



Generalitat
de Catalunya

Procés participatiu del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona

Informe de resultats de les sessions

(Sessió 4)

Tarragona, 29 de novembre de 2023



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 | 12 |
| 3.1 Eix de debat A: Mobilitat en transport públic | 12 |
| 3.2 Eix de debat B: Mobilitat associada al turisme | 29 |
| 3.3 Eix de debat C: Accions de conscienciació..... | 32 |
| 3.4 Aspectes transversals sorgits a la sessió | 34 |
| Annex I. Resultats de l'enquesta d'avaluació de les sessions | 35 |

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

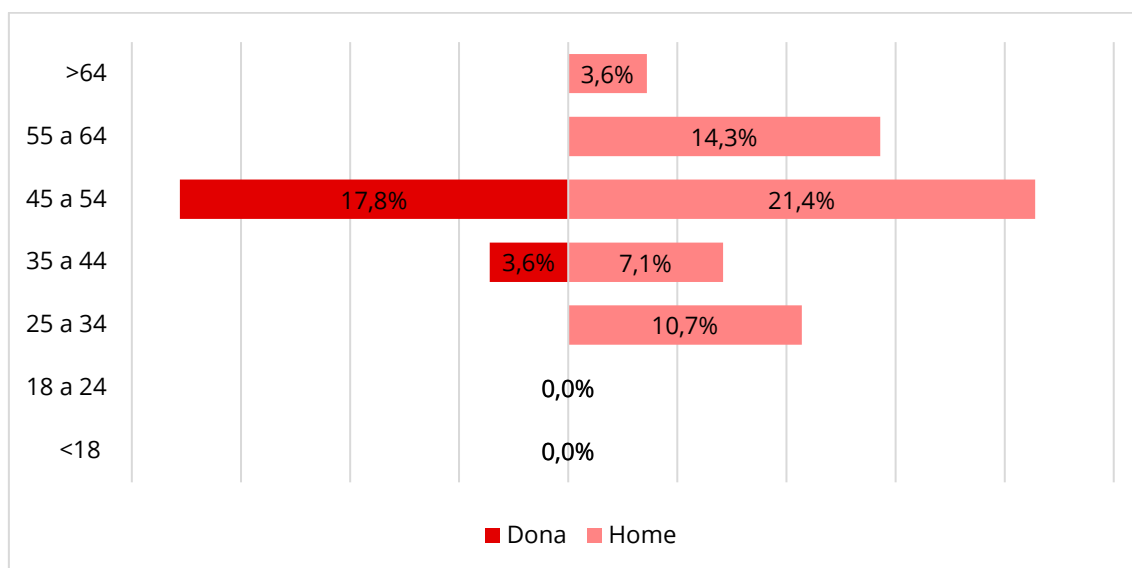
2. Assistència i participació

2.1 Perfil dels participants

La quarta sessió del procés participatiu del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona ha tingut 29 participants, representat el 20,1% del total dels assistents del conjunt de les 5 jornades.

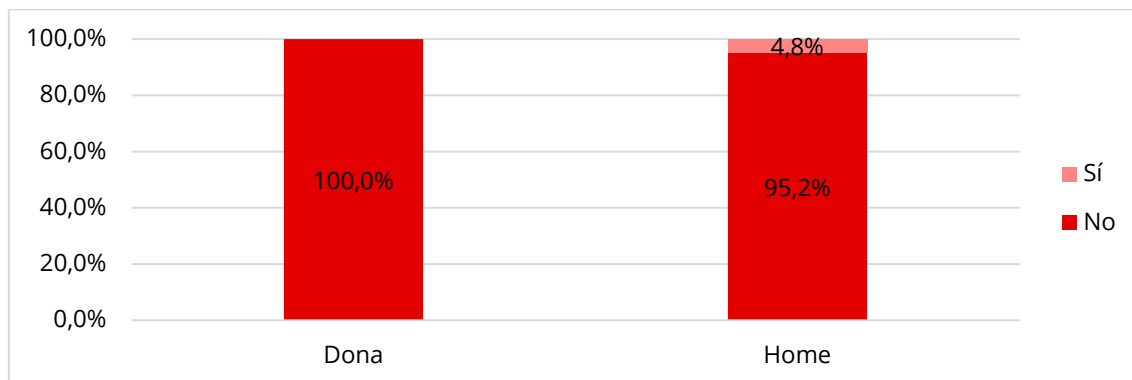
La major part dels assistents en aquesta sessió han estat homes, significat un 79% enfront del 21% de les dones. En els dos casos, el grup amb major representació ha estat el de les persones de 45 a 54 anys.

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



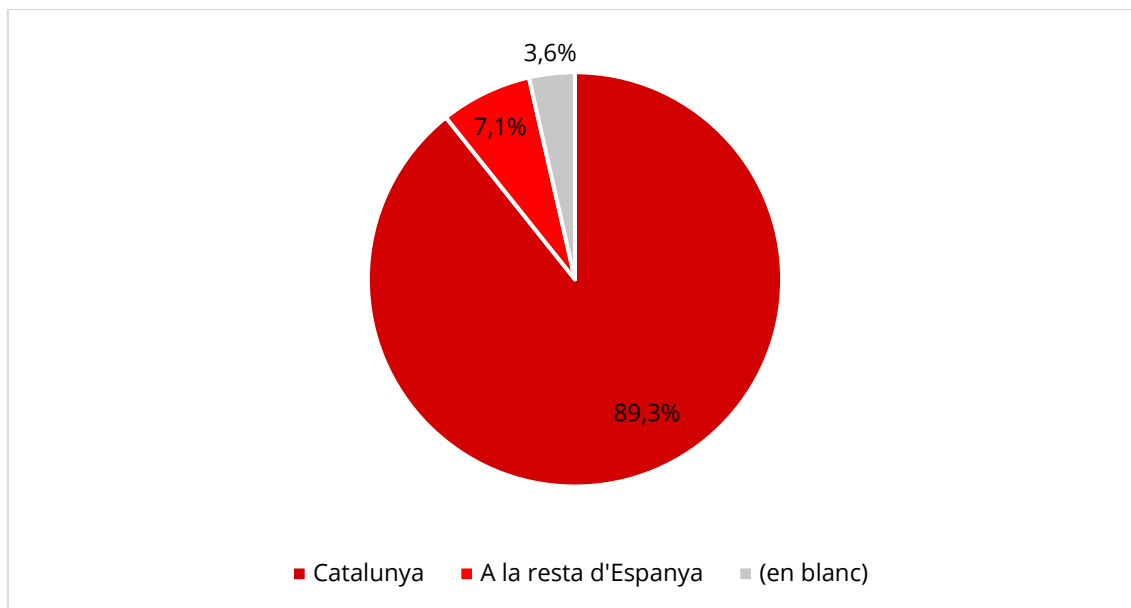
Es valora positivament que la sessió hagi comptat amb la participació de persones amb discapacitat, en concret un home amb una discapacitat psíquica del 33%.

Figura 2.2 Participants amb discapacitat



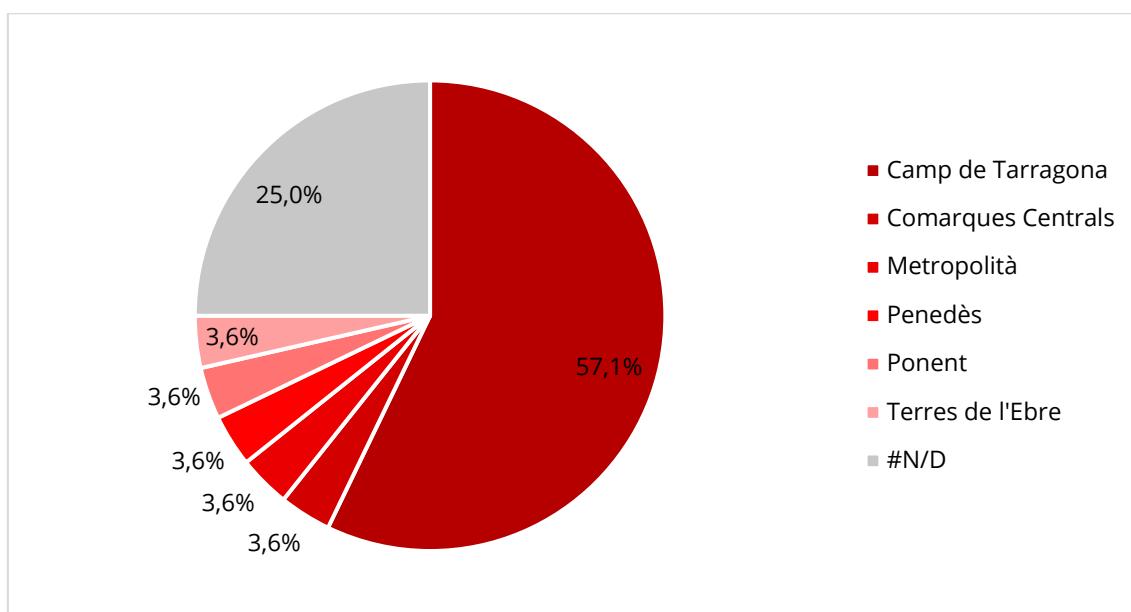
La major part dels assistents (89,3%) és d'origen català. No obstant això, dos participants (7,1%) han nascut a la resta d'Espanya. Cap dels participants ha nascut a l'estranger.

Figura 2.3 Lloc de naixement dels participants



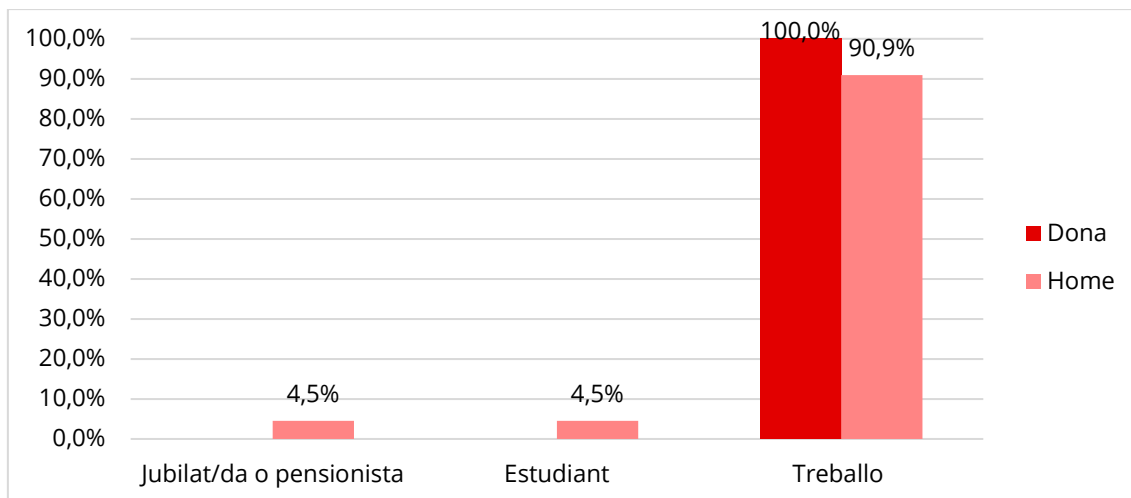
El 57,1% dels participants resideixen al Camp de Tarragona. Es destaquen 5 participants que resideixen a altres ubicacions del territori català.

Figura 2.4 Àmbit del municipi de residència dels participants



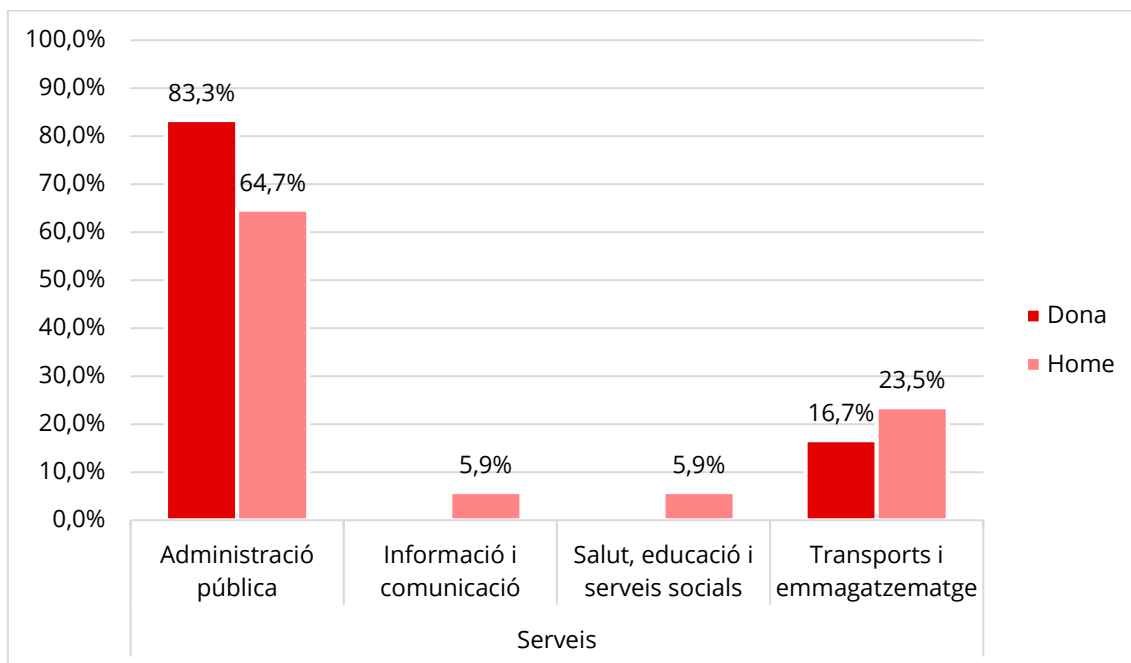
El 100% de les dones assistents es troben empleades. Pel que fa al col·lectiu masculí, es registra també la participació d'1 estudiant i 1 jubilat/pensionista.

Figura 2.5 Activitat principal dels participants



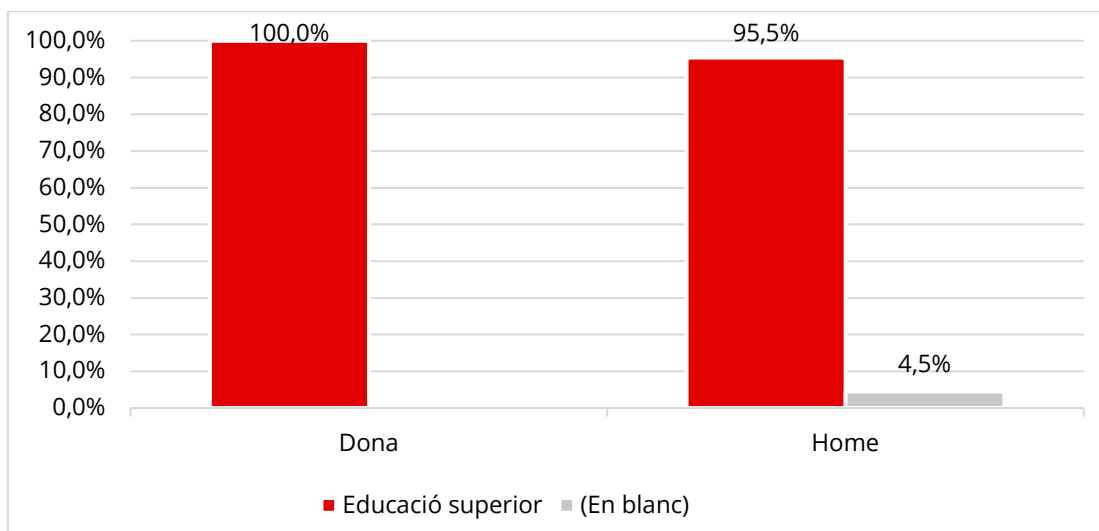
La major part dels participants, tant homes (64,7%) com dones (83,3%), treballen al sector de l'Administració Pública. En un segon nivell s'hi troben els assistents professionalment vinculats al transport i emmagatzematge, representant un 16,7% en el cas de les dones i un 23,5% en el cas dels homes. Un 11% dels assistents masculins treballa als àmbits de la informació i comunicació i de la salut, educació i serveis socials.

Figura 2.6 Sector d'activitat econòmica dels participants



El 100% de les dones han assolit l'educació superior. Quant al col·lectiu masculí, la majoria (95,5%) també té titulació universitària.

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 4 del procés de participació.

Taula 2.1. Llistat d'entitats participants

| | Nombre participants (persones) | Nombre d'entitats participants |
|--------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Generalitat de Catalunya | 5 | 1 |
| URV | 4 | 1 |
| Ajuntament de Salou | 2 | 1 |
| Ajuntament de Vila-seca | 2 | 1 |
| Reus Transport | 2 | 1 |
| Ajuntament de Cambrils | 1 | 1 |
| Ajuntament de Perafort | 1 | 1 |
| Autocars del Penedès | 1 | 1 |
| Autocars Domènech | 1 | 1 |
| Avinguda Campclar | 1 | 1 |
| Delegació del Govern | 1 | 1 |
| Empresa Plana | 1 | 1 |
| EMT -Tarragona | 1 | 1 |
| Eurecat | 1 | 1 |
| Generalitat de Catalunya | 1 | 1 |
| l'Escamot SCCL | 1 | 1 |
| Patronat de Turisme | 1 | 1 |
| PTP | 1 | 1 |
| Tertulians x Tarragona | 1 | 1 |
| Total | 29 | 19 |

3. Recull d'aportacions

Seguidament, es recullen les aportacions realitzades en referència a cadascun dels eixos de debat discutits a la quarta 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: Mobilitat en transport públic

L'aspecte vertebrador del transport públic en un territori, així com l'eficiència i accessibilitat que poden proporcionar a les persones usuàries, fan necessària una anàlisi en profunditat que permeti veure el funcionament, les mancances i les fortaleses del transport públic del Camp de Tarragona.

El transport públic és fonamental per a la connectivitat i l'accessibilitat. Permet a les persones desplaçar-se de manera eficient i còmoda d'un punt a un altre d'un territori, superant distàncies i barreres geogràfiques. És una opció viable per a persones que no tenen vehicle privat en els desplaçaments llargs, així com per a aquells que busquen reduir la congestió del trànsit, l'impacte ambiental o prefereixen la comoditat de no haver de conduir i poder fer altres activitats durant el desplaçament. Dins els municipis, el transport públic permet crear les ciutats en aquelles situacions on l'anar a peu, la bicicleta, el VMP o el vehicle privat no és una opció viable.

La freqüència d'ús del transport públic al Camp de Tarragona és molt limitada. Més de la meitat de la població afirma no utilitzar mai o gairebé mai qualsevol mitjà de transport públic. Només els busos urbans presenten un ús diferenciadament més elevat que la resta, amb almenys més de la meitat de la població afirmant que l'usa com a mínim a vegades, si en disposa al seu municipi, i més d'un 20% l'usa sovint o més que sovint, i almenys la meitat d'aquests afirma usar-lo gairebé sempre o sempre. La resta de transports no se solen fer servir amb tanta freqüència. El servei de Rodalies i el bus interurbà presenten un ús similar, amb prop del 10% dient que l'agafen sovint. El tren regional o el bus urbà d'altres municipis té un ús anecdòtic, com també el taxi.

Amb tot, el transport públic articula tota una sèrie de canvis en la forma de desplaçaments de la població que cal potenciar, evidenciant les seves mancances i tractant de proposar solucions.

| Proposta 1 | | |
|------------|---|---|
| Sub-grup | Connexions amb l'exterior | |
| Títol | Intermodal central | |
| Descripció | Existeix la necessitat d'una intermodal central a Tarragona. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació. | |
| | 2 | 0 |

| Proposta 2 | | |
|------------|--|---|
| Sub-grup | Connexions amb l'exterior | |
| Títol | AVE Reus-Barcelona | |
| Descripció | Connexió de l'AVE Reus-Barcelona amb l'aeroport. | |
| Motivació | S'ha expressat escepticisme a l'hora d'implementar aquesta proposta. | |
| | 0 | 3 |

| Proposta 3 | | |
|------------|---|---|
| Sub-grup | Connexions amb l'exterior | |
| Títol | Connexió Tarragona-Barcelona | |
| Descripció | Calen més connexions directes en tren entre Tarragona i Barcelona. | |
| 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 l'opinió general es decanta cap a que serà factible. | |
| | 3 | 1 |

| Proposta 4 | | |
|------------|---|---|
| Sub-grup | Gestió i governança | |
| Títol | Coordinació global | |
| Descripció | Optimització del sistema de transport mitjançant un ens coordinador global. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat, tot i que existeix escepticisme respecte a la seva implementació. | |
| 0 | 3 | 1 |

| Proposta 5 | | |
|------------|--|---|
| Sub-grup | Gestió i governança | |
| Títol | Racionalització del transport públic | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Monopoli de les concessionàries. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Racionalització de les concessions de transport públic (capacitats, horaris, recorreguts). | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. | |
| 0 | 3 | 0 |

| Proposta 6 | | |
|------------|---|---|
| Sub-grup | Gestió i governança | |
| Títol | Gestió de la mobilitat unificada | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Gestió unificada de la mobilitat a la futura àrea metropolitana. • Àrea metropolitana: Tarragona/Reus com a grans pols de mobilitat. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. | |
| 0 | 5 | 0 |

| Proposta 7 | | |
|------------|---|---|
| Sub-grup | Gestió i governança | |
| Títol | Control de la contractació pública | |
| Descripció | Supervisió de contractes públics. | |
| Motivació | La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària. | |
| | 1 | 0 |

| Proposta 8 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|---|--|---|
| Sub-grup | Gestió i governança | |
| Títol | Recursos econòmics | |
| Descripció | Falta de recursos econòmics. | |
| Motivació | La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en el seu debat. Tanmateix, la seva correcció es considera poc viable. | |
| | 0 | 5 |

| Proposta 9 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|---|--|---|
| Sub-grup | Horaris i freqüències | |
| Títol | Excessiu temps de viatge | |
| Descripció | Les connexions entre punts i ciutats clau són a vegades poc eficients (requereixen massa temps). | |
| Motivació | La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. | |
| | 0 | 4 |

| Proposta 10 | | |
|-------------|--|---|
| Sub-grup | Horaris i freqüències | |
| Títol | Horaris de l'estació de bus | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Problema <ul style="list-style-type: none"> ○ Els horaris de l'estació de bus és massa limitat: obre tard i tanca aviat. • Proposta <ul style="list-style-type: none"> ○ Millorar els serveis d'informació a les estacions. | |
| Motivació | La proposta ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva execució. | |
| | 1 | 0 |

| Proposta 11 | | |
|-------------|--|---|
| Sub-grup | Horaris i freqüències | |
| Títol | Augment dels serveis | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Problema <ul style="list-style-type: none"> ○ El transport públic és molt rígid i s'ha de fer més flexible. ○ Només hi ha 3 R14 i 5 R15 diaris per sentit. Cal augmentar freqüències de tren. • Proposta <ul style="list-style-type: none"> ○ A les hores punta s'ha de doblar o triplicar el servei. ○ Oferir millora dels horaris en hores punta als diferents centres generadors de mobilitat. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat, d'una banda, interessant per al debat i, per l'altra, molt necessària i amb facilitat en la seva implementació. | |
| | 10 | 8 |

| Proposta 12 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Informació i promoció | |
| Títol | Informació uniforme | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Problema <ul style="list-style-type: none"> ◦ Díficil comprensió del sistema de transport. • Proposta <ul style="list-style-type: none"> ◦ Uniformitat en el disseny de la informació cap a l'usuari: horaris, rutes i incidències (independent dels operadors). | |
| 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, si bé predominen les opinions optimistes. | |
| | 5 | 2 |

| Proposta 13 | | |
|-------------|--|---|
| Sub-grup | Informació i promoció | |
| Títol | Implementació del "Mobility as a Service" | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Accessibilitat dels horaris i rutes a les parades i a aplicacions universals com Google Maps, independent de l'operador. • Millor informació horària coordinada entre serveis a parades, aplicació online. • Transport públic + turisme; Plataforma/Aplicació única. • Informació en temps real per a l'usuari. • Accés a la informació del transport públic millorant vies de comunicació entre parts. • Dades obertes del transport públic al lloc web "Mou-te". • Difondre i millorar l'aplicació "Mou-te". | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda però, sobretot, altament necessària i amb facilitat en la seva implementació. | |
| | 16 | 1 |

| Proposta 14 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Informació i promoció | |
| Títol | Reduir la digitalització | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Problema <ul style="list-style-type: none"> ○ Poc contacte amb l'usuari: molta digitalització. • Proposta <ul style="list-style-type: none"> ○ Més comunicació directa amb l'usuari. | |
| Motivació | La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat bastant plausible i necessària. | |
| | 4 | 0 |

| Proposta 15 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|--|--|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | Manca de connexió | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Manca de connexió en transport públic entre la costa i l'interior. • Poca capil·laritat de les ciutats grans a municipis més petits: idea ciutat-hub. | |
| Motivació | La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible. | |
| | 3 | 0 |

| Proposta 16 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | Flotes antiquades | |
| Descripció | Les flotes de transport estan antiquades: s'han de modernitzar. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. | |
| | 0 | 4 |

| Proposta 17 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | Transport públic competitiu | |
| Descripció | Promoure línies exprés entre centres generadors de mobilitat que siguin competitives amb el vehicle privat. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat molt interessant i prioritària de ser sotmesa a un debat en profunditat. | |
| | 0 | 9 |

| Proposta 18 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|--|--|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | Manca de servei | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> Falta de freqüències fora de l'eix Tarragona - Reus. Falta de transport públic en municipis petits. | |
| Motivació | La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en el seu debat. La seva correcció es considera bastant plausible. | |
| | 5 | 2 |

| Proposta 19 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | TAD als pobles petits | |
| Descripció | Transport a la demanda als pobles petits. | |
| Motivació | La proposta ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat. Tanmateix, el parer general és que és un tema interessant i que ha de ser un tema prioritari a l'hora de ser debatut en profunditat. | |
| | 1 | 8 |

| Proposta 20 | | |
|-------------|--|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | Espai compartit amb el transport públic | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Circulació compartida amb turismes, motos, bicis, patinets, etc. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Més carrils bus. | |
| 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. | |
| | 1 | 1 |

| Proposta 21 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | Recorreguts llargs | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Recorreguts llargs. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Calen rutes de bus més àgils: nou disseny. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació. | |
| | 1 | 0 |

| Proposta 22 | | |
|-------------|--|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | Més parades de tren a Tarragona | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Poques parades de tren a Tarragona (només una). • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Parada de tren: Tarragona Barris de Ponent. | |
| Motivació | La proposta ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva execució. | |
| | 1 | 0 |

| Proposta 23 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | By-pass a la Plana-Picamoixons | |
| Descripció | Construcció del by-pass a la Plana-Picamoixons. | |
| Motivació | La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària. | |
| | 1 | 0 |

| Proposta 24 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | Tramvia integrat i segur | |
| Descripció | Quan es faci el tramvia, s'ha d'integrar el recorregut al 100% amb els carrers i amb seguretat respecte els vianants. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació. | |
| | 3 | 0 |

| Proposta 25 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Infraestructura i planificació de la xarxa | |
| Títol | Recuperació de l'espai pel vianant. | |
| Descripció | Peatonalització: Reconversió de l'espai del ferrocarril per al ciutadà. | |
| Motivació | La proposta ha generat escepticisme sobre la seva implementació. | |
| | 0 | 1 |

| Proposta 26 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|--|--|---|
| Sub-grup | Intermodalitat | |
| Títol | Manca de coordinació | |
| Descripció | No coordinació entre modes de transport, operadors i usuaris: transbordaments. | |
| Motivació | La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en la necessitat d'un debat. La seva correcció es considera plausible. | |
| | 1 | 0 |

| Proposta 27 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|--|--|---|
| Sub-grup | Intermodalitat | |
| Títol | Micromobilitat al transport públic | |
| Descripció | Falten solucions per combinar el transport públic amb la bicicleta (espai per a bicis al bus o ferrocarril). | |
| Motivació | La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible. | |
| | 2 | 0 |

| Proposta 28 | | |
|-------------|--|---|
| Sub-grup | Intermodalitat | |
| Títol | Concentrar l'oferta de mobilitat | |
| Descripció | Integrar en un mateix punt l'estació de bus, de Rodalies i d'alta velocitat al parc central de Tarragona i posar un gran pàrquing per facilitar l'ús del transport públic. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació. | |
| | 2 | 0 |

| Proposta 29 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Intermodalitat | |
| Títol | Augment dels pols intermodals | |
| Descripció | Punts d'intermodalitat més propers i més abundants. | |
| Motivació | No s'han emès judicis sobre aquesta proposta. | |
| | 0 | 0 |

| Proposta 30 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|--|--|---|
| Sub-grup | Intermodalitat | |
| Títol | Manca de coordinació | |
| Descripció | Poca coordinació entre sistemes de transport (urbà, interurbà, entre diferents operadors...). | |
| Motivació | La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en el seu debat. La seva correcció es considera plausible. | |
| | 1 | 0 |

| Proposta 31 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|--|---|---|
| Sub-grup | Intermodalitat | |
| Títol | Accessibilitat a les parades | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Els itineraris d'accés a les parades en alguns punts és poc eficaç i poc inclusiu. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Millorar l'accessibilitat i les condicions de les parades del transport públic: marquesines i pals de parada. | |
| Motivació | La problemàtica ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva solució. | |
| | 1 | 0 |

| Proposta 32 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Intermodalitat | |
| Títol | Coordinació i intermodalitat | |
| Descripció | Millora de la coordinació i intermodalitat tenint en compte els horaris del transport públic interurbà i el urbà. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació. | |
| | 1 | 2 |

| Proposta 33 | | |
|-------------|--|----|
| Sub-grup | Intermodalitat | |
| Títol | Aparcaments intermodals segurs | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Manca d'aparcament segur a les principals estacions de tren i bus. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Crear aparcaments segurs al costat de les estacions de bus i tren. | |
| Motivació | La proposta ha generat dissens entre els i les participants, considerant-la, això sí, interessant de ser debatuda en profunditat, però amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva execució. | |
| | 4 | 13 |
| | | 2 |

| Proposta 34 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Taxi | |
| Títol | Prestació conjunta | |
| Descripció | Calen àrees de prestació conjunta. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació. | |
| | 3 | 4 |
| | | 0 |

| Proposta 35 | | |
|-------------|---|---|
| Sub-grup | Taxi | |
| Títol | Conflicte entre taxi i transport públic | |
| Descripció | Cal tractar la problemàtica existent entre el servei de taxi i el servei urbà i interurbà de transport. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació. | |
| | 2 | 3 |
| | | 0 |

| Proposta 36 | | |
|-------------|--|---|
| Sub-grup | Títols i abonaments | |
| Títol | Augment de l'oferta tarifària | |
| Descripció | Més oferta tarifària: per a viatges entre ciutats les opcions són T-10/T-50 i tarifes intermèdies són necessàries. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. | |
| | 0 | 1 |
| | | 0 |

Taula Resum: Mobilitat en transport públic

| Línies de treball | Agrupació propostes | Propostes |
|---|---|---|
| Gestió i governança | Gestió i governança | Optimització del sistema de transport mitjançant un ens coordinador global. |
| | | Racionalització de les concessions de transport públic (capacitats, horaris, recorreguts). |
| | | <ul style="list-style-type: none"> Gestió unificada de la mobilitat a la futura àrea metropolitana. Àrea metropolitana: Tarragona/Reus com a grans pols de mobilitat. |
| | | Supervisió de contractes públics. |
| Infraestructura | Connexions amb l'exterior | Existeix la necessitat d'una intermodal central a Tarragona. |
| | | Connexió de l'AVE Reus-Barcelona amb l'aeroport. |
| | | Més connexions directes en tren entre Tarragona i Barcelona. |
| | Infraestructura i planificació de la xarxa | Les flotes de transport estan antiquades: s'han de modernitzar. |
| | | Promoure línies exprés entre centres generadors de mobilitat que siguin competitives amb el vehicle privat. |
| | | Transport a la demanda als pobles petits. |
| | | Més carrils bus. |
| | | Calen rutes de bu més àgils: nou disseny. |
| | | Parada de tren: Tarragona Barris de Ponent. |
| | | By-pass a la Plana-Picamoixons |
| | Quan es faci el tramvia, s'ha d'integrar el recorregut al 100% amb els carrers i amb seguretat respecte els vianants. | |
| | Peatonalització: Reconversió de l'espai del ferrocarril per al ciutadà. | |
| | Intermodalitat | Integrar en un mateix punt l'estació de bus, de Rodalies i d'alta velocitat al parc central de Tarragona i posar un gran pàrquing per facilitar l'ús del transport públic. |
| Punts d'intermodalitat més propers i més abundants. | | |

| | | |
|--------------------------------|---|--|
| | | <p>Millorar l'accessibilitat i les condicions de les parades del transport públic: marquesines i pals de parada.</p> <p>Millora de la coordinació i intermodalitat tenint en compte els horaris del transport públic interurbà i el urbà.</p> <p>Crear aparcaments segurs al costat de les estacions de bus i tren.</p> |
| Taxi | Taxi | <p>Àrees de prestació conjunta.</p> <p>Tractar la problemàtica existent entre el servei de taxi i el servei urbà i interurbà de transport.</p> |
| Experiència de l'usuari | Horaris i freqüències | <ul style="list-style-type: none"> • A les hores punta s'ha de doblar o triplicar el servei. • Oferir millora dels horaris en hores punta als diferents centres generadors de mobilitat. |
| | Informació i promoció | <p>Millorar els serveis d'informació a les estacions.</p> <p>Uniformitat en el disseny de la informació cap a l'usuari: horaris, rutes i incidències (independent dels operadors).</p> |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Accessibilitat dels horaris i rutes a les parades i a aplicacions universals com Google Maps, independent de l'operador. • Millor informació horària coordinada entre serveis a parades, aplicació online. • Transport públic + turisme; Plataforma/Aplicació única. • Informació en temps real per a l'usuari. • Accés a la informació del transport públic millorant vies de comunicació entre parts. • Dades obertes del transport públic al lloc web mou-te. • Difondre i millorar l'aplicació "Mou-te". |
| | | <p>Més comunicació directa amb l'usuari</p> |
| Títols i abonaments | <p>Més oferta tarifària: per a viatges entre ciutats les opcions són T-10/T-50 i tarifes intermèdies són necessàries.</p> | |

3.2 Eix de debat B: Mobilitat associada al turisme

El Camp de Tarragona es caracteritza per ser una de les regions catalanes amb el sector turístic més desenvolupat. No només compta amb una elevada xifra de visitants, sinó que també ha aconseguit un elevat nivell de diversificació.

El principal al·licient que fa del Camp de Tarragona una destinació turística atractiva és el mar. Municipis costaners com Cunit, Calafell, el Vendrell (especialment el barri de Coma-ruga), Roda de Berà, Creixell, Torredembarra, Tarragona, Vila-seca (amb la Pineda), Salou, Cambrils, Mont-roig del Camp (amb Miami Platja) i l'Hospitalet de l'Infant han tingut un creixement exponencial en els últims anys molt lligat a l'activitat turística i la construcció d'hotels, ressorts, càmpings i segones residències, si bé això també s'ha acabat traduint en un augment de la població resident estable. L'altre gran pol d'atracció de turisme és la presència del Port Aventura World, un complex turístic amb dos parcs temàtics i un parc aquàtic, així com d'altres llocs d'estiueig.

El turisme de platja i de parcs temàtics es troben altament estacionalitzats, concentrant-se especialment als mesos d'estiu. Així i tot, la rellevància històrica a escala territorial, poblacional, polític i econòmic que ha tingut l'àmbit del Camp de Tarragona també ha deixat un llegat patrimonial que, en els últims anys, ha començat a promocionar-se i reivindicar-se. Això ha permès diversificar l'oferta turística i desestacionalitzar-la, ja que permet desenvolupar-se al llarg de tot l'any.

| Proposta 1 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|---|---|---|
| Sub-grup | Aparcament | |
| Títol | Capacitat d'absorció de l'aparcament | |
| Descripció | Poca capacitat d'absorció de l'aparcament en municipis turístics. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació. | |
| 3 | 1 | 0 |

| Proposta 2 | | |
|------------|---|---|
| Sub-grup | Cicloturisme | |
| Títol | Connexió amb carrils bici per l'oci | |
| Descripció | Interconnexió de municipis propers en carrils bici pensats per l'oci. | |
| Motivació | La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. | |
| 0 | 2 | 0 |

| Proposta 3 | | |
|------------|---|---|
| Sub-grup | Cicloturisme | |
| Títol | Lloguer de bicis als pols intermodals | |
| Descripció | Equipar les principals estacions de bus i tren de servei de lloguer de bici tipus Bicing, connectant a nivell interurbà i sobretot a llocs turístics. | |
| Motivació | La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària. | |
| 1 | 0 | 0 |

| Proposta 4 | | |
|------------|---|---|
| Sub-grup | Transport públic | |
| Títol | Connexió dels atractius turístics de l'interior. | |
| Descripció | Crear connexions de transport públic entre <i>hubs</i> d'allotjament litorals i els atractius turístics d'interior. | |
| Motivació | La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària. | |
| 1 | 0 | 0 |

| Proposta 5 | | |
|------------|--|---|
| Sub-grup | Transport públic | |
| Títol | Pagament intel·ligent amb targeta de crèdit/dèbit | |
| Descripció | Un turista agafa un bus, passa la targeta al pujar i al baixar calcula el nombre de parades i calcula el preu. El turista no fa res més. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació. | |
| 3 | 2 | 0 |

Taula Resum: Mobilitat associada al turisme

| Línies de treball | Agrupació propostes | Propostes |
|-------------------------|-------------------------|---|
| Cicloturisme | Cicloturisme | Interconnexió de municipis propers en carrils bici pensats per l'oci. |
| | | Equipar les principals estacions de bus i tren de servei de lloguer de bici tipus Bicing, connectant a nivell interurbà i sobretot a llocs turístics. |
| Transport públic | Transport públic | Crear connexions de transport públic entre hubs d'allotjament litorals i els atractius turístics d'interior. |
| | | Pagament intel·ligent amb targeta de crèdit/dèbit |

3.3 Eix de debat C: Accions de conscienciació

La mobilitat i la necessitat de realitzar desplaçaments de forma diària provoca una sèrie d'externalitats negatives que afecten a la societat i a la sostenibilitat del planeta.

Per una banda, la convivència dels modes de transport genera conflictes de seguretat viària que poden desencadenar en accidents que, depenent de la lesivitat, condicionaran la resta de la vida de les persones afectades.

D'altra banda, la crema massiva de combustibles fòssils produïda pel transport privat constitueix un dels majors contaminants a nivell global, amenaçant els esforços fets en altres àmbits per retardar i minvar els efectes del canvi climàtic.

En aquesta línia alguns municipis del territori han impulsat campanyes per incentivar una mobilitat més sostenible i segura. Les policies locals també s'estan involucrant en la tasca de conscienciació, i han començat a incorporar classes a les escoles per ensenyar a l'alumnat a circular amb bicicleta i VMP de forma segura.

| Proposta 1 | | |
|------------|---|---|
| Sub-grup | Educació viària | |
| Títol | Formació en circulació ciclista segura | |
| Descripció | Formació en circulació ciclista segura (<i>1bici+</i>). Cal vehicular-la a través de vectors que moguin masses (mobilitat escolar, esdeveniments esportius...). | |
| Motivació | La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària. | |
| | 4 | 0 |

| Proposta 2 | | |
|------------|--|---|
| Sub-grup | Promoció i campanyes | |
| Títol | Incentivar la mobilitat sostenible pel turisme | |
| Descripció | Cal incentivar als turistes a fer servir el transport públic un cop ha arribat amb vehicle privat. | |
| Motivació | La proposta s'ha considerat molt interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. | |
| | 0 | 7 |

Taula Resum: Accions de conscienciació

| Línies de treball | Agrupació propostes | Propostes |
|-----------------------------|-----------------------------|---|
| Educació viària | Educació viària | Formació en circulació ciclista segura (<i>1bici+</i>). Cal vehicular-la a través de vectors que moguin masses (mobilitat escolar, esdeveniments esportius...). |
| Promoció i campanyes | Promoció i campanyes | Cal incentivar als turistes a fer servir el transport públic un cop ha arribat amb vehicle privat. |

3.4 Aspectes transversals sorgits a la sessió

Si bé l'objectiu de la quarta sessió és la discussió de temes, idees i opinions relacionades amb la mobilitat en transport públic, la mobilitat associada al turisme i les accions de conscienciació, hi ha hagut propostes i identificacions de problemàtiques sobre temes que sobrepassen l'objectiu de la sessió.

Es destaca que les aportacions han tractat temes referents a la seguretat viària, la intermodalitat i els desplaçaments a peu i en vehicle privat.

| Proposta 1 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|---|---|----|
| Sub-grup | - | |
| Títol | Aspectes negatius del corredor mediterrani. | |
| Descripció | El corredor mediterrani beneficia les exportacions sud-nord i col·lapsa la costa Daurada: No al corredor. | |
| Motivació | Existeix un gran escepticisme respecte a la viabilitat d'una solució de la problemàtica. | |
| | 0 | 14 |

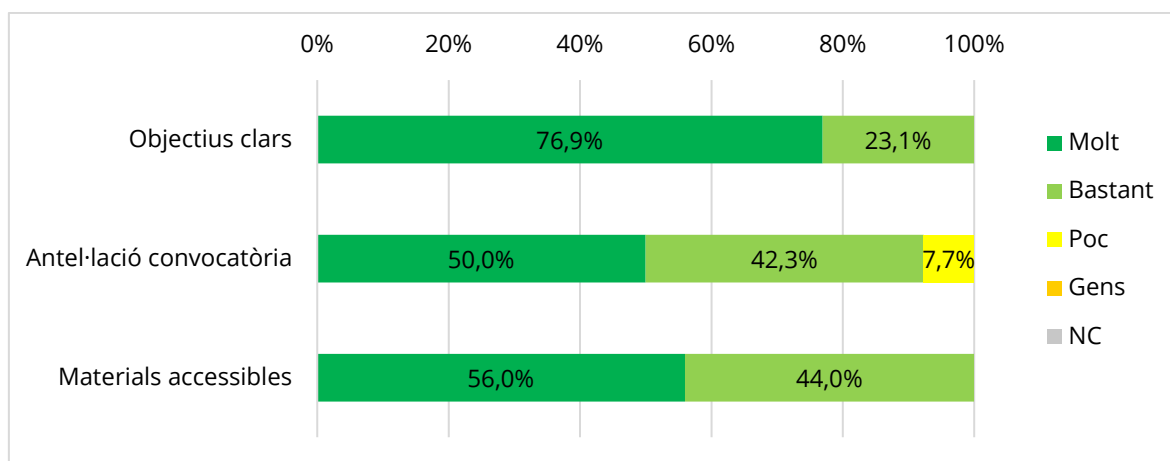
| Proposta 2 (Identificació d'una problemàtica) | | |
|---|---|---|
| Sub-grup | - | |
| Títol | Saturació de les vies | |
| Descripció | <ul style="list-style-type: none"> • Massificació del trànsit en les hores punta. • Saturació de la sortida de Reus direcció Priorat (pels ciclistes). | |
| Motivació | La problemàtica 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 solució. Tot i així, impera el pessimisme respecte a trobar una solució al problema. | |
| | 1 | 9 |

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 una puntuació més elevada, amb el 76,9% responen "Molt" i la resta, "Bastant" a l'afirmació de si han estat clars. La resta d'elements s'ha valorat majoritàriament com a "Molt". A continuació es mostra gràficament la valoració recollida.

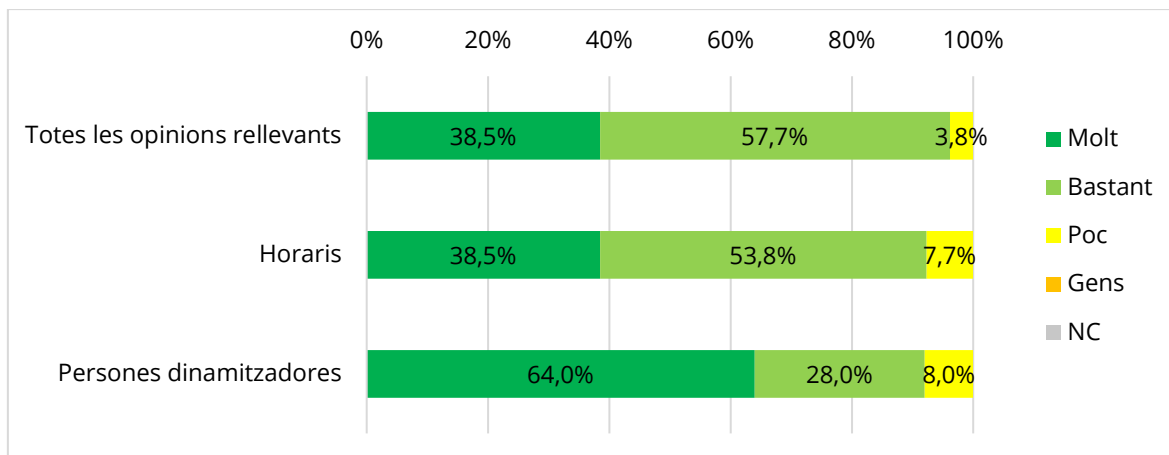
Figura 4.1 Valoració de la preparació de la sessió



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

L'execució de la quarta 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 participants 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 64,0% responen a "Molt d'acord" davant l'afirmació de si creien que havien demostrat un bon nivell professional i havien afavorit el debat.

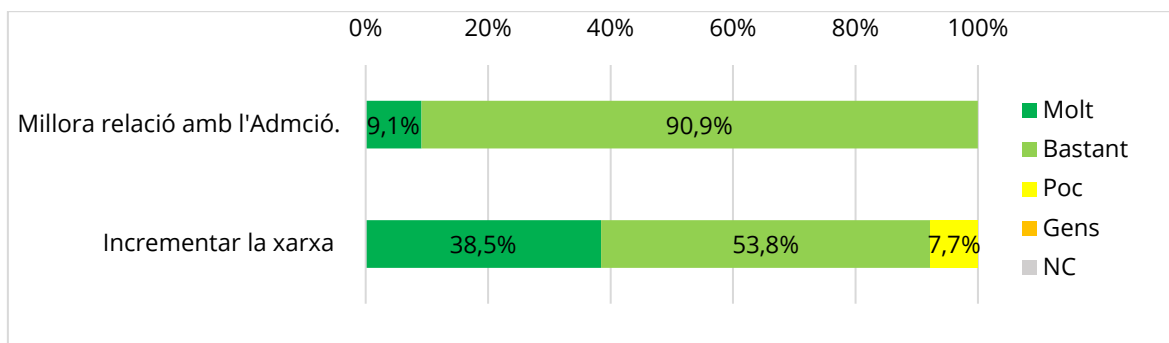
Figura 4.2 Valoració sobre l'execució de les sessions informatives i els tallers participatius



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.

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 amb els resultats de la sessió, amb un 60,0% indicant que ho estan "Molt".

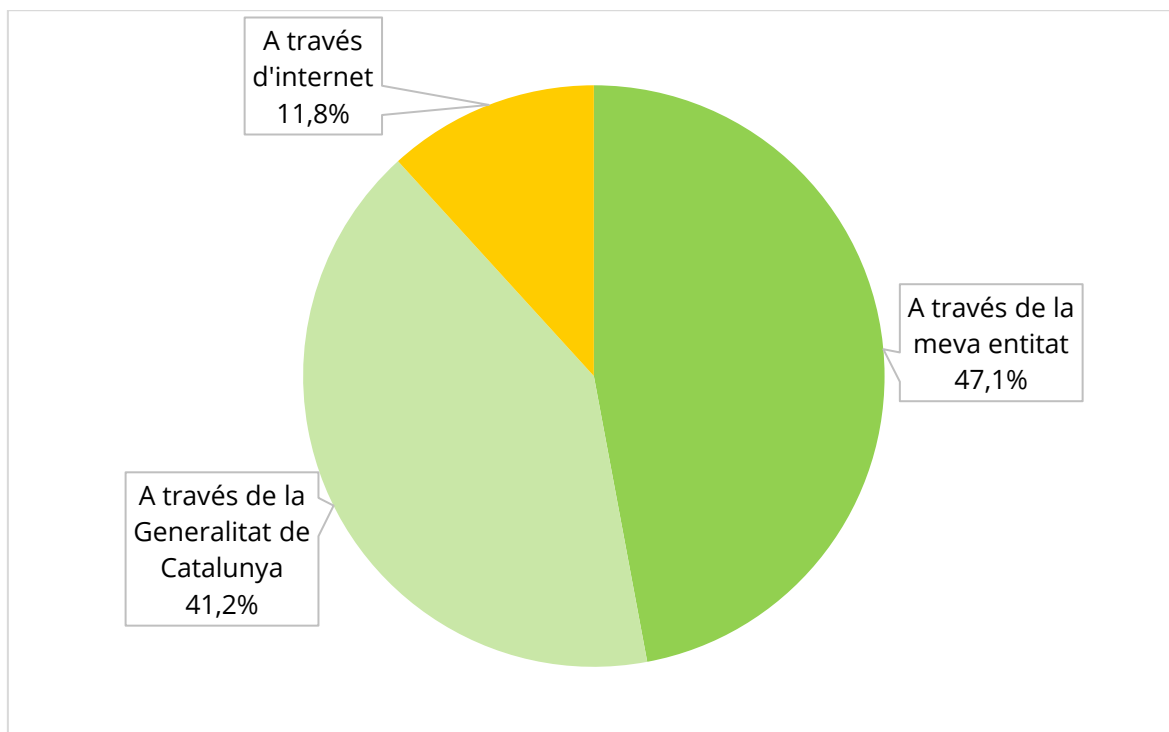
Figura 4.4 Valoració global



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 (47,1%), seguit de la Generalitat de Catalunya (41,2%) i d'internet (11,8%).

Figura 4.5 Accés a la convocatòria



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

