



Generalitat
de Catalunya

Procés participatiu del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona

Informe de resultats de les sessions

(Sessió 1)

Tarragona, 28 de novembre de 2023



ATM Camp de Tarragona
Autoritat Territorial
de la Mobilitat

Unitat impulsora del procés participatiu

ATM Camp de Tarragona

Unitat que acompanya

Gabinet Tècnic del Departament de Territori

Empresa que redacta l'informe

Ingeniería de Tráfico, S.L.

Empresa dinamitzadora

Ingeniería de Tráfico, S.L.

Contingut

1. Introducció	4
1.1. Antecedents i context.....	4
1.2 Objectius del procés participatiu	5
1.3 Eixos del procés participatiu	5
2. Assistència i participació	7
2.1 Perfil dels participants.....	7
2.2 Llistat d'entitats participants	11
3. Recull d'aportacions	13
3.1 Eix de debat A: Mobilitat en bicicleta i els vehicles de mobilitat personal.....	13
3.2 Eix de debat B: Intermodalitat	27
3.3 Eix de debat C: Mobilitat en vehicle privat	39
3.4 Aspectes transversals sorgits a la sessió.....	46
Annex I. Resultats de l'enquesta d'avaluació de les sessions	51

1. Introducció

En el marc de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona desenvolupa l'elaboració del Pla Director de Mobilitat (d'ara endavant, pdM) corresponent al seu àmbit territorial amb l'objectiu que els desplaçaments dins del territori siguin el màxim de sostenibles, segurs, eficients i adaptats a les necessitats de la ciutadania.

La participació de la ciutadania en l'elaboració del pdM és fonamental perquè el resultat sigui un reflex fidel de la mobilitat actual al Camp de Tarragona com també que impulsi mesures que donin resposta a les necessitats d'una mobilitat sostenible i segura i comptin amb el suport de la població.

1.1. Antecedents i context

Aquest pdM neix, d'una banda, de la necessitat de disposar d'un Pla Director de Mobilitat per a la segona conurbació urbana de Catalunya, després de la de Barcelona, ja que l'anterior pdM, si bé es va redactar l'any 2011, no fou aprovat finalment. Aquest pdM, per tant, permet poder planificar de manera adient la mobilitat dels anys vinents de les comarques que conformen el territori sobre el qual té competències l'ATM.

D'altra banda, les noves dinàmiques en mobilitat a l'àmbit del Camp de Tarragona, lligades a les dinàmiques de redistribució de la població i les transformacions socioeconòmiques i productives, així com els nous reptes en matèria territorial, social, mediambiental i econòmica, fan necessari un pdM per poder planificar i articular la mobilitat per donar resposta a totes aquestes qüestions de la forma més eficient i eficaç possible.

El pdM, com a document estratègic que esbossa les línies per a les futures intervencions al territori en matèria de mobilitat, ha de tenir un procés participatiu amb la ciutadania, ja que aquesta és, al cap i a la fi, la usuària de l'espai sobre el qual es realitzaran les actuacions. A més, la ciutadania té un coneixement directe dels problemes de mobilitat per la seva experiència quotidiana i, per tant, pot resultar molt útil tant en la detecció de mancances com en la proposta de solucions. A part, la participació ciutadana incrementa el sentiment de pertinença i el nivell de satisfacció, ja que les persones se senten part de la presa de decisions i del disseny de l'espai on viuen. El procés participatiu és, doncs, una oportunitat perquè perfils que poden no estar representats en els òrgans de planificació i decisió puguin tenir la seva veu.

1.2 Objectius del procés participatiu

La participació s'ha de considerar com una eina d'inclusió, no de majories. Si les decisions que afecten la mobilitat del Camp de Tarragona es prenen per una majoria de la població, minories i altres col·lectius poden veure no resolts els seus problemes, cosa que pot portar a una apatia i desinterès per part d'aquests col·lectius. Per això, aquest procés es planteja com un procés obert d'assimilació, reflexió i divulgació d'idees per tal que el pdM no sigui una eina per a la imposició dels desitjos d'una majoria, sinó que la mobilitat millori per a tota la població.

En aquesta línia, els objectius del procés participatiu són:

- ➔ Obtenir una prioritització de les mesures proposades per part de les persones participants.
- ➔ Visualitzar els punts d'acord i de desacord entre la ciutadania sobre la matèria a debat.
- ➔ Contribuir a un millor coneixement de les dinàmiques territorials de la mobilitat del Camp de Tarragona.
- ➔ Elaborar des del territori un primer diagnòstic de la realitat de la mobilitat interna i de connexió a l'àmbit, a través d'un debat obert amb les diferents disciplines professionals i els representants institucionals i de la societat civil.
- ➔ Fer extensiu a la ciutadania els reptes a resoldre i les oportunitats per assolir un territori on es garanteixi el dret a la mobilitat sostenible i segura per a tothom, a la vegada que aquesta evolucioni cap a un model global de sostenibilitat.
- ➔ Articular les directrius sobre les quals caldrà versar l'elaboració del document de planificació de la mobilitat adaptat a les especificitats del Camp de Tarragona.

1.3 Eixos del procés participatiu

Per poder garantir que el pdM tracta la mobilitat de forma holística i que recull totes les problemàtiques i propostes del Camp de Tarragona, el procés participatiu s'estructura al voltant de quinze eixos:

1. La mobilitat dels vianants.
2. La mobilitat en bicicleta i els vehicles de mobilitat personal.
3. La mobilitat en transport públic.
4. La mobilitat en vehicle privat.
5. Intermodalitat.
6. L'aparcament de tots els modes de transport.
7. Seguretat viària.
8. Centres d'activitat econòmica i mobilitat de mercaderies.

9. Governança de la mobilitat i planejament del territori.
10. La mobilitat associada al turisme.
11. Aspectes socials lligats a la mobilitat: equitat, gènere, accessibilitat.
12. Impactes de la mobilitat i sostenibilitat.
13. Mobilitat col·laborativa i *smart mobility*.
14. Accions de conscienciació.
15. La mobilitat a les zones de baixa densitat

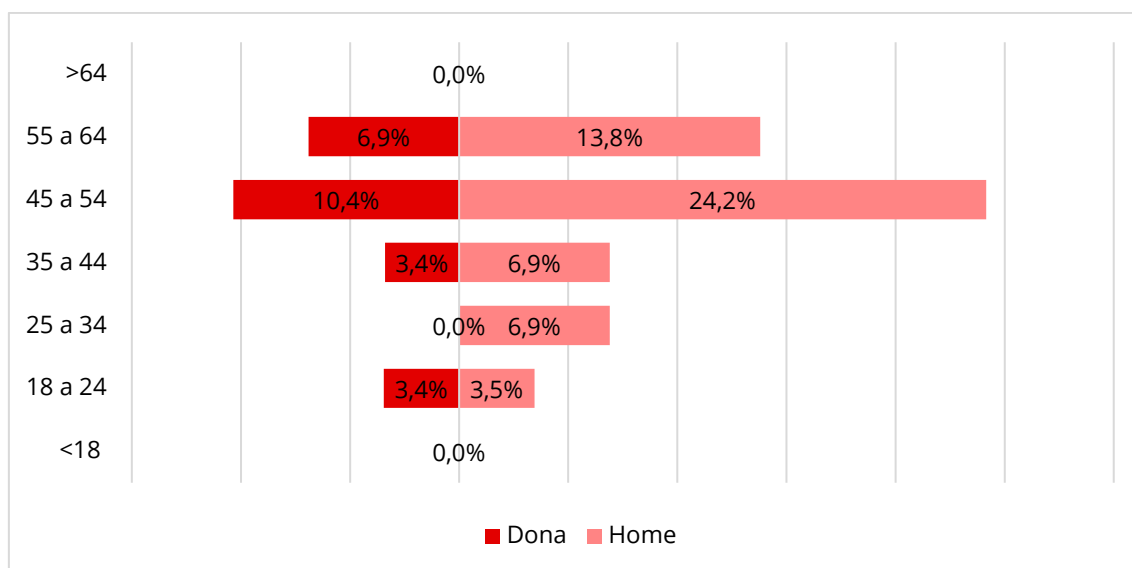
2. Assistència i participació

2.1 Perfil dels participants

La primera sessió del procés participatiu del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona ha tingut 31 participants, representat el 21,5% del total dels assistents del conjunt de les 5 jornades.

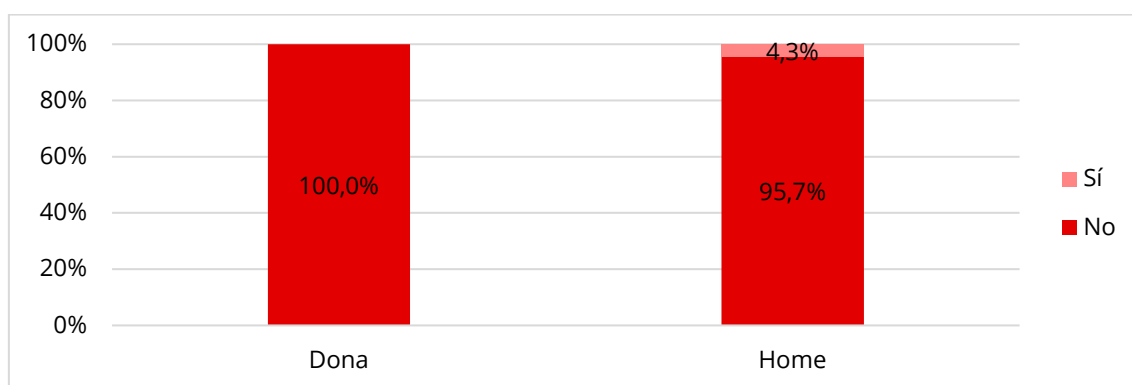
La major part dels assistents en aquesta sessió han estat homes, significat un 79% enfront del 21% de les dones. D'una banda, el grup amb major representació ha estat el d'homes de 45 a 54 anys. D'altra banda, la representació femenina s'ha concentrat a la franja d'edat entre els 35 i 54 anys.

Figura 2.1 Participants per edat i sexe (homes i dones)



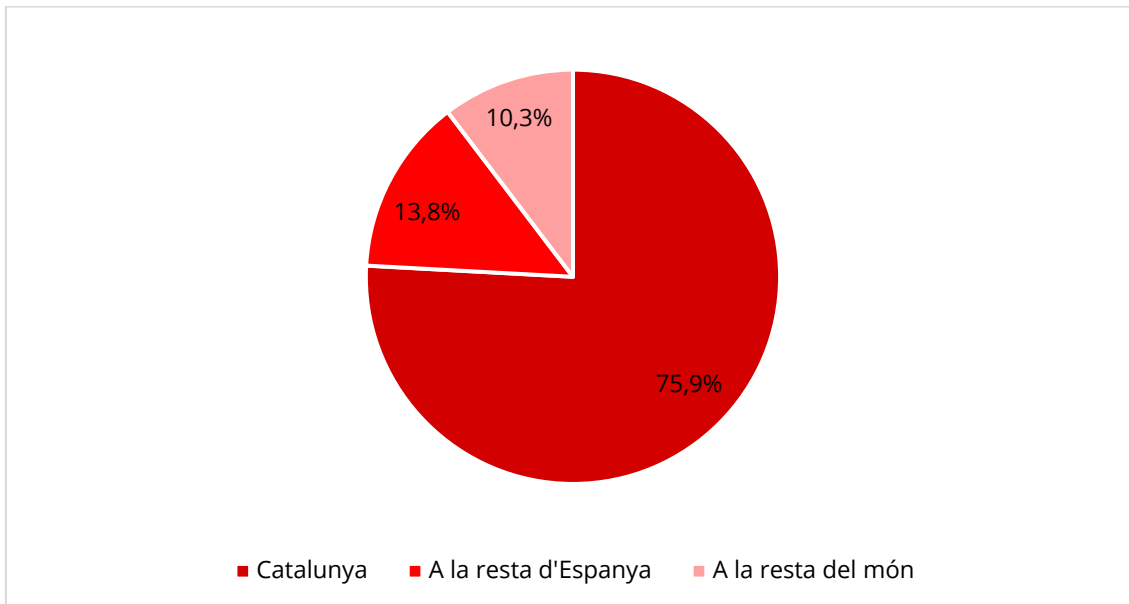
Es valora positivament que la sessió hagi comptat amb la participació de persones amb discapacitat, en concret un home amb una discapacitat física i psíquica del 54%.

Figura 2.2 Participants amb discapacitat



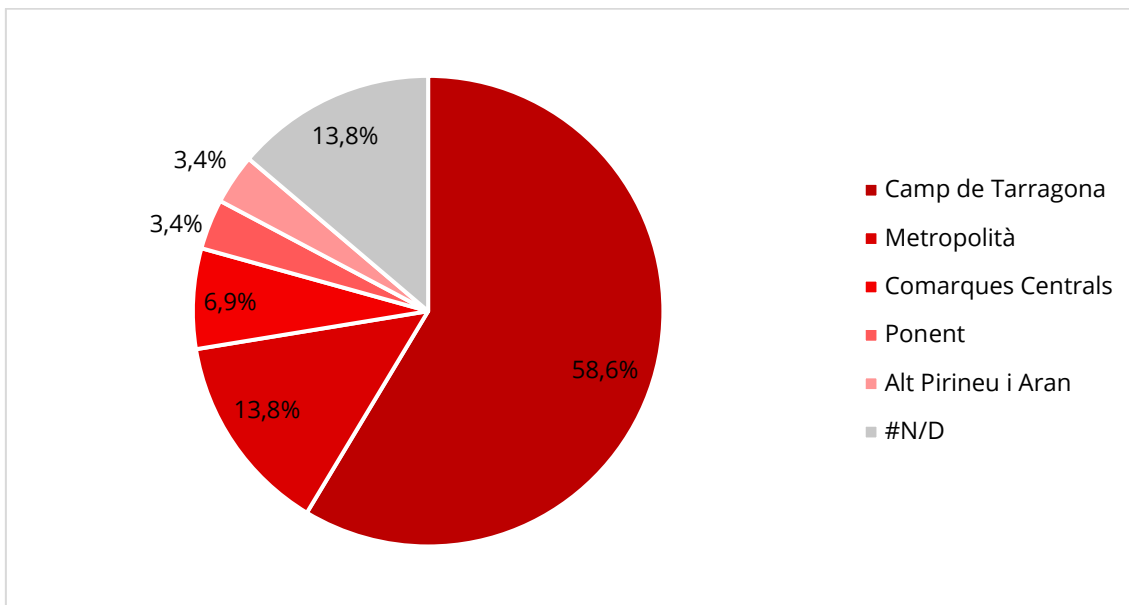
La major part dels assistents (75,9%) és d'origen català. No obstant això, 4 participants (13,8%) han nascut a la resta d'Espanya i 3 (10,3%) ho han fet a l'estranger.

Figura 2.3 Lloc de naixement dels participants



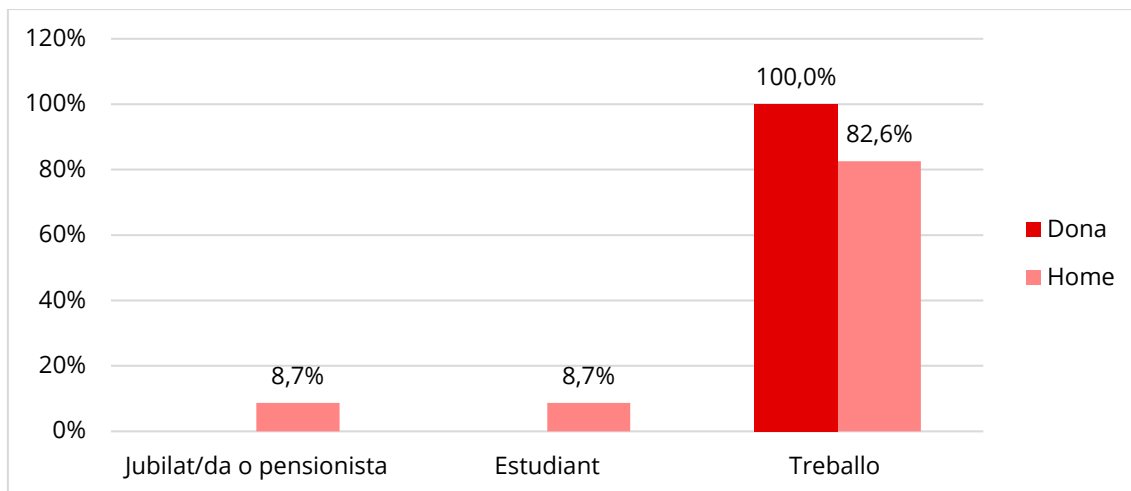
El 58,6% dels participants resideixen al Camp de Tarragona. Es destaca el 13,8% que ho fa a l'àmbit metropolità i el 6,9% que ho fa a les comarques centrals.

Figura 2.4 Àmbit del municipi de residència dels participants



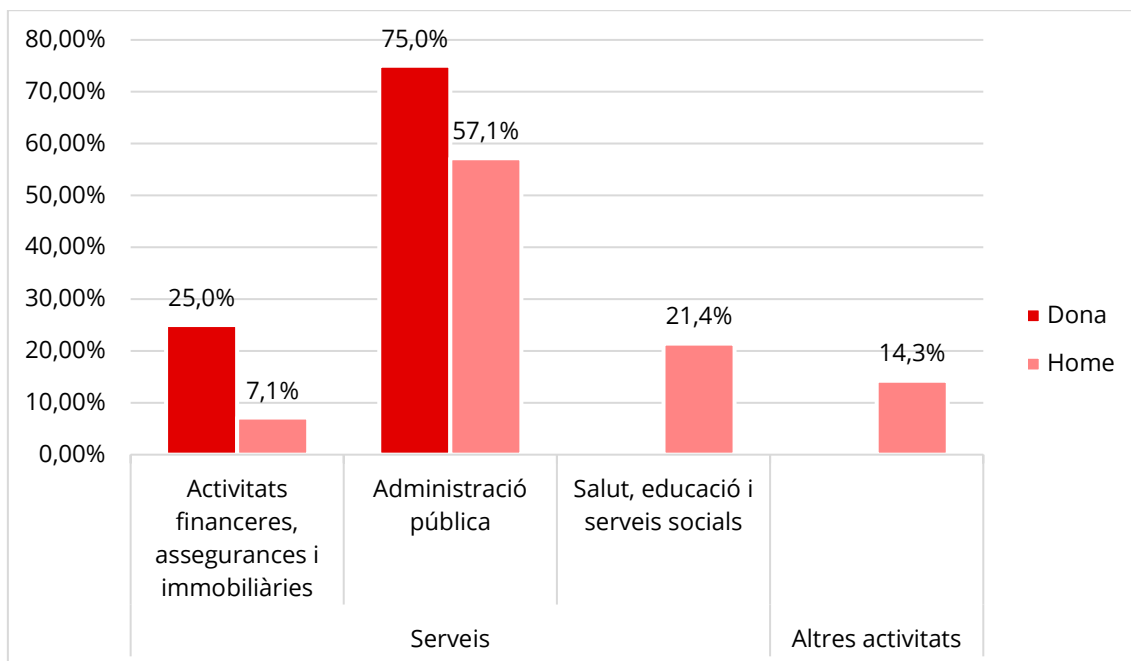
El 100% de les dones assistents es troben empleades. Pel que fa al col·lectiu masculí, es registra també la participació de 2 estudiants i 2 jubilats/pensionistes.

Figura 2.5 Activitat principal dels participants



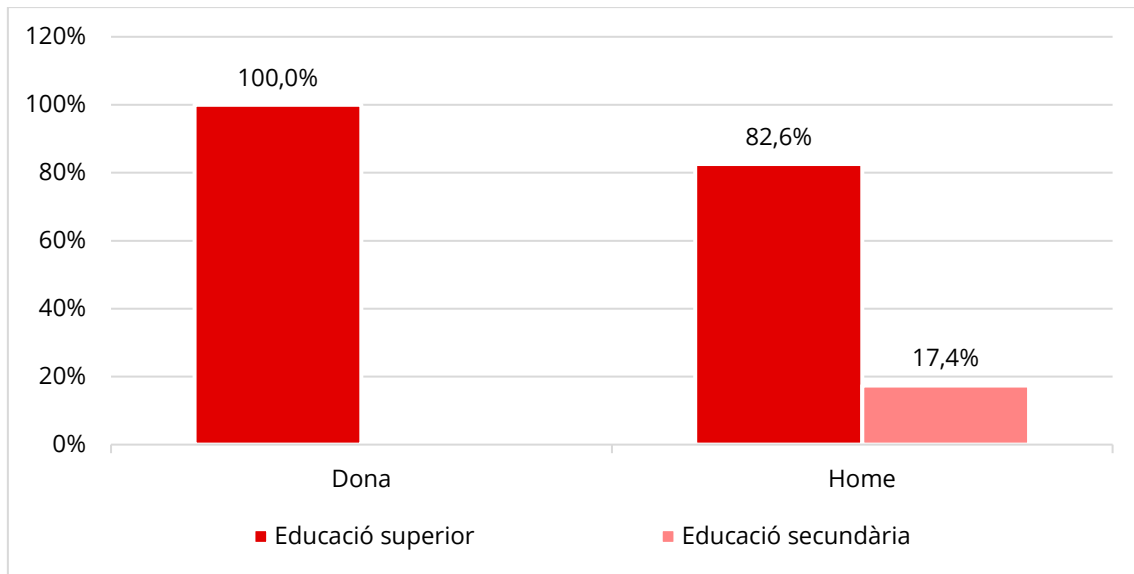
La major part dels participants, tant homes (57,1%) com dones (75,0%), treballen al sector de l'Administració Pública. En un segon nivell s'hi troben els assistents professionalment vinculats a les activitats financeres, assegurances i immobiliàries, amb una clara predominança de dones (25,0%). Finalment, han participat homes amb oficis relacionats amb la salut, l'educació i els serveis socials (21,4%) i amb altres activitats (14,3%).

Figura 2.6 Sector d'activitat econòmica dels participants



Totes les dones assistents han assolit l'educació superior. Quant al col·lectiu masculí, la majoria (82,6%) també té titulació universitària, i un 17,4% d'aquests disposa de l'educació secundària com a titulació màxima assolida.

Figura 2.7 Formació reglada assolida dels participants



2.2 Llistat d'entitats participants

A continuació es presenta el llistat d'entitats participants en la sessió 1 del procés de participació.

Taula 2.1. Llistat d'entitats participants

	Nombre participants (persones)	Nombre d'entitats participants
URV	4	1
Ajuntament de Tarragona	2	1
Ajuntament de Vandellòs - Hospitalet	2	1
AUMP - FEVEMP	2	1
Bici-Busos Reus	2	1
RACC	2	1
Ajuntament de Banyeres del Penedès	1	1
Ajuntament de Cambrils	1	1
Ajuntament de Mont-roig	1	1
Ajuntament de Reus	1	1
Ajuntament de Roda de Berà	1	1
Ajuntament de Valls	1	1
Ajuntament de Vilallonga	1	1
Ajuntament del Rourell	1	1
Bicicamp	1	1
Col·legi de Geògrafs	1	1
Diputació de Tarragona	1	1
EMT	1	1
Generalitat de Catalunya	1	1
l'Escamot SCCL	1	1

Limonium	1	1
PTP	2	1
Total	31	22

3. Recull d'aportacions

Seguidament, es recullen les aportacions realitzades en referència a cadascun dels eixos de debat discutits a la primera sessió del procés participatiu. Com que els eixos es discuteixen de forma conjunta i moltes aportacions tenen un caràcter transversal, aquestes es classifiquen en subgrups, per precisar més la temàtica a la qual fan referència.

Cadascuna de les propostes i problemàtiques identificades que es llegeixen a continuació han estat formulades per les persones assistents i discutides en taules de debat. Posteriorment, i com a part de la dinàmica de la sessió, les persones integrants de cada taula han posat en comú les seves propostes amb la resta d'assistents.

A part, les aportacions també contenen una ponderació feta pels participants, amb punts assignats lliurement que han distribuït en funció a diferents aspectes, expressats en colors. Així, el verd expressa la consideració d'una aportació com a plausible o senzilla de solucionar en l'àmbit del pdM; el vot en groc indica que l'aportació desperta interès, i mereix ser debatuda o una anàlisi profunda per aclarir en quina direcció s'ha de desenvolupar i, finalment, el vot en vermell indica escepticisme amb l'aportació, assenyalant una execució complexa i poc viable.

3.1 Eix de debat A: Mobilitat en bicicleta i els vehicles de mobilitat personal

La bicicleta és un mitjà de transport que tradicionalment al nostre país se l'ha associat molt a la pràctica esportiva, mentre que el seu ús quotidià ha estat molt minoritari.

Tanmateix, en els últims anys s'està produint un ressorgiment d'aquest vehicle com a mitjà de transport per als desplaçaments quotidians, a causa tant d'un canvi en els valors i les preferències de la societat com per l'impuls que està rebent per part d'algunes administracions, que creen infraestructura de circulació i d'aparcament per a aquests vehicles. A més, l'arribada del vehicle de mobilitat personal (VMP), en què en destaca sobretot el patinet elèctric, que pot conviure amb la bicicleta utilitzant la mateixa infraestructura sense gaires friccions, ha visibilitzat ambdós vehicles, i ha impulsat un reconeixement social dels dos.

Amb aquest escenari canviant, és fonamental analitzar aquest fenomen amb profunditat i comprendre els seus avantatges i desafiaments. Per tant, és important abordar els reptes que sorgeixen amb aquesta transició cap a una societat amb un major paper de la bicicleta i el patinet. Des de la necessitat d'infraestructures adequades fins a la seguretat dels usuaris, hi ha molts aspectes clau que han de ser analitzats i abordats per aconseguir una integració efectiva i segura d'aquests mitjans de transport al Camp de Tarragona.

Proposta 1		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	L'oportunitat dels VMP	
Descripció	Els VMP són l'oportunitat de reduir el nombre de cotxes.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	2

Proposta 2		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	El "bicibús"	
Descripció	Incentivar la creació de bicibusos.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i s'ha considerat necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	3	1

**El bicibús és una iniciativa ciutadana que consisteix a reunir mares, pares i els seus respectius fills/es amb l'objectiu de fer el trajecte casa-escola i escola-casa. En el transcurs del trajecte es circula per la calçada, reivindicant el dret a fer servir l'espai tradicionalment destinat als vehicles a motor*

Proposta 3		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	Ús de la bicicleta	
Descripció	Sensibilització de joves en l'ús de la bicicleta.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible.	
	1	0

Proposta 4 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	Compromís institucional	
Descripció	Falta de compromís institucional per impulsar la micromobilitat.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	3

Proposta 5		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	Foment de l'ús quotidià	
Descripció	Fomentar l'ús amb incentius personals o laborals a l'hora d'utilitzar la bicicleta.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible.	
	3	0

Proposta 6 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	Demonització dels VMP	
Descripció	Existeix una demonització dels VMP.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en el seu debat.	
	1	1

Proposta 7		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	Estatus de la bicicleta "vs" estatus del VMP	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problemàtica: Greuge comparatiu entre VMP i Bicicleta. • Proposta: Els VMP han de tenir la mateixa acceptació que les bicicletes. 	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat amb profunditat.	
	0	1

Proposta 8		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	Efectes positius de l'ús de la bicicleta	
Descripció	La bicicleta augmenta la salut i la sostenibilitat de la mobilitat urbana. Ha de ser el futur.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 9 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	Vinculació de la bicicleta a l'esport	
Descripció	La bicicleta es contempla com a esport, no com a mode de mobilitat.	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora de solucionar aquesta problemàtica.	
	0	1

Proposta 10		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	Avantatges de la bicicleta	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Avantatges transversals de la bicicleta (Salut, contaminació, espai). • La bicicleta promou la mobilitat activa, la salut individual i la reducció del trànsit i la contaminació. 	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 11 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Regulació i normativa	
Títol	Assegurança VMP	
Descripció	Existeix un buit en l'atribució de responsabilitats en cas d'accidents amb VMP implicat producte de la manca d'assegurança.	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora de solucionar aquesta problemàtica.	
	0	1

Proposta 12 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Regulació i normativa	
Títol	Seguretat en la circulació	
Descripció	Es dona una manca de seguretat en la circulació pels usuaris de bicicleta i VMP al territori.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
	0	0

Proposta 13		
Sub-grup	Regulació i normativa	
Títol	Ús del casc	
Descripció	És necessari l'ús obligatori de casc en aquests vehicles.	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora d'implementar la proposta.	
0	0	2

Proposta 14 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Regulació i normativa	
Títol	Visibilitat de la bicicleta i el VMP	
Descripció	Manca de visibilitat i seguretat en l'ús de VMP.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
0	0	0

Proposta 15		
Sub-grup	Regulació i normativa	
Títol	Normes d'ús bicicleta i VMP	
Descripció	Proposar la informació i difusió de les normes d'ús de la bicicleta i els VMP.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
2	0	0

Proposta 16		
Sub-grup	Regulació i normativa	
Títol	Resposta vers la infracció en VMP	
Descripció	És necessari reprimir els infractors amb VMP i incrementar la vigilància i el control.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	2

Proposta 17		
Sub-grup	Regulació i normativa	
Títol	Normativa diversa vers la circulació amb bicis i VMP	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Diversitat regulació viària. ○ Manca de formació i regulació. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Homogeneïtzar la normativa de bicis i VMP entre municipis. ○ Establir regulacions i criteris unificats per tots els municipis per augmentar la seguretat i reduir la sinistralitat. ○ Homogeneïtzació de la regulació viària. ○ Proposar una base de normativa comuna municipal per bicis i VMP. 	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora d'implementar la proposta.	
	0	1

Proposta 18		
Sub-grup	Serveis de vehicles compartits	
Títol	Bicicleta Compartida	
Descripció	Implementar, potenciar i promocionar un sistema de bicicleta compartida al territori.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
0	0	0

Proposta 19 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Elements a millorar de la xarxa ciclista	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de xarxa ciclable. • Manca d'infraestructura per la bici. • Carrils bici insuficients i desconnectats. • Trams de carril bici no connectats. • Falten carrils bici que connectin les estacions amb la ciutat. • Manca d'infraestructures que ofereixi seguretat als ciclistes (Amplades, senyalització). • Falta de vies ciclables. • Carrils bici curts i tallats per carrers. • Xarxa complexa i falta de calmat de carrers. 	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, sent un dels aspectes que més aportacions ha produït, i sent considerada com un aspecte clau en la planificació de la mobilitat.	
2	1	0

Proposta 20 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Protecció del ciclista	
Descripció	Carrils bici poc protegits del vehicle a motor.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	1	0

Proposta 21		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Calçades a les carreteres interiors	
Descripció	Fer calçades més àmplies a les carreteres interiors que no tenen voral.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 22 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Descompensació d'infraestructura pels modes de transport	
Descripció	Hi ha molta infraestructura per vehicle a motor i molt poca per la mobilitat ciclista .	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
	0	0

Proposta 23		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Avançar per imitació	
Descripció	Copiar/Aprendre de models d'infraestructura ciclista que funcionen.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 24 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Xarxa ciclista per tothom	
Descripció	La xarxa ciclista no és apta per totes les necessitats i edats.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
1	0	0

Proposta 25		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Ubicació dels carrils bici allà on hi pot haver demanda	
Descripció	Acostar les xarxes de carrils bici als centres generadors de mobilitat.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
0	0	0

Proposta 26 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	La topografia	
Descripció	La topografia de la ciutat de Tarragona suposa un repte pel foment del transport públic i la micromobilitat.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
0	0	0

Proposta 27		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Seguretat en la infraestructura	
Descripció	Seguretat d'infraestructures segons el cas.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
0	0	0

Proposta 28		
Sub-grup	Vies interurbanes	
Títol	Propostes de millora per la infraestructura bicicleta i VMP	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Interconnectar les xarxes de carrils bici dels diferents municipis. • Fer xarxa ciclable (inter+intraurbana). • Infraestructura intermunicipal ciclable. • Millora de la cobertura entre municipis. • Vies interurbanes per a VMP. • Xarxa d'infraestructura segura intermunicipal. 	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
3	0	0

Proposta 29		
Sub-grup	Vies interurbanes	
Títol	Xarxa de camins rurals	
Descripció	Recuperar i adaptar la xarxa de camins rurals.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
2	0	0

Taula Resum: Mobilitat en bicicleta i VMP

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
Mobilitat i estil de vida	Cultura i suport de la bicicleta i el VMP	VMP són l'oportunitat de reduir el nombre de cotxes.
		Incentivar la creació de bicibusos.
		Sensibilització de joves en l'ús de la bicicleta.
		Fomentar l'ús amb incentius personals o laborals a l'hora d'utilitzar la bicicleta.
		Els VMP han de tenir la mateixa acceptació que les bicicletes.
	Salut	<p>La bicicleta augmenta la salut i la sostenibilitat de la mobilitat urbana. Ha de ser el futur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avantatges transversals de la bicicleta (Salut, contaminació, espai). • La bicicleta promou la mobilitat activa, la salut individual i la reducció del trànsit i la contaminació.
Circulació amb bicicleta i VMP	Infraestructura per bicicleta i VMP	Fer calçades més àmplies a les carreteres interiors que no tenen voral.
		<ul style="list-style-type: none"> • Interconnectar les xarxes de carrils bici dels diferents municipis. • Fer xarxa ciclable (inter+intra urbana). • Infraestructura intermunicipal ciclable. • Millora de la cobertura entre municipis. • Vies interurbanes per a VMP. • Xarxa d'infraestructura segura intermunicipal.
		Bici compartida
		Copiar/Aprendre de models d'infraestructura ciclista que funcionen.
		Recuperar i adaptar la xarxa de camins rurals.
	Acostar les xarxes de carrils bici als centres generadors de mobilitat.	
Seguretat en bicicleta i VMP	<p>Ús obligatori de casc.</p> <p>Proposar la informació i difusió de les normes d'ús de la bicicleta i els VMP.</p>	

Reprimir infractors VMP i incrementar la vigilància i el control.

- Homogeneïtzar la normativa de bicis i VMP entre municipis.
- Establir regulacions i criteris unificats per tots els municipis per augmentar la seguretat i reduir la sinistralitat.
- Homogeneïtzació de la regulació viària.
- Proposar una base de normativa comuna municipal per bicis i VMP.

Seguretat d'infraestructures segons el cas.

3.2 Eix de debat B: Intermodalitat

La intermodalitat fa referència a la possibilitat de realitzar desplaçaments amb una combinació de modes de transport, tant des del punt d'origen com fins al punt de destí. Així, la intermodalitat comprèn totes les combinacions possibles de mitjans de transport: a peu, bicicleta, VMP, transport públic i vehicle privat.

En el context de la intermodalitat, l'aspecte més important dels modes actius (anar a peu, bicicleta i VMP) és que permeten fer l'última milla, és a dir, els últims metres entre el lloc d'origen i una estació o parada de transport públic o aparcament o entre aquests i el lloc de destí. Per això, és cabdal que els principals nodes de transport disposin d'infraestructura per a aquests mitjans. La infraestructura per a vianants sol ser comuna al Camp, però al Camp de Tarragona actualment no existeixen grans espais per a l'aparcament de bicicletes i VMP. Només en alguns casos, com les estacions d'autobusos o alguns aparcaments subterranis de Tarragona i Reus on hi ha al voltant de 20 places per aparcar bicicletes i patinets. Paral·lelament, la possibilitat de pujar la bicicleta o el VMP al transport públic és limitada tenint en compte la falta d'espai i les recents restriccions legals imposades als VMP.

Quant al vehicle privat, els aparcaments dissuasius constitueixen la principal eina per realitzar desplaçaments intermodals on hi ha turismes o motocicletes involucrades. En alguns municipis existeixen aparcaments de cotxes a les principals estacions de transport públic amb la intenció de fomentar la intermodalitat. Això no obstant, la demanda ciutadana és creixent.

Proposta 1		
Sub-grup	Aparcament P+R	
Títol	Aparcaments dissuasius	
Descripció	Aparcament dissuasiu + connexió amb transport públic.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0

Proposta 2		
Sub-grup	Aparcament P+R	
Títol	Aparcaments dissuasius exclusivament intermodals	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Falta d'una política d'aparcaments perifèrics/dissuasius a les estacions. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Grans aparcaments dissuasius perifèrics amb tarja per la intermodalitat. ○ Pàrquings dissuasius exclusius per l'ús de la intermodalitat. 	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	3	0

Proposta 3		
Sub-grup	Aparcament P+R	
Títol	Modes de transport a la ciutat	
Descripció	Els cotxes i l'aparcament han d'estar als extraradis i la bicicleta i el VMP al centre.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0

Proposta 4		
Sub-grup	Aparcament P+R	
Títol	Aparcaments perifèrics	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Aparcaments dissuasoris a la perifèria dels municipis • Pàrquings perifèrics • Apostar pels aparcaments perifèrics(1verd) 	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0

Proposta 5 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Bicicleta i VMP	
Títol	VMP al transport públic	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Prohibició patinets al transport públic. • Restriccions injustificades d'entrada de VMP al transport públic. 	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	1	0

Proposta 6		
Sub-grup	Bicicleta i VMP	
Títol	Espai per bicis i VMP al Transport públic	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Portabicicletes al transport públic. • Oportunitat de fer servir bicis/VMP al transport públic. • Permetre i facilitar pujar bicis i VMP als busos/tram/tren. • Vagó reservat als trens per a bicicletes/VMP. 	
Motivació	La proposta ha generat molt consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	6	0

Proposta 7		
Sub-grup	Bicicleta i VMP	
Títol	VMP i aparcaments dissuasius	
Descripció	És necessari implementar una xarxa pública accessible de VMP vora als aparcaments dissuasius.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0

Proposta 8		
Sub-grup	Bicicleta i VMP	
Títol	Millora de la convivència amb la micromobilitat	
Descripció	Cal fer estudis per millorar la convivència de la micromobilitat al transport públic.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 9		
Sub-grup	Bicicleta i VMP	
Títol	Parades de bus com a focus d'intermodalitat	
Descripció	Petits focus d'intermodalitat: aparcaments de bici a les parades de bus.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 10		
Sub-grup	Mitja i llarga distància	
Títol	Tramvia – AVE - tren	
Descripció	Connexió estació tramvia amb AVE i tren convencional.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
0	0	0

Proposta 11 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Mitja i llarga distància	
Títol	Connexió entre estacions a Tarragona	
Descripció	Tarragona ciutat: estació FFCC i bus mal interconnectades.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
0	0	0

Proposta 12		
Sub-grup	Mitja i llarga distància	
Títol	L'estació AVE de Tarragona	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Estació AVE mal connectada amb el conjunt del Camp de Tarragona (nord). ○ Manca estació AVE Tarragona ciutat. • Proposta <ul style="list-style-type: none"> ○ Cal un bus llançadora des de l'estació de tren de Tarragona amb l'estació del AVE. 	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
0	0	0

Proposta 13		
Sub-grup	Mitja i llarga distància	
Títol	Estació intermodal	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Intermodalitat amb molta aposta pel futur: estació intermodal. • Estació intermodal: aprofitar per reordenar la xarxa de transport al Camp de Tarragona. 	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
0	0	0

Proposta 14 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació	
Títol	Connexió Tarragona-Reus	
Descripció	Falta de busos llançadora que connectin amb Reus.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
0	0	0

Proposta 15		
Sub-grup	Planificació	
Títol	Tramvia i bicicleta/VMP	
Descripció	TramCamp és una oportunitat per impulsar la intermodalitat: última milla en bici o VMP.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
2	0	0

Proposta 16 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació	
Títol	Manca de solucions per la intermodalitat	
Descripció	Falta de solucions reals per la intermodalitat.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
0	1	0

Proposta 17		
Sub-grup	Planificació	
Títol	Intermodalitat i governança	
Descripció	Intermodalitat és un servei necessari que requereix de l'organització entre municipis.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
0	1	0

Proposta 18		
Sub-grup	Planificació	
Títol	Focus d'intermodalitat	
Descripció	Afegir més nodes per la intermodalitat i crear punts d'elevat servei d'intermodalitat.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 19		
Sub-grup	Planificació	
Títol	Nodes intermodals connectats	
Descripció	Nodes intermodals identificables a cada municipi i connectats entre ells.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 20 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació	
Títol	Intermodalitat a Salou	
Descripció	Falta intermodalitat a Salou.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
0	0	0

Proposta 21 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Promoció i informació	
Títol	Promoció multimodalitat	
Descripció	Falta de promoció de la multimodalitat.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 22		
Sub-grup	Promoció i informació	
Títol	Informació clara	
Descripció	La informació del transport públic ha de ser clara i comprensible. Resulta molt difícil trobar els horaris d'autobusos i línies a internet (la pàgina de PLANA és molt ineficient).	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i s'ha considerat necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
1	1	0

Proposta 23 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Promoció i informació	
Títol	Desconeixement	
Descripció	Desconeixement de la intermodalitat	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
0	0	0

Proposta 24		
Sub-grup	Zones rurals	
Títol	Mobilitat a les zones rurals	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Llançadores poblacions petites. • Millora de l'oferta de transport de forma estratègica a les zones rurals. 	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 25		
Sub-grup	Zones rurals	
Títol	Sincronia entre transports	
Descripció	Dissenyar les expedicions de busos des dels pobles sense tren en sincronia amb les expedicions del tren de l'estació més propera.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 26		
Sub-grup	Zones rurals	
Títol	Aplicacions pel <i>carsharing</i>	
Descripció	Afavorir la creació d'una app web per compartir cotxe (tipus canal de l'àgora) a les zones rurals.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i s'ha considerat necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	1	0

Proposta 27		
Sub-grup	Zones rurals	
Títol	Pols d'intermodalitat a l'interior	
Descripció	Són necessàries estacions d'intermodalitat a l'interior del territori.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	1	0

Taula Resum: Intermodalitat

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
Intermodalitat entre mitjans de transport	Aparcament P+R	Aparcament dissuasiu + connexió amb transport públic.
		<ul style="list-style-type: none"> Grans aparcaments dissuasius perifèrics amb tarja per la intermodalitat. Pàrquings dissuasius exclusius per l'ús de la intermodalitat.
		Els cotxes i l'aparcament han d'estar als extraradis i la bicicleta i el VMP al centre.
		<ul style="list-style-type: none"> Aparcaments dissuasius a la perifèria dels municipis Pàrquings perifèrics Apostar pels aparcaments perifèrics(1verd)
	Bicicleta i VMP	<ul style="list-style-type: none"> Portabicicletes al transport públic. Oportunitat de fer servir bicis/VMP al transport públic. Vagó reservat als trens per a bicicletes/VMP.
		Xarxa pública accessible de VMP vora als aparcaments dissuasius.
		Estudis per millorar la convivència de la micromobilitat al transport públic.
	Mitja i llarga distància	Petits focus d'intermodalitat: aparcaments de bici a les parades de bus.
		Connexió estació tramvia amb AVE i tren convencional.
		Bus llançadora des de l'estació de tren de Tarragona amb l'estació del AVE. <ul style="list-style-type: none"> Intermodalitat amb molta aposta pel futur: estació intermodal. Estació intermodal: aprofitar per reordenar la xarxa de transport al Camp de Tarragona.
Promoció i informació	Promoció i informació	La informació del transport públic ha de ser clara i comprensible
Territori	Planificació	TramCamp és una oportunitat per impulsar la intermodalitat: última milla en bici o VMP.

		Intermodalitat és un servei necessari que requereix de l'organització entre municipis.
		Afegir més nodes per la intermodalitat i crear punts d'elevat servei d'intermodalitat.
		Nodes intermodals identificables a cada municipi i connectats entre ells.
	Zones rurals	Llançadores poblacions petites. Millora de l'oferta de transport de forma estratègica a les zones rurals.
		Dissenyar les expedicions de busos des dels pobles sense tren en sincronia amb les expedicions del tren de l'estació més propera.
		Afavorir la creació d'una app web per compartir cotxe (tipus canal de l'àgora) a les zones rurals.
Són necessàries estacions d'intermodalitat a l'interior del territori.		

3.3 Eix de debat C: Mobilitat en vehicle privat

El nombre de vehicles motoritzats que existeix en un territori ajuda a comprendre, en certa manera l'ús que aquests tenen com a mitjà de transport. Per tant, com més vehicles tingui una població determinada, més gran serà el paper d'aquests en el conjunt de la mobilitat. Al Camp de Tarragona, aquest índex ha tingut una tendència creixent al llarg de tot el segle XXI, amb l'únic descens entre el 2007 i el 2013, durant la crisi econòmica. L'any 2021, aquest índex es va situar prop del 750, indicant que hi havia tres vehicles de combustió per cada quatre habitants del Camp de Tarragona.

A aquest fet se suma que al Camp de Tarragona existeix una potent xarxa viària, amb una quantitat considerable de vies d'alta capacitat que incentiva l'ús del vehicle privat per realitzar els desplaçaments quotidians. Tanmateix, la gravetat de les seves externalitats, especialment en aquelles zones més densament poblades, on el seu ús és massiu però alhora més injustificat, en haver-hi alternatives creïbles, posen un interrogant sobre el futur del vehicle privat motoritzat. Tot i això, els avanços en tecnologies de vehicles elèctrics i la conducció autònoma estan obrint la porta a un futur de mobilitat més eficient i respectuosa amb el medi ambient en aquells indrets o circumstàncies on la substitució del vehicle privat és difícil, com les zones rurals.

En definitiva, tot i que en els últims anys s'ha qüestionat el futur del vehicle privat motoritzat com a solució sostenible per a la mobilitat, és innegable que aquest encara avui té un paper rellevant en moltes àrees rurals i zones poc accessibles on l'alternativa de transport és limitada. Per tant, analitzar i planificar el seu futur requereix un enfocament integral i una transició gradual cap a la sostenibilitat.

Proposta 1 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Aparcament i espai públic	
Títol	Espai ocupat pel cotxe	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Vehicle privat ocupa molt d'espai a la via pública. • El cotxe ocupa el 99% de l'espai front al 1% de la bici i el VMP. 	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
	0	0

Proposta 2 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Aparcament i espai públic	
Títol	Percepció dels aparcaments a les estacions	
Descripció	Percepció negativa dels aparcaments vora de les estacions.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	1	0

Proposta 3 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Cultura i mentalitat	
Títol	Gent gran i vehicle privat	
Descripció	Dependència del vehicle privat és un problema per la mobilitat de la gent gran.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	1	0

Proposta 4 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Cultura i mentalitat	
Títol	Comoditat del cotxe	
Descripció	Hem adaptat les ciutats el cotxe i ara resulta un mitjà molt còmode i difícil d'abandonar.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat, tot i que existeix escepticisme respecte a la seva solució.	
	0	1

Proposta 5		
Sub-grup	Educació, formació i normativa	
Títol	Renovació de la formació dels conductors	
Descripció	És necessari mantenir una formació dels conductors durant el temps per refrescar i actualitzar les normes de circulació.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 6		
Sub-grup	Educació, formació i normativa	
Títol	Formació escolar en seguretat viària	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Falta de formació en educació viària en centres escolars. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ ADEVIC.org (Educació viària). ○ Formació per a totes les escoles. 	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
3	0	0

Proposta 7		
Sub-grup	Educació, formació i normativa	
Títol	Assetjament viari	
Descripció	Regular l'assetjament viari.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
3	0	0

Proposta 8 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Electrificació i combustibles alternatius	
Títol	El vehicle elèctric no és la solució	
Descripció	Massa aposta pel cotxe elèctric: El cotxe elèctric no és la solució, també és ineficient.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1

Proposta 9		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Potencial de les connexions viàries	
Descripció	Aprofitar les bones connexions viàries .	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	1	0

Proposta 10 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Oferta d'infraestructura viària	
Descripció	Excés d'infraestructura pel vehicle privat.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1

Proposta 11 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura	
Títol	Cotxe-dependència	
Descripció	Alta dependència del cotxe i poques alternatives realment competitives.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	3

Proposta 12 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Seguretat viària	
Títol	Dades d'accidentalitat	
Descripció	Manca de dades públiques d'accidentalitat per adequar la percepció del risc.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
	0	0

Proposta 13		
Sub-grup	ZBE i pacificacions	
Títol	Les ZBE com a finestra d'oportunitat	
Descripció	Aprofitar les ZBE per reordenar l'espai del cotxe als centres.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0

Proposta 14 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	ZBE i pacificacions	
Títol	Ciutats 30	
Descripció	Cal control de velocitat urbana: Ciutats 30.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	3	0

Taula Resum: Mobilitat en vehicle privat

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
Rol social i cultural	Educació, formació i normativa	Mantenir una formació dels conductors durant el temps per refrescar i actualitzar les normes de circulació
		Formació viària a les escoles
		Regular l'assetjament viari.
Aspectes físics	Infraestructura	Aprofitar les bones connexions viàries .
	ZBE i pacificacions	Aprofitar les ZBE per reordenar l'espai del cotxe als centres.

3.4 Aspectes transversals sorgits a la sessió

Si bé l'objectiu de la primera sessió és la discussió de temes, idees i opinions relacionades amb la mobilitat en bicicleta i VMP, la intermodalitat i la mobilitat en vehicle privat, hi ha hagut propostes i identificacions de problemàtiques sobre temes que sobrepassen l'objectiu de la sessió.

Es destaca que la gran majoria d'aportacions d'aquest tipus han fet referència al transport públic i les diferents esferes que l'envolten, des de la relació entre operadores i clients fins a l'organització territorial dels serveis. En tant que externes als eixos de debat planejats, aquestes aportacions es recullen al present l'apartat d'aspectes transversals.

Proposta 1		
Sub-grup	-	
Títol	Promoció del ferrocarril	
Descripció	El ferrocarril és el mitjà més eficient, s'ha de promocionar.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 2		
Sub-grup	-	
Títol	Ajust dels vehicles als passatgers	
Descripció	Canvi de concessió bus: exigir vehicles ajustats al nombre d'usuaris.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 3		
Sub-grup	-	
Títol	Renovació de concessions el 2028	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Fi concessió dels busos interurbans el 2028: renegociar clàusules. • Aprofitar la renovació per discutir si es vol una externalització del servei o es vol donar un servei públic prestat des de l'administració. 	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	1	0

Proposta 4 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Ferrocarril de mitja/curta distància	
Descripció	La connexió de ferrocarril ha de vertebrar el territori, no només la llarga distància.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	1	0

Proposta 5		
Sub-grup	-	
Títol	Bus interurbà	
Descripció	Línies directes de bus interurbà.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 6 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Invertir en transport públic	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Hi ha una manca d'oferta de transport públic. • Hi ha dèficit d'inversió en transport públic. • Hi ha manca d'infraestructura pel transport públic. 	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera necessària i plausible.	
1	0	0

Proposta 7		
Sub-grup	-	
Títol	Prioritzar el transport públic	
Descripció	S'ha de prioritzar el transport públic per sobre del privat.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 8		
Sub-grup	-	
Títol	Potenciar el transport ferroviari	
Descripció	Cal potenciar les línies ferroviàries existents.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
0	1	0

Proposta 9		
Sub-grup	-	
Títol	Competitivitat del transport públic	
Descripció	Cal millorar la competitivitat del transport públic.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
2	0	0

Proposta 10 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	El sentit de territori	
Descripció	Hi ha una manca de sentit de territori al Camp de Tarragona.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
0	0	0

Proposta 11		
Sub-grup	-	
Títol	Voluntat popular de transport públic	
Descripció	Forma part del desig i de la voluntat de la població el tenir un transport públic integrat al territori.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
0	0	0

Proposta 12 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Disputes territorials vinculades al transport públic	
Descripció	Existeixen disputes territorials per l'oferta del transport públic que fan més complex avançar en els objectius.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	2

Proposta 13		
Sub-grup	-	
Títol	Planificació del model territorial	
Descripció	Cal planificar adequadament el model urbà i territorial al que es vol arribar.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1

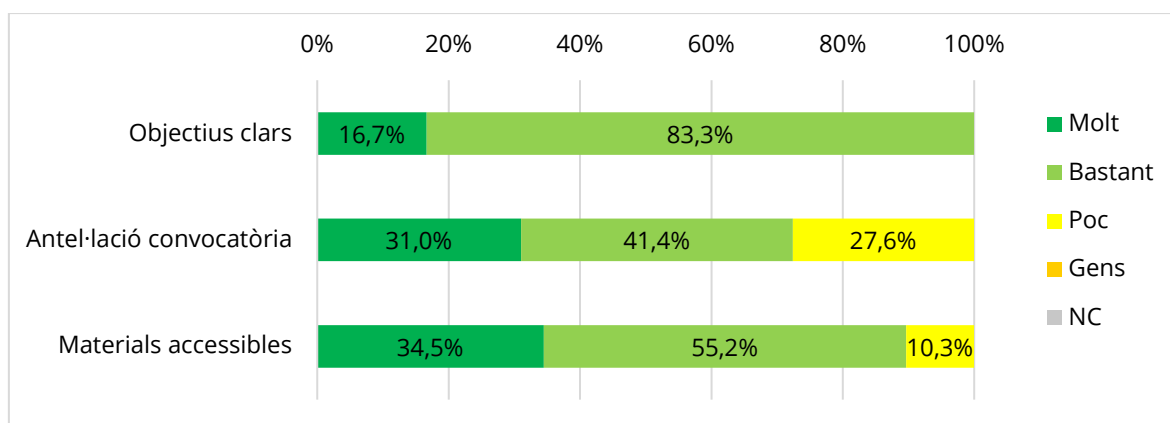
Proposta 14		
Sub-grup	-	
Títol	Teletreball	
Descripció	Cal reforçar el teletreball al territori.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1

Annex I. Resultats de l'enquesta d'avaluació de les sessions

En aquest apartat s'inclouen els resultats de les enquestes d'avaluació de les sessions fetes als participants. Es presenten els resultats globals. El 93,5% dels assistents ha respost el qüestionari.

L'avaluació feta de la preparació de la sessió varia en funció de l'aspecte valorat. En global, la claredat dels objectius de la sessió és l'element amb una puntuació més elevada, amb el 16,7% responnent "Molt" i la resta, "Bastant", en l'adequació de cadascun dels aspectes. La resta d'elements s'ha valorat majoritàriament com a "Molt" o "Bastant". Es destaca el 27,6% que considera que la sessió no s'ha comunicat amb prou antelació. A continuació es mostra gràficament la valoració recollida.

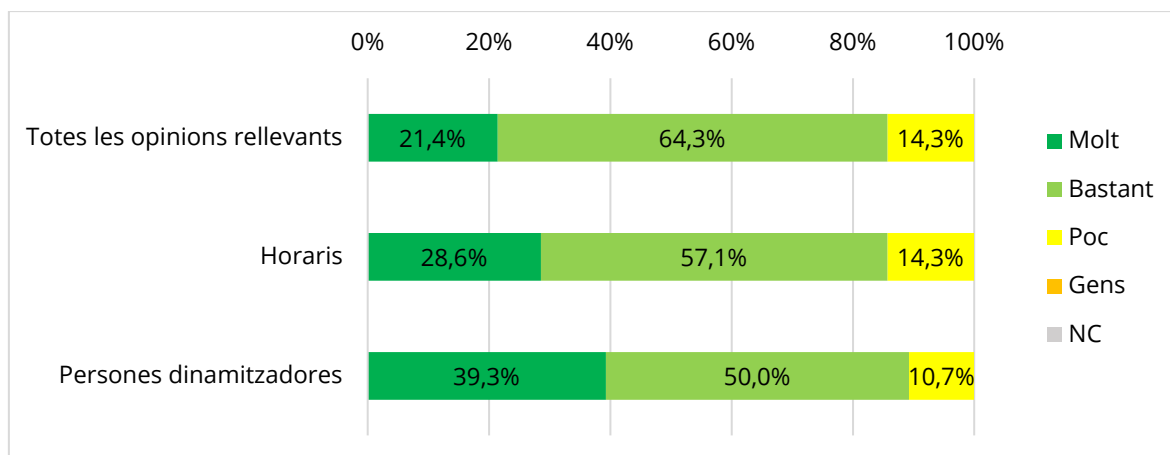
Figura 4.1 Valoració de la preparació de la sessió



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del pdM del Camp de Tarragona

L'execució de la primera sessió es valora en general com a bona, ja que pràcticament totes les respostes han coincidit en valorar els diferents elements positivament. Només en menys del 15% dels casos alguns elements s'han valorat com a "Poc d'acord" en l'adequació de la seva qualitat. L'aspecte millor valorat ha estat la feina realitzada per les persones dinamitzadores, amb un 39,3% responnent a "Molt d'acord" davant l'afirmació de si creien que havien demostrat un bon nivell professional i havien afavorit el debat.

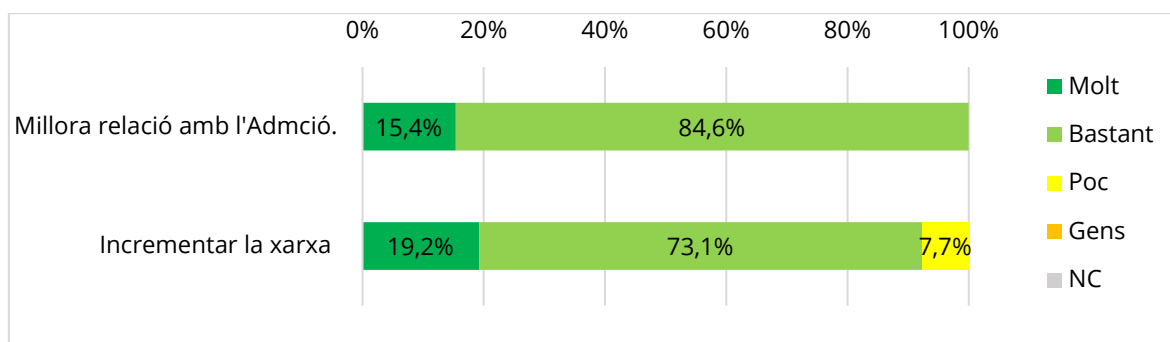
Figura 4.2 Valoració sobre l'execució de les sessions informatives i els tallers participatius



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del pdM del Camp de Tarragona

Les expectatives dels participants estaven bastant acord amb els resultats aconseguits pel que respecta a la millora de la relació amb l'administració pública i a l'increment de la xarxa de relació de les persones interessades en el tema.

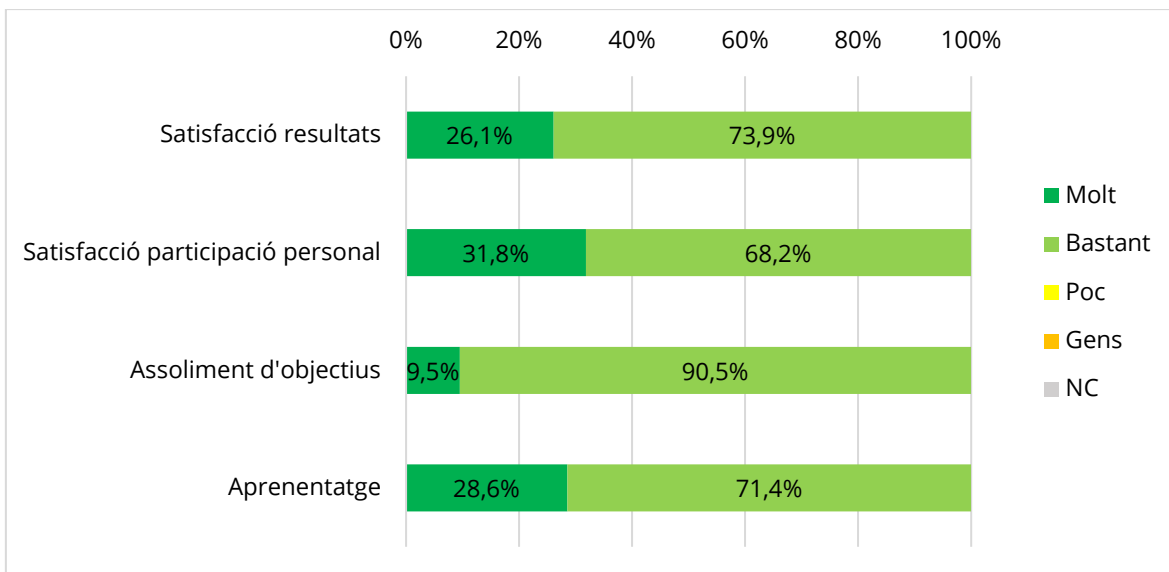
Figura 4.3 Valoració sobre les expectatives respecte dels resultats de la sessió



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del pdM del Camp de Tarragona

La valoració global feta pels assistents és bona, ja que tots indiquen que estan molt o bastant satisfets amb els resultats de la sessió. L'element amb una valoració més positiva és la satisfacció personal dels assistents amb el seu grau de participació a la sessió, amb un 31,8% indicant "Molt".

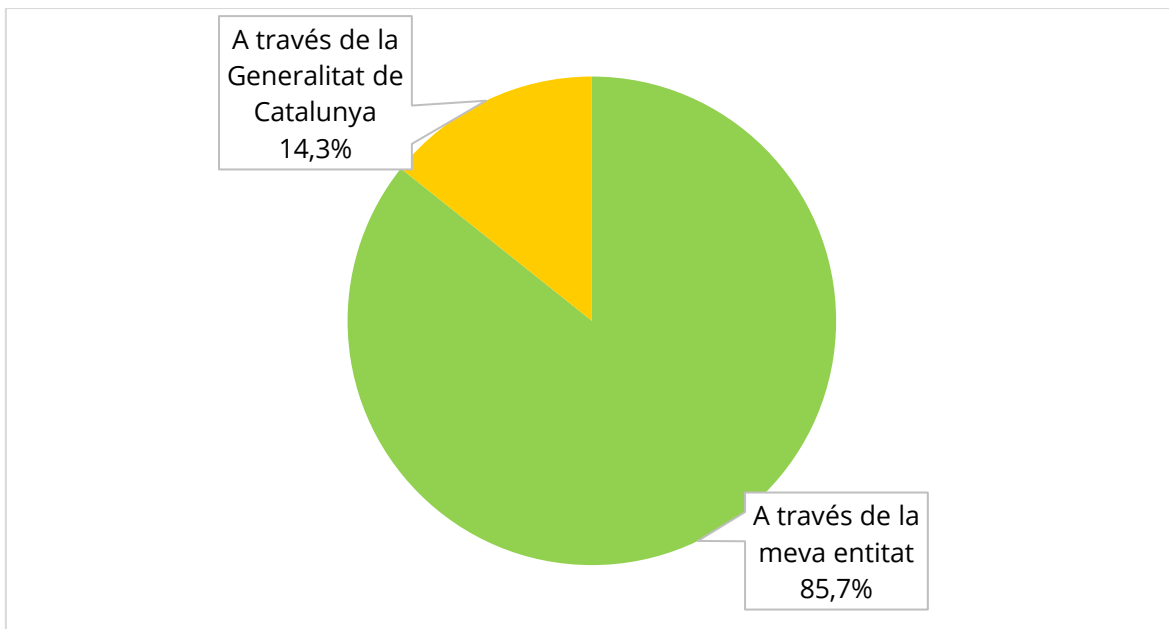
Figura 4.4 Valoració global



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del pdM del Camp de Tarragona

El principal mitjà d'informació de la convocatòria ha estat a través de l'entitat de la qual formen part (85,7%), seguit de la Generalitat de Catalunya (14,3%).

Figura 4.5 Accés a la convocatòria



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del pdM del Camp de Tarragona

