



Generalitat  
de Catalunya

# Procés participatiu del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona

---

Informe de resultats de les sessions

(Sessió 2)

Barcelona, 28 de Novembre de 2023



ATM Camp de Tarragona  
Autoritat Territorial  
de la Mobilitat

---

**Unitat impulsora del procés participatiu**

ATM Camp de Tarragona

**Unitat que acompanya**

Gabinet Tècnic del Departament de Territori

**Empresa que redacta l'informe**

Ingeniería de Tráfico, S.L.

**Empresa dinamitzadora**

Ingeniería de Tráfico, S.L.

## Contingut

<b>1. Introducció .....</b>	<b>4</b>
1.1. Antecedents i context.....	4
1.2 Objectius del procés participatiu .....	5
1.3 Eixos del procés participatiu .....	5
<b>2. Assistència i participació .....</b>	<b>7</b>
2.1 Perfil dels participants.....	7
2.2 Llistat d'entitats participants .....	11
<b>3. Recull d'aportacions .....</b>	<b>12</b>
3.1 Eix de debat A: Mobilitat dels vianants .....	12
3.2 Eix de debat B: Seguretat Viària.....	26
3.3 Eix de debat C: Aparcament de tots els modes de transport .....	39
3.4 Aspectes transversals sorgits a la sessió .....	46
<b>Annex I. Resultats de l'enquesta d'avaluació de les sessions .....</b>	<b>51</b>

## 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

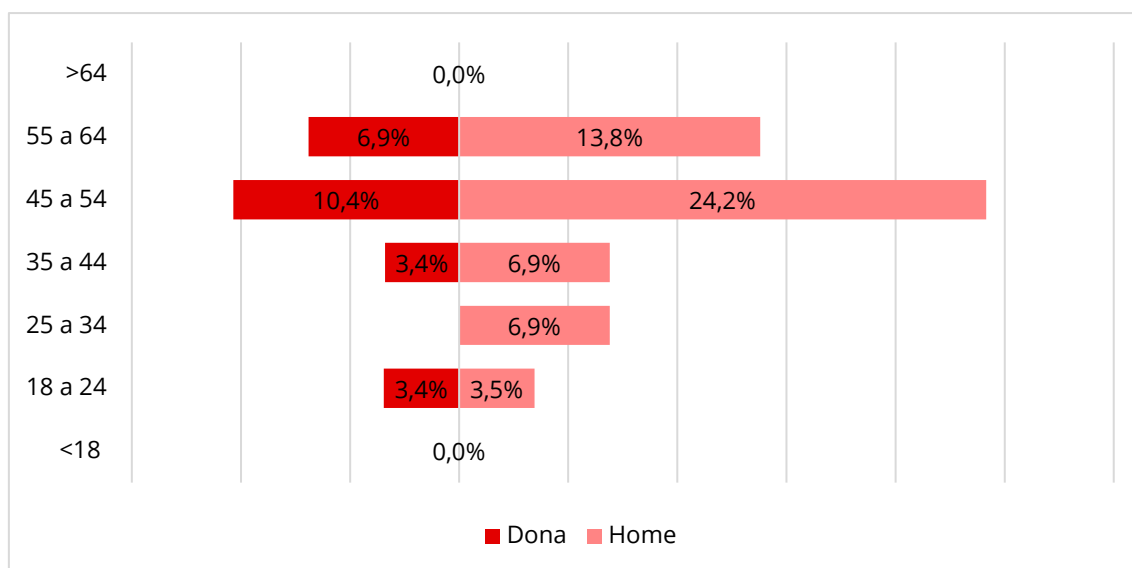
## 2. Assistència i participació

### 2.1 Perfil dels participants

Els participants de la segona sessió del procés participatiu del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona han representat el 20,8% (30 participants) del total dels assistents del conjunt de les 5 jornades.

La major part dels assistents en aquesta sessió han estat homes, significat un 76% enfront del 24% de dones. El grup amb major representació ha estat el d'homes de 45 a 54 anys, si bé hi ha assistit homes de totes les edats compreses entre els 18 i els 64. En canvi, la representació femenina s'ha concentrat a la franja d'edat entre els 35 i 54 anys, i també ha predominat l'interval entre els 45 i els 54 anys.

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



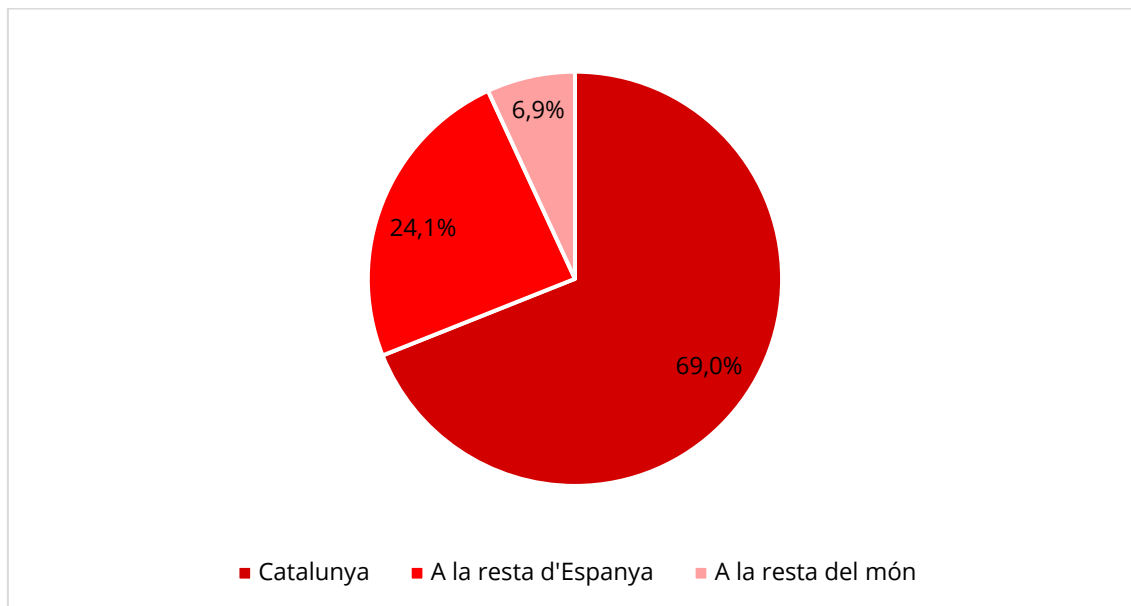
Es valora positivament que la sessió hagi comptat amb la participació de persones amb discapacitat, en concret un home amb una discapacitat física del 70%.

**Figura 2.2 Participants amb discapacitat**



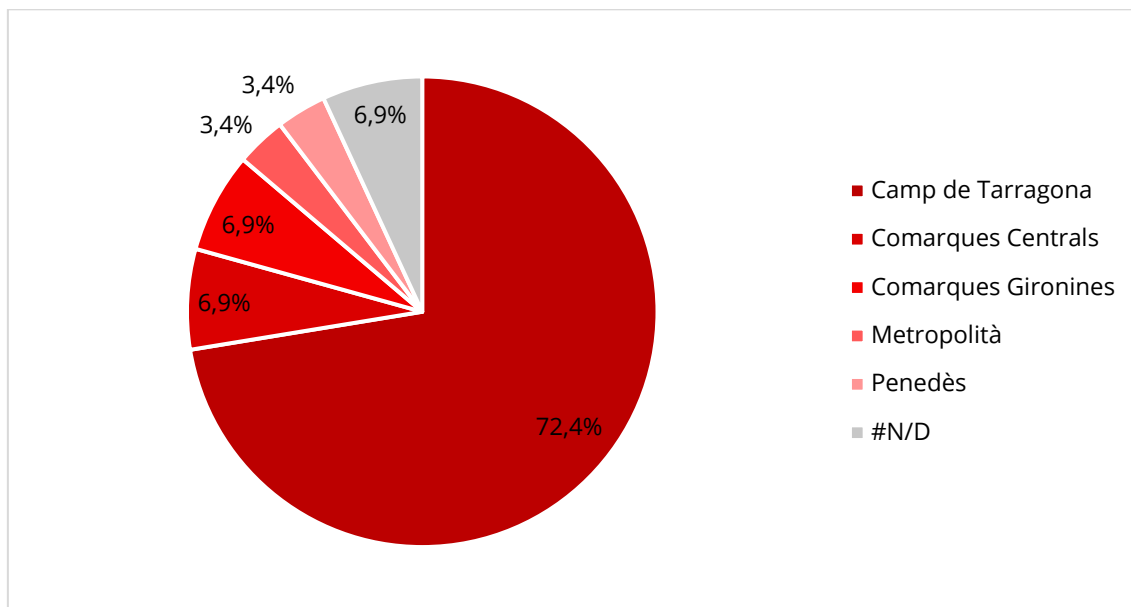
La major part dels assistents (68,9%) és d'origen català. No obstant això, 7 participants (24,1%) han nascut a la resta d'Espanya i 2 (6,9%) ho han fet a l'estranger.

**Figura 2.3 Lloc de naixement dels participants**



El 72,4% dels participants resideixen al Camp de Tarragona. Es destaca el 6,9% que ho fa a les Comarques Gironines i el 6,9% que ho fa a les comarques centrals.

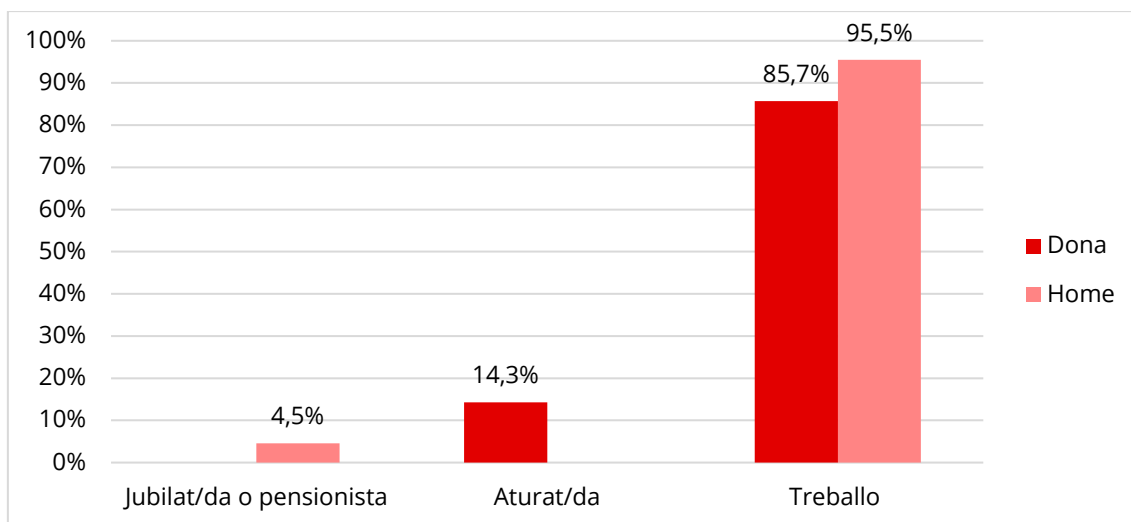
**Figura 2.4 Àmbit del municipi de residència dels participants**



La pràctica totalitat dels assistents es troben empleats, amb l'excepció d'una participant que es troba en situació d'atur i un participant jubilat o pensionista.

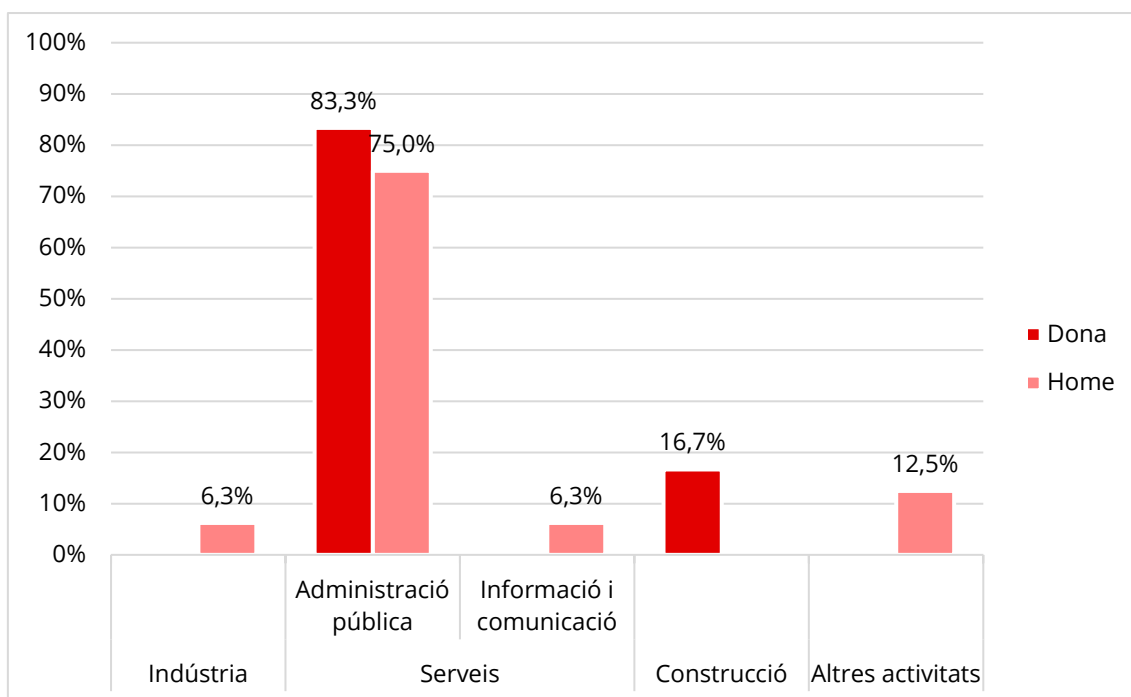


**Figura 2.5 Activitat principal dels participants**



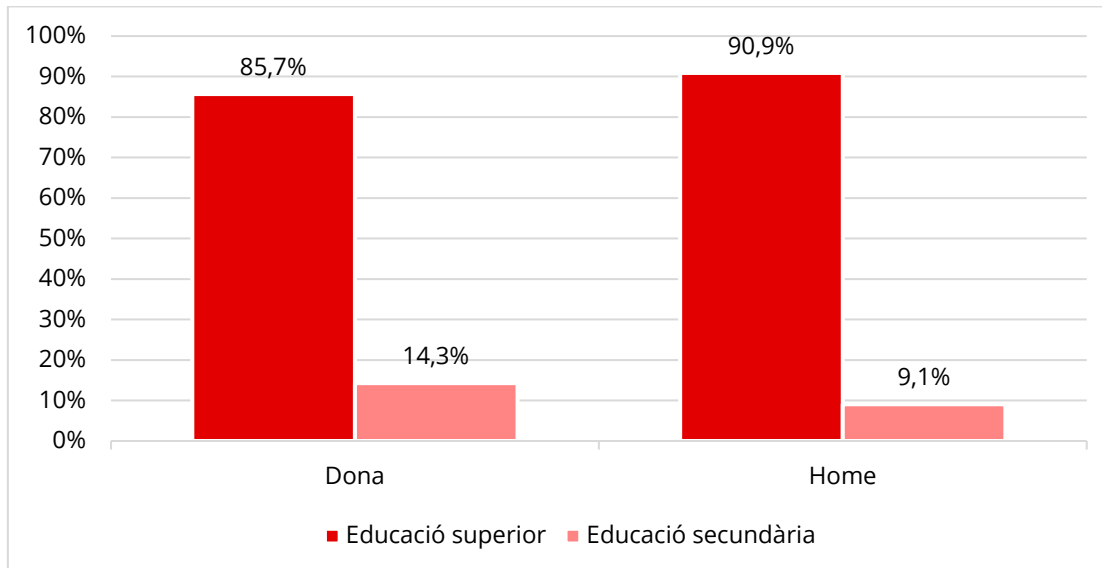
La major part dels participants, tant homes (75,0%) com dones (83,3%), treballen al sector de l'Administració Pública. En un segon nivell s'hi troben els assistents masculins professionalment vinculats a les activitats de la indústria, la informació i comunicació i altres activitats (25,0%) i una assistent vinculada al sector de la construcció (16,7%).

**Figura 2.6 Sector d'activitat econòmica dels participants**



La majoria dels assistents han assolit l'educació superior, exceptuant dos assistents masculins i un femení.

**Figura 2.7 Formació reglada assolida dels participants**



## 2.2 Llistat d'entitats participants

A continuació es presenta el llistat d'entitats participants en la sessió 2 del procés de participació.

**Taula 2.1. Llistat d'entitats participants**

	Nombre participants (persones)	Nombre d'entitats participants
Ajuntament de Salou	4	1
URV	4	1
Ajuntament de Cambrils	2	1
Ajuntament de Reus	2	1
Ajuntament de Valls	2	1
Diputació de Tarragona	2	1
Ajuntament d'Altafulla	1	1
Ajuntament de Vinyols i els Arcs	1	1
Ajuntament del Milà	1	1
Ajuntament del Vendrell	1	1
Ajuntament de Constantí	1	1
Aparcam SLM	1	1
Avinguda Campclar	1	1
COAC	1	1
Consell Comarcal del Baix Penedes	1	1
Eurecat	1	1
FAVT	1	1
Federació Xarxa vendrellenca	1	1
Generalitat de Catalunya	1	1
l'Escamot SCCL	1	1
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>20</b>

### 3. Recull d'aportacions

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

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

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

#### 3.1 Eix de debat A: Mobilitat dels vianants

La mobilitat a peu és un aspecte fonamental de la vida quotidiana i juga un paper crucial en el desenvolupament d'un territori, especialment als entorns urbans densos, ja que suposa el mitjà de transport més eficient en termes d'ocupació de l'espai públic i, fins i tot en alguns casos, en termes temporals.

Per tant, l'anàlisi de la mobilitat a peu al Camp de Tarragona és essencial per a l'elaboració del pdM. Estudiar els patrons de moviment i les necessitats dels vianants permet identificar les àrees de millora i implementar mesures per crear entorns més caminables i segurs. A més, la mobilitat a peu pot ser una opció accessible per a persones amb diversitat funcional o aquelles que no tenen accés a altres formes de transport. Amb tot, entendre com la gent camina i interactua amb l'entorn urbà ajuda a dissenyar poblacions i territoris més inclusius i accessibles per a tothom.

Les zones urbanes del Camp, especialment en els centres històrics de les ciutats, es caracteritzen per espais on els vianants tenen màxima prioritat, amb carrers de plataforma única que faciliten l'anar a peu de forma segura i distesa. A més, la voluntat de fer aquests espais agradables i dotar-los d'equipaments d'oci o convertint-los en eixos comercials incentiven l'anar a peu.

Proposta 1 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Convivència amb altres usuaris	
Títol	VMP com a amenaça	
Descripció	Els VMP són un perill pels vianants.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat . S'ha expressat escepticisme a l'hora de solucionar-la.	
	0	3

Proposta 2		
Sub-grup	Informació i senyalització	
Títol	Orientació dels vianants	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Manca de sistemes d'orientació pels vianants.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Implantar senyalització vertical d'orientació pels vianants.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible.	
	1	0

Proposta 3		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Accessibilitat a la via pública	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Manca d'accessibilitat a les vies públiques.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Impulsar plans d'accessibilitat i garantir el seu compliment.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
1	2	0

Proposta 4 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Comunicació d'urbanitzacions i barris	
Descripció	Hi ha urbanitzacions i barris mal comunicats a peu.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
1	0	0

Proposta 5		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Identificació itineraris de vianants	
Descripció	Identificar els principals recorreguts de vianants per plantejar millores.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible.	
4	0	0

Proposta 6		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Visibilitat als passos	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Manca de visibilitat als passos de vianants.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ampliar voreres.</li> <li>○ Elements més transparents abans de pas de vianants.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació. Es destaca que ha sigut una proposta molt votada a la sessió.	
	10	0

Proposta 7 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Milliores a les voreres	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massa obstacles (arbres, fanals, vorades... ).</li> <li>• Voreres sense condicions adequades: amplades, elements al mig...</li> <li>• Millorar l'accessibilitat de voreres i creuaments.</li> <li>• Manca de continuïtat dels recorreguts a peu dels vianants.</li> <li>• Manca d'accessibilitat a la ciutat.</li> </ul>	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, sent un dels aspectes que més aportacions ha produït, i sent considerada com un aspecte clau en la planificació de la mobilitat. A més, la seva solució es considera viable, però sí que algunes participants reconeixen la necessitat d'obrir un debat al respecte.	
	8	0

Proposta 8		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Accessibilitat del mobiliari urbà	
Descripció	El mobiliari urbà ha de ser accessible per tot tipus de vianant, especialment les terrasses.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
1	1	0

Proposta 9		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Continuïtat dels camins interurbans	
Descripció	Xarxa de camins amb continuïtat intermunicipal.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible.	
4	0	0

Proposta 10		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	A peu entre municipis	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ La mobilitat entre nuclis de població en molts casos no és possible a peu.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les distàncies compliquen la mobilitat a peu entre nuclis de població, però en molts casos les voreres i els carrils bici poden ajudar.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat, tot i que s'observa escepticisme pel que fa a la seva solució.	
0	1	1



Proposta 11 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Mobilitat entre municipis	
Descripció	El vianant necessita desplaçar-se entre diferents poblacions i no només caminant.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1

Proposta 12 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Accessibilitat al transport públic	
Descripció	Manca d'accessibilitat a peu al transport públic.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant per ser debatuda, necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	2	1

Proposta 13		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Accessibilitat de les parades del transport públic	
Descripció	Identificació i adequació d'accés i espais d'aturades del transport públic.	
Motivació	La proposta ha generat consens i la seva aplicació s'ha considerat plausible.	
	3	0

Proposta 14		
Sub-grup	Infraestructura i accessibilitat	
Títol	Plans d'adaptació de voreres	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Desfasament de la planificació urbana vers la realitat.</li> <li>○ Ciutats poc pacificades i accessibles a la mobilitat rodada.</li> <li>○ Configuració dels carrers sota disseny o concepció antiga.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Elaboració de plans anuals d'adaptació de voreres i creuaments a la normativa vigent.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	2	5
		0

Proposta 15 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Pacificacions i espais de vianants	
Títol	Excés de pacificació	
Descripció	Problemes produïts pels excessos de pacificació dels centres de les ciutats.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
	0	0
		0

Proposta 16		
Sub-grup	Pacificacions i espais de vianants	
Títol	Iniciatives de pacificació	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear i ampliar carrers pacificats.</li> <li>• Generar una ciutat adaptada als vianants.</li> <li>• Pacificar més els centres urbans per facilitar la mobilitat a peu.</li> <li>• Mesures de pacificació del trànsit, mitjançant mesures d'urbanisme tàctic, controls...</li> </ul>	
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	Pacificacions i espais de vianants	
Títol	Pacificació i trànsit rodat	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pacificar carrers amb restriccions de trànsit.</li> <li>• Les pacificacions de carrers aporten seguretat als vianants i, si hi poden transitar, també al trànsit rodat.</li> </ul>	
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: una majoria considera que és una mesura viable, però també s'ha expressat alguna opinió que la veu difícil d'implementar.	
	4	1

Proposta 18 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Pacificacions i espais de vianants	
Títol	L'espai públic per les persones	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les ciutats es van pensar pels vehicles, ara cal pensar-les per les persones.</li> <li>• Alliberar els espais ocupats per vehicles i donar-los als vianants.</li> </ul>	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en el seu debat. Afrontar la seva correcció es considera viable.	
	2	0

Proposta 19 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Pacificacions i espais de vianants	
Títol	Planificació del transport públic a les zones pacificades	
Descripció	La xarxa de transport públic de bus urbà i interurbà és problemàtica en zones on es vol pacificar i recuperar l'espai per al vianant.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	0

Proposta 20		
Sub-grup	Pacificacions i espais de vianants	
Títol	Eixos de vianants	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Hi ha carreteres que haurien de ser més carrers o avingudes i menys carretera.</li> <li>○ Hi ha carrers col·lapsats que no són amables amb els vianants.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Prioritzar l'espai per vianants sobre altres modes de transport.</li> <li>○ Redissenyar l'espai públic pensant en les persones.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i també necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	6	2
		0

Proposta 21 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Pacificacions i espais de vianants	
Títol	TramCamp: efecte barrera	
Descripció	El TramCamp suposa la creació d'un nou efecte barrera en els desplaçaments a peu.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en el seu debat. La seva correcció es considera plausible.	
	1	2
		0

Proposta 22		
Sub-grup	Perspectiva de gènere	
Títol	Perspectiva de gènere al transport públic	
Descripció	Considerar la perspectiva de gènere en l'accés al transport públic.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
0	2	0

Proposta 23		
Sub-grup	Perspectiva de gènere	
Títol	Enllumenat de les voreres	
Descripció	Actuar en l'enllumenat públic per tal d'evitar punts foscos en zones de vianants o creuaments.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
0	5	0

Proposta 24		
Sub-grup	Perspectiva de gènere	
Títol	Perspectiva de gènere a l'espai públic	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Manca de perspectiva de gènere i edat a l'hora de dissenyar l'espai públic.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Considerar la perspectiva de gènere en el disseny urbà.</li> <li>○ Dissenyar i planificar l'espai públic des de la perspectiva de gènere i edat.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
1	2	0

Proposta 25		
Sub-grup	Promoció i educació	
Títol	Mobilitat activa cap a l'escola	
Descripció	Més bicibús* i més anar a peu a l'escola.	
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.	
	3	1

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

**Taula Resum: Mobilitat dels vianants**

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
<b>Entorn físic</b>	<b>Infraestructura i accessibilitat</b>	Impulsar plans d'accessibilitat i garantir el seu compliment.
		Identificar els principals recorreguts de vianants per plantejar millores.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliar voreres.</li> <li>• Elements més transparents abans de pas de vianants.</li> </ul>
		mobiliari urbà ha de ser accessible per tot tipus de vianant, especialment les terrasses
		Xarxa de camins amb continuïtat intermunicipal.
		Les distàncies compliquen la mobilitat a peu entre nuclis de població, però en molts casos les voreres i els carrils bici poden ajudar.
		Identificació i adequació d'accés i espais d'aturades del transport públic.
	Elaboració de plans anuals d'adaptació de voreres i creuaments a la normativa vigent	
	<b>Pacificacions i espais de vianants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear i ampliar carrers pacificats.</li> <li>• Generar una ciutat adaptada als vianants.</li> <li>• Pacificar més els centres urbans per facilitar la mobilitat a peu.</li> <li>• Mesures de pacificació del trànsit, mitjançant mesures d'urbanisme tàctic, controls...</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pacificar carrers amb restriccions de trànsit.</li> <li>• Les pacificacions de carrers aporten seguretat als vianants i, si hi poden transitar, també al trànsit rodat.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritzar l'espai per vianants sobre altres modes de transport.</li> <li>• Redissenyar l'espai públic pensant en les persones.</li> </ul>		
<b>Informació i senyalització</b>	Implantar senyalització vertical d'orientació pels vianants.	
<b>Inclusió i participació</b>	<b>Perspectiva de gènere</b>	Considerar la perspectiva de gènere en l'accés al transport públic.
		Actuar en l'enllumenat públic per tal d'evitar punts foscos en zones de vianants o creuaments



		<ul style="list-style-type: none"><li>• Considerar la perspectiva de gènere en el disseny urbà.</li><li>• Dissenyar i planificar l'espai públic des de la perspectiva de gènere i edat.</li></ul>
	<b>Promoció i educació</b>	Més bicibús* i més anar a peu a l'escola.

### 3.2 Eix de debat B: Seguretat Viària

Els sinistres de trànsit són una de les principals causes de mortalitat a Catalunya, especialment en la població jove. Cada vegada s'està posant més en relleu el drama humà que suposa aquest fenomen.

La seguretat viària no només té un impacte directe en les persones involucrades en un sinistre, sinó que també afecta el teixit social i econòmic del territori. Les lesions i pèrdues de vides humanes tenen repercussions profundes en les famílies, els amics i la comunitat en general. A més, els sinistres de trànsit suposen un cost econòmic significatiu en termes de despeses mèdiques, reparació d'infraestructures i pèrdua de productivitat.

Prioritzar la seguretat viària és una responsabilitat ineludible en la planificació i gestió de la mobilitat d'un territori. Cada desplaçament, ja sigui a peu, en bicicleta, en vehicle privat o en transport públic, comporta un risc inherent i és necessari treballar per minimitzar aquest risc en la mesura del possible.

Des del 2010, la xifra de sinistres de trànsit al Camp de Tarragona no s'ha reduït. De fet, ha augmentat un 5,46%. Una part d'aquest augment es deu a l'augment de la població, però, així i tot, el nombre de sinistres per cada 1.000 habitants ha passat de 2,79 a 2,80. Per tant, en termes de sinistralitat, es pot parlar d'algunes fluctuacions al llarg de la dècada (especialment el cas de la COVID-19, quan es va reduir la circulació de vehicles), però la conclusió és que no hi ha hagut una millora, sinó un estancament. En canvi, les xifres de persones mortes i ferits greus, tot i que a primera vista pot semblar que segueixin la mateixa tendència, sí que han tingut una reducció lleu però prou significativa, del 21,6% i del 9,14%, respectivament. Això vol dir, per tant, que tot i que hi ha més sinistres, aquests són de conseqüències menys greus.

Proposta 1		
Sub-grup	Convivència i segregació	
Títol	Configuració urbana	
Descripció	Optimització dels recorreguts i material mòbil a la configuració urbana a nivell d'amples, girs, tipus de paviment.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 2		
Sub-grup	Convivència i segregació	
Títol	Segregació dels modes de mobilitat	
Descripció	Segregació de xarxes modals (bus+bici+a peu).	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	3

Proposta 3		
Sub-grup	Convivència i segregació	
Títol	Convivència dels modes de mobilitat.	
Descripció	Xarxa unitària de tots els modes de transport per tot el Camp de Tarragona.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. S'ha expressat escepticisme a l'hora d'aplicar-la.	
	0	2

Proposta 4		
Sub-grup	Convivència i segregació	
Títol	Infraestructures ciclables	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Manca de criteris claus en les noves infraestructures ciclables.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Potser calen menys carrils però millor fets.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda, necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	3	3

Proposta 5		
Sub-grup	Convivència i segregació	
Títol	L'oportunitat de la xarxa de camins	
Descripció	Xarxa de camins com a xarxa segregada per vianants i ciclistes amb gestió dels consells comarcals.	
Motivació	La proposta ha generat consens i la seva aplicació s'ha considerat plausible.	
6	0	0

Proposta 6 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Convivència i segregació	
Títol	Convivència millorable	
Descripció	Actualment hi ha una convivència dolenta dels diferents usos de l'espai públic.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
3	0	0

Proposta 7		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	Educació viària	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Manca d'educació, formació i conscienciació sobre seguretat viària.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Realitzar campanyes d'educació, formació i conscienciació sobre seguretat viària.</li> </ul> </li> </ul>	
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 creu que és factible a l'hora de dur-la a terme.	
	6	3

Proposta 8		
Sub-grup	Educació i promoció	
Títol	Canvi modal	
Descripció	Afavorir canvi modal a transport públic per millorar la seguretat viària	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	3

Proposta 9		
Sub-grup	Entorns pacificats	
Títol	Velocitats excessives	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Velocitat excessiva a la ciutat.</li> <li>○ Velocitat excessiva dels vehicles.</li> </ul> </li> <li>• Proposta                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Garantir ciutats 30.</li> <li>○ Enfortir la regulació de la velocitat de circulació.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda, necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	4	2

Proposta 10 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Entorns pacificats	
Títol	Excés de trànsit	
Descripció	Trànsit de vehicles excessiu per l'interior de les ciutats.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	2	0

Proposta 11 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Entorns pacificats	
Títol	Vies de gran capacitat	
Descripció	Les vies de gran capacitat als nuclis urbans són un problema per la seguretat i la pacificació dels entorns urbans.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
	0	0

Proposta 12		
Sub-grup	Entorns pacificats	
Títol	Estratègia de convivència	
Descripció	Limitar la velocitat dels vehicles i ajustar el temps d'ús dels espais compartits per evitar conflicte entre vehicles i vianants.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	4

Proposta 13		
Sub-grup	Entorns pacificats	
Títol	Mesures a les escoles	
Descripció	Reduir la velocitat, incrementar les sancions per incompliment viari i aplicar mètodes de seguretat vial a les escoles.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda, necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	1	1

Proposta 14		
Sub-grup	Entorns pacificats	
Títol	Seguretat vial als entorns escolars	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Manca de seguretat viària en els entorns escolars.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Creació d'itineraris segurs per a escolars tant a peu com en bicicleta o VMP.</li> <li>○ Mobilitat segura i reducció de la presència de vehicles a motor als accessos escolars.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta ha generat un fort consens en la seva aplicació, que s'ha considerat plausible.	
	10	0

Proposta 15		
Sub-grup	Entorns pacificats	
Títol	Limitar el trànsit als entorns escolars	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantar mesures de restricció al trànsit motoritzat als entorns escolars.</li> <li>• Ampliar l'espai lliure als entorns escolars i limitar l'accés i l'estacionament.</li> <li>• Prohibir el pas de vehicles a entorns escolars en hores d'accés.</li> </ul>	
Motivació	La proposta ha generat consens i la seva aplicació s'ha considerat plausible.	
	5	0



Proposta 16 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Entorns pacificats	
Títol	Sinistres i passos de vianants	
Descripció	Alta sinistralitat als passos de vianants per la manca de visibilitat i l'alta velocitat.	
Motivació	La problemàtica ha generat consens i la seva aplicació s'ha considerat plausible.	
	2	0

Proposta 17		
Sub-grup	Incivisme, control i sancions	
Títol	Control d'infractors	
Descripció	Establir mecanismes de vigilància, control i seguretat mitjançant sistemes de càmera amb lectura de matrícules per, posteriorment, compartir les bases de dades.	
Motivació	La proposta ha generat consens i la seva aplicació s'ha considerat plausible.	
	2	0

Proposta 18		
Sub-grup	Incivisme, control i sancions	
Títol	Semàfors i velocitat	
Descripció	Calen semàfors sensibles a la velocitat.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda, necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	1	0

Proposta 19		
Sub-grup	Incivisme, control i sancions	
Títol	Reduir la sinistralitat	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ En alguns trams de carreteres (C-14,T-11) la sinistralitat és alta.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Per reduir la sinistralitat calen controls d'alcoholèmia, de velocitat i incrementar la quantitat a pagar de les sancions.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	2

Proposta 20 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Incivisme, control i sancions	
Títol	Conductors incívics	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incivisme en la conducció.</li> <li>• Blindar el Camp de Tarragona vers els vehicles infractors.</li> </ul>	
Motivació	La problemàtica ha generat consens i la seva solució s'ha considerat poc plausible o difícil.	
	0	1

Proposta 21		
Sub-grup	Normativa i governança	
Títol	Els Plans Locals de Seguretat Viària (PLSV)	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Molta sinistralitat especialment en turisme i moto.</li> <li>○ Manca de realització i aplicació de PLSV.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Impuls de la realització de PLSV i garantir-ne l'actuació i seguiment.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta ha generat consens i la seva aplicació s'ha considerat plausible.	
	3	0

Proposta 22 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Normativa i governança	
Títol	Dificultats normatives	
Descripció	Dificultat normativa en funció de la jerarquia administrativa (pas de vianants a carretera).	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	1	0

Proposta 23		
Sub-grup	Normativa i governança	
Títol	Governança dels carrils bici	
Descripció	Manca de coordinació entre administracions per coordinar obres de carril bici.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 24		
Sub-grup	Normativa i governança	
Títol	Unificació d'ordenances	
Descripció	Ordenances unificades entre territoris i criteris tècnics similars.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
0	0	0

**Taula Resum: Seguretat viària**

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
Medi físic	<b>Convivència i segregació</b>	Optimització dels recorreguts i material mòbil a la configuració urbana a nivell d'amples, girs, tipus de paviment.
		Segregació de xarxes modals (bus+bici+a peu).
		Xarxa unitària de tots els modes de transport per tot el Camp de Tarragona.
		Menys carrils bici però millor fets
		Xarxa de camins com a xarxa segregada per vianants i ciclistes amb gestió dels consells comarcals.
	<b>Entorns pacificats</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantir ciutats 30.</li> <li>• Enfortir la regulació de la velocitat de circulació.</li> </ul>
		Limitar la velocitat dels vehicles i ajustar el temps d'ús dels espais compartits per evitar conflicte entre vehicles i vianants.
		Reduir la velocitat, incrementar les sancions per incompliment viari i aplicar mètodes de seguretat vial a les escoles.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creació d'itineraris segurs per a escolars tant a peu com en bicicleta o VMP.</li> <li>• Mobilitat segura i reducció de la presència de vehicles a motor als accessos escolars.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantar mesures de restricció al trànsit motoritzat als entorns escolars.</li> <li>• Ampliar l'espai lliure als entorns escolars i limitar l'accés i l'estacionament.</li> <li>• Prohibir el pas de vehicles a entorns escolars en hores d'accés.</li> </ul>
Acció institucional	<b>Educació i promoció</b>	Realitzar campanyes d'educació, formació i conscienciació sobre seguretat viària.
		Afavorir canvi modal a transport públic per millorar la seguretat viària
	<b>Incivisme, control i sancions</b>	Establir mecanismes de vigilància, control i seguretat mitjançant sistemes de càmera amb lectura de matrícules per, posteriorment, compartir les bases de dades.  Semàfors sensibles a la velocitat.

		Controls d'alcoholèmia, de velocitat i incrementar la quantitat a pagar de les sancions.
	<b>Normativa i governança</b>	Impuls de la realització de PLSV i garantir-ne l'actuació i seguiment.
		Manca de coordinació entre administracions per coordinar obres de carril bici.
		Ordenances unificades entre territoris i criteris tècnics similars.

### 3.3 Eix de debat C: Aparcament de tots els modes de transport

A diferència de l'anar a peu o el transport públic, tota persona que circuli amb vehicle privat necessita un espai on emmagatzemar el vehicle, tant en el lloc d'origen com de destí del desplaçament.

Això crea una gran demanda d'espai, especialment en els principals centres de generació i atracció de viatges, on en algunes circumstàncies la demanda supera l'oferta existent, generant situacions de saturació. A les grans ciutats aquesta manca d'aparcament és més evident, ja que l'elevada densitat de població fa que l'espai sigui un bé molt escàs.

La necessitat d'aparcament és un fenomen que afecta tots els vehicles privats: bicicletes, motocicletes i turismes, però aquests vehicles tenen repercussions diferents sobre l'espai.

La principal conclusió sobre l'aparcament de bicicletes i VMP és que, en ser vehicles petits, ocupen poc espai i, per tant, es poden guardar fàcilment al domicili particular o en indrets similars. Així i tot, la falta d'inversió per part de les administracions públiques en aquests mitjans de transport ha fet que, a pesar del poc espai que ocupen, existeixin pocs llocs on estacionar-los a la via pública i que, a més, els que existeixen siguin poc segurs.

L'aparcament de vehicles privats motoritzats, en canvi, té unes repercussions molt diferents. La gran quantitat de turismes en circulació i l'espai que ocupa el mateix estacionament suposen una pressió enorme sobre l'oferta d'espai. En els indrets amb més demanda d'aparcament s'han construït aparcaments subterranis per tal de millorar la gestió de l'espai, però en altres llocs la demanda d'aparcament ha suposat l'ocupació de solars i, en la majoria dels casos, d'espai en la via pública, impeding altres usos.

La gestió de l'aparcament, per tant, és una qüestió cabdal en la planificació de la mobilitat, però és necessari afrontar-la des de dues perspectives. D'una banda, com a element que permet a moltes persones poder accedir al seu centre de treball, estudi o qualsevol altra necessitat personal, especialment quan no es disposa de transport alternatiu. D'altra banda, l'aparcament, especialment en la via pública, no només incentiva l'ús del vehicle privat, sinó que en suposa la seva privatització per a un ús estàtic i no productiu.

Proposta 1 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)	
Títol	DUM en àmbits pacificats	
Descripció	Gestió de DUM en àmbits pacificats o d'ús exclusiu per vianants.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	3
		0

Proposta 2		
Sub-grup	Informació i senyalització	
Títol	Smartcity-teca	
Descripció	Aprofitar fons per invertir en "smartcity-teca" per tenir informació a temps real d'estacionament.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
0	0	0

Proposta 3		
Sub-grup	Intermodalitat i P+R	
Títol	Gratuitat de l'aparcament	
Descripció	Gratuitat de l'aparcament del cotxe combinat amb altre transport públic.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. S'ha expressat escepticisme a l'hora d'aplicar-la.	
0	1	2

Proposta 4		
Sub-grup	Intermodalitat i P+R	
Títol	Aparcament P+R als pols intermodals	
Descripció	Aparcament P+R a les estacions de tren i autobús (aparcament per turismes i bicicletes).	
Motivació	La proposta ha generat consens i la seva aplicació s'ha considerat plausible.	
2	0	0



Proposta 5		
Sub-grup	Intermodalitat i P+R	
Títol	Característiques dels aparcaments dissuasius P+R	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ L'aparcament dissuasiu no és ni segur ni està interconnectat amb transport públic ni amb freqüències suficients.</li> <li>○ P+R sense transport públic genera mobilitat en transport privat.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aparcament dissuasiu amb bona connectivitat (Exemple: Donosti).</li> <li>○ Aparcament dissuasiu barat i amb vigilància per reduir vandalisme.</li> <li>○ Mesures per facilitar l'aparcament en indrets propers on no es molesta per evitar el trànsit en zones pacificades.</li> </ul> </li> </ul>	
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 gran majoria creu que és viable.	
	7	3

Proposta 6		
Sub-grup	Intermodalitat i P+R	
Títol	Aparcament per bicis als pols intermodals	
Descripció	Aparcament segur per bici a les estacions de tren i bus.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 7		
Sub-grup	Intermodalitat i P+R	
Títol	Zones taronges als pols intermodals	
Descripció	Incrementar zones taronges a prop de centres intermodals.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda, necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	1	0

Proposta 8 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Intermodalitat i P+R	
Títol	Manca de connectivitat	
Descripció	Manca de connectivitat AVE+bus+ferrocarril+aparcament.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	2

Proposta 9 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Preu i abonaments	
Títol	Segregació social	
Descripció	L'aparcament de pagament genera segregació social.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera plausible.	
	1	0

Proposta 10		
Sub-grup	Preu i abonaments	
Títol	Estacionament bonificat	
Descripció	Zones d'estacionament per residents bonificades.	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els i les participants, considerant-la digna de ser debatuda en profunditat, però amb perspectives contràries molt igualades pel que respecta a la viabilitat de la seva execució.	
	1	2
		1

Proposta 11 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Regulació i normativa	
Títol	Regulació de l'estacionament	
Descripció	Manca de regulació de l'estacionament del vehicle privat a la via pública.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0
		0

Proposta 12		
Sub-grup	Regulació i normativa	
Títol	Estacionament de bicis i VMP als edificis	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Manca de regulació urbanística per l'estacionament de bicis i VMP als edificis nous i existents.</li> <li>○ VMP en l'espai públic: criteris difusos i normativa insuficient.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fer aparcaments de bicicletes dintre i fora dels edificis públics.</li> </ul> </li> </ul>	
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.	
	2	1
		1

**Taula Resum: Aparcament de tots els modes de transport**

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
<b>Informació i senyalització</b>	<b>Informació i senyalització</b>	Aprofitar fons per invertir en “smartcity-teca” per tenir informació a temps real d'estacionament.
<b>Intermodalitat i P+R</b>	<b>Intermodalitat i P+R</b>	Gratuïtat de l'aparcament del cotxe combinat amb altre transport públic.
		Aparcament P+R a les estacions de tren i autobús (aparcament per turismes i bicicletes).
		Aparcament dissuasiu amb bona connectivitat. Aparcament dissuasiu barat i amb vigilància per reduir vandalisme. Mesures per facilitar l'aparcament en indrets propers on no es molesta per evitar el trànsit en zones pacificades.
		Aparcament segur per bici a les estacions de tren i bus.
		Incrementar zones taronges a prop de centres intermodals.
<b>Preu i abonaments</b>	<b>Preu i abonaments</b>	Zones d'estacionament per residents bonificades.
<b>Regulació i normativa</b>	<b>Regulació i normativa</b>	Fer aparcaments de bicicletes dintre i fora dels edificis públics.

### 3.4 Aspectes transversals sorgits a la sessió

Si bé l'objectiu de la segona sessió és la discussió de temes, idees i opinions relacionades amb la mobilitat dels vianants, la seguretat viària i l'aparcament dels modes de transport, 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, al paper de l'administració per impulsar canvis en la mobilitat i a les complexitats de la convivència dels diferents usos de l'espai públic i els modes de mobilitat per transitar-los.

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	PMR al transport públic	
Descripció	Calen més vehicles adaptats i més freqüències per persones amb mobilitat reduïda.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 2		
Sub-grup	-	
Títol	Segregació per motiu de viatge	
Descripció	Segregar vehicle de treball dels vehicles d'oci a les ZBE.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. S'ha expressat escepticisme a l'hora d'aplicar-la.	
	0	1

Proposta 3		
Sub-grup	-	
Títol	Restricció al trànsit	
Descripció	Aplicar mesures de restricció al trànsit aprofitant la delimitació de la ZBE i d'altres polítiques locals.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	3

Proposta 4		
Sub-grup	-	
Títol	Problemes de transport públic	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Transport públic ni assequible ni regular.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Augmentar freqüència del transport públic.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els participants. S'observen perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva execució, però guanyen les visions més optimistes.	
	3	0

Proposta 5		
Sub-grup	-	
Títol	Transport públic als caps de setmana	
Descripció	Servei de transport públic als caps de setmana als pobles.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 6		
Sub-grup	-	
Títol	Control de contractes públics	
Descripció	Supervisió i control en la execució dels contractes públics (2028).	
Motivació	La proposta ha generat consens i la seva aplicació s'ha considerat plausible.	
1	0	0

Proposta 7 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Transport públic intermunicipal	
Descripció	El transport públic intermunicipal és deficient i presenta mancances.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
0	0	0

Proposta 8		
Sub-grup	-	
Títol	Carril bus	
Descripció	És necessari crear carril bus per garantir temps de viatge.	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els participants. S'observen perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva execució.	
2	0	1



Proposta 9		
Sub-grup	-	
Títol	L'oportunitat del bus elèctric	
Descripció	Utilitzar modes de transport menys agressius i versàtils enfront sistemes tramviaris (p.e.: Bus elèctric).	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
0	3	0

Proposta 10		
Sub-grup	-	
Títol	Proposta d'apartat al pdM	
Descripció	Recollir les contradiccions normatives al pdM.	
Motivació	La proposta ha generat consens i la seva aplicació s'ha considerat plausible.	
2	0	0

Proposta 11		
Sub-grup	-	
Títol	Impuls del <i>carsharing</i>	
Descripció	Impuls del <i>carsharing</i> des de les administracions.	
Motivació	La proposta s'ha considerat poc plausible o difícil.	
0	0	1

Proposta 12		
Sub-grup	-	
Títol	Introduir la visió dels infants i dels vianants al pdM	
Descripció	Comptar amb els infants a la diagnosi del pdM i amb les propostes dels vianants.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
0	0	0

Proposta 13 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Gestió de la recollida de residus urbans.	
Descripció	Gestió de la recollida de residus urbans quant a mobilitat i planificació de ruta.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat. S'ha expressat escepticisme a l'hora de solucionar-la.	
0	1	1

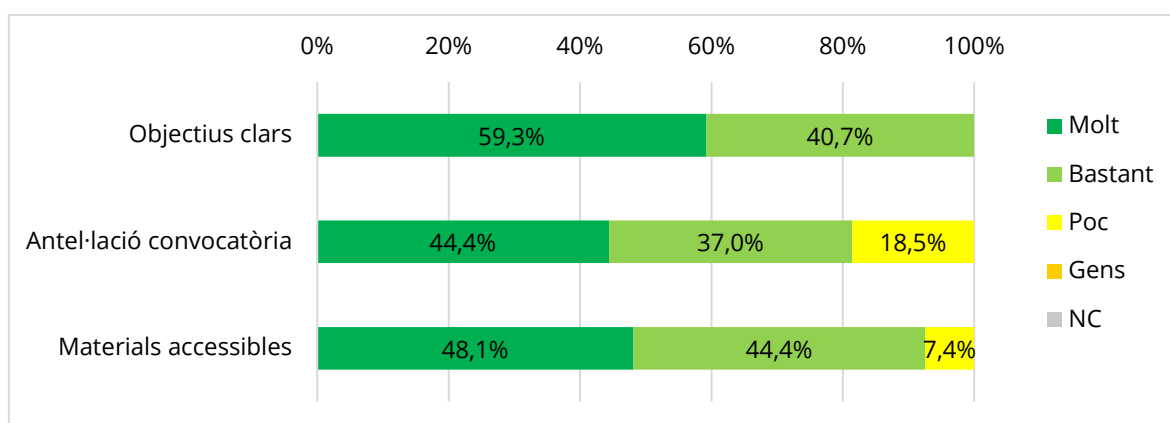
Proposta 14		
Sub-grup	-	
Títol	Gestió de l'oferta i demanda de mobilitat	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Estacionalitat en l'ocupació del territori i els condicionants sobre l'ocupació ordinària o base del mateix.</li> </ul> </li> <li>• Proposta:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gestió de la mobilitat en situació ordinària en baixa ocupació versus la mobilitat en èpoques d'alta ocupació.</li> </ul> </li> </ul>	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
0	1	0

## 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 96,7% dels assistents ha respost el qüestionari.

L'avaluació feta de la preparació de la sessió varia en funció de l'aspecte valorat. La claredat dels objectius de la sessió és l'element amb una puntuació més elevada, amb el 59,3% responnent "Molt" i la resta, "Bastant", en si estan d'acord amb la seva adequació. La resta d'elements s'ha valorat majoritàriament com a "Molt". A continuació es mostra gràficament la valoració recollida.

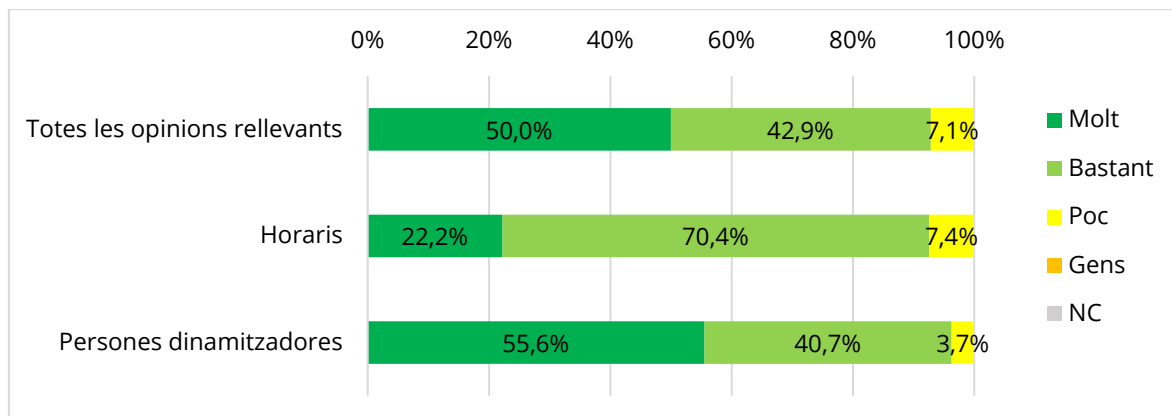
**Figura 4.1 Valoració de la preparació de la sessió**



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

L'execució de la segona 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 55,6% responnent a "Molt d'acord" davant l'afirmació de si creien que havien demostrat un bon nivell professional i havien afavorit el debat. Els horaris és l'únic aspecte que desperta menys entusiasme, responnent el 70,4% dels enquestats com que era quelcom amb què estaven "Bastant" d'acord amb el fet que eren adequats.

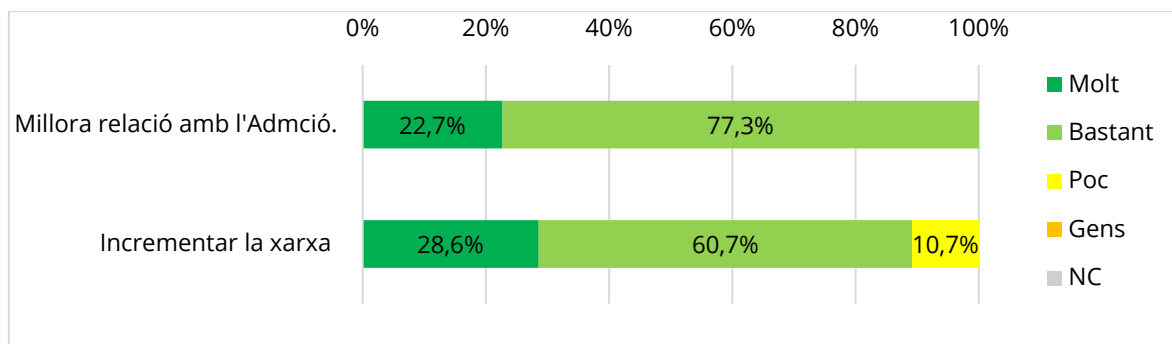
**Figura 4.2 Valoració sobre l'execució de les sessions informatives i els tallers participatius**



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.

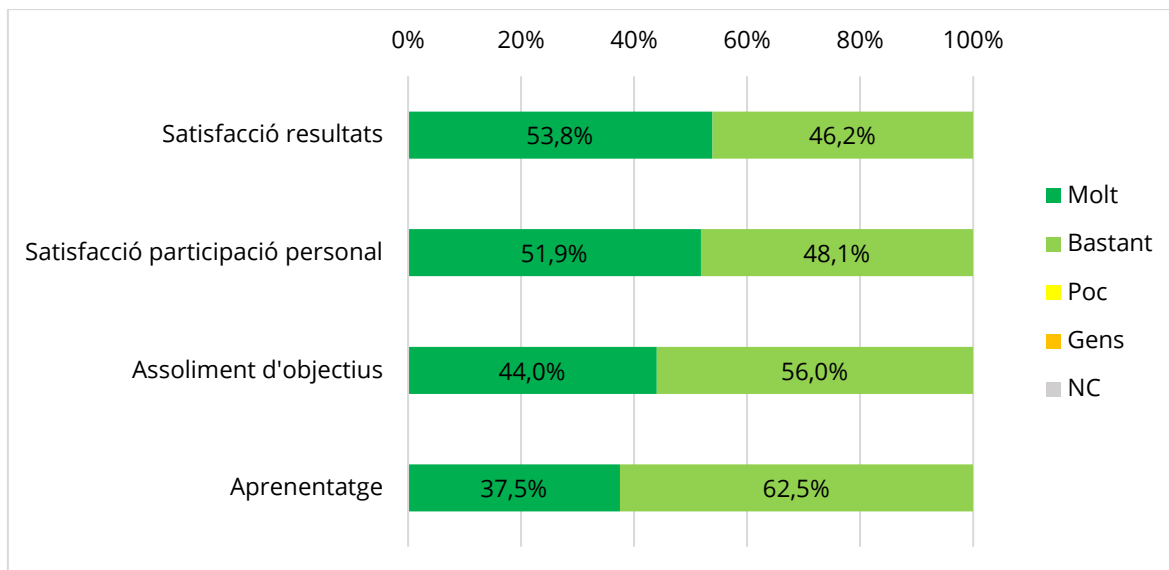
**Figura 4.3 Valoració sobre les expectatives respecte dels resultats de la sessió**



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 53,8% indicant "Molt".

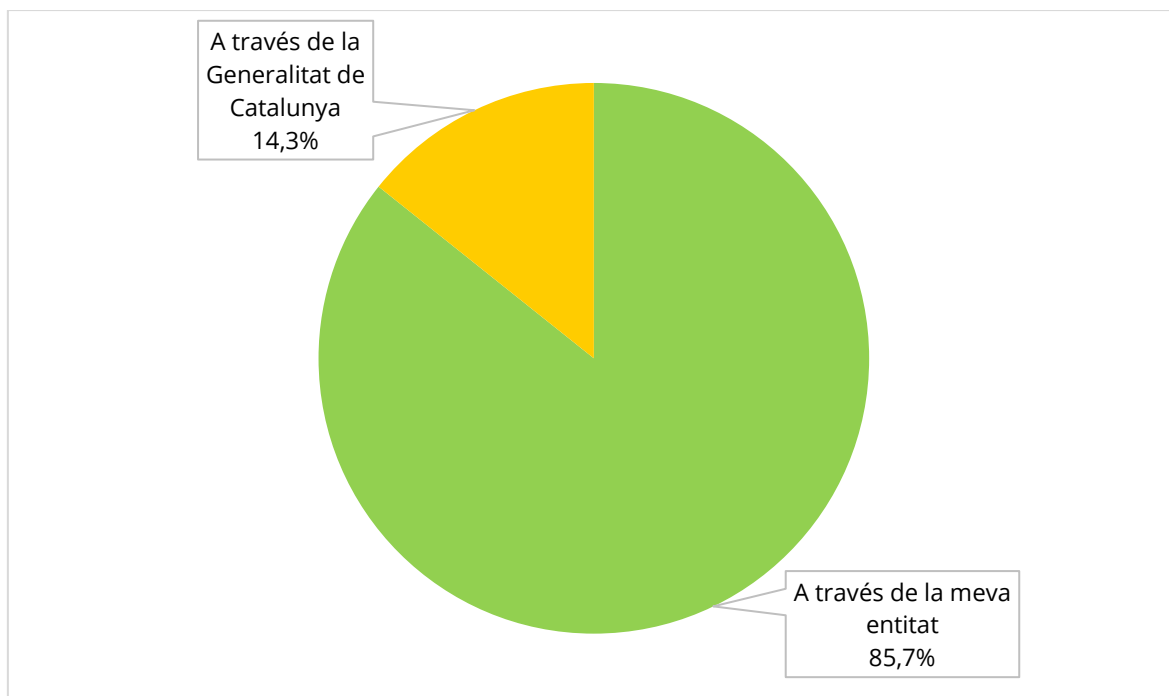
**Figura 4.4 Valoració global**



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

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

**Figura 4.5 Accés a la convocatòria**



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



