

Procés participatiu del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona

Informe de resultats de les sessions

(Sessió 5)

Tarragona, 30 de novembre de 2023

Unitat impulsora del procés participatiu

ATM Camp de Tarragona

Unitat que acompanya

Gabinet Tècnic del Departament de Territori

Empresa que redacta l'informe

Ingeniería de Tráfico, S.L.

Empresa dinamitzadora

Ingeniería de Tráfico, S.L.

Contingut

1. Introducció	4
1.1. Antecedents i context.....	4
1.2 Objectius del procés participatiu	5
1.3 Eixos del procés participatiu	5
2. Assistència i participació	7
2.1 Perfil dels participants.....	7
2.2 Llistat d'entitats participants	11
3. Recull d'aportacions	13
3.1 Eix de debat A: Centres d'activitat econòmica i mobilitat de mercaderies.....	13
3.2 Eix de debat B: Aspectes socials lligats a la mobilitat: equitat, gènere, accessibilitat.	27
3.3 Eix de debat C: Impactes de la mobilitat i sostenibilitat.....	32
3.4 Aspectes transversals sorgits a la sessió.....	37
Annex I. Resultats de l'enquesta d'avaluació de les sessions	41

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

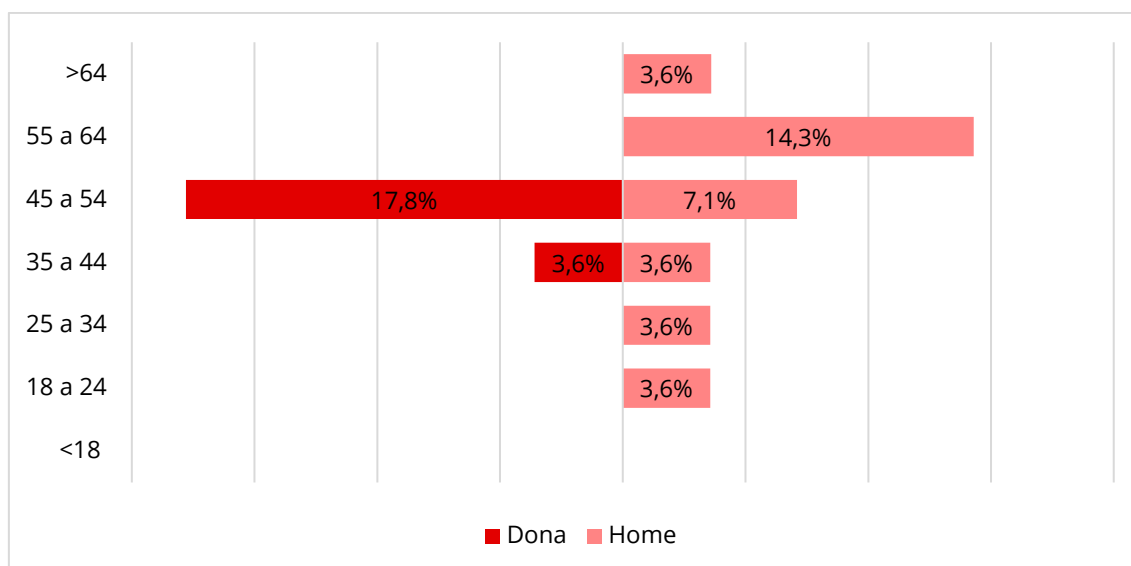
2. Assistència i participació

2.1 Perfil dels participants

La cinquena sessió del procés participatiu del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona ha tingut 30 participants, representat el 20,8% del total dels assistents del conjunt de les 5 jornades.

La major part dels assistents en aquesta sessió han estat homes, significat un 68% enfront del 32% de les dones. En el cas dels homes, el grup d'edat amb més representació es troba entre els 55 i 64 anys. Pel cas de les dones, aquest grup se situa entre els 45 i els 54 anys.

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



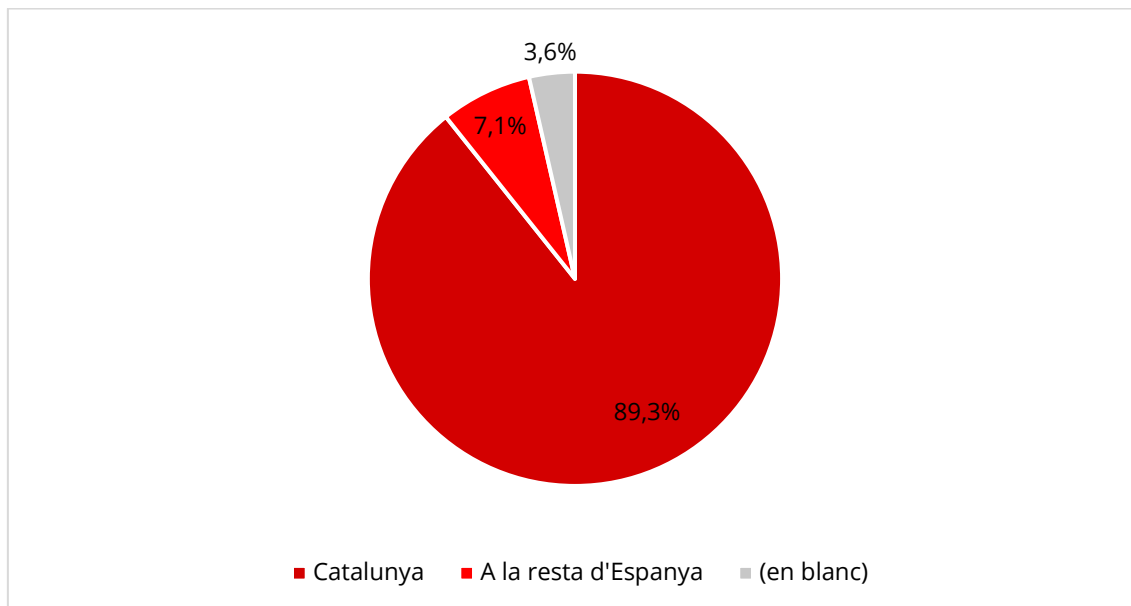
No hi ha hagut assistents que comptin amb cap tipus de discapacitat.

Figura 2.2 Participants amb discapacitat



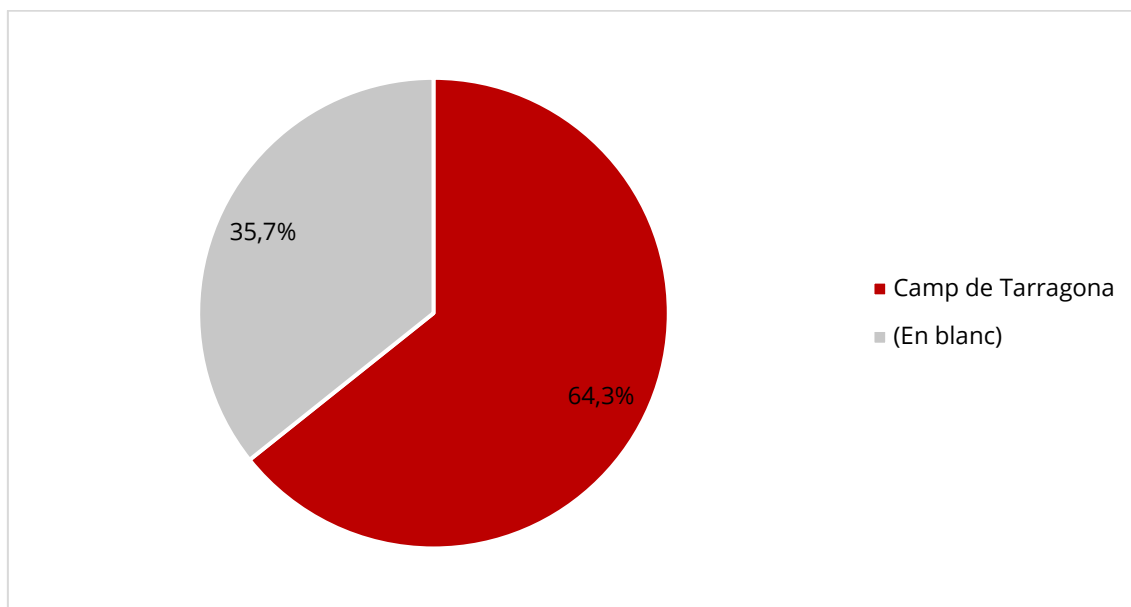
La major part dels assistents (89,3%) és d'origen català. No obstant això, dos participants (7,1%) han nascut a la resta d'Espanya. Cap dels participants ha nascut a l'estranger.

Figura 2.3 Lloc de naixement dels participants



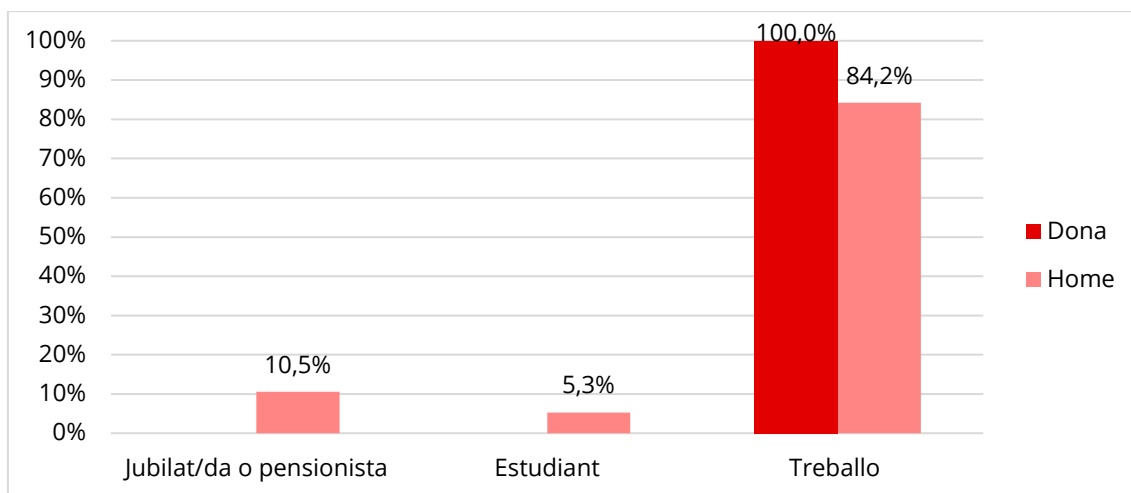
El 64,3% dels participants resideixen al Camp de Tarragona. No es disposa d'informació precisa per la resta d'assistents.

Figura 2.4 Àmbit del municipi de residència dels participants



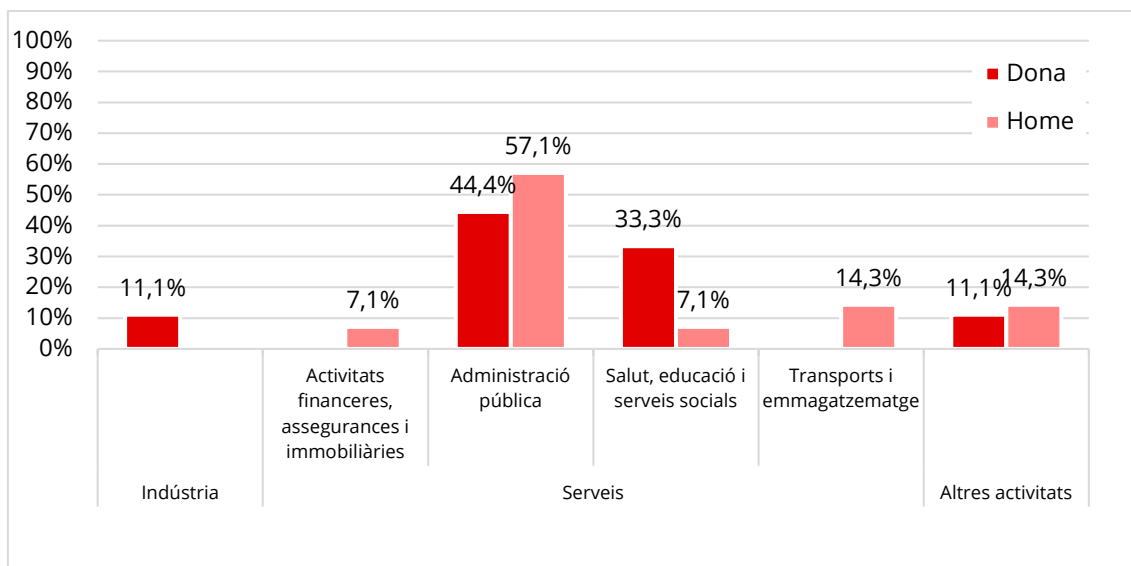
El 100% de les dones assistents es troben empleades. Pel que fa al col·lectiu masculí, es registra també la participació d'1 estudiant i 2 jubilats/pensionistes.

Figura 2.5 Activitat principal dels participants



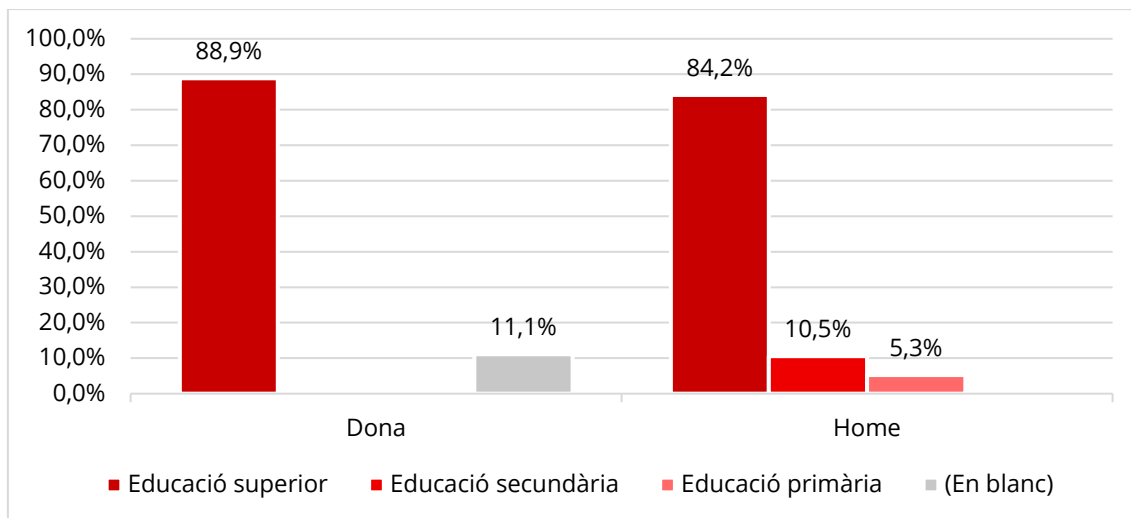
La major part dels participants, tant homes (57,1%) com dones (44,4%), treballen al sector de l'Administració Pública. En un segon nivell s'hi troben els assistents professionalment vinculats a la salut, l'educació i els serveis socials, representant un 33,3% en el cas de les dones i un 7,1% en el cas dels homes. Seguidament en ordre de magnitud, es troben els assistents dedicats a altres activitats (11,1% de les dones i 14,3% dels homes). Finalment, un 14,3% dels homes es troba vinculat al sector dels transports i l'emmagatzematge, un 7,1% treballa al sector de les activitats financeres, assegurances i immobiliàries i l'11,1% restant de les dones es troba vinculada al sector de la indústria.

Figura 2.6 Sector d'activitat econòmica dels participants



El 89,9% de les dones han assolit l'educació superior. Quant al col·lectiu masculí, la majoria (84,2%) també té titulació universitària o superior. De la resta dels homes, 2 han assolit l'educació secundària (10,5%) i un l'educació primària (5,3%).

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 5 del procés de participació.

Taula 2.1. Llistat d'entitats participants

	Nombre participants (persones)	Nombre d'entitats participants
Generalitat de Catalunya	6	1
URV	3	1
DOWN Tarragona	2	1
FEAT	2	1
PTP	2	1
Ajuntament de la Canonja	1	1
Ajuntament de Reus	1	1
Ajuntament de Tarragona	1	1
Autoritat Portuària de Tarragona	1	1
Cambra de Comerç de Tarragona	1	1
Cambra de Comerç de Valls	1	1
Col·legi d'economistes	1	1
Diputació de Tarragona	1	1
La Fira Centre Comercial	1	1
ONCE	1	1
Parlament de Catalunya	1	1
Plataforma Mercaderies per l'Interior	1	1
Prosegur	1	1
Ajuntament d'Alcover	1	1
AEQT	1	1

Total	30	21
--------------	-----------	-----------

3. Recull d'aportacions

Seguidament, es recullen les aportacions realitzades en referència a cadascun dels eixos de debat discutits a la cinquena 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: Centres d'activitat econòmica i mobilitat de mercaderies

El creixement, l'increment d'activitat i l'expansió dels Polígons d'Activitat Econòmica (PAE) al Camp de Tarragona ha portat un augment dels volums de mobilitat generats. Addicionalment, l'augment de la distància mitjana dels desplaçaments ha generat un increment significatiu de la utilització de vehicles privats per a la mobilitat individual.

El volum de mobilitat que generen els PAE del Camp de Tarragona està lligat al fet que el territori aplega la concentració més gran d'indústria química del sud d'Europa, on només les empreses que formen part de l'Associació Empresarial Química de Tarragona ocupen al voltant de 1.000 hectàrees i generen més de 10.000 llocs de treball directes i indirectes.

D'altra banda, el transport de mercaderies es refereix al desplaçament físic de béns des del seu lloc de producció fins al seu destí final. Pot incloure diferents modes de transport, com ara carretera, ferrocarril, marítim o aeri. L'elecció del mode de transport adequat depèn de factors com la naturalesa de la càrrega, la distància a recórrer, la urgència de lliurament i els costos implicats.

A Espanya, només l'1% de les mercaderies es transporten amb tren, mentre que aquesta xifra és del 16,8% a la Unió Europea. Tenint en compte que segons l'Agència Europea del Medi Ambient (EEA) el tren emet un 82,5% menys d'emissions de CO₂ per tona de mercaderia transportada respecte al transport per carretera, és important que en el sector del transport es fomenti un canvi modal de la carretera al tren.

El Camp de Tarragona és un *hub* de mercaderies no només en l'àmbit català o espanyol, sinó també a escala europea. Dins el programa per millorar el transport de mercaderies en tren entre Europa i la Xina, en l'anomenada *Ruta Trans-urasiàtica* o la *Nova Ruta de la Seda*, el

binomi Tarragona-Barcelona es converteix en un important centre de distribució de mercaderies per a la península, gràcies a la seva ubicació estratègica.

A més, el Camp de Tarragona s'ubica dins el planejament estratègic per al canvi modal del sector del transport a Europa, en trobar-se en la unió entre dos eixos clau: el Corredor Mediterrani i el Corredor de l'Ebre o Mediterrani-Cantàbric, a més de donar suport a altres corredors importants com el central i tenir un dels principals ports de la península: el Port de Tarragona.

Proposta 1		
Sub-grup	Accés a les zones industrials rurals	
Títol	Transport públic als polígons industrials rurals	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Manca de transport públic a les zones industrials rurals. ○ Falta de connexió entre el transport públic i els centres d'activitat econòmica interiors. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Connexió i optimització de les rutes de transport públic connectades amb centres d'activitat econòmica tant rural com urbans. ○ Millorar les infraestructures per aconseguir bona accessibilitat als centres d'activitat tant rurals com urbans. 	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb molta facilitat en la seva implementació.	
	8	0

Proposta 2		
Sub-grup	Accés a les zones industrials rurals	
Títol	Transport públic als polígons industrials rurals	
Descripció	Estudiar zones rurals/industrials sense transport públic: coordinació d'agents implicats.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 3		
Sub-grup	Carretera	
Títol	L'N-340	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Problema N-340: línia de costa no desdoblada. ○ Mercaderies perilloses per l'N-340. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Desdoblament de l'N-340: Torredembarra-Arboç i l'Ametlla-Alcanar. ○ Execució d'un vial per mercaderies per l'accés al polígon sud. 	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat, però decantant-se per considerar-la com a factible. Tanmateix, es considera un tema interessant i que ha de ser prioritari a l'hora de ser debatut en profunditat.	
	5	1

Proposta 4		
Sub-grup	Carretera	
Títol	Entrada i sortida als polígons en hores punta	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Col·lapse de les vies de circulació a les hores d'entrada i sortida als polígons. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Coordinar amb les empreses les entrades i sortides de manera que els treballadors tinguin oferta de transport públic. 	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	3	1

Proposta 5		
Sub-grup	Carretera	
Títol	L'autopista Salou-Terres de l'Ebre.	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Falta capacitat a la autopista Salou-Terres de l'Ebre. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ S'ha de fer un tercer carril a l'autopista Salou-Terres de l'Ebre. 	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva execució.	
	3	0

Proposta 6		
Sub-grup	Carretera	
Títol	Nous itineraris per mercaderies perilloses.	
Descripció	Habilitació de nous itineraris a la xarxa de transport de mercaderies perilloses.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	2	0

Proposta 7 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Carretera	
Títol	Dèficit de connexions	
Descripció	Hi ha un dèficit de connexions de l'A-27 amb l'autopista AP-2 i la C-14 amb l'A-27.	
Motivació	La problemàtica identificada ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat i necessitat de la seva correcció, tot i que impera la visió més optimista.	
	4	1

Proposta 8		
Sub-grup	Carretera	
Títol	Desdoblament de l'A-7	
Descripció	Desdoblament de l'A-7 entre Boscos i Reus (Previsió Pla Territorial Camp de Tarragona 2009).	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat. A més, també s'ha marcat que és un tema interessant i que ha de ser debatut en profunditat.	
	1	1

Proposta 9 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Carretera	
Títol	Excés de camions	
Descripció	Massa camions per les carreteres.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat.	
	0	1

Proposta 10		
Sub-grup	Concessions i col·laboració pública-privada	
Títol	Comunicació publico-privada	
Descripció	Més comunicació entre sector privat i sector públic.	
Motivació	La proposta ha generat prou consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	6	0

Proposta 11		
Sub-grup	Costos, externalitats i incentius	
Títol	Polígons en mal estat	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Polígons industrials en males condicions. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Millorar els polígons industrials i obligar a reinvertir un % dels ingressos que generen. 	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	1	3

Proposta 12 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Costos, externalitats i incentius	
Títol	Actuacions als polígons	
Descripció	Augment dels costos per a les empreses, actuacions en aquestes matèries: rotondes, compra de vehicles sostenibles, plans de transport...	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta problemàtica.	
	0	0

Proposta 13		
Sub-grup	Costos, externalitats i incentius	
Títol	Quasi monopoli en el transport de mercaderies per carretera.	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema <ul style="list-style-type: none"> ○ Quasi monopoli de la carretera en el transport de mercaderies. • Proposta <ul style="list-style-type: none"> ○ Incentius i desincentius fiscals per al transport de mercaderies per ferrocarril i carretera. 	
Motivació	La proposta ha generat un petit consens en que la seva implementació és poc plausible.	
	0	2

Proposta 14		
Sub-grup	Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)	
Títol	Augment dels <i>lockers</i>	
Descripció	Incrementar els <i>lockers</i> o punts de recollida per la paqueteria.	
Motivació	La proposta ha generat un ampli consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	7	0

Proposta 15 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Ferrocarril	
Títol	Saturació de les vies ferroviàries.	
Descripció	La saturació de les vies ferroviàries convencionals perjudica tant al transport de mercaderies com al de passatgers.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en la necessitat d'un debat. La seva correcció es considera plausible.	
	1	3

Proposta 16		
Sub-grup	Ferrocarril	
Títol	Viaducte ferroviari	
Descripció	Nou viaducte de ferrocarril a Plana Picamoixons per permetre el transport de mercaderies entre Reus i Valls.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	5	1

Proposta 17		
Sub-grup	Planificació de la xarxa	
Títol	Intercanvi entre modes de transport	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> Ferrocarril per la línia interior i estació més multimodal, actualment no tenim. Més estacions d'intercanvi entre carretera i ferrocarril i transport marítim. 	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat, tot i que imperen les optimistes. Tanmateix, és un tema interessant i que cal ser debatut en profunditat.	
	6	1

Proposta 18		
Sub-grup	Planificació de la xarxa	
Títol	Logis Penedès	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • El Logis Penedès és fonamental. La falta d'aquesta obra provoca que es facin polígons petits i sense massa crítica. • Els polígons sense massa crítica no poden plantejar la construcció d'estació ferroviària d'intercanvi modal. 	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva execució.	
	2	1

Proposta 19 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació de la xarxa	
Títol	Mercaderies perilloses i població	
Descripció	Risc del trànsit de mercaderies perilloses per la població.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant i digna de ser sotmesa a un debat en profunditat, tot i que existeix escepticisme respecte a la seva solució.	
	0	2

Proposta 20		
Sub-grup	Planificació de la xarxa	
Títol	Optimització d'infraestructures	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Duplictat d'infraestructures. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Optimització dels traçats actuals. 	
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	1
		2

Proposta 21		
Sub-grup	Planificació de la xarxa	
Títol	Canvi de mode de transport	
Descripció	Traspassar mercaderies de la carretera al tren.	
Motivació	La proposta ha generat molt consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	6	0
		0

Proposta 22		
Sub-grup	Planificació de la xarxa	
Títol	Mercaderies perilloses per la costa	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Circulació de mercaderies per la costa • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mercaderies perilloses allunyades dels nuclis més poblats. ○ Gestió del transport de mercaderies perilloses per ferrocarril per reduir el risc a la població. 	
Motivació	La proposta ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat, però el parer general és que és una proposta viable a l'hora de ser implantada. A més, també es considera que és una mesura interessant a debatre.	
	9	2

Proposta 23 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Planificació de la xarxa	
Títol	Tramvia fora del polígon químic sud	
Descripció	Evitar la interferència del tramvia al polígon químic sud.	
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 24		
Sub-grup	Planificació de la xarxa	
Títol	Transport de mercaderies en tren	
Descripció	Per millorar la seguretat en el transport de mercaderies s'ha de fer per tren, és el mitjà més segur.	
Motivació	La proposta ha generat consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	3	0

Proposta 25		
Sub-grup	Planificació de la xarxa	
Títol	Nodes d'intercanvi	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Nul·la intermodalitat. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Creació de nodes d'intercanvi. ○ Aparcaments d'intercanvi modal que facilitin el canvi de vehicles privat al transport públic. 	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb molta facilitat en la seva implementació.	
	12	1

Taula Resum: Centres d'activitat econòmica i mobilitat de mercaderies

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
Gestió	Accés a les zones industrials rurals	<ul style="list-style-type: none"> Connexió i optimització de les rutes de transport públic connectades amb centres d'activitat econòmica tant rural com urbans. Millorar les infraestructures per aconseguir bona accessibilitat als centres d'activitat tant rurals com urbans. <p>Estudiar zones rurals/industrials sense transport públic: coordinació d'agents implicats.</p>
	Concessions i col·laboració pública-privada	Més comunicació entre sector privat i sector públic.
	Costos, externalitats i incentius	<p>Millorar els polígons industrials i obligar a reinvertir un % dels ingressos que generen.</p> <p>Incentius i desincentius fiscals per al transport de mercaderies per ferrocarril i carretera.</p>
	Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)	Incrementar els <i>lockers</i> o punts de recollida per la paqueteria.
	Infraestructura	Planificació de la xarxa
<ul style="list-style-type: none"> El Logis Penedès és fonamental. La falta d'aquesta obra provoca que es facin polígons petits i sense massa crítica. Els polígons sense massa crítica no poden plantejar la construcció d'estació ferroviària d'intercanvi modal. 		
Optimització dels traçats actuals.		
Traspassar mercaderies de la carretera al tren.		
<ul style="list-style-type: none"> Mercaderies perilloses allunyades dels nuclis més poblats. Gestió del transport de mercaderies perilloses per ferrocarril per reduir el risc a la població. <p>Per millorar la seguretat en el transport de mercaderies s'ha de fer per tren, és el mitjà més segur.</p>		

		<ul style="list-style-type: none"> • Creació de nodes d'intercanvi. • Aparcaments d'intercanvi modal que facilitin el canvi de vehicles privat al transport públic.
	Carretera	<ul style="list-style-type: none"> • Desdoblament de l'N-340: Torredembarra-Arboç i l'Ametlla-Alcanar. • Execució d'un vial per mercaderies per l'accés al polígon sud.
		<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar amb les empreses les entrades i sortides de manera que els treballadors tinguin oferta de transport públic.
		<ul style="list-style-type: none"> • S'ha de fer un tercer carril a l'autopista Salou-Terres de l'Ebre.
		Habilitació de nous itineraris a la xarxa de transport de mercaderies perilloses.
	Desdoblament de l'A-7 entre Boscos i Reus (Previsió Pla Territorial Camp de Tarragona 2009).	
	Ferrocarril	Nou viaducte de ferrocarril a Plana Picamoixons per permetre el transport de mercaderies entre Reus i Valls

3.2 Eix de debat B: Aspectes socials lligats a la mobilitat: equitat, gènere, accessibilitat.

La mobilitat és un aspecte intrínsec a l'activitat humana. Ja sigui per als desplaçaments al lloc de treball, per a les feines de cures, les compres, els encàrrecs, l'acompanyament de persones dependents, l'oci o el turisme, la mobilitat forma part del dia a dia de la majoria de les persones. Aquesta estreta interrelació de la mobilitat amb les persones fa que tingui múltiples efectes sobre aquestes, afectant-ne altres aspectes de la vida. Així, la forma en què es planifica la mobilitat també repercutirà en les persones i la societat en conjunt en molts altres àmbits més enllà de l'estricta forma en què una persona es desplaça.

En primer lloc, la planificació de la mobilitat sovint l'han dut a terme homes, de manera que aquesta ha tendit més a respondre a les seves necessitats, deixant de banda l'altra meitat de la població: les dones.

Històricament, especialment al segle XX, les ciutats s'han planificat prioritzant els desplaçaments per motius laborals, és a dir, per al recorregut casa de casa a la feina i el seu retorn. Tanmateix, aquest no és l'únic motiu pel qual una persona es desplaça. Les dones tradicionalment s'han hagut de fer càrrec d'altres tasques que implicaven una major diversitat de desplaçaments, com era el treball de cures o el fet d'anar a comprar.

Tot i l'evolució positiva dels darrers anys respecte a la cada cop major incorporació de la dona al mercat laboral i la creixent participació dels homes en les tasques domèstiques i les cures familiars, aquestes fronteres s'han fet més difoses. No obstant això, el model de mobilitat actual, encara afavoreix el vehicle privat motoritzat, amb una major presència masculina, i deixa en un segon pla els modes actius i el transport públic, mitjans amb una major quota modal femenina.

En segon lloc, l'equitat és el principi de la mobilitat consistent a fer que tothom, sense perjudici de la seva edat, gènere o situació econòmica, pugui accedir a un indret. Per tant, l'equitat fa referència a la justícia i igualtat en l'accés a la mobilitat. A la vegada, l'absència d'equitat en la mobilitat implica que aquesta esdevingui un element generador d'exclusió social.

Així, una persona que, per motius diversos, té dificultats per desplaçar-se pel territori, es veurà privada de certes oportunitats o serveis, cosa que afectarà negativament les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral.

La preponderància del vehicle privat en la planificació de la mobilitat ha suposat el principal element distorsionador de l'equitat. Si bé ha facilitat l'accés ràpid i senzill a indrets que anteriorment resultaven inaccessibles, especialment en les zones més escassament poblades; el fet que la seva expansió s'hagi fet en detriment d'altres mitjans de transport, com l'anar a peu, la bicicleta o el transport públic, ha suposat una important pèrdua en l'equitat de la mobilitat, ja que ha exclòs grans sectors de la població. L'elevat preu de compra i manteniment del vehicle privat i el fet que s'hagi de disposar d'un permís per a la seva conducció són dues barreres d'entrada que limiten la població que en pot fer ús.

Finalment, l'accessibilitat és una branca de l'equitat més centrada en la facilitat d'accés de les persones amb mobilitat reduïda o amb algun altre tipus de discapacitat. Així, mentre que

l'equitat fa més referència a l'accés a escala de planejament, l'accessibilitat se centra en l'adaptació de la infraestructura per a tota mena de condicions físiques. A més, tal com passa amb l'equitat, quan l'accessibilitat no és universal, esdevé un element generador d'exclusió social, que priva a determinades persones d'oportunitats de desenvolupament personal, social i laboral.

Un concepte estretament relacionat amb l'accessibilitat i que ajuda a entendre els problemes que comporta és el de la discapacitat social. Aquest concepte proposa que, si bé existeixen persones amb variacions físiques, sensorials, intel·lectuals o psicològiques, aquestes no constitueixen una discapacitat en si, sinó que és la societat, en la seva forma d'organitzar-se, planificar i dissenyar el seu entorn i funcionament, la que acaba definint la discapacitat i acaba creant les condicions d'exclusió social que aquestes persones pateixen.

Per tant, incorporar l'accessibilitat en la planificació de la mobilitat suposa pensar en la diversitat de cossos i capacitats que hi ha a la societat i adaptar-hi la infraestructura per tal de garantir l'accés de tots, com persones amb mobilitat reduïda, invidents, persones amb trastorn de l'espectre de l'autisme (TEA), etc. Això suposa donar preferència a aquells mitjans de transport que fomenten l'autonomia d'aquestes persones i adaptar-ne la infraestructura, permetent-los desplaçar-se amb la mínima assistència.

Proposta 1		
Sub-grup	Assequibilitat	
Títol	Aspectes negatius del transport públic.	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Transport públic deficient i car. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Millorar el transport públic. 	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda. Tanmateix, existeix escepticisme sobre la viabilitat de la seva implementació.	
	0	1

Proposta 2 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Il·luminació	
Títol	Il·luminació deficient	
Descripció	Il·luminació deficient en certes parades al transport públic i en aparcaments dissuasius	
Motivació	La problemàtica ha generat consens entre els participants i la seva correcció s'ha considerat plausible i necessària.	
	4	0

Proposta 3		
Sub-grup	Informació	
Títol	Accessibilitat a la informació del transport públic	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Accessibilitat a la informació del transport públic • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Adaptació i accessibilitat a la informació a les parades de transport públic: Braille, àudio, lletres grans, contrast de colors. 	
Motivació	La proposta ha generat molt consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	9	0

Proposta 4		
Sub-grup	Mobilitat reduïda	
Títol	Accessibilitat universal	
Descripció	Cal una accessibilitat universal per tothom, especialment les persones amb discapacitat / Accedir al lloc de treball o vacant laboral a l'empresa ordinària.	
Motivació	No s'han emès judicis sobre aquesta proposta.	
	0	0

Proposta 5		
Sub-grup	Mobilitat reduïda	
Títol	Manca de transport públic accessible.	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Manca de transport públic accessible i suficient (cadires de rodes). • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ajudes públiques directes per adaptar el transport per fer-lo accessible. 	
Motivació	La proposta ha generat molt consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
	7	0

Proposta 6		
Sub-grup	Mobilitat reduïda	
Títol	Transport públic interurbà adaptat.	
Descripció	Obligar des de l'administració a que el transport públic interurbà sigui adaptat.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	4	2

Taula Resum: Aspectes socials lligats a la mobilitat: equitat, gènere, accessibilitat

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
Assequibilitat	Assequibilitat	Millorar el transport públic (deficient i car)
Informació	Informació	Adaptació i accessibilitat a la informació a les parades de transport públic: Braille, àudio, lletres grans, contrast de colors.
Mobilitat reduïda	Mobilitat reduïda	Accessibilitat universal per tothom, especialment les persones amb discapacitat / Accedir al lloc de treball o vacant laboral a l'empresa ordinària.
		Ajudes públiques directes per adaptar el transport per fer-lo accessible.
		Obligar des de l'administració a que el transport públic interurbà sigui adaptat.

3.3 Eix de debat C: Impactes de la mobilitat i sostenibilitat

La mobilitat, com a element que es configura amb una voluntat de permanència en el temps necessita planificar-se de forma que asseguri les necessitats del present sense comprometre les necessitats de futures generacions.

La mobilitat té un gran impacte sobre el medi ambient, i ho fa de diverses formes i amb intensitats molt diferenciades. La circulació de vehicles, especialment els de combustió, és una important font de contaminació, tant atmosfèrica com acústica. Gasos com el diòxid de nitrogen (NO₂) o el monòxid de carboni (CO), així com partícules en suspensió (PM) són tòxics per al medi ambient, mentre que altres gasos com el diòxid de carboni (CO₂), el metà (CH₄) o els òxids de nitrogen (NO_x), entre d'altres, contribueixen a l'efecte hivernacle i, per tant, a l'escalfament global. Encara més, alguns mitjans de transport també impliquen un elevat consum energètic, la producció de la qual sol provenir de fonts no renovables com el petroli. Això suposa esgotar fonts d'energia com també contribuir a l'escalfament global a causa de la seva combustió.

És per aquest motiu que una mobilitat sostenible implica tenir en compte l'entorn natural en el qual existeix i vetllar per la seva protecció, fet que passa per la reducció de l'impacte que pot tenir sobre el territori.

Una via per aconseguir això és incloure els objectius de reducció d'emissions d'efecte hivernacle establerts a l'Acord de París, que en el cas espanyol suposa la reducció de les emissions un 23% per al 2030 respecte a l'any de referència (1990), i arribar a 0 emissions de CO₂ per al 2050. A més, tant el govern català com l'espanyol han declarat l'emergència climàtica, cosa que suposa que la reducció de les emissions d'efecte hivernacle passen a ser una política de màxima prioritat i importància.

Proposta 1 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Convivència i justícia social	
Títol	Distribució de l'espai urbà.	
Descripció	L'espai urbà no està distribuït de forma democràtica entre vianants i vehicles.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en la necessitat d'un debat. La seva correcció es considera prou plausible.	
	5	0

Proposta 2		
Sub-grup	Educació i conscienciació	
Títol	Consciència mediambiental	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Poca consciència mediambiental. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Potenciar la cultura-educació ambiental sostenible. 	
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.	
	2	5

Proposta 3 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Educació i conscienciació	
Títol	Augment de la freqüència d'ús del vehicle privat.	
Descripció	Augment de la freqüència d'ús del vehicle privat per anar a comprar.	
Motivació	La problemàtica s'ha considerat interessant per ser debatuda. Tanmateix existeix escepticisme sobre la viabilitat de la seva correcció.	
	0	5

Proposta 4 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	Educació i conscienciació	
Títol	Mobilitat a les escoles	
Descripció	Col·lapse a les escoles a les hores punta.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en la necessitat d'un debat. La seva correcció es considera plausible.	
	4	2
		0

Proposta 5		
Sub-grup	Electrificació i combustibles alternatius	
Títol	Combustibles alternatius	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Cal descarbonitzar el transport de mercaderies. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Potenciar eco-combustibles a partir de residus i CO₂+Hidrògen. 	
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.	
	3	4
		3

Proposta 6		
Sub-grup	Planificació i infraestructures	
Títol	Externalitat de les infraestructures de transport.	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Territori trinxat per les infraestructures de comunicació. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fer les noves infraestructures imprescindibles i gestionar bé les existents. 	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda. Tanmateix existeix un important escepticisme sobre la viabilitat de la seva implementació.	
	0	4
		6

Proposta 7		
Sub-grup	Planificació i infraestructures	
Títol	ZBE + Actuacions de planificació urbanística	
Descripció	Combinar les ZBE amb altres actuacions de planificació urbanística (pacificació).	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	2	4
		0

Taula Resum: Impactes de la mobilitat i sostenibilitat

Línies de treball	Agrupació propostes	Propostes
Educació i conscienciació	Educació i conscienciació	Potenciar la cultura-educació ambiental sostenible.
Electrificació i combustibles alternatius	Electrificació i combustibles alternatius	Potenciar eco-combustibles a partir de residus i CO2+Hidrògen.
Planificació i infraestructures	Planificació i infraestructures	Fer les noves infraestructures imprescindibles i gestionar bé les existents.
		Combinar les ZBE amb altres actuacions de planificació urbanística (pacificació).

3.4 Aspectes transversals sorgits a la sessió

Si bé l'objectiu de la cinquena sessió és la discussió de temes, idees i opinions relacionades amb els centres d'activitat econòmica i la mobilitat de mercaderies, els aspectes socials lligats a la mobilitat i els impactes de la mobilitat i la sostenibilitat, hi ha hagut propostes i identificacions de problemàtiques sobre temes que sobrepassen l'objectiu de la sessió.

Es destaca que, sobretot, les aportacions han tractat temes referents a la gestió i planificació de la mobilitat, el transport públic i la convivència entre usuaris de l'espai públic.

Proposta 1 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Inversió en matèria de mobilitat	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Manca d'inversió pública pertinent. • Racionalitzar pressupostos en funció de prioritats. 	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant interès en la necessitat d'un debat. La seva correcció es considera plausible.	
	5	2

Proposta 2		
Sub-grup	-	
Títol	Gestió d'un àrea metropolitana	
Descripció	Una àrea metropolitana que gestiones infraestructures i la ordenació de les mateixes.	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb molta facilitat en la seva implementació.	
	9	1

Proposta 3		
Sub-grup	-	
Títol	Extensió del tramvia.	
Descripció	Tramvia per tota la línia de la costa.	
Motivació	No s'han emès judicis d'aquesta proposta.	
0	0	0

Proposta 4 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Connexió Camp de Tarragona-Barcelona	
Descripció	Temps de viatge a Barcelona dels anys 80.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en la necessitat d'un debat. La seva correcció es considera plausible.	
1	3	0

Proposta 5		
Sub-grup	-	
Títol	Aposta pel tramvia	
Descripció	Forta aposta pel tramvia per resoldre alguns aspectes fonamentals de la mobilitat al Camp.	
Motivació	La proposta ha generat un petit consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat plausible i necessària.	
1	0	0

Proposta 6		
Sub-grup	-	
Títol	Ubicació de l'estació de l'AVE.	
Descripció	<ul style="list-style-type: none"> • Problema: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ubicació de l'estació de l'AVE. • Proposta: <ul style="list-style-type: none"> ○ By-pass estació AVE a la zona de Ponent de Tarragona. 	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda. Tanmateix, existeix un fort escepticisme sobre la viabilitat de la seva implementació.	
	0	4

Proposta 7 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Connectivitat Tarragona-Barcelona.	
Descripció	Connectivitat del Transport públic Tarragona-Barcelona.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants, generant consens en la necessitat d'un debat. La seva correcció es considera plausible.	
	2	1

Proposta 8 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Patinets i bicicletes a la via pública.	
Descripció	Incorporació de patinets i bicicletes a la via pública.	
Motivació	La problemàtica ha generat dissens entre els i les participants, amb perspectives contràries pel que respecta a la viabilitat de la seva solució, amb un lleuger major pes de les opinions més pessimistes. Tanmateix, es considera que és un tema interessant i que ha de ser prioritari a l'hora de ser debatut en profunditat.	
	1	3

Proposta 9		
Sub-grup	-	
Títol	Transport a la demanda	
Descripció	Implantació de sistemes de transport a la demanda i compartida dintre del paradigma de <i>Smart Mobility</i> .	
Motivació	La proposta s'ha considerat interessant per ser debatuda i necessària i amb certa facilitat en la seva implementació.	
	3	0

Proposta 10 (Identificació d'una problemàtica)		
Sub-grup	-	
Títol	Manca d'infraestructura per bicis.	
Descripció	Manca de carril bici i llocs per aparcar bicis a les estacions de transport.	
Motivació	La problemàtica és reconeguda pels participants i la seva correcció es considera prou plausible.	
	5	0

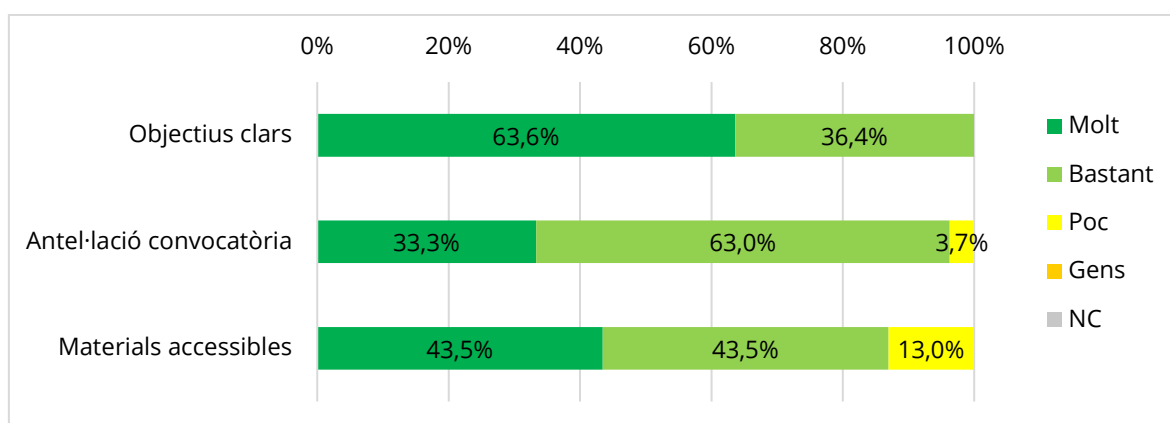
Proposta 11		
Sub-grup	-	
Títol	Espais per vianants	
Descripció	A la ciutat: Recuperar els espais per vianants i diferenciats, creant circuits segurs per vehicles sostenibles com bicicletes i patinets.	
Motivació	La proposta ha generat un ampli consens entre els participants i la seva implementació s'ha considerat molt plausible i necessària.	
	9	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 93,3% 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 63,6% responant "Molt" i la resta, "Bastant" a l'afirmació de si han estat clars. La resta d'elements s'ha valorat majoritàriament com a "Bastant". A continuació es mostra gràficament la valoració recollida.

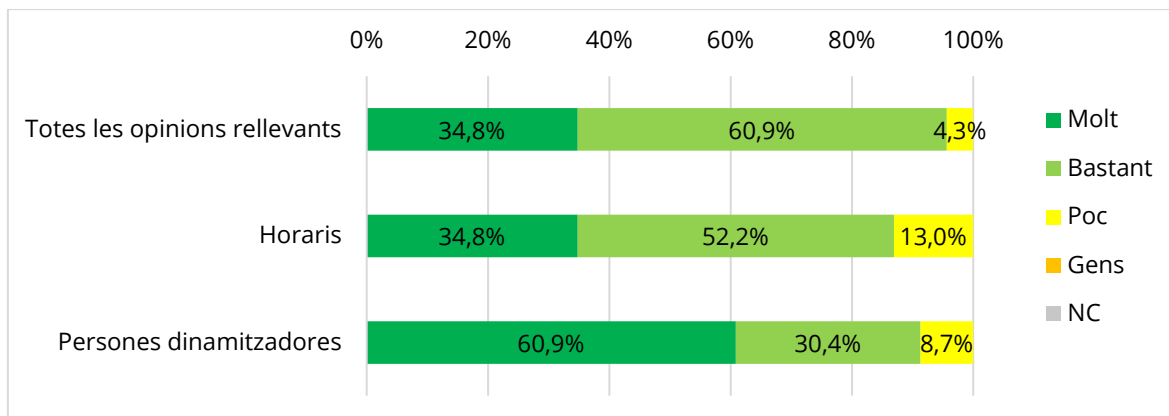
Figura 4.1 Valoració de la preparació de la sessió



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

L'execució de la cinquena 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 13% 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 60,9% responant a "Molt d'acord" davant l'afirmació de si creien que havien demostrat un bon nivell professional i havien afavorit el debat. Es destaca que el 13% dels assistents ha considerat que els horaris en que es realitzava la sessió podrien haver estat més adients.

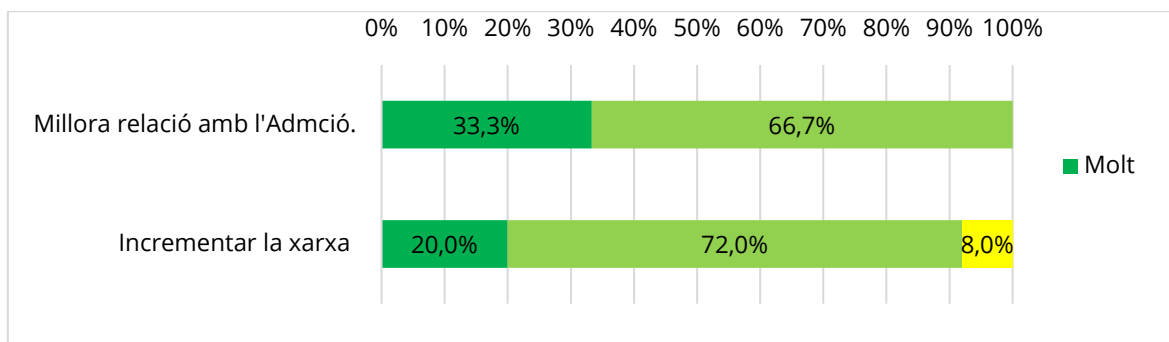
Figura 4.2 Valoració sobre l'execució de les sessions informatives i els tallers participatius



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.

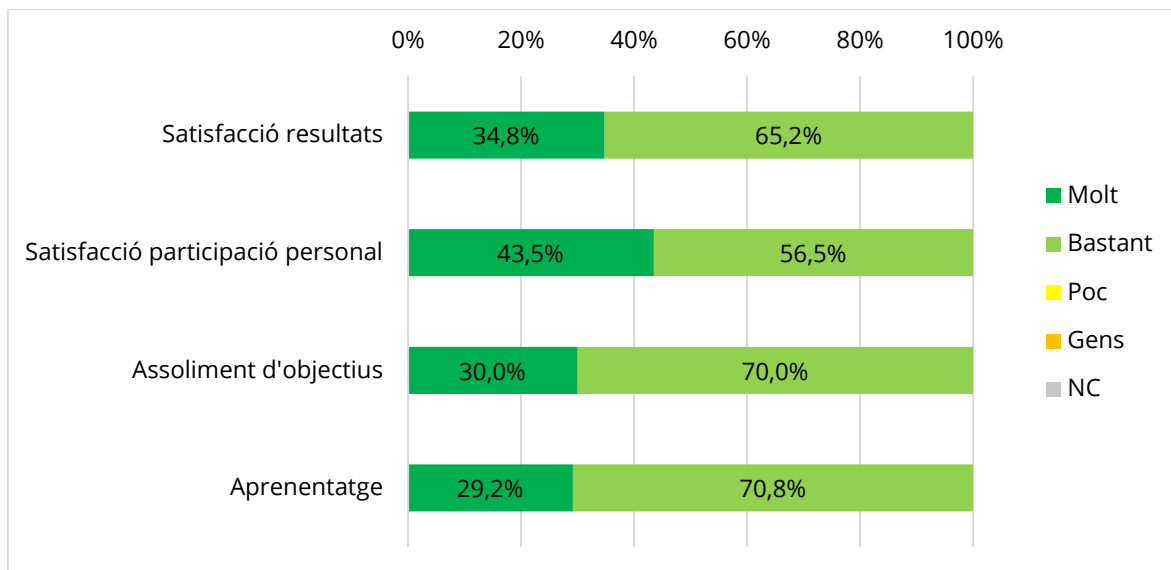
Figura 4.3 Valoració sobre les expectatives respecte dels resultats de la sessió



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 personal amb el grau de participació, amb un 43,5% indicant que ho estan "Molt".

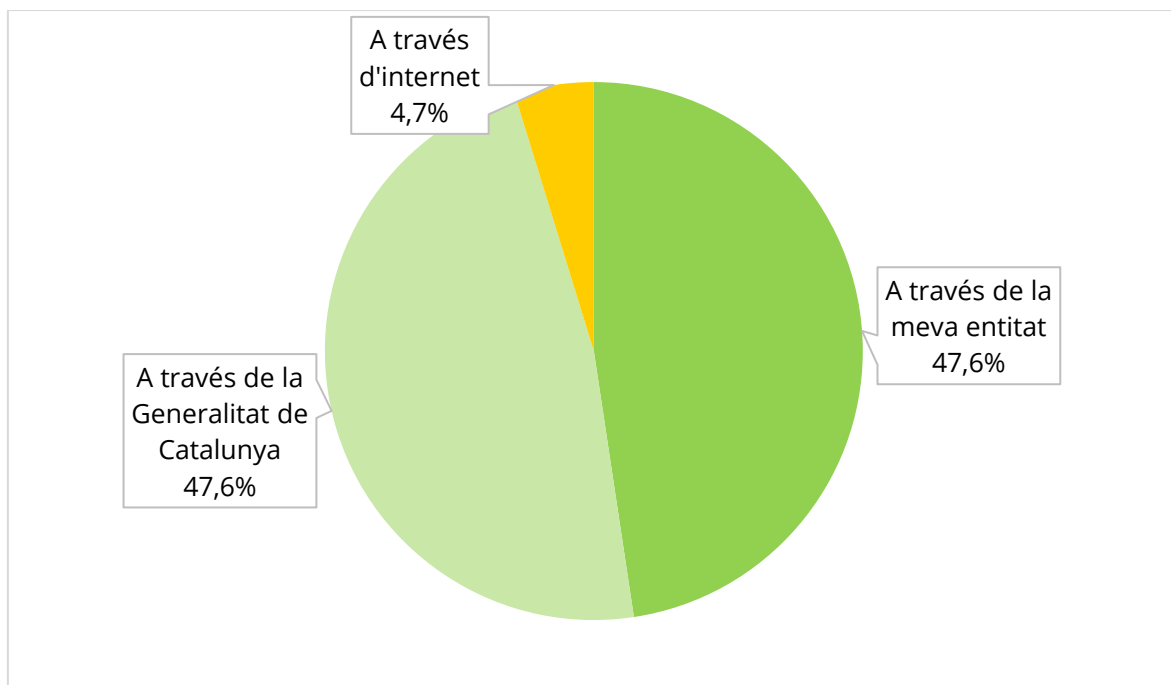
Figura 4.4 Valoració global



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

Els principals mitjans d'informació de la convocatòria han estat la Generalitat de Catalunya (47,6%) i l'entitat de la qual formen part (47,6%) a parts iguals, seguit d'internet (4,7%).

Figura 4.5 Accés a la convocatòria



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

