de 2012

Daniel Pi i Noya, en qualitat de delegat del Camp de Tarragona, de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, titular del DNI xx.xxx.xxx-x i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresòl, 08026 de Barcelona, es dirigeix a l'Ajuntament de Reus per formular les següents al·legacions al "Pla de Mobilitat Urbana de Reus".

**Al·legacions que presenta l'Associació per la
Promoció del Transport Públic al Pla de
Mobilitat Urbana (PMU) de Reus**

El passat 13 d'abril, el plenari municipal aprovava inicialment el PMU de Reus i obria el període d'exposició Pública. La PTP del Camp de Tarragona celebra la presentació d'aquest document, que ha de servir per a la millora de la mobilitat sostenible a la ciutat de Reus, al mateix temps que planteja un seguit de propostes que considerem contribuirien a millorar els objectius, propostes i mesures contemplades en el Pla presentat.

1 Sobre l'oportunitat del PMU

L'existència del PMU és un fet positiu per a la ciutat de Reus, donada la seva dependència del vehicle privat en els desplaçaments externs i la preeminència del vehicle privat sobre els transport públic en els interns. El progressiu desenvolupament urbanístic de la ciutat, l'absència fins a èpoques relativament recents d'un servei de transport públic eficient, la tipologia de les solucions urbanístiques adoptades en determinats casos han fet que malgrat la favorable mida de la ciutat els modes de mobilitat amb menor impacte ambiental (a peu, en bicicleta) tinguin una importància relativa menor de la que seria d'esperar:

Nombre de viatges en dia feiner	Interns: 296.629 viatges (80%)	Externs: 73.747 viatges (20 %)
Transport públic col·lectiu	3%	11%
No motoritzar (a peu i en bicicleta)	68%	2%
Vehicle privat (cotxe i moto)	29%	87%

Font: PMU de Reus

El PMU respon a un imperatiu legal: la llei 9/2003 de mobilitat. D'acord amb aquesta normativa, l'Ajuntament ha de donar resposta al dret dels ciutadans a gaudir d'un territori accessible disposin o no d'un vehicle privat.

2 Sobre les determinacions econòmiques del PMU

El PMU és l'eina bàsica de planificació de la mobilitat en l'àmbit local. Com a tal, resulta imprescindible la determinació de les prioritats en les actuacions, la quantificació econòmica de les inversions incloses en el Pla, i la seva temporalització. El PMU no és un instrument de referència, sinó de planificació, i com a tal ha de ser concret i quantificat.

De forma coherent amb aquesta necessitat, l'índex del Document "Pla d'acció del PMU de Reus" sotmès a informació pública indica com apartat 1.3 els costos i terminis del Pla. Sorprenentment, a la pàgina corresponents (pàg. 96) no hi figura aquest epígraf, sinó un altre anomenat "Accions i terminis del Pla", en el que no hi ha ni ha cap quantificació econòmica ni relació de les actuacions concretes a realitzar en el Pla.

Així mateix, en l'índex del Document "Informe de Sostenibilitat Ambiental del PMU de Reus" sotmès a informació pública hi figura com a apartat 11 l'informe de viabilitat econòmica. Amb la mateixa sorpresa, constatem que a la pàgina corresponent (pàg. 146) no hi figura aquest epígraf, sinó un altre anomenat "Accions i terminis executius", en el qual tampoc hi ha cap referència a les accions concretes a emprendre, i molt menys cap tipus de quantificació econòmica.

Ens consta que en els documents previs a l'aprovació hi figurava, tal com resulta preceptiu, la relació d'actuacions prioritàries. Per exemple, els documents de la fase 2 – Programa, encara

consultables a la xarxa¹, inclouen una curosa descripció de les actuacions a desenvolupar i la previsió econòmica de l'actuació:

<i>Actuacions i previsions econòmiques Fase 2 Programa PMU Reus (març 2011):</i>	
Reestructuració trànsit centre històric: 10 actuacions	12.390 €
Afavorir el transport públic al Tomb de Ravals: 8 actuacions	9.682 €
Millora xarxa vianants - carres a nivell únic: actuacions a 6 zones	1.817.950 €
Millora xarxa vianants – ampliació voreres. 6.300 m ² en 5 zones	756.000 €
Millora xarxa vianants – seguretat itineraris: 5 actuacions	60.000 €
Millora xarxa vianants – eliminació barreres: 8 actuacions	54.964 €
Nous camins escolars (“bus a peu”)	26.000 €
Millora xarxa vianants – continuïtat itineraris: 6 actuacions	50.000 €
Passarel·la estació RENFE	600.000 €
Ampliació xarxa carrils bici: 6.795 m.	425.806 €
Millores senyalització xarxa carril bici	1.968 €
Implantació sistema de bicicleta compartida	608.000 €
Adequació cruïlles xarxa carril-bici: 20 actuacions	10.000 €
Implantació carril bus (3 actuacions)	35.000 €
Estudi increment freqüències L-31	8.000 €
Instauració prioritat semafòrica autobus	3.000 €
Nova estació ferrocarril Bellisens/implantació Tramcamp	s/ projecte
Prolongació L10 fins nou Hospital (3 €/km)	s/ freqüència
Posta en marxa aparcaments dissuasoris (40 €/m ²)	s/ opció
Reducció aparcaments lliures	20.000 €
Canvi funció aparcaments Raval: de rotació a abonat	
Estudi noves zones blaves	25.000 €
Aparcament de camions	s/ projecte
Promoció cotxe compartit	6.500 €
Promoció biocarburants	10.000 €
Punt de càrrega vehicle elèctric (per a vehicles propis ajuntament)	5.000 €
Prova pilot flota paviment sono-reductor	10.000 €
Actualització ordenança soroll i vibracions	15.000 €
Cursos de conducció segura bicicleta	12.000 €
Cursos de conducció eficient i segura cotxe	16.000 €

Font: PMU Reus, Fase 2 Programa (2011)

¹ http://cimir.reus.cat/medi_ambient/05_campanyes_i_activitats/01_campanyes_actuais/pla_mobilitat.php

Per tal de dotar de contingut concret al Pla d'Acció, considerem imprescindible que incorpori una referència quantificada a les mesures incloses al programa del PMU, si és que el Pla les assumeix totes; o una relació de les que realment es preveu implementar assumeix amb la corresponent temporalització. Així mateix, proposem completar adequadament els epígrafs 1.3 del Pla d'Acció (Costos i termini del Pla) i 11 de l'informe de sostenibilitat ambiental (Informe de viabilitat econòmica) amb les dades econòmiques referides a les actuacions incorporades al Pla. Conseqüentment, proposem l'eliminació del paràgraf "Les accions descrites en el Pla d'Acció es prendran de referència (sic) i es desenvoluparan amb més detall per tal de millorar la mobilitat i la qualitat de vida de la població reusenca"

3 Sobre la mobilitat a peu

En alguna de les seves darreres actuacions de micro-urbanisme, l'ajuntament ha millorat sensiblement alguns punts de la ciutat per als vianants: aquest és el cas, entre altres, del pas zebra sobre l'Avda. President Macià a l'alçada del carrer Sol i Ortega; o l'obertura d'un pas per a vianants a la zona verda situada entre els carrers Carles Riba i el Mercat del Carrilet. Considerem que són precisament aquest tipus d'actuacions les que fan més racional, fàcil i agradable el desplaçament a peu i faciliten la generalització de la mobilitat més convenient a una ciutat amb la mida de Reus. La generalització dels carrers a un sol nivell i amb prioritat invertida a l'interior del Tomb de Ravals també ha facilitat centre que la mobilitat a peu.

No obstant, Reus presenta encara algunes mancances significatives. Un 24,1% de les voreres tenen amplades inferiors a 130 cm., i han de considerar-se com inadequades per a l'ús dels vianants:

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 15	2.325	2,8	39
més de 150	61.305	73,1	870
TOTAL	83.812	100,0	1.237

Font:PMU Reus. Document síntesi.Març 2012

En altres punts es produeixen discontinuïtats en els itineraris lògics dels vianants o existeixen barreres arquitectòniques que dificulten el pas a les persones amb mobilitat reduïda. Algunes zones recentment desenvolupades de la ciutat, com el Tecnoparc, no disposen d'un itinerari per accedir-hi a peu en condicions satisfactòries.

Proposem la incorporació al Pla d'acció de la relació d'actuacions concretes que permetin aconseguir, dins de l'horitzó de finalització del Pla, dels següents objectius

- el percentatge de voreres amb amplades inferiors a 130 cm. es situï per sota del 10 % del total.

- Tots els itineraris prioritaris de vianants estiguin lliures de barreres arquitectòniques
- Existeixi un itinerari de vianants raonable a totes les zones de recent desenvolupament urbanístic.

4 Sobre la mobilitat en bicicleta

Reus disposa de 23 km. de carril segregat per a bicicleta: una xifra acceptable per la mida de la ciutat. No obstant, cal tenir en compte alguns inconvenients que limiten seriosament l'ús de la bicicleta a la ciutat:

- Dins dels 23 km. s'hi inclouen alguns camins rurals sense aplicació pràctica en recorreguts urbans.
- La xarxa està formada per trams inconnexos amb recorreguts intermedis molt problemàtics per als ciclistes.
- Dins dels trams de carril-bici que figuren al mapa, hi ha sovint discontinuïtats. El cas paradigmàtic, però no únic, és el del passeig Prim, en que hi ha carril bici en els trams intermitjos però no a les interseccions. Altres casos: la Pastoreta, l'Avda. President Macià a l'alçada del Reus Ploms, el pont sota la via de Sant Josep Obrer, l'accés a les Facultats de Bellisens....
- En altres trams, és freqüent trobar obstacles als carrils bici: a l'eix Passeig Misericòrdia/Passeig Prim hem pogut observar arbres, fanals, bancs, hidrants i fins i tot una cabina de l'ONCE!
- A causa d'un mal disseny per part dels responsables de via pública, la majoria dels carrils bici es situen per damunt de la vorera; una solució unànimement rebutjada pels especialistes en la matèria.
- Existeixen particularitats locals de dubtosa utilitat, com el carril bici/footing: per exemple, al carrer Sol i Ortega.
- Determinats trams es realitzen en carril compartit amb el vehicle. Aquesta solució resulta acceptable per al Tomb de Ravals, però absolutament inadequada per al Passeig Prim, amb quatre carrils per als vehicles, dues voreres i un ampli bulevard central.
- En determinats carrers dels nuclis antics s'han instal·lat senyals de prohibició de pas de bicicletes. És el cas de Llovera o Monterols, que permeten el pas de cotxes (amb prioritat invertida) però no de bicicletes. Val a dir que en algun cas aquesta prohibició s'ha eliminat.



Passeig Prim: senyalització actual en el que havia de ser un carril-bici.

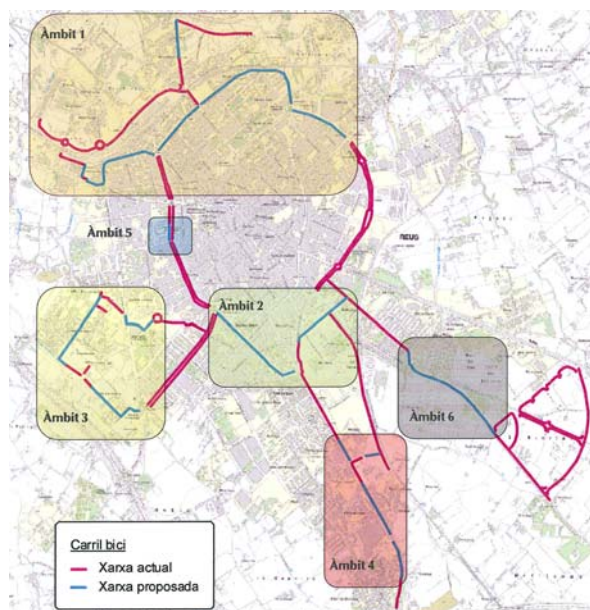


Carrer Monterols: prioritat invertida per als cotxes, prohibició per a les bicicletes

Probablement aquests problemes tenen a veure amb el baix nombre de viatges fets en bicicleta al ciutat de Reus. A una ciutat amb la mida de Reus, la bicicleta no és un problema, sinó que és part de la solució. Tal com s'ha demostrat a altres ciutats, la utilització de la bicicleta no és una característica inherent als països del nord: a la Mediterrània, quan es creen les condicions adequades, la gent fa servir la bicicleta.

Per aquest motiu, proposem que el Pla d'Acció del PMU de Reus incorpori de manera individualitzada i valorada les actuacions següents.

- La creació dels nous trams de carril-bici que permetin la connexió entre els trams ja existents:



Font: PMU Reus, fase 2 Programa (2011)

- L'eliminació dels obstacles i discontinuïtats en els carrils bici existents
- La substitució dels trams compartits en vehicles per trams segregats en totes aquelles vies de més de 15 m. d'amplada.
- La progressiva substitució dels carrils sobre vorera per carrils en calçada amb segregació.
- Assegurar l'existència d'aparcaments de bicicletes en els llocs amb major freqüentació.

La informació disponible sobre la problemàtica de la mobilitat en bicicleta a Reus és suficient per tirar endavant aquestes actuacions: des del Pla estratègic de la bicicleta de l'any 2002, passant pels estudis tècnics de l'Agenda-21 o els de les diferents fases de la redacció del PMU. Per aquest motiu, es proposa substituir la proposta 2.7 del Pla d'Acció ("Redactar el Pla Específic per a la Mobilitat en Bicicleta") per una nova proposta: "En paral·lel a les actuacions en matèria de millora d'infraestructures per a la circulació urbana en bicicleta, disposar si cal dels estudis complementaris per a una òptima actuació municipal en la matèria".

L'impuls de les mesures proposades permetrien situar com a objectiu del Pla l'assoliment del 5% dels viatges interns en bicicleta en l'horitzó 2017.

5 Sobre la millora del transport públic urbà

Malgrat que el transport públic urbà ha millorat de forma important en els darrers anys, amb la incorporació de nous vehicles i millores en el disseny de les línies i la informació als usuaris, les xifres d'utilització del transport públic urbà queden clarament per sota de la de ciutats de mida similar:

Ciutat	Habitants	Nombre de línies	Nombre de busos	Nombre de viatgers (milions)	Línies/100.000 hab	Autobusos/1.000 hab	Viatges/hab i any
Lleida	137.387	20	24	7,4	14,56	24,75	53,86
Mataró	122.905	8	23	4,8	6,51	18,71	39,05
Tarragona	134.737	19	69	9,5	14,10	51,21	70,73
Terrassa	212.724	14	52	12,0	6,58	24,44	56,41
Reus	106.622	12	14	2,5	11,25	13,13	23,45
Sabadell	207.338	13	58	13,5	6,27	27,97	65,11

Comparativa d'intensitat d'ús del transport públic segons la població a sis ciutats mitjanes catalanes l'any 2010. Font: PTP

L'ús del transport públic és encara més baix si el comparem amb el de vehicle privat: a Reus, per cada viatge fet en transport públic, se'n fan 10 amb vehicle privat.

Per aquest motiu, no podem considerar satisfactòria la previsió del PMU de que el transport públic representi el 2,9 % dels desplaçaments urbans en dia feiner per a l'any 2017 (2,7 % actualment).

Per tal de millorar els índex d'utilització del transport públic urbà, caldria estudiar una remodelació del servei amb una reducció del nombre de línies, un increment de la freqüència, generar intermodalitat entre línies urbanes i interurbanes al nou Hospital (ferrocarril inclòs), reduint els temps de viatge mitjançant la prioritat semafòrica i racionalitzant els recorreguts, evitant línies en "S" per dins de la ciutat. Es tractaria d'aplicar a Reus el que s'ha fet amb èxit a una ciutat similar com és Vitoria-Gasteiz, que ha incrementat els seus usuaris en un 40 % en només dos anys:

	Xarxa anterior	Nova xarxa
Interval de pas	20'	10'
Velocitat comercial	10,77 Km/h	12,73 Km/h
Reducció mitjana temps viatge		10 minuts menys
Consum mitjà per autobus	56,56 l/100 Km	53,03 l/100 Km
Reducció de les emissions CO2		421,5 Tm/any
Increment viatgers transport públic		40%

Font: Ajuntament de Vitoria

Les actuacions en matèria de transport públic urbà han de preveure que la posta en marxa del baixador de Bellisens convertiria aquest punt en un distribuïdor de la mobilitat en transport públic urbà per a la pràctica totalitat de la ciutat. Així mateix, la futura estació de la T-11 sobre la línia en construcció Perafort – Vandellòs ha de ser servida des del primer dia pel transport públic urbà.

6 Sobre la millora del transport públic interurbà

Tot i que l'Ajuntament no sigui competent ni el PMU ho tingui per objecte, el transport públic interurbà s'ha de desenvolupar de forma coordinada amb l'urbà per aconseguir una alternativa eficient al vehicle privat, en tenir la ciutat un component fortament metropolitana. En aquest sentit el PMU podria incloure l'objectiu de capgirar la situació actual del transport de connexió, en que el 87 % dels desplaçaments es fan en vehicle privat. En aquest sentit, la PTP ja va plantejar un seguit de propostes en l'àmbit del Camp de Tarragona:

- **Remodelació de la T11 per afavorir la circulació d'autobusos.** Democratitzar les funcions d'aquest vial per a permetre una ràpida connexió en transport públic de Reus i Tarragona amb l'Aeroport i l'estació del Corredor del Mediterrani.
- **Creació d'una xarxa de transport públic autènticament metropolitana.** Cal treballar per una xarxa urbana i interurbana complementàries i amb similars nivells d'oferta i qualitat. No poden haver prohibicions de trànsit ni restriccions.
- **Millora de la connectivitat interior amb un sistema de Rodalies.** Proponem un model de Rodalies coordinat amb els trens Regionals i de Rodalies de Barcelona, per acabar amb la frontera ferroviària de Sant Vicenç de Calders. Cal construir el by-pass de Picamoixons per enllaçar Reus amb Valls.
- **Millora de la connectivitat exterior amb l'increment de la qualitat i les freqüències als trens regionals.** Cal connectar les línies regionals actuals amb l'aeroport del Prat i mantenir el caràcter semidirecte del servei Catalunya Exprés.
- **Executar la primera fase del TramCamp**
- **Creació d'un baixador sobre l'actual línia ferroviària en la zona de Bellisens.** Aquesta actuació permetrà millorar l'accessibilitat en transport públic al Campus de Bellisens, al nou Hospital i al Tecnoparc; superar la manca de cobertura de l'actual estació de ferrocarril sobre bona part de la ciutat i constituir un punt de node amb el transport públic urbà i interurbà de proximitat.
- **Creació d'un plànol integrat de transports públics amb una nomenclatura de línies també integrada.** La xarxa ha de ser comprensible per als residents i per als visitants; per això cal disposar d'un plànol de transport públic d'abast metropolitana, com ja el tenen altres conurbacions europees.

7 Sobre la mobilitat privada

Cal resituar el paper de l'aparcament a la vida urbana. Una ciutat que basa els seus èxits en l'accessibilitat en vehicle privat (bàsicament garantint aparcament) està condemnada a fortes inversions en infraestructures i pobres resultats. Quan el comerç urbà tradicional vol competir amb centres comercials de carretera (com les Gavarres) està clar que no ho pot fer per la via de l'aparcament, que és molt més avantatjós en zones interurbanes. Per contra, es pot mantenir el dinamisme urbà mitjançant la creació de bulevards i còmodes espais per als vianants, que en qualsevol cas poden accedir als comerços directament a peu, amb transport públic o des d'un aparcament dissuasori. Reus ha de fer valer les seves funcions urbanes com a centre de serveis: garantir una alta rotació de visitants i no configurant-se com un gran aparcament de cotxes immòbils.

Coordinar la política d'aparcaments amb la de promoció del transport públic. Prenent el model de Vitòria-Gasteiz s'observa un nou exemple de planificació de la mobilitat: l'aparcament no pot ser més barat que anar i tornar amb autobús (amb bitllet o abonament normal).

Tarifes actuals Reus:

Tarifa bus (anada i tornada)	Tarifa zona blava A/B/C 1 h.	Tarifa aparcament soterrat
2 x 1,20 = 2,40 €	1,55 €/ 1,25 €/ 1,10 €	1,50 €

Font: AMERSAM i REUS TRANSPORT SAM

Tarifes Vitòria:

Zona Blava	2008 (abans de PMU)	2009 (després del PMU)			Increment 2008/2009
		Zona 1	Zona 2	Zona 3	
0 - 15 minuts					
30 minuts	0,25 €	0,90 €	0,60 €	0,55 €	173,33%
60 minuts	0,60 €	1,60 €	1,20 €	0,90 €	105,56%
90 minuts	1,00 €	2,40 €	1,80 €	1,30 €	83,33%
Bonobús	0,45 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €	11,11%

Regulació aparcament acompanyant renovació oferta transport públic

Font: Ajuntament de Vitòria

8 Sobre la mobilitat als polígons industrials

L'article 9.3 de la Llei 9/2003 de mobilitat indica l'obligatorietat de la inclusió en el PMU d'un pla d'accés a les zones industrials del municipi. A més del compliment del precepte normatiu, la inclusió al PMU de Reus d'aquest apartat permetria definir les mesures per tal d'evitar que la mobilitat obligada que es general als polígons de la ciutat es resolgui únicament amb vehicle privat.

Camp de Tarragona, juny 2012