



**Generalitat
de Catalunya**

Procés participatiu “El futur del Camp”

**Directrius de planejament
urbanístic de l'àmbit metropolità
del Camp de Tarragona**

Informe de resultats de la sessió

Taula 9 – mobilitat, governança i àmbit territorial

Reus, 8 d'octubre de 2021

participa.gencat.cat

Unitat impulsora del procés participatiu

Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori

Unitat que acompanya

Direcció General de Participació Ciutadana i Processos Electorals

Empresa dinamitzadora i que redacta l'informe

Gabinet Ceres

Contingut

1	Introducció.....	4
1.1	Antecedents i context	4
1.2	Objectius del procés participatiu.....	4
1.3	Eixos del procés participatiu	4
1.4	Fases del procés participatiu	5
1.5	Dinàmica de la sessió.....	6
2	Assistència i participació	7
2.1	Perfil de les persones participants.....	7
2.2	Llistat d’entitats participants	7
3	Recull d’aportacions	9
3.1	Eix de debat 1 - Mobilitat	9
3.1.1	Models desitjats i no desitjats	9
3.1.2	Problemes, dèficits i riscos	11
3.1.3	Mesures, millores i oportunitats	11
3.2	Eix de debat 4 - Assentaments.....	13
3.2.1	Models desitjats i no desitjats	13
3.2.2	Problemes, dèficits i riscos	14
3.2.3	Mesures, millores i oportunitats	15
3.3	Àmbit territorial	17
4	Annex. Resultats de l’enquesta d’avaluació de les sessions	19
4.1	Perfil.....	19
4.2	Valoracions.....	21
4.3	Convocatòria	23

1 Introducció

La Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya ha iniciat un primer diagnòstic d'identificació dels elements conjunts i comuns dels diferents municipis del sistema urbà metropolità del Camp de Tarragona (AMCT). I amb la finalitat de definir les directrius i continguts que han de guiar l'elaboració d'un pla urbanístic de caràcter supramunicipal. Un pla vertebrador i complementari de la planificació urbanística vigent de cada municipi.

Per portar a terme aquest treball de diagnòstic previ, la Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori ha volgut incorporar, des de la fase inicial, la visió, el posicionament, l'opinió i les aportacions de diferents agents socials implicats, tals com institucions locals, universitat, centres de recerca, teixit associatiu i ciutadania, mitjançant l'impuls d'aquest procés participatiu.

1.1 Antecedents i context

La motivació per impulsar aquest estudi i procés participatiu neix de la necessitat de treballar en un territori complex en el qual interactuen un conjunt de municipis i que ha experimentat importants transformacions en els últims anys, però que no compta amb un enfocament metropolità que plantegi i resolgui reptes i problemàtiques conjunts del territori.

1.2 Objectius del procés participatiu

Els objectius del procés participatiu són els següents:

- Contribuir a un millor coneixement de les dinàmiques territorials que operen al sistema urbà del Camp de Tarragona
- Elaborar des del territori un primer diagnòstic de la realitat metropolitana i les lògiques supramunicipals a través d'un debat obert amb les diferents disciplines professionals i els representants institucionals
- Fer extensiu a la ciutadania els reptes a resoldre i les oportunitats per assolir un territori més coherent i millor estructurat a escala supramunicipal
- Partint dels continguts extrets del diagnòstic participat, articular les directrius sobre les que caldrà versar l'elaboració d'un document de planificació urbanística estratègica adaptat a les especificitats del Camp de Tarragona

1.3 Eixos del procés participatiu

El procés participatiu planteja recollir propostes en relació als següents eixos de debat:

- Eix 1. Determinació de l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona.
- Eix 2. Models de mobilitat i accessibilitat òptima en el Camp de Tarragona.

Eix 3. Protecció i valor de l'espai agrícola. Factors determinants de la qualitat mediambiental i paisatgística dels espais oberts. Compatibilitat d'usos en l'espai obert.

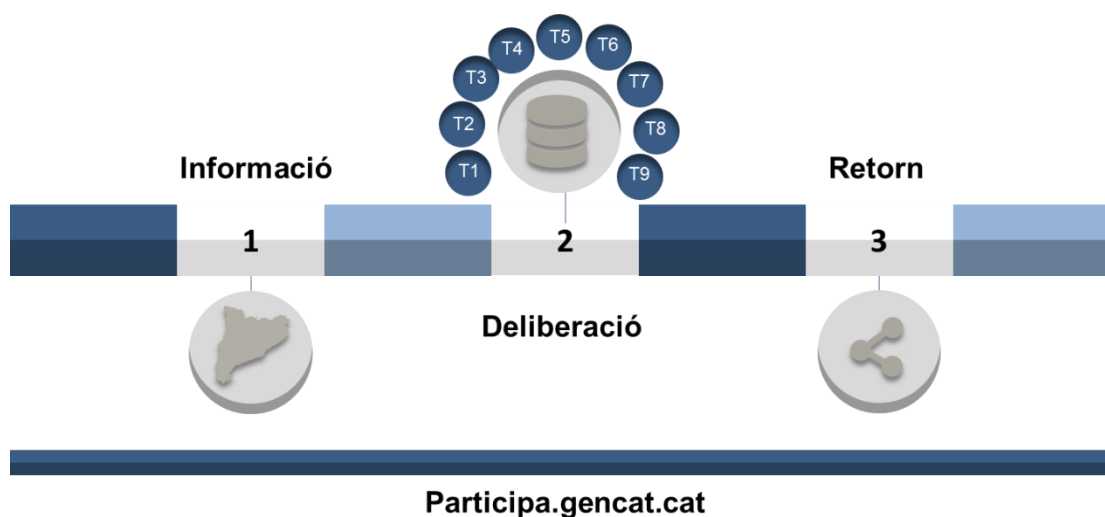
Eix 4. Modernització dels assentaments urbans, les polítiques de sòl i habitatge supramunicipals, les operacions de reciclatge urbà i equipaments d'abast territorial, els espais de reserva, la costa, les densitats urbanes i els teixits urbans mixtes.

Eix 5. Projecció del model econòmic del territori, dels polígons industrials i les grans infraestructures: port, aeroport i TGV.

Eix 6. Definició del models mancomunats energètics i metabòlics: xarxes de consum i residus, i ordenació de les seves infraestructures.

Eix 7. Governança.

1.4 Fases del procés participatiu



Les diferents fases en que s'ha organitzat el procés persegueixen els següents objectius específics:

1. **Fase d'informació.** Donar a conèixer el procés participatiu, es socialitza el projecte i s'informa sobre les possibilitats per participar, a més de convocar els diferents actors i ciutadania.
2. **Fase deliberativa.** Taules de debat temàtiques amb l'objectiu d'aprofundir en les diferents problemàtiques pròpies i compartides del territori, construir coneixement i, sobretot, identificar línies potencials i estratègiques de desenvolupament i recollir les aportacions d'institucions públiques i experts locals. S'hi afegeix un qüestionari en línia per recollir les opinions també de la ciutadania.
3. **Fase de retorn.** Difondre els resultats obtinguts del procés participatiu.

1.5 Dinàmica de la sessió

La dinàmica seguida durant les taules temàtiques han tingut la següent estructura:

1. Benvinguda i contextualització del procés
2. Debat entorn el primer eix de la taula mitjançant la tècnica visions de futur
3. Debat entorn el segon eix de la taula mitjançant la tècnica visions de futur
4. Determinació de l'àmbit territorial
5. Cloenda i avaluació

El debat entorn els eixos temàtics ha permès recollir aportacions relatives a diferents aspectes:

- Els models de futur desitjables i no desitjables per a cada eix
- Els problemes, dèficits o riscos que caldria resoldre per aconseguir el model desitjat i evitar el no desitjat
- Les mesures, millores i oportunitats associades al model desitjat

La determinació de l'àmbit territorial s'ha realitzat en base a un mapa on les persones participants han identificat els municipis que requereixen d'una visió conjunta i que poden definir un àmbit central sobre el que estructurar un planejament conjunt.

2 Assistència i participació

2.1 Perfil de les persones participants

A la sessió, han participat un total de 24 persones, que suposa el 75% del total de persones convocades.

Taula 1. Gènere de les persones participants

	Persones participants	%
Homes	15	62%
Dones	9	38%
Total	24	100%

2.2 Llistat d'entitats participants

A continuació es presenta el llistat d'entitats participants a la sessió i el nombre de persones participants en representació de cada entitat.

Taula 2. Llistat d'entitats participants

ENTITATS REPRESENTADES	Nombre participants (persones)
Ajuntament de Cambrils	1
Ajuntament de Constantí	1
Ajuntament de La Canonja	1
Ajuntament de Reus	1
Ajuntament de Riudoms	1
Ajuntament de Salou	1
Ajuntament de Tarragona	1
Ajuntament dels Garidells	1
ATM Autoritat Transport Metropolità	1
Col·legi d'Arquitectes	1
Consell Comarcal Tarragonès	1
Departament de la Vicepresidència i Polítiques Digitals i Territori (Gencat)	1
Escola Tècnica Superior d'Enginyeria (URV)	2

ENTITATS REPRESENTADES	Nombre participants (persones)
Escola tècnica Superior d'Arquitectura (URV)	4
Facultat de Ciències Jurídiques (URV)	1
Facultat de Turisme i Geografia (URV)	1
Servei Territorial de Carreteres (Gencat)	1
Servei Territorial d'Urbanisme (Gencat)	1
Serveis territorials d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural a Tarragona (Gencat)	1
Serveis Territorials del Departament de Cultura (Gencat)	1
Total	24

3 Recull d'aportacions

Les aportacions recollides a la present taula, s'estructuren en base a tres eixos concrets:

1. Mobilitat
2. Governança
3. Àmbit territorial

3.1 Eix de debat 1 - Mobilitat

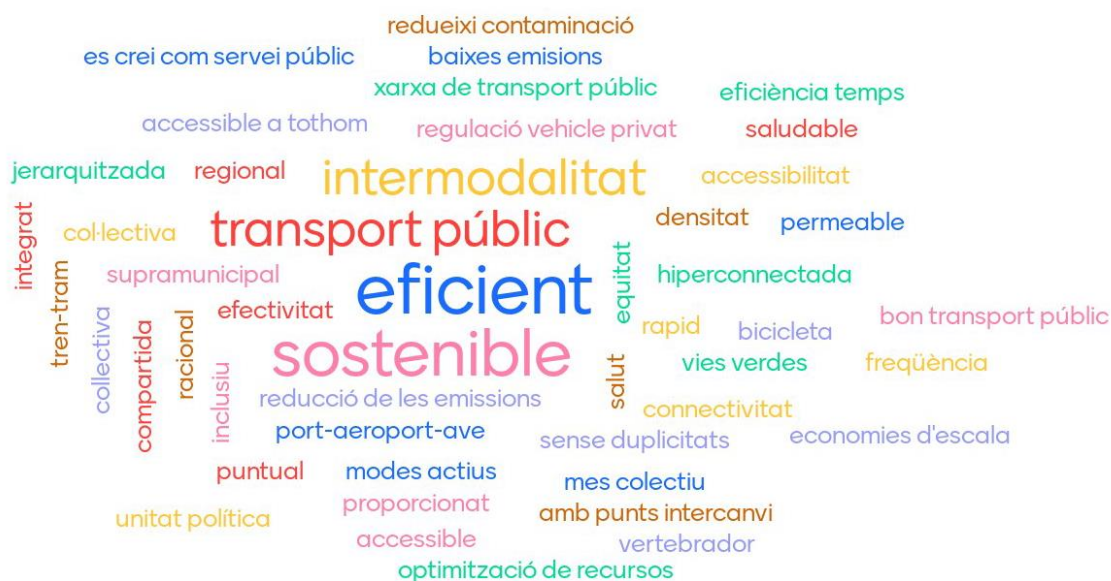
Per tal de poder reflexionar i debatre entorn l'eix de mobilitat, s'ha partit d'una sèrie de temes i preguntes que s'han traduït en aspectes clau que les persones participants han pogut tenir visibles durant el debat per tal de tenir-los en compte:

- Temes clau:
 - Plantejar models de mobilitat i accessibilitat òptima en el Camp de Tarragona.
 - Fomentar la mobilitat activa i optimitzar l'accessibilitat a través del transport públic al Camp de Tarragona
- Preguntes clau:
 - Quines creieu que són les principals mancances en els models de mobilitat actuals de l'AMCT?
 - Quins són els principals dèficits de la xarxa d'infraestructures i mobilitat de l'AMCT?
 - Com podria millorar la xarxa de transport públic de l'AMCT?
 - Quines mesures es podrien aplicar per fomentar l'ús de la mobilitat activa?
 - Com podríem potenciar la intermodalitat entre xarxes i serveis?
 - Quin paper juga la qualitat de l'espai públic o les estacions com a punts d'intercanviador?

3.1.1 Models desitjats i no desitjats

A continuació, es mostra el núvol de paraules elaborat entorn els aspectes que definirien el model de futur desitjat per a l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona en relació a l'eix mobilitat.

Aquests núvols mostren els aspectes repetits amb diferents grandàries de fonts, sent les més grans les que identifiquen els que més s'han repetit. No obstant, cal fer-ne una lectura més a fons, doncs en molts casos els conceptes poden estar escrits de forma diferent però correspondre a una mateixa idea clau. Per aquest motiu, sota de cada núvol s'identifiquen els aspectes més coincidents.



Els principals aspectes, doncs, que definirien el model desitjable quant a mobilitat serien: sostenibilitat, eficient, intermodal i transport públic.

Tot seguit, es mostra el núvol de paraules elaborat entorn els aspectes que definirien el model de futur no desitjat per a l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona en relació a l'eix mobilitat.



Els principals aspectes, doncs, que definirien el model no desitjable quant a mobilitat serien: contaminant, insostenible, privat i inaccessible.

Aquestes visions de futur són les que han guiat la reflexió i debat posterior entorn als problemes, dèficits i riscos, i les mesures, millores i oportunitats.

3.1.2 Problemes, dèficits i riscos

- **Desconnexió de les infraestructures de mobilitat**

Disposem de moltes infraestructures però estan desconnectades entre sí. Fa falta una bona planificació entre les diferents estacions importants del territori, principalment les referents a l'AVE, l'aeroport i les estacions de tren de Reus i Tarragona.

Aquesta manca d'interconnexió provoca la pèrdua de mobilitat regional.

- **Duplicitat d'infraestructures viàries**

La duplicitat de les vies d'alta intensitat com l'AP-7, l'A-7 i la T-11 genera una saturació diària dels vehicles que es desplacen per aquestes vies. Aquest problema deriva del model de mobilitat actual basat en l'ús del vehicle privat.

També sorgeix la idea de que moltes infraestructures destinades al transport privat no són aprofitades pel transport públic.

- **Ús excessiu del transport privat**

Existeixen més facilitats per l'ús del transport privat que pel transport públic, fet que genera més comoditat per desplaçar-se amb el vehicle privat i n'augmenta la seva dependència.

- **Concessions administratives**

Les concessions administratives pel transport públic interurbà es gestionen en base a interessos privats, quan realment es tracta d'un servei públic. Aquest fet fa que es prioritzi el fet de no tenir pèrdues per damunt de l'adaptació d'un servei adequat a les necessitats actuals i futures del territori.

- **Transport de mercaderies perilloses**

La mobilitat de mercaderies perilloses per vies molt concorregudes i interiors de l'àrea metropolitana és percebuda com un risc per la població.

3.1.3 Mesures, millores i oportunitats

- **Planificar infraestructures i aconseguir la intermodalitat**

Cal augmentar la intermodalitat i la integració del transport públic per millorar la connexió, principalment entre municipis.

Algunes mesures proposades relacionades amb el foment del transport públic han estat: la reducció del temps dels trajectes, l'augment de la freqüència de pas i la facilitació d'informació dinàmica a les parades dels busos.

- **Donar valor a la xarxa de camins**

Es proposa reaprofitar la xarxa de camins existents per millorar les connexions interurbanes, per exemple, construint carrils bici o vies per anar a peu.

- **Disposar del Tramvia**

Assumint el dèficit financer que comporta, es proposa la possibilitat d'utilitzar el tramvia com a nou model de transport eficient, ja que podria afavorir les connexions interurbanes i millorar la flexibilitat en la mobilitat del Camp.

- **Impulsar la mobilitat activa i sostenible**

Fomentar l'ús de transports sostenibles com el patinet i la bicicleta i potenciar les infraestructures interurbanes que facilitin el seu ús.

També seria adient fomentar la pedagogia relacionada amb la importància de la mobilitat activa i la conscienciació d'un model de mobilitat sostenible.

- Articular el pas de **mercaderies perilloses** per la costa, a fi d'evitar riscos dins de l'àrea urbana.

A continuació, es mostra una taula resum de les aportacions recollides.

Eix 1 – Mobilitat		
Línies de treball	Agrupació propostes	Aportacions
Problemes, dèficits i riscos	Desconnexió de les infraestructures de mobilitat	<ul style="list-style-type: none"> • Moltes infraestructures desconnectades entre sí • Manca de planificació en les connexions • Pèrdua mobilitat regional
	Duplictat d'infraestructures viàries	<ul style="list-style-type: none"> • Saturació dels vehicles a les vies d'alta intensitat • Model basat en el vehicle privat • Infraestructures desaprofitades
	Ús excessiu del transport privat	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitats pel vehicle privat • Comodat i dependència
	Concessions administratives	<ul style="list-style-type: none"> • Es gestionen en base a interessos privats, quan realment és un servei públic
	Transport de mercaderies perilloses	<ul style="list-style-type: none"> • Transport per l'interior que suposa un risc per la població
Mesures, millores i oportunitats	Planificar infraestructures i aconseguir la intermodalitat	<ul style="list-style-type: none"> • Integració del transport públic • Mesures com la reducció del temps dels trajectes, l'augment de freqüència i la facilitació d'informació
	Donar valor a la xarxa de camins	<ul style="list-style-type: none"> • Millorar les connexions • Carrils bici i vies per vianants
	Disposar del Tramvia	<ul style="list-style-type: none"> • Afavorir les connexions interurbanes • Millorar la flexibilitat en la mobilitat
	Impulsar la mobilitat activa i sostenible	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar l'ús de transports sostenibles • Pedagogia mobilitat activa i conscienciació
	Mercaderies perilloses	<ul style="list-style-type: none"> • Articular el pas de mercaderies perilloses per la costa

3.2 Eix de debat 7 – Governança

Per tal de poder reflexionar i debatre entorn l’eix de governança, s’ha partit d’una sèrie de preguntes que s’han traduït en aspectes clau que les persones participants han pogut tenir visibles durant el debat per tal de tenir-los en compte:

- Preguntes clau:
 - Creieu que existeix una estructura de govern pròpia per garantir el desenvolupament coherent i equilibrat d’aquest àmbit central del Camp de Tarragona?
 - En cas que no, quina figura hauria de tenir?
 - En cas que sí, quines competències hauria d’incorporar?
 - Quin paper hauria de tenir una entitat supramunicipal en termes de planejament?

3.2.1 Models desitjats i no desitjats

A continuació, es mostra el núvol de paraules elaborat entorn els aspectes que definirien el model de futur desitjat per a l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona en relació a l'eix governança.

Aquests núvols mostren els aspectes repetits amb diferents grandàries de fonts, sent les més grans les que identifiquen els que més s’han repetit. No obstant, cal fer-ne una lectura més a fons, doncs en molts casos els conceptes poden estar escrits de forma diferent però correspondre a una mateixa idea clau. Per aquest motiu, sota de cada núvol s’identifiquen els aspectes més coincidents.



Els principals aspectes, doncs, que definirien el model desitjable quant als assentaments serien: supramunicipal, àrea metropolitana, representatiu i despolititzat.

Tot seguit, es mostra el núvol de paraules elaborat entorn els aspectes que definirien el model de futur no desitjat per a l'àmbit metropolità del Camp de Tarragona en relació a l'eix assentaments:



Els principals aspectes, doncs, que definirien el model no desitjable quant a assentaments serien: corrupte, rígid, fragmentat i individualista.

Aquestes visions de futur són les que han guiat la reflexió i debat posterior entorn als problemes, dèficits i riscos, i les mesures, millores i oportunitats.

3.2.2 Problemes, dèficits i riscos

- **Poca coordinació i manca de lideratge**

Hi ha massa administracions i massa polítics però pocs acords consensuats. La desconexió entre les diferents administracions i la manca de lideratge condueix a decisions no coordinades respecte al territori.

- **Individualisme**

Relacionat amb el punt anterior, existeix una fragmentació administrativa que provoca una visió territorial molt individualista basada en el municipalisme. Cal establir un diàleg entre municipis i prendre decisions conjuntes.

- **Manca d'un òrgan supramunicipal**

Al model actual de governança li fa falta una entitat supramunicipal capaç de decidir de manera ordenada i sense posar en perill l'autonomia local i municipal del territori.

No obstant, es percep que aquesta nova entitat implicaria la duplicitat d'òrgans existents que, tot i que la gran majoria considera que és necessària, alguns la veuen com una problemàtica a tenir en compte a l'hora de prendre decisions.

3.2.3 Mesures, millores i oportunitats

- **Òrgan supramunicipal i independent**

Es repeteix la idea de crear un òrgan supramunicipal, el qual hauria de ser garant de la independència en les decisions i, per tant, de la superació dels interessos particulars i individualistes municipals. Hauria de ser una entitat despolititzada i amb poder de decisió.

Una de les propostes més esmentades seria la fusió del Consell Comarcal del Baix Camp i del Tarragonès. Si bé, no tothom contempla aquesta opció com la més adient.

- **Gestió tècnica i experta**

La gestió d'un nou òrgan ha de ser tècnica i experta. Això implica la professionalització de les persones que n'han de formar part i l'acreditació de que tenen un coneixement expert en la matèria.

Es posa com exemple l'oficina tècnica territorial de Barcelona Regional.

- **Mancomunitat de serveis**

Pel nou model de governança, la prestació de serveis ha de ser mancomunada i les decisions s'han de prendre conjuntament, ja que l'adopció d'acords consensuats podria, per exemple, fer possible la reducció de costos.

- **Visió global i coordinació**

Cal una visió global i conjunta de les competències municipals i un plantejament urbanístic coordinat.

A continuació, es mostra una taula resum de les aportacions recollides.

Eix 7 – Governança

Línies de treball	Agrupació propostes	Aportacions
Problemes, dèficits i riscos	Poca coordinació i manca de lideratge	<ul style="list-style-type: none"> • Pocs acords • Desconnexió entre administracions • Manca de lideratge
	Individualisme	<ul style="list-style-type: none"> • Fragmentació administrativa • Visió territorial individualista • Cal diàleg entre municipis
	Manca d'un òrgan supramunicipal	<ul style="list-style-type: none"> • Decidir sense posar en perill l'autonomia local • Duplictat d'òrgans i funcions
Mesures, millores i oportunitats	Òrgan supramunicipal i independent	<ul style="list-style-type: none"> • Garant de la independència • Despolititzat i amb poder de decisió. • Exemple: fusió del CC Baix Camp i CC Tarragonès
	Gestió tècnica i experta	<ul style="list-style-type: none"> • Professionalització • Acreditacions • Exemple: Barcelona Regional

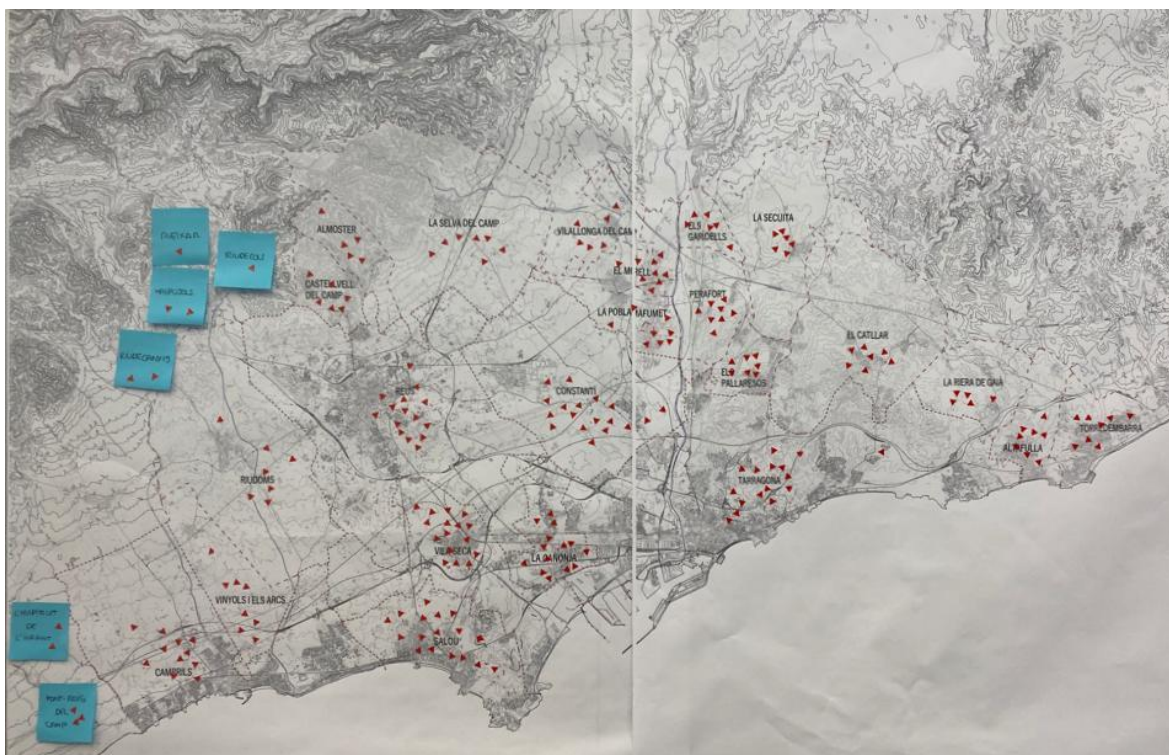
Eix 7 – Governança

	Mancomunitat de serveis	<ul style="list-style-type: none">• Prestació de serveis mancomunada• Decisions conjuntes
	Visió global i coordinació	<ul style="list-style-type: none">• Visió global• Plantejament urbanístic coordinat

3.3 Àmbit territorial

La participació en aquest cas, s’ha centrat en la determinació de l’àmbit metropolità del Camp de Tarragona, a partir de la reflexió individual entorn els municipis de l’AMCT que requereixen una visió conjunta i els que defineixen un àmbit central sobre el que estructurar un planejament conjunt.

El següent mapa de dispersió, mostra els municipis que es considera que caldria tenir presents a l’hora de definir l’àmbit metropolità del Camp de Tarragona:



Taula 3. Municipis seleccionats

Municipis	Persones que els han seleccionat
Constantí	18
Salou	18
Tarragona	16
Vila-seca	16
Reus	15
Canonja, La	14
Cambrils	11
Pallaresos, Els	9

Municipis	Persones que els han seleccionat
Morell, El	9
Altafulla	8
Perafort	8
Pobla de Mafumet, La	8
Torredembarra	8
Vinyols i els Arcs	8
Catllar, el	7
Selva del Camp, La	7
Castellvell del Camp	6
Garidells, Els	6
Riudoms	6
Secuita, La	6
Vilallonga del Camp	6
Almóster	5
Mont-roig del Camp	3
Hospitalet de l'Infant, L'	2
Maspujols	2
Riudecanyes	2
Aleixar, L'	1

Segons aquests resultats, i tenint en compte els municipis que han quedat en les 10 primeres posicions, les persones participants seleccionarien entre aquests top ten els sis municipis de partida, i hi afegirien els de Cambrils, els Pallaresos, el Morell i Altafulla.

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

En aquest apartat s'inclouen els resultats de les enquestes d'avaluació de la Taula 9. Han respost **7 persones**, fet que representa el 29% de les persones assistents.

4.1 Perfil

A continuació, es mostra el perfil de les persones que han avaluat la sessió.

Taula 4. Sexe

Sexe	Persones participants	% participants
Home	3	43%
Dona	4	57%
Total	7	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

L'edat mitjana de les persones que han avaluat la sessió és de 37 anys.

Taula 5. Discapacitats reconegudes

Discapacitat	Persones participants	%
Sí	1	14%
No	6	86%
Total	7	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

La persona amb discapacitat reconeguda, té una discapacitat sensorial.

Taula 6. Municipi de residència

Municipi	Persones participants	% participants
Tarragona	5	71%
Reus	2	29%
Total	7	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

Taula 7. Lloc de naixement

Lloc naixement	Persones participants	% participants
Catalunya	7	100%
Total	7	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

Taula 8. Situació laboral

Situació laboral	Persones participants	%
Treballant	7	100%
Total	7	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

De les persones que estan treballant, l'86% ho fa per compte d'altri i el 14% per compte propi, i els sectors d'activitat en els que treballen principalment són:

- Administració pública (5)
- Activitats professionals, científiques i tècniques i administratives (2)

Taula 9. Nivell formatiu

Nivell formatiu	Persones participants	%
Grau universitari	1	14%
Màster, llicenciatura i doctorat	6	86%
Total	7	100%

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

Taula 10. Formen part d'alguna entitat?

Tipus d'entitat	Persones participants	%
Col·legi o associació professional	3	
Club d'esports o d'activitats d'esbarjo a l'aire lliure	2	
Associació cultural, de lleure o d'estudis històrics/socials	2	
Associació de famílies d'alumnes	1	
Entitat veïnal	1	
Total		

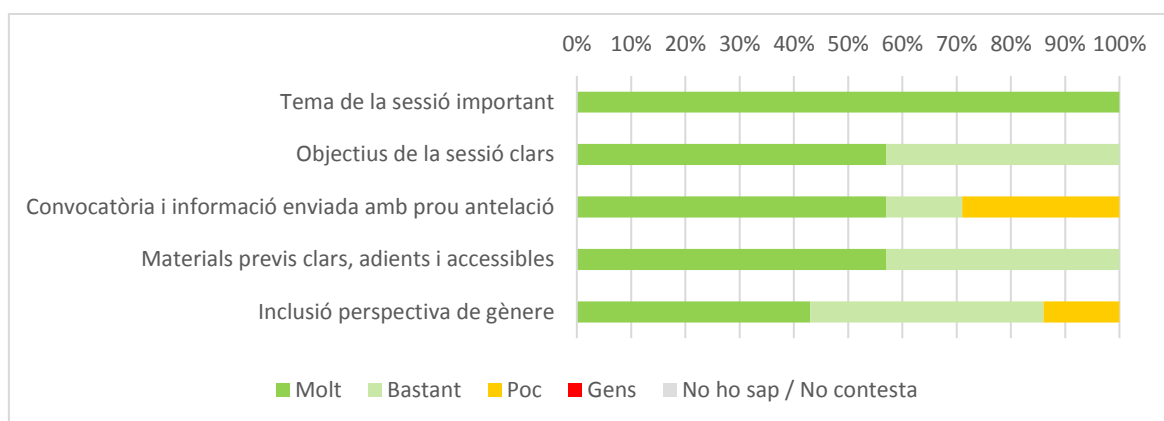
Nota: els % no sumen 100 ja que s'admetia resposta múltiple.

Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

4.2 Valoracions

La preparació de les sessions es valora molt positivament, ja que pràcticament totes les respostes han coincidit en valorar els diferents elements com a molt o bastant, sent l'aspecte millor valorat la importància del tema tractat. L'aspecte que obtindria un menor nivell de satisfacció és l'antelació i informació de la convocatòria.

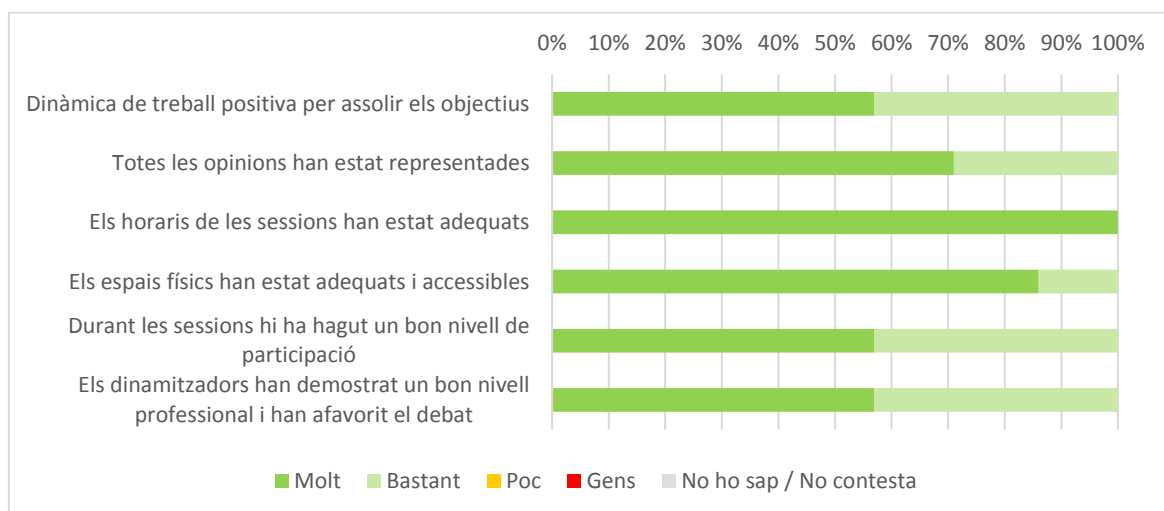
Figura 4.1 Valoració de la preparació de la sessió



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

L'execució de les sessions obté també unes valoracions molt positives, sent l'aspecte millor valorat els horaris.

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



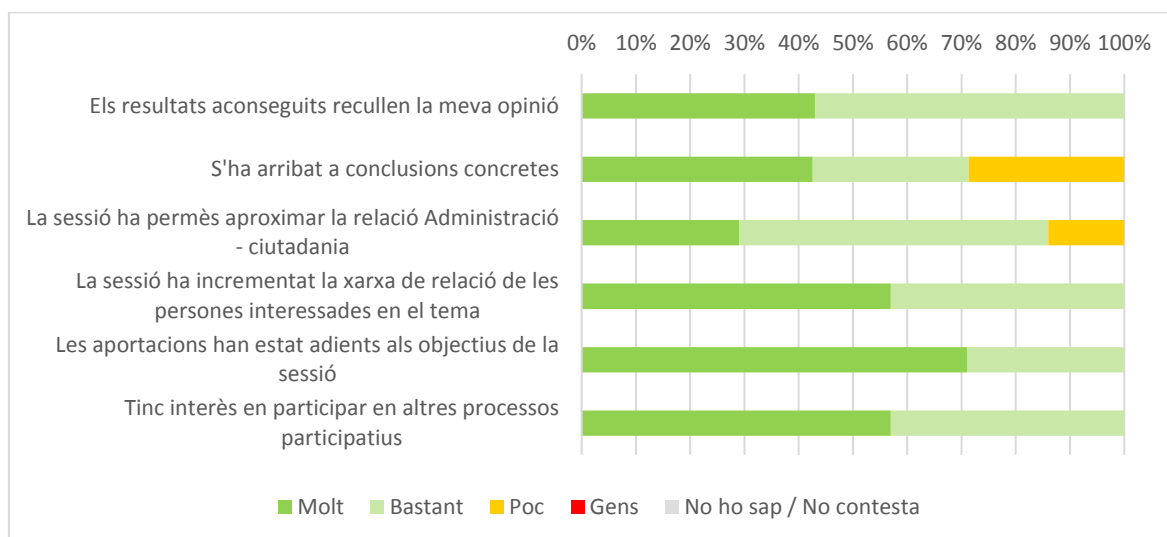
Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

En relació a la preparació i execució de la sessió, s'han recollit les següents millores:

- *Més temps per a cada tema.*

Les expectatives dels participants estan força d'acord amb els resultats aconseguits. L'adequació de les aportacions als objectius ha estat l'aspecte millor valorat. No obstant, una part percep que no s'haurien aconseguit conclusions concretes.

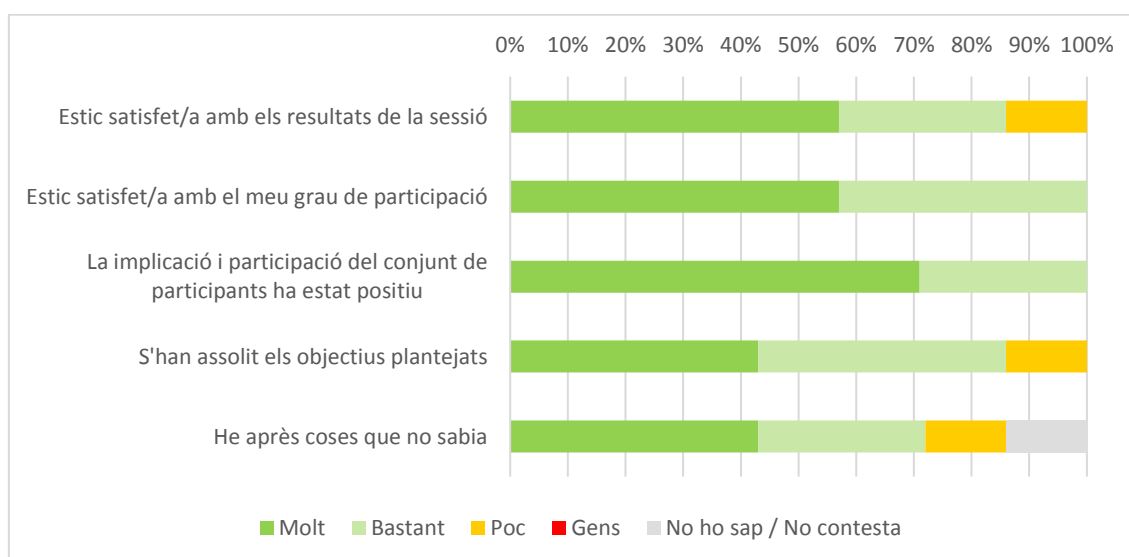
Figura 4.3 Valoració sobre les expectatives respecte dels resultats de la sessió



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

La valoració global feta pels assistents és bona en la seva majoria, ja que l'opció escollida principalment ha estat en molt acord de compliment, sent l'aspecte millor valorat la implicació i participació del conjunt de persones participants. No obstant, no es percebria tant que s'hagin assolit els objectius plantejats.

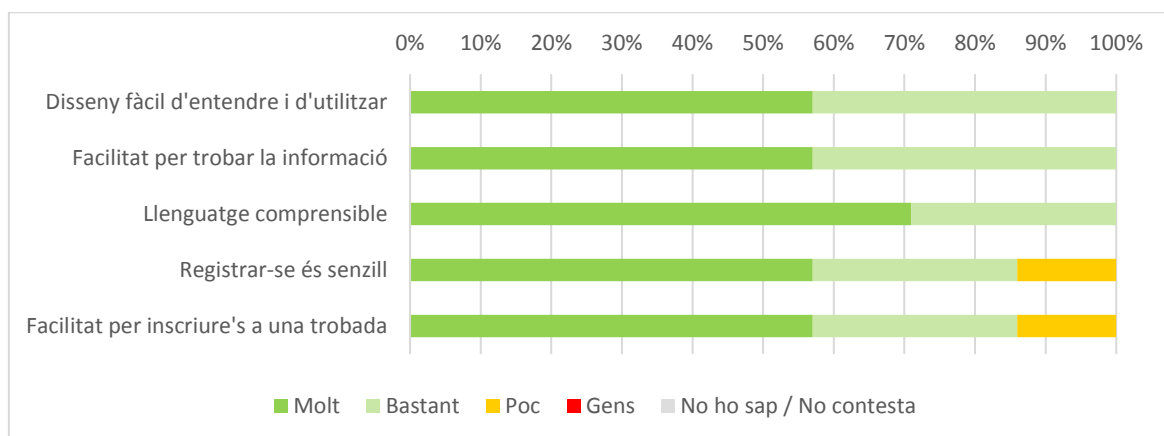
Figura 4.4 Valoració global



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

La valoració sobre el Portal Participa és bona en termes generals, sobre tot en relació al llenguatge comprensible. No obstant, els aspectes potser a millorar serien la facilitat del registre i de la inscripció a les trobades.

Figura 4.5 Valoració sobre el Portal Participa



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 3)

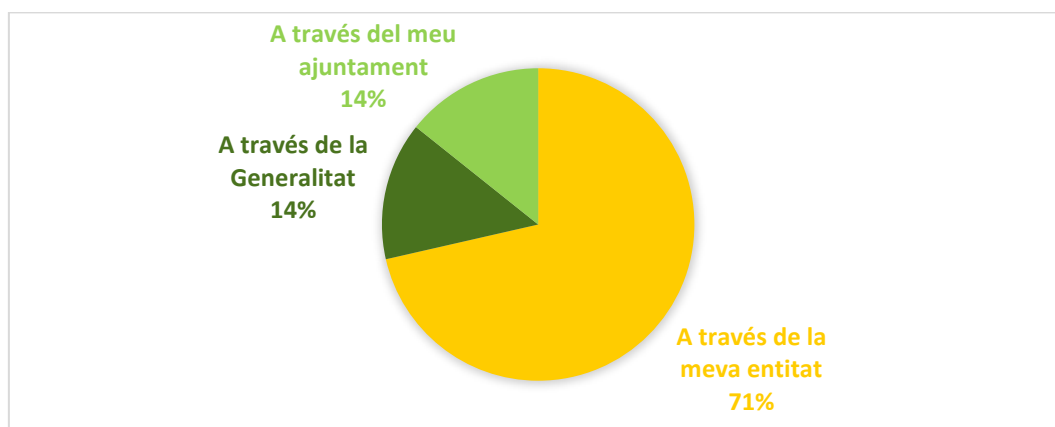
En relació al portal participa.gencat, s'ha recollit la següent millora:

- *Tot*

4.3 Convocatòria

En relació a la convocatòria, el principal mitjà d'informació de la convocatòria ha estat a través de les pròpies entitats (71%).

Figura 4.6 Accés a la convocatòria



Font: Enquesta d'avaluació del procés de participació del futur urbanístic del Camp de Tarragona (Taula 9)

participa.gencat.cat

