



Generalitat
de Catalunya

Procés participatiu del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona

Informe de resultats de les sessions

(Sessió 3)

Tarragona, 29 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: Governança de la mobilitat i planejament del territori	13
3.2 Eix de debat B: Mobilitat als territoris de baixa densitat	30
3.3 Eix de debat C: Mobilitat col·laborativa i <i>smart mobility</i>	40
3.4 Aspectes transversals sorgits a la sessió	43
Annex I. Resultats de l'enquesta d'avaluació de les sessions	45

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, 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

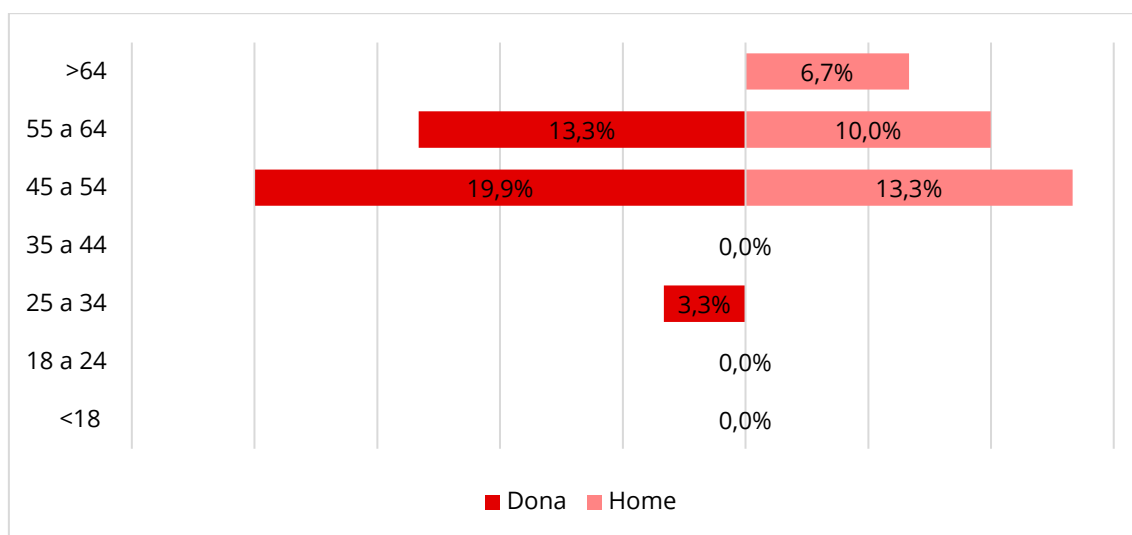
2. Assistència i participació

2.1 Perfil dels participants

La tercera 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.

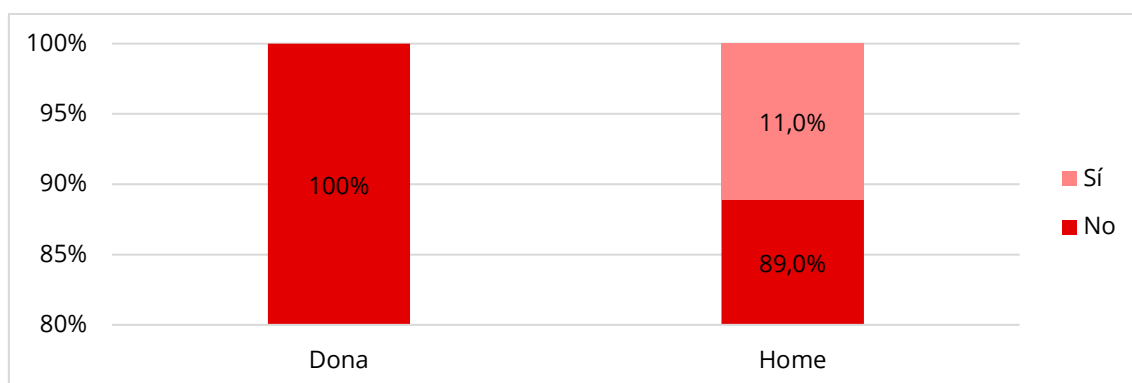
La major part dels assistents en aquesta sessió han estat homes, significat un 60% enfront del 40% de les dones. D'una banda, el grup amb major representació ha estat el de dones de 45 a 54 anys. D'altra banda, la representació masculina s'ha concentrat també a la franja d'edat entre els 45 a 54 anys. Cal destacar que en aquesta sessió s'ha observat un elevat número d'enquestes d'homes que no han respost a la pregunta de la franja d'edat (26,7%), fet que provoca un biaix en les dades d'aquest gràfic.

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



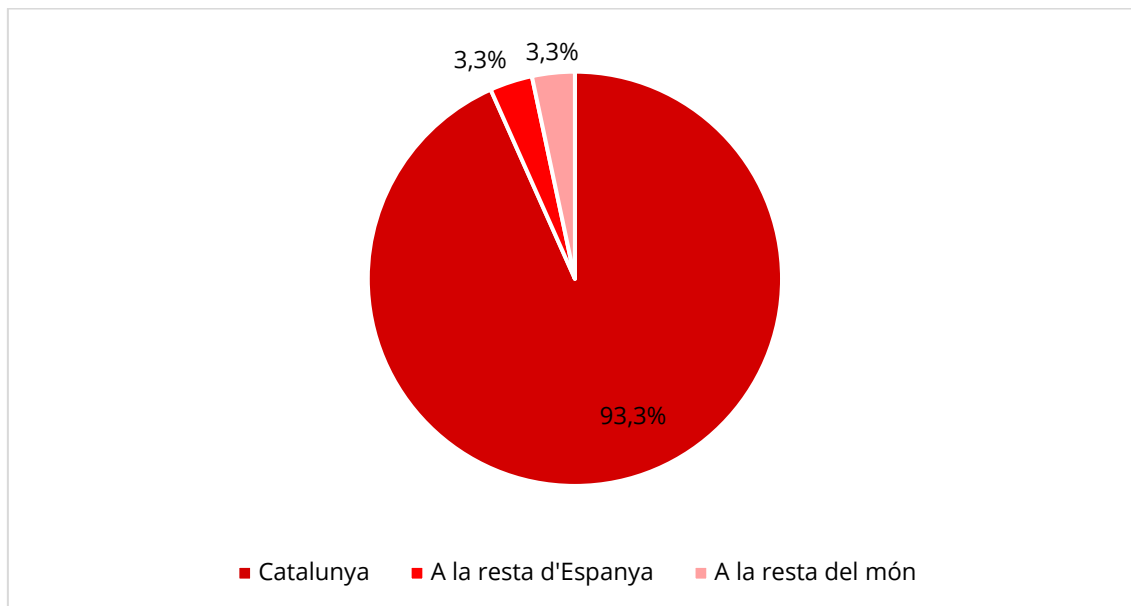
Es valora positivament que la sessió hagi comptat amb la participació de persones amb discapacitat, en concret un home amb una discapacitat física del 47% i un altre assistent masculí amb una discapacitat psíquica del 33%.

Figura 2.2 Participants amb discapacitat



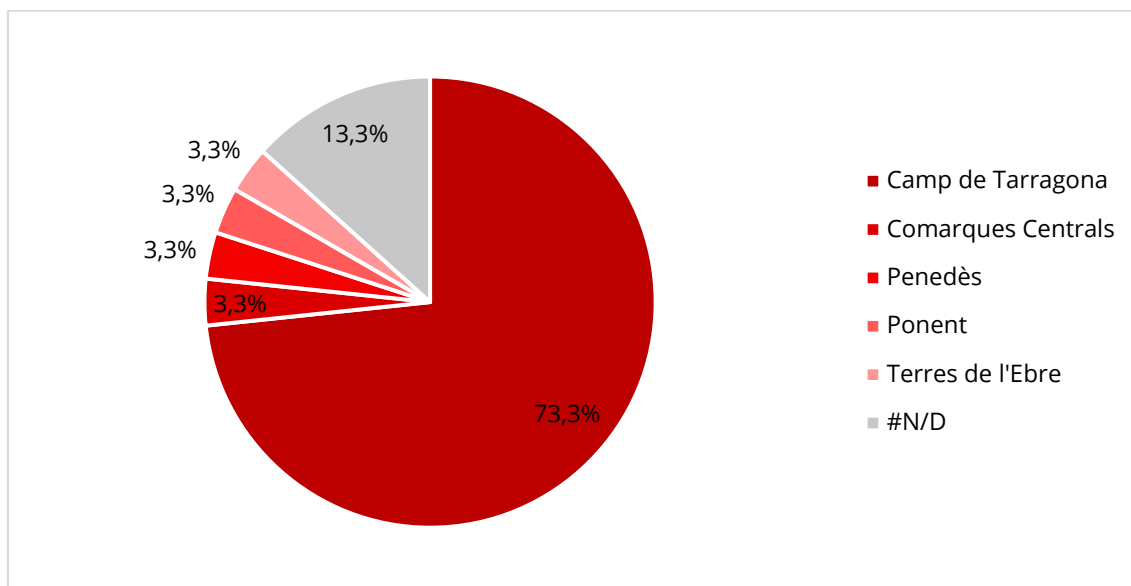
La major part dels assistents (93,3%) és d'origen català. No obstant això, un participant (3,3%) ha nascut a la resta d'Espanya i un altre (3,3%) ho ha fet a l'estranger.

Figura 2.3 Lloc de naixement dels participants



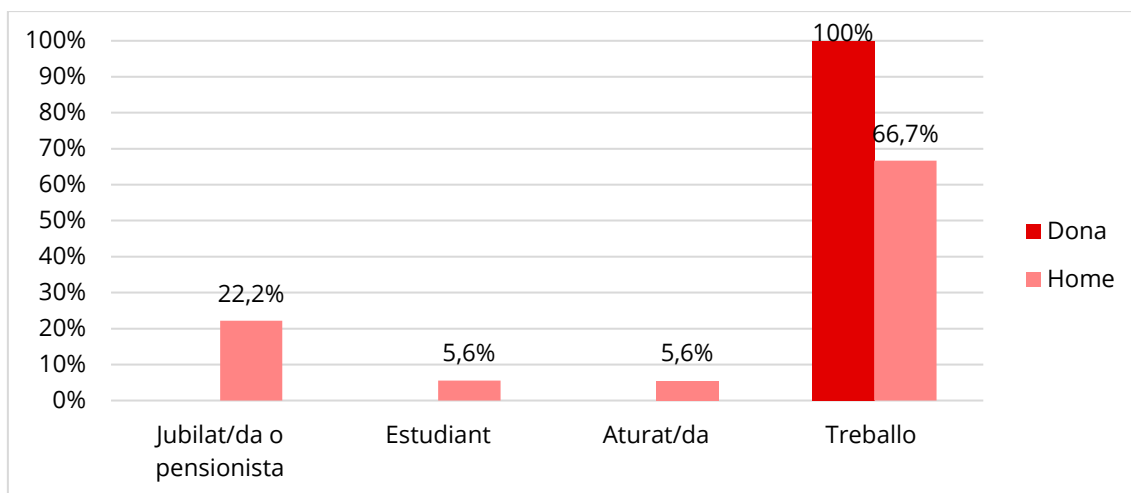
El 73,3% dels participants resideixen al Camp de Tarragona. Es destaquen 4 participants que resideixen a altres ubicacions del territori català.

Figura 2.4 Àmbit del municipi de residència dels participants



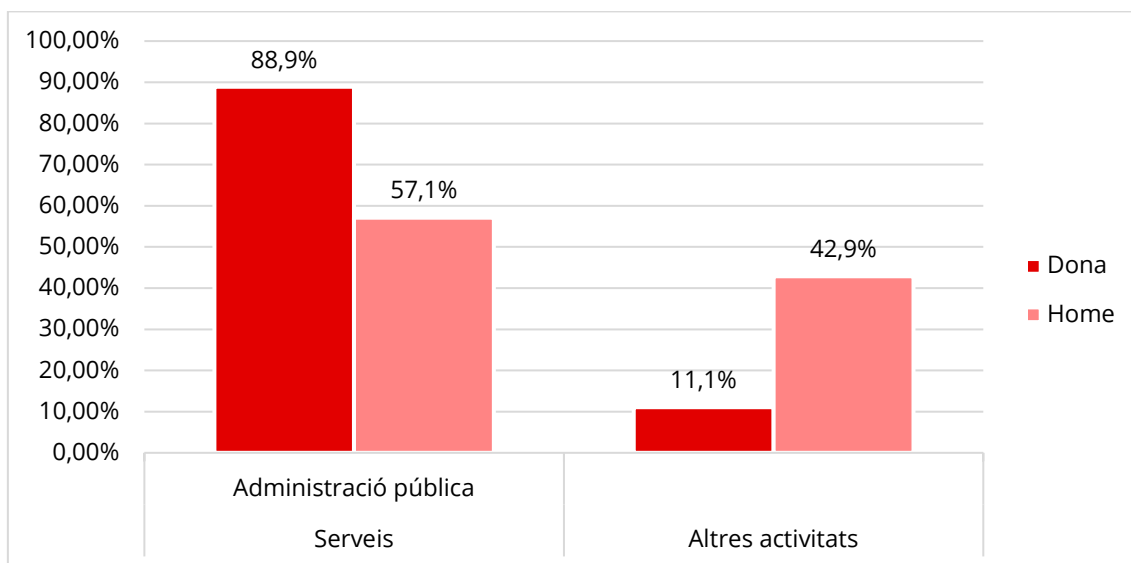
El 100% de les dones assistents es troben empleades. Pel que fa al col·lectiu masculí, es registra també la participació d'1 estudiant, 1 aturat i 4 jubilats/pensionistes.

Figura 2.5 Activitat principal dels participants



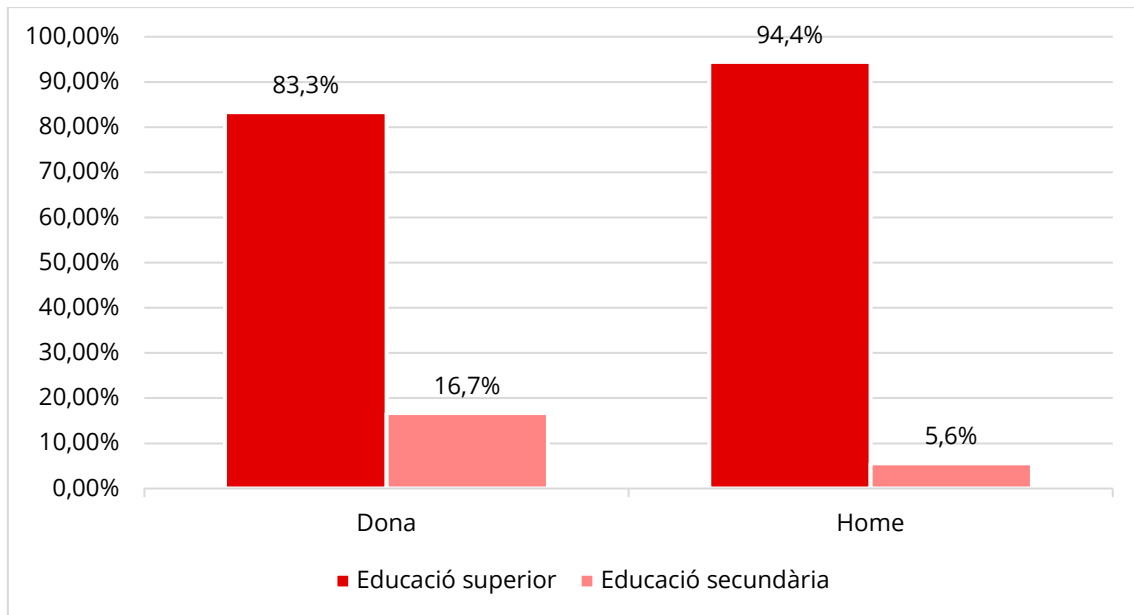
La major part dels participants, tant homes (57,1%) com dones (88,9%), treballen al sector de l'Administració Pública. En un segon nivell s'hi troben els assistents professionalment vinculats a altres activitats, representant un 11,1% en el cas de les dones i un 42,9% en el cas dels homes.

Figura 2.6 Sector d'activitat econòmica dels participants



El 83,3 % de les dones han assolit l'educació superior, i el 16,6% restant ha assolit la secundària. Quant al col·lectiu masculí, la majoria (94,4%) també té titulació universitària, i un 5,6% d'aquests disposa d'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 a la sessió 3 del procés de participació.

Taula 2.1. Llistat d'entitats participants

	Nombre participants (persones)	Nombre d'entitats participants
URV	5	1
Consell Comarcal de la Conca de Barberà	3	1
Generalitat de Catalunya	3	1
Ajuntament de Cornudella de Montsant	2	1
Ajuntament de Tarragona	2	1
Ajuntament de Colldejou	1	1
Ajuntament de Duesaigües	1	1
Ajuntament de l'Argentera	1	1
Ajuntament de la Nou de Gaià	1	1
Ajuntament de Pratedip	1	1
Ajuntament de Reus	1	1
Ajuntament de Salomó	1	1
Ajuntament de Valls	1	1
Arquitecte	1	1
ASCASUD	1	1
Col·legi d'economistes	1	1
Diputació de Tarragona	1	1
FEAT	1	1
Limonium	1	1
PTP	1	1
Tertulians x Tarragona	1	1

Total	31	21
--------------	-----------	-----------

3. Recull d'aportacions

Seguidament, es recullen les aportacions realitzades en referència a cadascun dels eixos de debat discutits a la tercera 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 expressada 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: Governança de la mobilitat i planejament del territori

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona té les funcions de foment de la mobilitat sostenible i elaboració de propostes de planificació de serveis i infraestructures de transport públic i la gestió del sistema d'integració tarifària del transport públic de viatgers en el seu àmbit territorial. Això implica la coordinació de diversos operadors de transport: actors de la mobilitat com Rodalies, operadors de transport públic locals i operadors privats. D'altra banda, les administracions públiques i locals amb activitat al Camp també juguen un paper fonamental en el desenvolupament de polítiques i planejament del territori i la seva mobilitat.

Adicionalment, en els propers anys s'esperen canvis en l'organització del transport públic que fan de la discussió de la governança i el planejament del territori una qüestió crucial. En particular s'esperen canvis en el transport interurbà, com la fi de les concessions de bus interurbà, l'arribada del Tramvia del Camp de la mà de FGC, les noves estacions del territori (estació central i Bellissens) i el traspàs de Rodalies.

Proposta 1		
Sub-grup	Concessions i col·laboració pública-privada	
Títol	Canvis en les concessions	
Descripció	Concessions menys rígides i més facilitat per col·laborar entre el món públic i el privat.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1

Proposta 2 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Coordinació institucional	
Títol	Descoordinació	
Descripció	Descoordinació entre institucions.	
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	3

Proposta 3 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Coordinació institucional	
Títol	L'organització territorial	
Descripció	Indefinició del govern territorial i organització territorial no resolta.	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora de solucionar aquesta problemàtica.	
	0	2

Proposta 4		
Sub-grup	Coordinació institucional	
Títol	L'ens metropolità	
Descripció	Crear ens metropolità amb competències i finançament.	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els i les participants, considerant-la digna de ser debatuda en profunditat, però amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva execució, tot i que una majoria es decanta per mantenir-se optimistes.	
	5	4

Proposta 5		
Sub-grup	Coordinació institucional	
Títol	L'àrea metropolitana	
Descripció	Creació d'una àrea metropolitana.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible.	
	2	0

Proposta 6		
Sub-grup	Coordinació institucional	
Títol	Unió d'autobusos i taxis	
Descripció	La Nova Autoritat Metropolitana del Camp de Tarragona i noves concessions 2028 ha de suposar una unió d'autobusos i taxis com a l'AMB.	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora d'implementar la proposta.	
	0	5

Proposta 7 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Coordinació institucional	
Títol	Multiplicitat de plans	
Descripció	Risc de multiplicitat de plans sense gestió definida o responsables.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
0	0	0

Proposta 8		
Sub-grup	Coordinació institucional	
Títol	Coexistència PDU i pdM	
Descripció	Fer coincidir en el temps el PDU d'àmbit metropolità i el pdM.	
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	Coordinació institucional	
Títol	Tarifa integradora	
Descripció	Els títols multiviatge han de ser amb tarifa integradora per a tot el territori.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
3	0	0

Proposta 10		
Sub-grup	Planejament territorial	
Títol	Les corones	
Descripció	Definició d'àmbits o corones i les necessitats en cadascuna.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 11		
Sub-grup	Planejament territorial	
Títol	Moviments interior-costa	
Descripció	Pla comarcal dels anys 60: Recuperar moviments interior-costa.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 12		
Sub-grup	Planejament territorial	
Títol	Mobilitat sostenible al planejament	
Descripció	Que la mobilitat sostenible estigui més present en la redacció del planejament.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 13		
Sub-grup	Planejament territorial	
Títol	Transport públic i despoblació	
Descripció	Utilització del transport per revertir la despoblació.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i s'ha considerat necessària i amb molta facilitat en la seva implementació.	
	7	1 0

Proposta 14		
Sub-grup	Planejament territorial	
Títol	Connexions prioritàries	
Descripció	Plantejar les connexions prioritàries entre nodes interns del camp i amb l'exterior.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	1	0 0

Proposta 15 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planejament territorial	
Títol	Serveis de mobilitat i despoblament	
Descripció	Risc de despoblament per la manca de serveis en general, i de serveis de mobilitat en particular.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	3	0 0

Proposta 17		
Sub-grup	Planejament territorial	
Títol	Intercanviadors de modalitat	
Descripció	Aparcaments/intercanviadors de modalitat a la perifèria de poblacions de mida gran/mitjana.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
5	0	0

Proposta 18		
Sub-grup	Planificació de la xarxa de bus	
Títol	Rutes i necessitats de la població	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • S'han de dissenyar les rutes basant-se en les necessitats de la població. • Revisió de les rutes d'acord amb les noves necessitats. 	
Motivació	La proposta ha generat molt consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
7	0	0

Proposta 19		
Sub-grup	Planificació de la xarxa de bus	
Títol	Capil·laritat del transport públic	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Capil·laritat del bus a partir del tramvia. • Aprofitar el canvi de concessions de línies per aconseguir més capil·laritat. 	
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 20 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació de la xarxa de bus	
Títol	Transport públic als caps de setmana	
Descripció	Els caps de setmana l'oferta de transport públic és nul·la tot i ser territori turístic.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	3	0

Proposta 21		
Sub-grup	Planificació de la xarxa de bus	
Títol	Connexió amb l'aeroport de Reus	
Descripció	Millorar connexions amb l'estació del Camp i l'aeroport de Reus.	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora d'implementar la proposta.	
	0	1

Proposta 22		
Sub-grup	Planificació de la xarxa de bus	
Títol	Flexibilització	
Descripció	Flexibilitzar el sistema concessional per adaptar-se a la demanda.	
Motivació	La proposta ha generat molt consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	5	0

Proposta 23 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació de la xarxa de bus	
Títol	Dimensionament del transport públic	
Descripció	Dimensionament del transport públic: Vehicles massa grans per espais amb poca gent provoca un increment de contaminació.	
Motivació	La problemàtica ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0

Proposta 24		
Sub-grup	Planificació de la xarxa de bus	
Títol	El bus escolar	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Infrautilització de les rutes de transport escolar dels consells comarcals: Places no aprofitables. ○ No s'està compartint el transport escolar amb altres usuaris. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Compartir bus escolar amb la resta d'usuaris. 	
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

Proposta 25 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació de la xarxa de bus	
Títol	Horaris i freqüències	
Descripció	Manca de serietat i transparència dels operadors: Horaris/freqüències.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en el seu debat. La seva correcció es considera plausible.	
	1	0

Proposta 26 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació de la xarxa de bus	
Títol	Xarxa integral de transports	
Descripció	Manca integral de transports comarcals a la xarxa del Camp de Tarragona.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	3	0

Proposta 27		
Sub-grup	Planificació de la xarxa ferroviària	
Títol	AVE al centre de Tarragona	
Descripció	By-pass estació AVE a Tarragona centre.	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora d'implementar la proposta.	
	0	1

Proposta 28		
Sub-grup	Planificació de la xarxa ferroviària	
Títol	Estacions intermodals urbanes	
Descripció	Estacions intermodals urbanes a Tarragona.	
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 0

Proposta 29		
Sub-grup	Planificació de la xarxa ferroviària	
Títol	Línies de tren més curtes	
Descripció	Línies de tren més curtes i amb més freqüència (p.e.: entre Móra-Reus, Reus-Barcelona).	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	1	0 0

Proposta 30		
Sub-grup	Planificació de la xarxa ferroviària	
Títol	Anella ferroviària	
Descripció	Anella ferroviària a l'espai central del Camp.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0 0

Proposta 31 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació de la xarxa ferroviària	
Títol	Anella ferroviària	
Descripció	No a estacions centrals decidides a despatxos allunyats i elevats.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
0	0	0

Proposta 32		
Sub-grup	Planificació de la xarxa ferroviària	
Títol	Estació al centre	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Estació central a dintre dels sòls més habitats preferiblement. • Portar l'estació a la ciutat, no la ciutat a l'estació. • Model urbà amb les estacions al centre. 	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
0	1	0

Proposta 33		
Sub-grup	Planificació de la xarxa ferroviària	
Títol	Mercaderies i ferrocarril	
Descripció	Essencial el transport de mercaderies per ferrocarril: obligatorietat i regulació a tot el territori.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
2	0	0

Proposta 34		
Sub-grup	Planificació de la xarxa ferroviària	
Títol	Optimització d'estacions	
Descripció	Optimitzar les noves estacions per a intensificar connexions.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	1	0

Proposta 35 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació de la xarxa tramviària	
Títol	Parades ineficients	
Descripció	Tramvia amb moltes parades ineficients.	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora de solucionar la problemàtica.	
	0	1

Proposta 36 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació de la xarxa tramviària	
Títol	No - competitivitat del tramvia.	
Descripció	Renfe Cambrils-Tarragona triga 10 minuts i el tramvia Cambrils-Tarragona triga 1h 20min.	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora de solucionar la problemàtica.	
	0	2

Proposta 37 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació de la xarxa tramviària	
Títol	Connexió Tarragona-Reus	
Descripció	El tramvia no té bona connexió Tarragona-Reus.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	1	0

Proposta 38		
Sub-grup	Planificació de la xarxa tramviària	
Títol	Governança de la mobilitat	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • El tramvia ajuda a la governança de la mobilitat del Camp de Tarragona. • El tramvia ajuda a obrir noves avingudes metropolitanes. 	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 39		
Sub-grup	Pressupost i inversions	
Títol	Horaris i freqüències	
Descripció	Gràcies al nou tramvia es poden invertir recursos de bus a altres llocs del Camp de Tarragona (Catllar, Pallaresos).	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva execució.	
	2	1

Proposta 40 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Pressupost i inversions	
Títol	Cost excessiu del tramvia	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • El tramvia suposa una gran inversió que estaria millor aprofitada amb bus elèctric. • Cost excessiu del tramvia en relació als potencials usuaris. 	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en què s'ha de debatre. La seva correcció es considera plausible..	
	1	0

Taula Resum: Governança de la mobilitat i planejament del territori

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
Funcionament institucional	Concessions i col·laboració pública-privada	Concessions menys rígides i més facilitat per col·laborar entre el món públic i el privat.
	Coordinació institucional	Crear ens metropolità amb competències i finançament.
		Creació d'una àrea metropolitana.
		La Nova Autoritat Metropolitana del Camp de Tarragona i noves concessions 2028 ha de suposar una unió d'autobusos i taxis com a l'AMB.
	Fer coincidir en el temps el PDU d'àmbit metropolità i el pdM.	
	Els títols multiviatge han de ser amb tarifa integradora per a tot el territori.	
	Pressupost i inversions	Gràcies al nou tramvia es poden invertir recursos de bus a altres llocs del Camp de Tarragona (Catllar, Pallaresos).
Territori i les xarxes	Planejament territorial	Definició d'àmbits o corones i les necessitats en cadascuna
		Recuperar moviments interior-costa.
		Mobilitat sostenible estigui més present en la redacció del planejament.
		Utilització del transport per revertir la despoblació.
		Plantejar les connexions prioritàries entre nodes interns del camp i amb l'exterior.
	Aparcaments/intercanviadors de modalitat a la perifèria de poblacions de mida gran/mitjana.	
	Planificació de la xarxa de bus	<ul style="list-style-type: none"> S'han de dissenyar les rutes basant-se en les necessitats de la població. Revisió de les rutes d'acord amb les noves necessitats.
		<ul style="list-style-type: none"> Capil·laritat del bus a partir del tramvia. Aprofitar el canvi de concessions de línies per aconseguir més capil·laritat.
		Millorar connexions amb l'estació del Camp i l'aeroport de Reus.

		Flexibilitzar el sistema concessional per adaptar-se a la demanda.	
		Compartir bus escolar amb la resta d'usuaris.	
	Planificació de la xarxa ferroviària		By-pass estació AVE a Tarragona centre.
			Estacions intermodals urbanes a Tarragona.
			Línies de tren més curtes i amb més freqüència (p.e.: entre Móra-Reus, Reus-Barcelona).
			Anella ferroviària a l'espai central del Camp.
			<ul style="list-style-type: none"> • Estació central a dintre dels sòls més habitats preferiblement. • Portar l'estació a la ciutat, no la ciutat a l'estació. • Model urbà amb les estacions al centre.
			Essencial el transport de mercaderies per ferrocarril: obligatorietat i regulació a tot el territori.
		Optimitzar les noves estacions per a intensificar connexions.	
	Planificació de la xarxa tramviària	<ul style="list-style-type: none"> • El tramvia ajuda a la governança de la mobilitat del Camp de Tarragona. • El tramvia ajuda a obrir noves avingudes metropolitanes. 	

3.2 Eix de debat B: Mobilitat als territoris de baixa densitat

El principal àmbit d'atracció de desplaçaments de les zones de baixa densitat en dia laborable de temporada baixa són les capitals interiors, és a dir, l'àrea de Montblanc, Valls i Alcover, especialment les dues primeres, a causa dels nombrosos polígons industrials que tenen. A aquest àmbit s'hi desplacen diàriament prop de 30.700 persones des de les zones de baixa densitat, més que els desplaçaments dins el propi àmbit.

Amb l'arribada de les vacances, la mobilitat a les zones rurals pateix, com la resta d'àmbits, un seguit de canvis. Els dies feiners d'agost la mobilitat interna a les zones rurals creix lleugerament, unes 3.000 persones en total, aproximadament.

A diferència d'entorns més costaners, les necessitats de moviment de les zones de baixa densitat sovint no es troben cobertes pels serveis de transport públic (almenys no en la seva totalitat), fet que incrementa la dependència del vehicle privat, generant tota una sèrie de desigualtats socials i territorials.

Proposta 1		
Sub-grup	Autobús	
Títol	Zones rurals d'interès turístic	
Descripció	Millorar el transport públic cap a les zones rurals d'interès turístic els caps de setmana.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 2		
Sub-grup	Autobús	
Títol	Transport a la demanda	
Descripció	Promoure el TAD en territoris de baixa densitat.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
4	4	0

Proposta 3 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Autobús	
Títol	Servei ineficaç al Priorat nord	
Descripció	Trajectes llargs amb moltes parades i amb horaris poc flexibles fan el servei ineficaç al nord del Priorat.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	3	0

Proposta 4		
Sub-grup	Autobús	
Títol	Xarxa de mobilitat rural	
Descripció	Recollir prou dades abans del 2028 per dissenyar una xarxa de mobilitat rural ajustada a les necessitats de mobilitat.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1

Proposta 5		
Sub-grup	Autobús	
Títol	Rutes a entorns rurals	
Descripció	Fer una anàlisi de xarxa per millorar la distribució de les rutes d'autobús a les zones rurals.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1

Proposta 6		
Sub-grup	Ferrocarril	
Títol	Potenciar estacions	
Descripció	Potenciar determinades estacions en zones poc denses (Inclús connectar el transport per carretera: Marçà-Falset, Montblanc, etc.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 7		
Sub-grup	Ferrocarril	
Títol	Infraestructura i augment de freqüència de trens	
Descripció	Aprofitar infraestructura ferroviària augmentant les freqüències dels trens.	
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	Horaris i freqüències	
Títol	Freqüència de transport públic a les zones rurals	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Manca d'oferta de transport públic a les zones de baixa densitat (freqüència i festius). ○ Poca freqüència de tren a les zones rurals. ○ Baixadors de tren amb poca freqüència. ○ Poca freqüència d'autobusos als pobles. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Servei tots els dies de la setmana a tots els municipis. ○ Incrementar les expedicions des de les ciutats cap als pobles els caps de setmana (salut, esport, turisme, dinamitzar zones rurals). 	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i s'ha considerat molt necessària i amb facilitat en la seva implementació.	
	14	2
		0

Proposta 9 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Horaris i freqüències	
Títol	Transport públic en hores punta	
Descripció	En hores puntes hi ha molta limitació de transport públic.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	2	0
		0

Proposta 10 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Horaris i freqüències	
Títol	Freqüència de les línies de tren	
Descripció	Freqüència desigual de les línies de tren entre l'interior i la costa.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
2	0	0

Proposta 11 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Informació	
Títol	Anomalies al servei	
Descripció	Manca d'informació als usuaris sobre anomalies del servei.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
2	0	0

Proposta 12 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Informació	
Títol	Senyalització de les parades	
Descripció	Senyalitzar bé les parades del bus: Informació per pantalla.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
2	0	0

Proposta 13 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Intermodalitat i coordinació	
Títol	Transport urbà i interurbà	
Descripció	Coordinació del transport urbà (municipal) "vs." el transport interurbà (privat).	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	2	0

Proposta 14		
Sub-grup	Intermodalitat i coordinació	
Títol	Aprofitament de serveis	
Descripció	Aprofitar els serveis de transport, més missatgeria, més transport públic.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0

Proposta 15 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Intermodalitat i coordinació	
Títol	Coordinació bus-tren	
Descripció	Falta de coordinació entre busos i trens a les zones rurals.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	1	0

Proposta 16		
Sub-grup	Inversions i finançament	
Títol	Recursos públics per les zones rurals	
Descripció	Destinar recursos públics per garantir el transport 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 17		
Sub-grup	Inversions i finançament	
Títol	Transport públic deficitari	
Descripció	Assumir el dèficit econòmic del transport públic en zones de baixa densitat.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en el seu debat. La seva correcció es considera plausible.	
	2	0

Proposta 18 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Inversions i finançament	
Títol	Despoblament i manca de comunicacions	
Descripció	Es dona un cercle viciós entre despoblament i manca de comunicacions (transport).	
Motivació	La problemàtica ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva solució.	
	3	1

Proposta 19 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Mobilitat activa interurbana	
Títol	Ciclistes i vehicles	
Descripció	Conflicte d'usos en vies estretes entre ciclistes i vehicles motoritzats.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1

Proposta 20 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Mobilitat activa interurbana	
Títol	Vies ciclables inadequades	
Descripció	Vies ciclables sense adequació (Antiga N-340): obstacles, amplada...	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera necessària i plausible.	
	3	0

Proposta 21		
Sub-grup	Mobilitat activa interurbana	
Títol	La xarxa de camins	
Descripció	Millorar la xarxa de camins entre pobles per afavorir la utilització de bicicletes i la mobilitat a peu.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 22		
Sub-grup	Mobilitat activa interurbana	
Títol	Connexió ciclista entre pobles rurals	
Descripció	Crear més carrils bici entre pobles de 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	2
		0

Proposta 23		
Sub-grup	Títols i abonaments	
Títol	Títols de mobilitat	
Descripció	Els títols de mobilitat han d'abastir tots els serveis dels pobles petits.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	4	1
		0

Proposta 24		
Sub-grup	Títols i abonaments	
Títol	T-16 a les zones rurals	
Descripció	La T-16 ha de servir per a totes les zones perquè els nens i joves de les zones rurals tenen una oferta cultural limitada i la busquen a la ciutat.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	5	1
		0

Taula Resum: Mobilitat als territoris de baixa densitat

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
Xarxes de transport	Mobilitat activa interurbana	Millorar la xarxa de camins entre pobles per afavorir la utilització de bicicletes i la mobilitat a peu.
		Crear més carrils bici entre pobles de les zones rurals.
	Autobús	Millorar el transport públic cap a les zones rurals d'interès turístic els caps de setmana.
		Promoure el TAD en territoris de baixa densitat.
		Recollir prou dades abans del 2028 per dissenyar una xarxa de mobilitat rural ajustada a les necessitats de mobilitat.
	Ferrocarri	Fer un anàlisi de xarxa per millorar la distribució de les rutes d'autobús a les zones rurals.
Potenciar determinades estacions en zones poc denses (Inclús connectar el transport per carretera: Marçà-Falset, Montblanc, etc.		
Experiència de l'usuari	Horaris i freqüències	Aprofitar infraestructura ferroviària augmentant les freqüències dels trens.
		<ul style="list-style-type: none"> • Servei tots els dies de la setmana a tots els municipis. • Incrementar les expedicions des de les ciutats cap als pobles els caps de setmana (salut, esport, turisme, dinamitzar zones rurals).
	Intermodalitat i coordinació	Aprofitar els serveis de transport, més missatgeria, més transport públic.
Títols i abonaments	Títols i abonaments	Els títols de mobilitat han d'abastir tots els serveis dels pobles petits.
		La T-16 ha de servir per a totes les zones perquè els nens i joves de les zones rurals tenen una oferta cultural limitada i la busquen a la ciutat.
Inversions i finançament	Inversions i finançament	Destinar recursos públics per garantir el transport a les zones rurals.
		Assumir el dèficit econòmic del transport públic en zones de baixa densitat.

3.3 Eix de debat C: Mobilitat col·laborativa i *smart mobility*

La mobilitat intel·ligent està revolucionant la forma en què les persones es desplacen i s'espera que exerceixi un paper encara més prominent en els pròxims anys. Un dels conceptes clau en aquest àmbit és el paradigma de *Mobility as a Service* (MaaS), que està transformant la manera en què s'accedeix i s'utilitzen els serveis de transport.

El MaaS es basa en la idea que la mobilitat s'ofereix com un servei integral enlloc de simplement posseir vehicles individuals. Amb el MaaS, els usuaris poden accedir a una àmplia gamma d'opcions de transport, des d'autobusos i trens fins a bicicletes compartides, taxis i vehicles de lloguer, tot a través d'una única plataforma digital. Aquesta plataforma actua com un punt centralitzat d'accés, reserva i pagament de serveis de transport, brindant comoditat i simplicitat als usuaris.

En la mateixa línia, actualment la tendència cap a la mobilitat intel·ligent basada en la intermodalitat està generant canvis en els patrons d'ús del vehicle privat, especialment en el cas de l'automòbil. Aquests canvis es deuen a la disminució de la propietat del vehicle a favor de l'ús compartit o *carsharing*, la qual cosa ha donat lloc a l'aparició de la mobilitat col·laborativa. Aquest nou concepte es basa a prescindir de la necessitat d'adquirir un vehicle propi, considerant les despeses associades a la propietat i manteniment d'un automòbil, i utilitzar-lo únicament quan hi hagi una demanda real.

Així, el sistema de *carsharing* permet compartir els costos i els impactes d'un vehicle en evitar que cada conductor hagi de comprar-ne un. Una altra manera d'evitar l'adquisició d'un vehicle és el *carpooling*, on els conductors comparteixen els seus vehicles propis per a realitzar desplaçaments quan hi hagi demanda, la qual cosa permet aprofitar de manera més eficient el viatge amb vehicle privat. Aquestes dues modalitats s'han popularitzat considerablement entre els usuaris gràcies a les noves empreses que utilitzen tecnologia de geolocalització per a satisfer la demanda i oferta de manera instantània i eficaç.

Proposta 1		
Sub-grup	Comerç electrònic	
Títol	Distribució de paquets col·laborativa	
Descripció	Dissenyar una arquitectura de transport de comerç electrònic que sigui col·laborativa entre empreses de distribució de paquets per zones.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1
		0

Proposta 2		
Sub-grup	Informació	
Títol	Rutes de bus al Google Maps	
Descripció	Afegir al Google Maps les rutes dels busos interurbans i els horaris.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
4	0	0

Proposta 3		
Sub-grup	Vehicle compartit	
Títol	Car-sharing	
Descripció	Afavorir la creació d'aplicacions o canals digitals per connectar amb les persones que comparteixen cotxe des de o fins a un determinat nucli de població, per desplaçaments curts.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
3	0	0

Taula Resum: Mobilitat col·laborativa i *smart mobility*

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
Comerç electrònic	Comerç electrònic	Dissenyar una arquitectura de transport de comerç electrònic que sigui col·laborativa entre empreses de distribució de paquets per zones.
Informació	Informació	Afegir al Google Maps les rutes dels busos interurbans i els horaris.
Vehicle compartit	Vehicle compartit	Afavorir la creació d'aplicacions o canals digitals per connectar amb les persones que comparteixen cotxe des de o fins a un determinat nucli de població, per desplaçaments curts.

3.4 Aspectes transversals sorgits a la sessió

Si bé l'objectiu de la tercera sessió és la discussió de temes, idees i opinions relacionades amb la governança de la mobilitat i el planejament del territori, la mobilitat col·laborativa i l'*smart mobility* i la mobilitat als entorns de baixa densitat, 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 (accessibilitat de la informació i les freqüències), a la mobilitat ciclista i a l'educació i el canvi de cultura de mobilitat. 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	Via verda	
Descripció	Via verda Cambrils-Tarragona.	
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 2		
Sub-grup	-	
Títol	Educar en la mobilitat sostenible	
Descripció	Promoure la mobilitat sostenible.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0

Proposta 3		
Sub-grup	-	
Títol	Promoció del tren	
Descripció	Visibilització del tren com a peça clau de la mobilitat pública.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0

Proposta 4 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Cultura de transport públic	
Descripció	Manca de cultura de transport públic (dificultat d'adaptació de les rutines a les freqüències).	
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	3

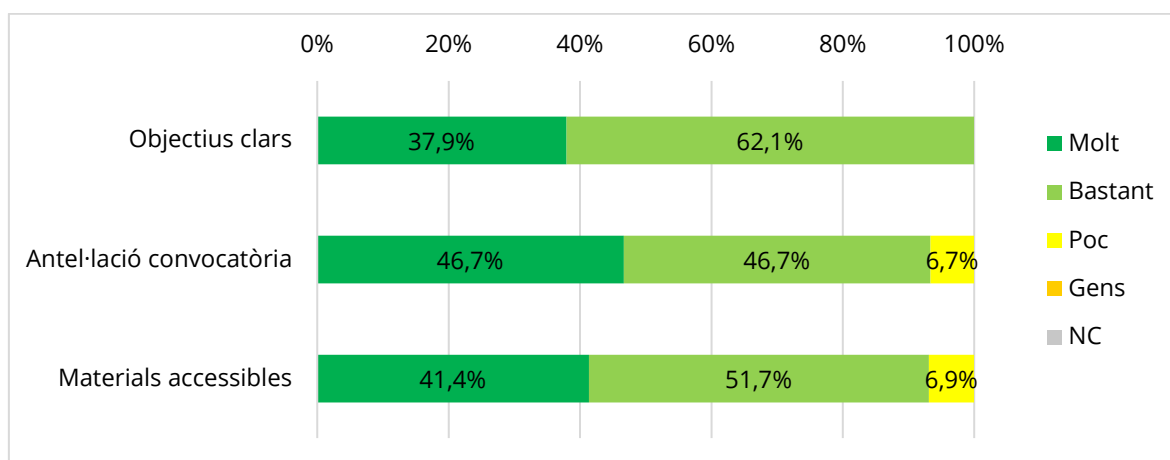
Proposta 5 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Educació viària	
Descripció	Manca d'educació viària.	
Motivació	S'ha expressat escepticisme a l'hora de solucionar la problemàtica.	
	0	1

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 96,5% 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 què els participants estan més d'acord, amb el 37,9% responent "Molt" i la resta, "Bastant". La resta d'elements s'ha valorat majoritàriament com a "Bastant". A continuació es mostra gràficament la valoració recollida.

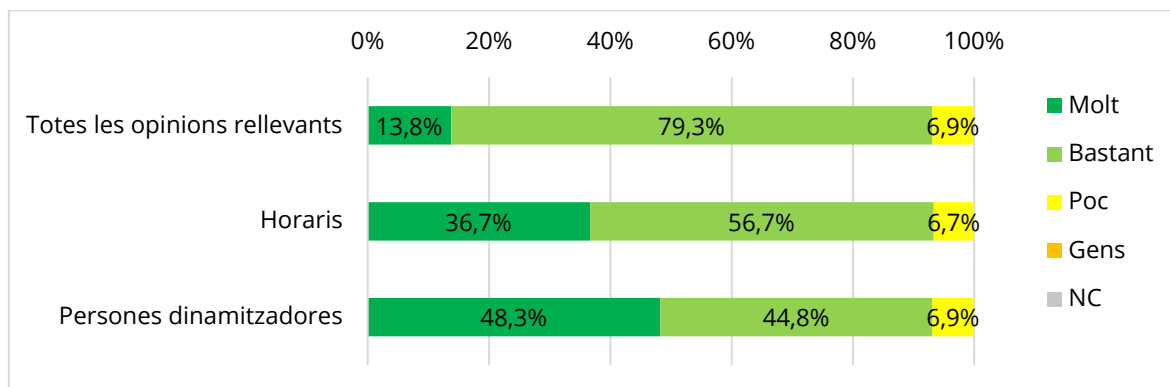
Figura 4.1 Valoració de la preparació de la sessió



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

L'execució de la tercera 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 10% 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 48,3% responent a "Molt d'acord" davant l'afirmació de si creien que havien demostrat un bon nivell professional i havien afavorit el debat.

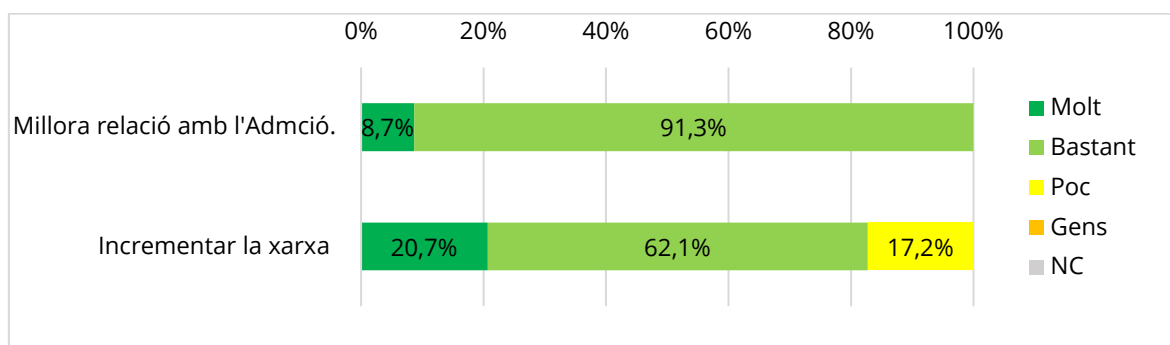
Figura 4.2 Valoració sobre l'execució de les sessions informatives i els tallers participatius



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

Les expectatives dels participants estan 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. Es destaca, però, que pràcticament una cinquena part dels assistents (17,2%) no creu haver incrementat la xarxa de contactes.

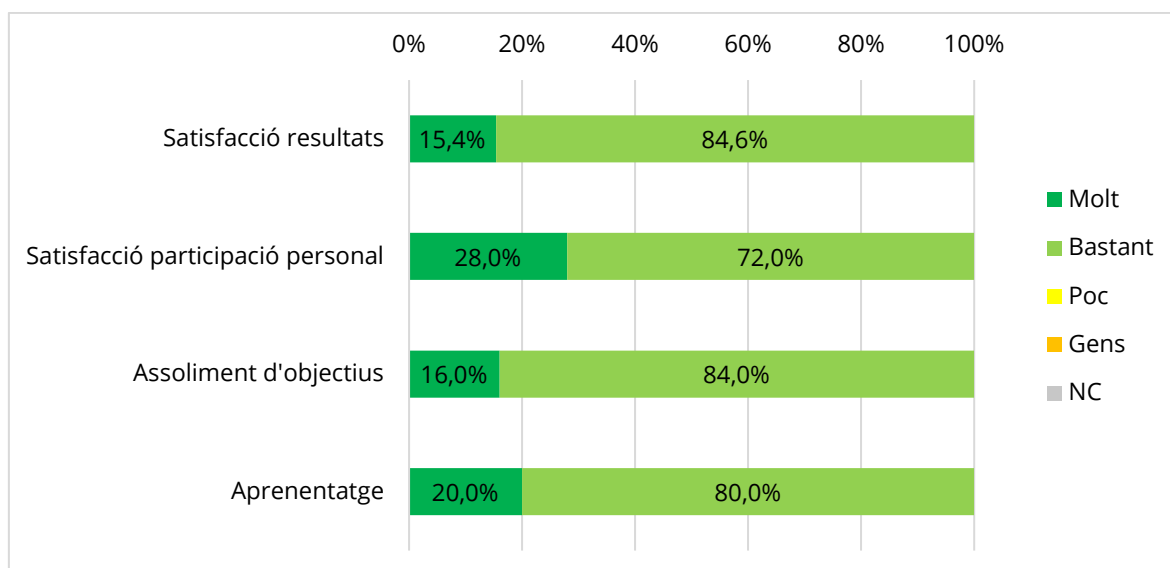
Figura 4.3 Valoració sobre les expectatives respecte dels resultats de la sessió



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 28,0% indicant "Molt".

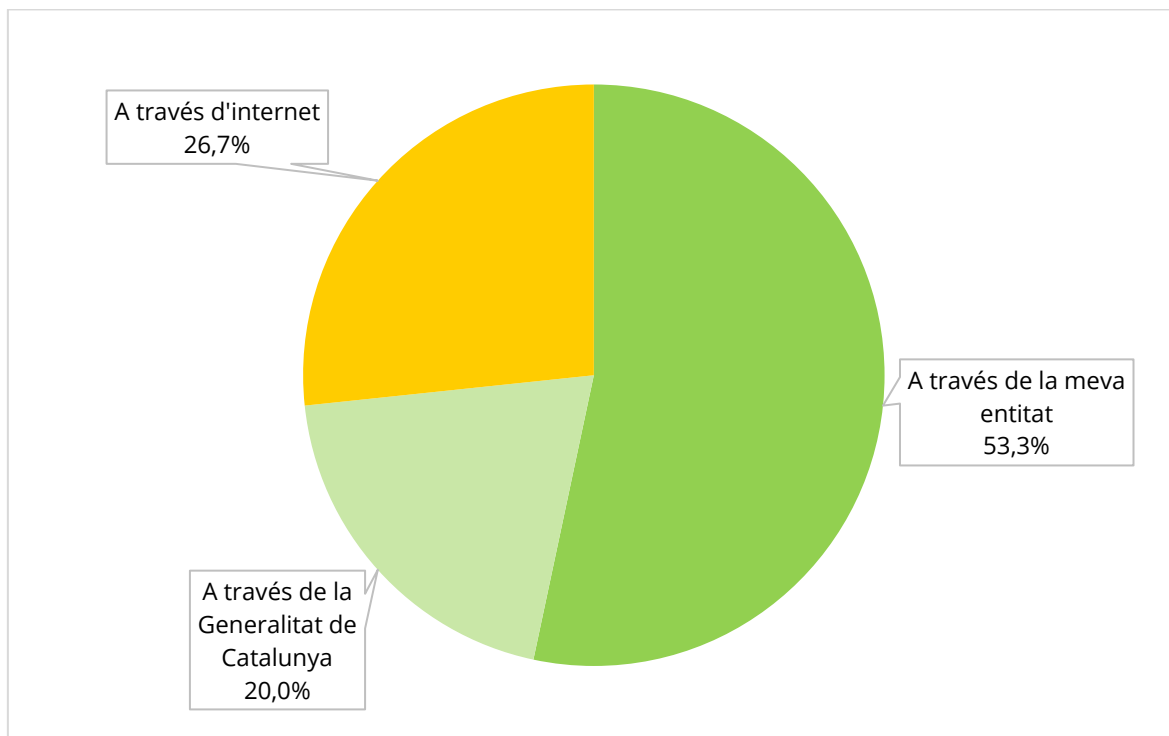
Figura 4.4 Valoració global



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 (53,3%), seguit de la Generalitat de Catalunya (20,0%).

Figura 4.5 Accés a la convocatòria



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

