



# Pacte per la mobilitat de **Tarragona**





## EQUIP REDACTOR

Ole Thorson Jorgensen

Dr. Enginyer de camins, canals i ports

Joan Estevadeordal i Flotats

Tècnic especialista en planificació, seguretat viària i senyalització

Eugeni Vidal i Tortosa

Tècnic de mobilitat i llicenciat en dret

Amb la col·laboració de l'equip tècnic d'INTRA



Empresa certificada  
ISO-9001:2000  
ISO-14001:2004





## ÍNDEX

<b>1. Introducció.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Definició i metodologia .....</b>	<b>2</b>
<b>3. Preàmbul .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Principis.....</b>	<b>5</b>
<b>5. Obejctius .....</b>	<b>7</b>
<b>6. Signatura del Pacte per la mobilitat de Tarragona.....</b>	<b>14</b>

## Annexos

Annex 1: Presentacions de les sessions del procés participatiu

Annex 2: Aportacions dels membres de la Comissió per a la redacció del Pacte

Annex 3: Procés participatiu sobre la mobilitat a la Part Alta de Tarragona



## 1. INTRODUCCIÓ

La Llei 9/2003, de la mobilitat, implica l'elaboració de plans de mobilitat urbana a les ciutats de Catalunya en coherència amb les Directrius nacionals de mobilitat (DNM) i els Plans directors de mobilitat (PDM).

El PDM del Camp de Tarragona, actualment en procés d'aprovació, treballa amb possibles escenaris fins a l'any 2015 i els objectius que pretén assolir són: la sostenibilitat (reduir en un 3% anual l'emissió de contaminants atmosfèrics), la seguretat (reduir en un 5% anual el nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit), la salut (augmentar un 1% anual la quota de transport intramunicipal a peu i bici), la qualitat de vida (reduir un 2% anual la mitjana de temps dels desplaçaments), la integració social (augmentar un 3% el percentatge de persones amb transport públic adaptat disponible) i la competitivitat (reduir un 1% anual la mitjana del cost unitari del transport).

Per la seva banda, l'Agenda Local 21 de Tarragona, aprovada el juny de 2008, estableix uns principis generals amb referències a la seguretat viària i a la sostenibilitat, especificant el compromís per a desenvolupar els principis del PDM del Camp de Tarragona, per a elaborar un Pla de mobilitat urbana i per a signar un Pacte per la mobilitat de la ciutat.

En aquest context, l'Ajuntament de Tarragona, vol comptar un cop més amb la participació ciutadana per definir i consensuar les línies estratègiques en matèria de mobilitat a assolir en els propers anys. Per això s'ha constituït el Consell Municipal de Mobilitat de Tarragona (CMMMT).

La primera tasca del Consell és l'aprovació del document que teniu a les mans, redactat a partir dels principis orientadors de les Directrius nacionals de mobilitat i de les aportacions realitzades pels membres d'una comissió de treball integrada pels principals organismes i entitats de la ciutat vinculades a la mobilitat.

## 2. DEFINICIÓ I METODOLOGIA

Un Pacte per la mobilitat és un eina de treball per definir el model de mobilitat d'una ciutat a partir de la creació d'un fòrum social on estiguin representats tots els agents socials. Es tracta de fixar el model de mobilitat que es vol per als propers anys a la ciutat i establir uns criteris acceptats per tots els seus integrants.

Per a l'elaboració d'aquest Pacte s'han seguit les fases següents:

- Realització d'una diagnosi preliminar

Prèviament a la redacció d'aquest document s'ha realitzat un procés participatiu amb els residents a la Part Alta de la ciutat atenent a les característiques especials de la mobilitat en aquest indret.

S'han realitzat dues sessions plenàries i quatre tallers amb l'objectiu d'identificar deficiències i d'elaborar propostes concretes. Fruit d'aquest procés ha estat un document consensuat amb les línees estratègiques a tenir en compte per a definir el model de mobilitat a la Part Alta. En aquest procés han participat unes 85 persones entre veïns i veïnes, membres d'associacions i comerciants.

El document resultant d'aquest procés ha estat un referent per a planificar accions concretes i terminis d'execució.

Paral·lelament s'han analitzat els paràmetres que caracteritzen la mobilitat a la ciutat de Tarragona realitzant una breu diagnosi preliminar a partir dels antecedents, de l'explotació d'enquestes i d'altres eines disponibles, en la que s'han determinat les disfuncions existents a la ciutat.

Aquests documents que han format la diagnosi inicial han estat el punt de partida per a la redacció del present Pacte per la Mobilitat de Tarragona (veure annex 1).

- Comissió de treball per a la redacció del Pacte

Es va constituir una comissió de treball per a la redacció del Pacte. L'objectiu d'aquesta comissió ha estat redactar un document amb els principis estratègics que han de regir la mobilitat a la ciutat. Un cop feta la feina aquesta comissió redactora es dissol i els seus membres s'integren al Consell Municipal de Mobilitat de Tarragona que és qui ratifica el Pacte en sessió plenària i el signa.

Els organismes i entitats que han estat representats en aquesta comissió de treball són:

- ACABS Acció Cívica Antibarreres Socials del Camp de Tarragona
- Ajuntament de Tarragona:
  - o Àrea de Mobilitat
  - o Àrea de Participació
  - o Servei Municipal del Discapacitat



## Pacte per la mobilitat de Tarragona

- Aparcaments Municipals de Tarragona, SA
- Associació Provincial d'Autoescoles de la Província de Tarragona
- Associació de Comerciants La Via T
- Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, SA (EMT)
- FEAT Federació Empresarial d'Auto-transport de la Província de Tarragona
- Federació d'Associació de Veïns Segle XXI
- Federació d'Associació de Veïns de Tarragona
- Grup Municipal de Convergència i Unió
- Grup Municipal d'ERC
- Grup Municipal del Partit Popular
- Grup Municipal del PSC
- Grup Tarragona Sense Barreres
- RACC – Fundació RACC

- Establiment dels objectius i estratègies i redacció del document

A partir dels documents de diagnosi els agents participants han debatut i acostat posicions sobre els principis que han de regir el Pacte. S'han realitzat cinc sessions de treball:

- 15 de juny de 2009. Constitució del grup, definició de la dinàmica de reunions i calendari.
- 22 de juny de 2009. Primera proposta d'objectius clau i d'actuacions del pacte per àmbits d'actuació
- 29 de juny de 2009. Primer esborrany del document a partir de les aportacions fetes pels membres de la comissió.
- 20 de juliol de 2009. Debat de les esmenes presentades i darreres aportacions
- 27 de juliol de 2009. Aprovació per part de la comissió del text definitiu a presentar al CMMT.

El pla de treball seguit per a la redacció del Pacte es mostra en la taula següent:

Descripció	2008			2009								
	Octubre	Novembre	Desembre	Gener	Febrer	Març	Abril	Maij	Juny	Juliol		
<b>0 TREBALLS PREVIS A LA REDACCIÓ DEL PACTE</b>												
Procés participatiu sobre la mobilitat a la Part Alta de Tarragona												
Manual operatiu i reglament del Consell Municipal de Mobilitat												
<b>1 DIAGNOSI PRELIMINAR</b>												
Recopilació dades existents												
Anàlisi antecedents mobilitat Tarragona												
Anàlisi enquesta de mobilitat quotidiana a Tarragona												
<b>2 CONSTITUCIÓ DE LA COMISSIÓ DEL PACTE</b>												
<b>3 REDACCIÓ DEL PACTE</b>												
Primera proposta d'objectius i actuacions												
Esborrany del Pacte												
Text definitiu del Pacte per a la mobilitat de Tarragona												
<b>REUNIONS PACTE PER A LA MOBILITAT</b>									1a	2a	3a	4a

### 3. PREÀMBUL

El Pacte per la mobilitat de Tarragona es configura com una eina de treball per definir el model futur de mobilitat i establir els objectius que han d'assolir el futur Pla de mobilitat urbana de Tarragona. Aquest Pacte cal entendre'l des de diverses perspectives:

**Primera.** El Pacte per la mobilitat de Tarragona és un acord entre l'Ajuntament i els grups polítics d'una banda i les entitats i associacions civils de la ciutat de l'altra, per definir les bases que han de guiar la política i les actuacions en matèria de mobilitat durant els propers anys, encetant els treballs d'elaboració del Pla de mobilitat urbana (PMU). Implica, doncs, a tots els sectors de la ciutat i busca un equilibri entre les diferents formes de mobilitat, garantint el dret a un ambient i aire saludables i a uns desplaçaments segurs en qualsevol mitjà de transport. Representa l'acord de tots els seus signants sobre el model de mobilitat que es vol per als propers anys a la nostra ciutat, un model que aposta decididament per assolir una mobilitat sostenible, segura, eficient, equitativa i més humana.

**Segona.** El Pacte per la mobilitat de Tarragona significa un gir en l'orientació del marc de mobilitat, reclamant amb major claredat el respecte entre els usuaris de la via pública, apostant per una major seguretat viària, destinada especialment als ciutadans que es desplacen sense l'armadura que ofereix el cotxe privat, l'autobús o els vehicles de distribució de mercaderies. Els ciutadans que es desplacen per voreres, passos de vianants o simplement que s'esperen en una parada d'autobús, s'han de sentir protegits dels excessos de contaminació atmosfèrica i acústica, i han de poder gaudir de l'aire que respiren i conversar al carrer sense la interferència dels motors.

**Tercera.** El Pacte per la mobilitat de Tarragona pretén aconseguir una visió conjunta de les necessitats de mobilitat atenent a les diferents parts del municipi: Centre, Part Alta, barris residencials, àrees de turisme, petroquímica i altres polígons industrials. La ciutat de Tarragona s'ha d'entendre de forma global, és a dir, veient més enllà del continu urbà format al voltant de la Rambla Nova, el Balcó i la Plaça Imperial Tarraco. Els nuclis residencials i les àrees industrials perifèriques han anat creixent sense una connexió urbana, complicant els desplaçaments i augmentant el temps de recorregut amb mitjans alternatius al cotxe o la motocicleta. Aquesta visió de cohesió implica una aposta per la creació de connexions alternatives amb autobús, cotxes i mitjans no motoritzats. Les vies que uneixen les diferents parts del municipi s'han d'adaptar a tots els usuaris, especialment als passatgers de transport públic i mitjans no motoritzats i a més han de ser més permeables. Una visió conjunta suposa un nou disseny de les xarxes d'autobús (urbans i interurbans).

#### 4. PRINCIPIS

Els principis que orienten el Pacte per la mobilitat de Tarragona venen definits per les necessitats que han expressat els seus signants i col·laboradors i estan en consonància amb l'estratègia de mobilitat de l'Ajuntament i de les Directrius nacionals de mobilitat. Aquests principis són:

- Sostenibilitat

La mobilitat a motor causa una sèrie d'externalitats (accidents de trànsit, emissions atmosfèriques, sorolls, consum de l'espai públic...) que sobrepassen els nivells assimilables pels ciutadans i els barems internacionalment admesos.

El principi de sostenibilitat representa l'assumpció d'un conjunt d'estratègies i mesures destinades a pal·liar aquestes externalitats, afavorint els mitjans de transport que menys recursos naturals consumeixen i menys costos mediambientals provoquen, així com la recuperació de l'espai públic urbà.

- Seguretat

El model ha de garantir la seguretat i la protecció en l'espai públic i que els desplaçaments es realitzin atenent a la seguretat viària, amb especial interès envers els mitjans de transport no motoritzats (a peu i en bicicleta) i les motocicletes.

Així mateix, el model de mobilitat ha d'establir sistemes que es regeixin pel principi d'autoritat municipal com a garantia de la disciplina viària, complint i fent complir les normes bàsiques de convivència entre tots els usuaris de la via pública.

- Salut

Els perjudicis ocasionats sobre la salut i el benestar de les persones i, de retruc, sobre la productivitat de les empreses, fan completament necessari que la reducció de les emissions del transport s'abordi com un element clau. Aquesta línia d'acció s'ha de constituir com un important mecanisme de reducció i internalització dels costos socials i ambientals del transport de cadascun dels mitjans que els produeixen.

D'altra banda, cal considerar també els beneficis sobre la salut que aporten els desplaçaments a peu i amb bicicleta i, per tant, la conveniència de promoure i protegir aquests mitjans.

- Qualitat de vida

El model de mobilitat pactat ha de guiar-se pel principi de la millora en la qualitat de vida dels ciutadans, ha de recuperar l'espai públic per a usos socials i de convivència, permetre una millora en l'organització del temps d'activitats ciutadanes i equilibrar i reduir el temps en els desplaçaments.

Per aconseguir una millora en aquest sentit és fonamental disminuir les externalitats nocives produïdes pel transport a motor i garantir la seguretat en l'espai públic.

- Competitivitat

La mobilitat ha de permetre afavorir l'atractiu de la ciutat com a centre de negocis, d'activitats terciàries, i també com a lloc de residència, de manera que el Pacte per la mobilitat contribueixi al dinamisme econòmic de la ciutat, mantingui l'atractiu comercial dels carrers i combini la recuperació de l'espai públic amb la revitalització del comerç, el desenvolupament dels serveis i l'augment de l'atractiu turístic. L'espai tranquil i estètic és també un bé econòmic per a les residències.

- Integració social

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Aquells ciutadans que per motius diversos tenen dificultats per accedir als espais funcionals bàsics del territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral.

Vetllar perquè l'accessibilitat no esdevingui un factor d'exclusió social implica prioritzar les actuacions per millorar l'abast i el servei dels mitjans de transport d'accés més universal i evitar al mateix temps les redistribucions de renda regressives en l'assignació de recursos als diferents mitjans de transport i territoris.

Aquesta política ha d'incloure l'accés als llocs de treball en municipis veïns.

## 5. OBJECTIUS

A continuació, es defineixen els objectius bàsics de l'acord i es proposen un seguit d'actuacions:

### 1. **Adaptar les condicions de la mobilitat a les necessitats dels vianants, destinant-los una major qualitat, seguretat i superfície de l'espai públic**

En matèria de vianants el territori ha de ser permeable i els itineraris segurs i còmodes. Aquesta demanda afecta la línia de ferrocarril, els desnivells entre l'àrea del port/estació i la part central, la muralla de la Part Alta, l'Av. de Roma, l'Av. Ramón y Cajal, l'Av. d'Andorra i altres barreres naturals i artificials de la ciutat. En aquest àmbit es proposen les següents actuacions:

- 1.1. Crear zones i vies de prioritat per a vianants. Els itineraris que connectin aquestes zones i vies requereixen una atenció especial, per exemple entre la part Alta de la ciutat i l'eixample i entre l'eixample i el port.
- 1.2. Dissenyar una xarxa d'itineraris segurs i accessibles amb traçats naturals, entre ells els camins escolars i l'accessibilitat a les àrees industrials.
- 1.3. Garantir el bon estat de les voreres i la seva amplada mínima, sense obstacles.
- 1.4. Afavorir la marxa del vianant, actuant sobre els semàfors. Els cicles semafòrics actuals són massa llargs, especialment en carrers de calçada estreta com la Rambla Vella i altres carrers cèntrics.
- 1.5. Cercar solucions per a pal·liar els desnivells topogràfics facilitant els itineraris a peu.
- 1.6. Valorar els projectes d'obra i gestió de la mobilitat per a garantir les necessitats dels vianants. Es recomana elaborar auditories independents per garantir l'adaptació dels projectes urbans a les necessitats dels vianants.
- 1.7. La orientació i informació dels itineraris per als vianants requereix senyalització específica. En tot nou projecte per a l'espai públic, cal estudiar específicament els itineraris per als vianants.

## **2. Fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià**

Tot i que en l'actualitat l'ús de la bicicleta a Tarragona és molt baix, al conjunt de Catalunya la tendència va en augment i es configura com una veritable alternativa al vehicle privat. Amb la implantació de zones 30, part de les necessitats dels ciclistes quedaran cobertes. És necessari però, garantir la connexió segura entre aquestes zones i les vies específiques per als ciclistes. Com a actuacions concretes s'acorda:

- 2.1. Dissenyar una xarxa de facilitats amb seguretat per als ciclistes, que connecti els principals centres d'atracció de la ciutat. La xarxa s'ha d'entendre com una combinació de vies pacificades (zones 30) i carrils específics per als ciclistes.
- 2.2. Fomentar la convivència entre ciclistes, vianants i la resta de mitjans de transport. Són especialment sensibles en aquest aspecte els encreuaments viaris.
- 2.3. Definir punts d'estacionament segur per a bicicletes, localitzats als principals centres d'atracció de la ciutat (centres educatius, zones esportives, mercats, platges...).
- 2.4. Contemplar la implantació de sistemes de lloguer de bicicletes.
- 2.5. Incloure la planificació d'infraestructures ciclistes als nous desenvolupaments urbanístics.

## **3. Regular l'ús de la motocicleta atenent a la convivència, la seguretat viària i el control de la contaminació acústica**

La facilitat per estacionar i la rapidesa en els desplaçaments porta a porta fan que la motocicleta cada dia s'utilitzi més. El clima suau de Tarragona i la segregació de part dels seus barris fan que la motocicleta encara tingui més potencial. Cal tenir present, però, que l'aparcament de les motocicletes s'ha de regular sense comportar molèsties per als vianants. En aquest aspecte les actuacions acordades són:

- 3.1. Garantir places d'aparcament per a les motocicletes, sense la possibilitat d'estacionar a les voreres.
- 3.2. Controlar el soroll i la disciplina viària dels motoristes, especialment als carrers amb major temptació d'accelerar (Av. Ramón y Cajal, Pere Martell, Passeig Marítim...).
- 3.3. Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte envers els vianants.
- 3.4. Allà on convingui, adaptar el disseny viari als paràmetres de la conducció en motocicleta.
- 3.5. Afavorir amb mesures fiscals la utilització de motocicletes menys sorolloses i contaminants.

#### **4. Promoure un ús racional dels cotxes, especialment als centres de la ciutat i dels barris**

L'ús del vehicle privat requereix una planificació racional amb visió de seguretat i sostenibilitat. Tarragona és una ciutat de distàncies curtes, on es pot arribar en pocs minuts a qualsevol lloc del centre urbà. Es poden establir estacionaments a 200-300 metres de la destinació. La pacificació del viari veïnal (amb velocitat màxima 30 km/h) ajudaria el conductor a planificar el viatge. La Part Alta, el Port, part de l'Eixample i Torreforta són àrees susceptibles de pacificació. Les actuacions per promoure un ús més racional del cotxe a Tarragona són:

- 4.1. Dissenyar una xarxa viària jerarquitzada, amb les condicions adients perquè cada vial tingui unes intensitats de circulació i de velocitat admissibles a l'entorn, aplicant polítiques de moderació del trànsit.
- 4.2. La xarxa de vies bàsiques (màx. 50 km/h) no ha de representar més del 25% del total de les vies.
- 4.3. Millorar la senyalització en el conjunt del viari de la ciutat.
- 4.4. Millorar la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes per tal d'evitar el trànsit de pas per carrers interns.
- 4.5. Fomentar polítiques de millor utilització del cotxe, com ara l'augment de l'ocupació, el carsharing, el cotxe compartit o altres.

**5. Fomentar l'ús del transport públic, fent-lo accessible per a tothom, amb mesures que el prioritzin, que en millorin la qualitat i que garanteixin la seva connectivitat amb la resta de mitjans**

El Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, en col·laboració amb l'Ajuntament, ha de traçar una xarxa de transport públic que garanteixi l'accés a totes les àrees de la ciutat, amb unes freqüències i velocitats comercials adequades. Solament així l'autobús es pot consolidar com una alternativa seriosa al vehicle privat. En matèria de transport públic s'acorden les següents actuacions concretes:

- 5.1. Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu que garanteixi una cobertura i accessibilitat completa i un servei (seguretat, freqüència i temps de trajectes) competitiu amb els desplaçaments en vehicle privat.
- 5.2. Aplicar un sistema de transport públic integrat, d'acord amb allò establert en el Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona.
- 5.3. Utilitzar vehicles amb millor eficiència energètica i menys emissions contaminants.
- 5.4. Dissenyar les parades de transport públic amb suficient amplada per als passatgers i vianants i adequadament equipades.
- 5.5. Garantir i homogeneïtzar la informació al viatger.
- 5.6. Crear un sistema d'informació dinàmica a l'usuari que expressi en temps real el funcionament i recursos disponibles, així com les possibles incidències.
- 5.7. Aplicar actuacions que facilitin l'accés en transport públic, el taxi inclòs, a terminals i estacions de l'àrea d'interès de Tarragona.

**6. Augmentar el nombre de places d'aparcament fora de la via pública, millorant-ne la qualitat i considerant les necessitats de les activitats residencials i econòmiques**

La gestió dels aparcaments és un element clau en les polítiques de mobilitat. L'estacionament als carrers cèntrics de la ciutat, amb un espai clarament limitat per a caminar, resta atractivitat comercial. Convé anar augmentant l'oferta de places d'aparcament fora de la via pública per paral·lelament recuperar l'espai públic per als ciutadans i ciutadanes de Tarragona. Les actuacions proposades en aquest àmbit són:



- 6.1. Dotar el centre urbà d'una regulació de l'aparcament atenent a les necessitats de les activitats residencials i econòmiques.
- 6.2. Crear nous aparcaments que permetin alliberar l'espai públic.
- 6.3. Promoure la creació d'aparcaments dissuasoris als accessos de la ciutat en combinació amb parades de bus urbà.
- 6.4. Definir un criteri comú per a la gestió i informació de disponibilitat a temps real.
- 6.5. Promoure la creació d'aparcaments per a autobusos turístics.

## **7. Aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, alliberant els carrers de la ciutat del transport més pesant**

El repartiment de mercaderies representa l'última baula de la cadena logística per a proveir la ciutat i ha de conviure amb la resta de les funcions urbanes. Es caracteritza per tenir fortes limitacions de temps i espai. Les operacions de càrrega i descàrrega coincideixen freqüentment amb l'hora punta de la ciutat i s'han de realitzar durant l'horari d'obertura de les botigues. Entre les actuacions, quant a distribució de mercaderies, es proposa:

- 7.1. Regular el límit de temps de les operacions de càrrega i descàrrega per a incentivar-ne la rotació.
- 7.2. Promoure la utilització dels Centres Logístics de Distribució.
- 7.3. Potenciar la vigilància en matèria de circulació i estacionament dels vehicles de distribució de mercaderies.

## **8. Minimitzar la problemàtica ambiental associada a la mobilitat mitjançant la planificació urbanística, la conscienciació social i la promoció dels mitjans més sostenibles**

Cal apostar per un model de mobilitat que redueixi els perjudicis de la mobilitat i les seves externalitats sobre els residents i usuaris de l'espai públic i que optimitzi la gestió i la utilització dels recursos: reduint la contaminació atmosfèrica, l'emissió de gasos causants de l'efecte hivernacle i el consum d'energia. Amb aquesta finalitat cal:

- 8.1. Fomentar l'ús de vehicles més sostenibles per part del Consistori, tant els vehicles propis com en concessió i concertats.
- 8.2. Promoure la sensibilització i conscienciació ciutadana envers els valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest Pacte.
- 8.3. Dissenyar una trama urbana que afavoreixi la coexistència dels diferents mitjans de mobilitat.
- 8.4. Potenciar un tipus d'urbanització encaminada a la barreja d'usos de manera que incentivi la reducció de la mobilitat en vehicle privat.
- 8.5. Potenciar una major autosuficiència i qualitat de l'espai públic als diferents nuclis urbans de Tarragona.
- 8.6. Preveure un urbanisme comercial a les zones residencials.

## **9. Millorar la seguretat viària i el respecte entre els usuaris dels diferents mitjans de transport, amb l'educació, la disciplina, el disseny i la senyalització**

La seguretat viària és un objectiu marc en la política de mobilitat de Tarragona, d'acord amb el *Pla Local de Segureta Viària* (PLSV). La seguretat s'aconseguirà apropant les velocitats entre els diferents usuaris dels carrers. En aquest àmbit les actuacions acordades són:

- 9.1. Potenciar l'aplicació dels objectius i actuacions proposades al *Pla Local de Seguretat Viària*.
- 9.2. Reforçar la implicació de les àrees de l'administració municipal en l'educació viària a tots els grups d'edat.
- 9.3. Intensificar el debat públic sobre la seguretat viària.
- 9.4. Garantir la seguretat de tots els mitjans de transport en situació d'obres (itineraris, senyalització, etc..), inclosos els vianants.
- 9.5. Incorporar sistemes tecnològics per a aconseguir un major compliment de les regles de comportament dels conductors i usuaris amb major energia cinètica.
- 9.6. Establir un servei d'informació i comunicació a la ciutadania (web de mobilitat).
- 9.7. Aplicar més sistemes que mesurin el comportament incívic, com per exemple els excessos amb l'alcohol, les drogues, la velocitat, el soroll, les emissions de gasos, no respectar semàfors o STOPS, etc...

**10. Elaborar un observatori de la mobilitat construint indicadors necessaris que permetin fer un seguiment i una avaluació contínua dels objectius del Pacte**

L'aprovació d'escenaris i indicadors d'avaluació en el futur Pla de mobilitat urbana, requereix un seguiment continuat per recollir les dades sobre l'estat dels factors relacionats amb la mobilitat. Es recomana destinar una persona i comptar amb un pressupost per desenvolupar aquesta tasca i fer el seguiment de la mobilitat a Tarragona.

- 10.1. Crear la figura de tècnic responsable del seguiment del Pla de mobilitat urbana de Tarragona, amb la tasca de comprovar l'evolució de les dades de mobilitat.
- 10.2. Crear l'Observatori de mobilitat i dotar l'oficina amb un pressupost que permeti realitzar el seguiment del Pla.
- 10.3. Coordinar l'Observatori del PMU amb el seguiment del PLSV, que també té l'obligació de controlar l'evolució de la sinistralitat a la ciutat.
- 10.4. Elaborar una llista d'indicadors rellevants per al compliment del Pacte de mobilitat i del sistema de control aprovat en el PMU.
- 10.5. L'observatori ha de presentar anualment un informe sobre l'estat de la mobilitat a Tarragona, les zones que més necessiten d'intervenció i la conveniència de redistribuir les dotacions de pressupost.

## **6. SIGNATURA DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE TARRAGONA**

Aquest document té el caràcter de pacte lliure i voluntari. Inspirarà, per tant, l'actuació de les institucions que hi haN participat i dels representants del Consell Municipal de Mobilitat de Tarragona, que es comprometen, cadascun des de l'àmbit de la seva responsabilitat, a seguir els principis i objectius que conté.

És fruit d'un procés de reflexió i consens i és, alhora, un compromís de treball comú per a desenvolupar plans i actuacions concretes.

Es tracta també d'un document obert a ser subscrit per aquells grups, entitats o associacions que estiguin a favor dels seus principis i s'hi vulguin sumar i treballar plegats per assolir-lo.

SIGNANTS

Pacte per la mobilitat de Tarragona

**ANNEXOS**



Pacte per la mobilitat de Tarragona

**ANNEX 1: PRESENTACIONS DE LES SESSIONS DEL PROCÉS PARTICIPATIU**





# PACTE PER LA MOBILITAT

## PER UNA NOVA POLÍTICA DE MOBILITAT A TARRAGONA

Tarragona, 15 de juny de 2009



## Introducció

El municipi de Tarragona està impulsant una nova política de mobilitat per a l'actual legislatura, conscients de la necessitat de redactar un **Pla de Mobilitat Urbana (PMU)**, d'acord amb els requeriments de la Llei de Mobilitat de 2003.

El **Consell Municipal de la Mobilitat de Tarragona (CMMT)** és un fòrum per construir junts el model de mobilitat que volem per a Tarragona.

Entre els seus objectius està la creació del Pacte per la Mobilitat que ha de definir els objectius que han de regir el **Pla de Mobilitat Urbana de Tarragona (PMU)** (art.2 Reglament CMMT).

## Nou marc normatiu

• La **Llei 9/2003**, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els “principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies adreçada a la sostenibilitat i la seguretat” (art. 1). Aquests propòsits s’articulen a partir dels corresponents instruments de planificació de la mobilitat, i entre aquests, els plans de mobilitat urbana.

• **Instruments de planificació** vigents a l’àmbit de Tarragona:

- Directrius nacionals de mobilitat
- Pla Director de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona
- Pla Director de la Mobilitat del Camp de Tarragona (en redacció)
- Pla Director d’Infraestructures de Catalunya (2026)
- Pla Territorial general de Catalunya
- Pla de transport de viatgers de Catalunya (2008-2012)
- Pla Territorial del Camp de Tarragona

## Nou model de mobilitat

Un dels principis bàsics de la Llei 9/2003 és la **priorització dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental**, tant de persones com de mercaderies.

Aquest i altres principis busquen la recerca d’un **model de desenvolupament sostenible**, segons una estratègia conjunta que considera els següents aspectes:

- ✓ Competitivitat
- ✓ Integració social
- ✓ Qualitat de vida
- ✓ Salut
- ✓ Seguretat
- ✓ Sostenibilitat

Per assolir un model de

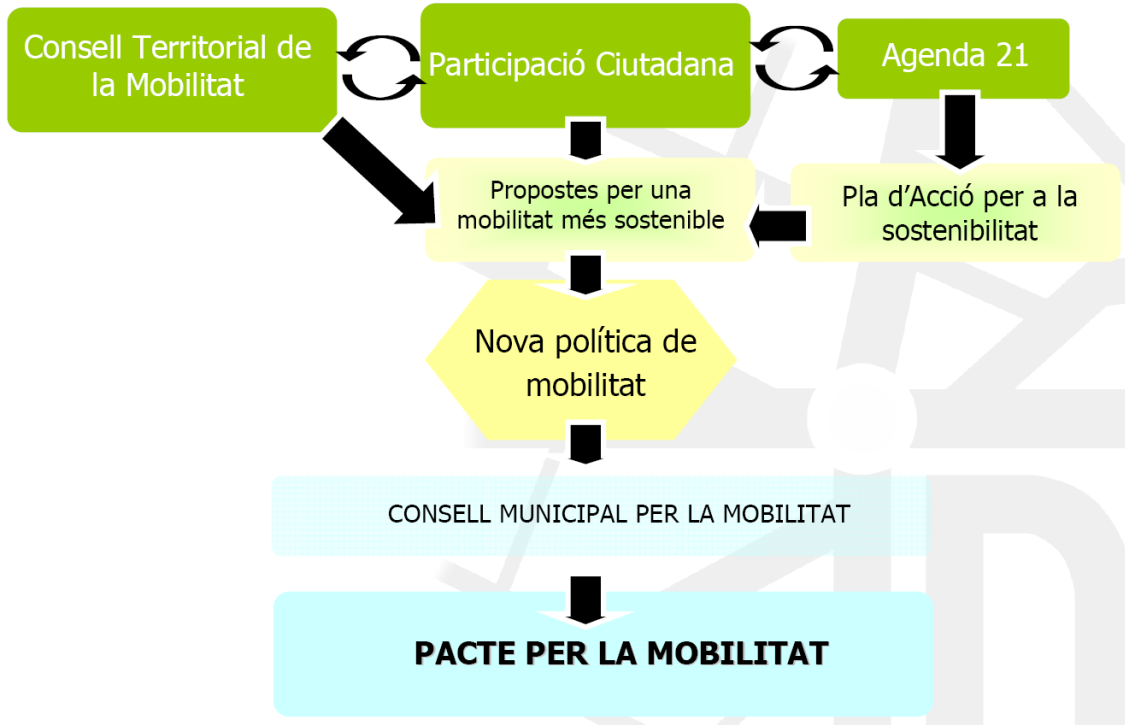
Mobilitat eficient

Mobilitat equitativa

Mobilitat segura

Mobilitat sostenible

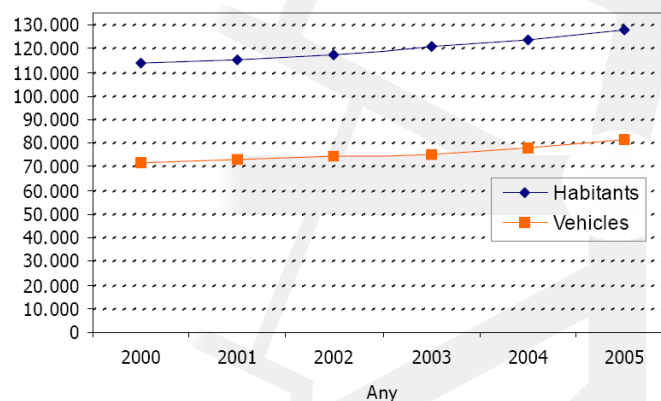
## Nova política de mobilitat a Tarragona



## Dades bàsiques de la mobilitat a Tarragona

### 1. Motorització

El creixement del parc total ha estat lleugerament superior al de la població (2,66% interanual). L'increment total del parc ha estat del 13,9%, mentre que la població ha crescut entre 2000 i 2005 en un 12,3%.

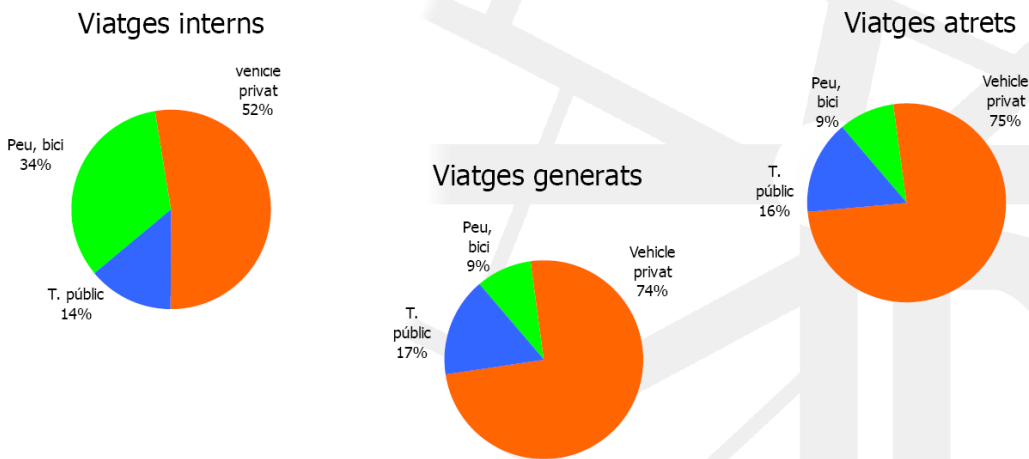


Tarragona: 467 turismes/1.000 hab. Catalunya: 455 turismes/1.000 hab.

## Dades bàsiques de la mobilitat a Tarragona (2)

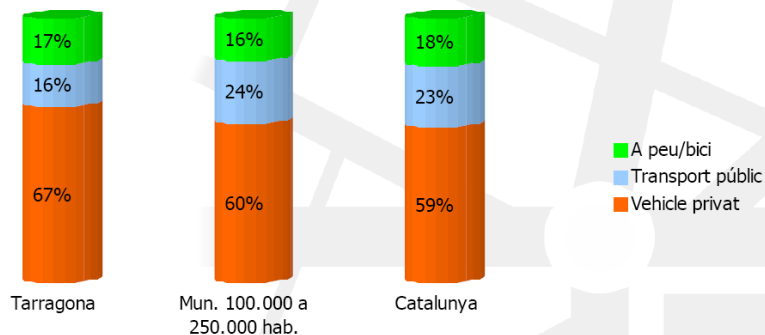
### 2. Distribució modal (EMO 2001)

Els resultats de repartiment modal indiquen una mobilitat fortament associada al vehicle privat també en els desplaçaments interns (53%) i una quota per al transport públic del 14%.



## Dades bàsiques de la mobilitat a Tarragona (3)

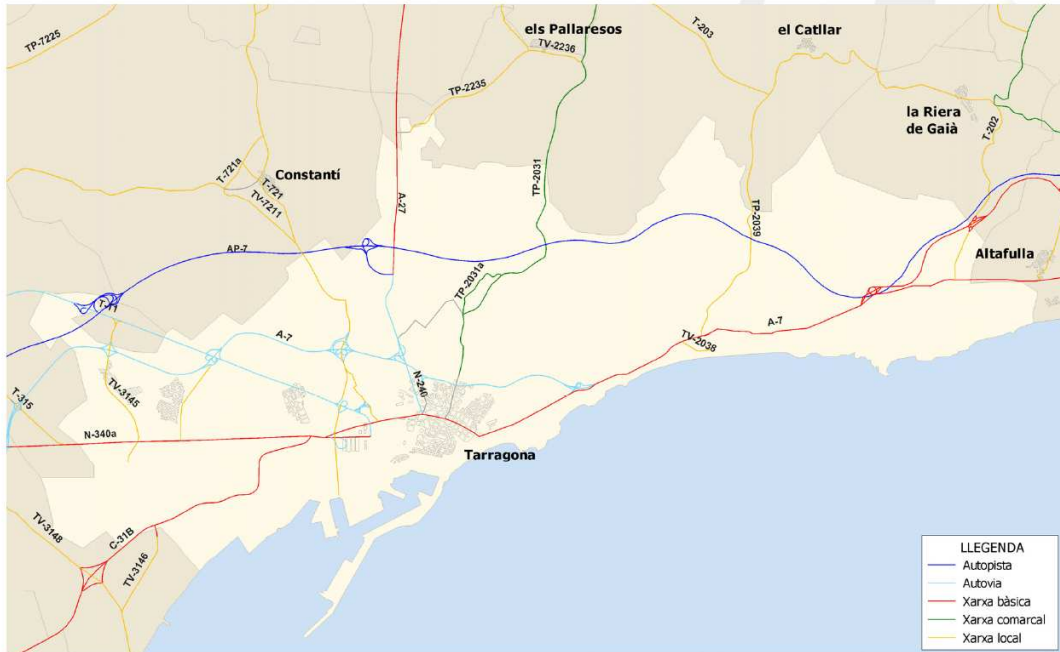
Es confronten les dades de Tarragona amb les d'ús de vehicle privat de municipis similars en població, en una forquilla de 100.000 a 200.000 habitants. Desplaçaments totals:



Tarragona mostra una quota d'utilització del vehicle privat significativament superior a la de municipis similars i també respecte del total de Catalunya en perjudici del transport públic.

## Dades bàsiques de la mobilitat a Tarragona (4)

### 3. La xarxa viària externa



## Àmbits per definir els objectius del pacte

1. Vianant
2. Bicicleta
3. Vehicle privat (cotxe i motocicleta)
4. Transport Públic
5. Aparcament
6. Distribució de mercaderies
7. Desenvolupament urbà sostenible i medi ambient
8. La seguretat i la disciplina viària

## 1. Vianant

- Creació d'una **xarxa d'itineraris segurs** i accessibles
- Garantir un **espai mínim lliure** sense obstacles per als vianants i que els **encreuaments siguin segurs**
- **Permeabilització** de la xarxa, superant les barreres que les infraestructures han anat generant dins de la ciutat.

## 2. Bicicleta

- Garantir **espais protegits** i senyalitzats i **aparcaments** per als usuaris de la bicicleta
- **Nova distribució de l'espai** corresponent a cada tipus d'usuari/ tipus de transport
- Promoure el coneixement i **respecte de les normes de circulació** per part dels usuaris de la bicicleta

## 3. Vehicle privat (cotxe i motocicleta)

- **Definir** la xarxa bàsica de carrers
- Afavorir la trama urbana que permeti la **coexistència de diversos modes de transport**
- **Completar** les infraestructures relatives a la xarxa viària bàsica
- Afavorir un **urbanisme compacte**
- Promoure **l'ordenació i regulació** del trànsit
- **Adaptar la regulació del trànsit** a les diferents demandes de mobilitat

#### 4. Transport Públic

- **Assegurar i millorar la interconnexió** entre diferents barris de la ciutat, i la connexió d'aquells amb el centre i els punts principals de destinació
- **Millora de les prestacions** del transport urbà i interurbà
- **Autobusos llançadora** (P&R, barris, Polígons Industrials)

#### 5. Aparcament

- Potenciar **l'aparcament fora de calçada**
- **Regulació** de l'aparcament, creació d'aparcaments dissuasoris
- Fomentar l'aparcament per a **residents**

#### 6. Distribució de mercaderies

- **Optimitzar** la gestió de les operacions de C i D
- Fomentar la **distribució compartida** de mercaderies per reduir el nombre d'operacions
- **Regular l'horari** i el temps d'estada en les zones de C i D

#### 7. Desenvolupament urbà sostenible i medi ambient

- **Pacificació** del trànsit. Definició d'àrees ambientals
- **Integrar la xarxa** dels diferents modes de transport i configurar l'espai urbà
- Incorporar  **criteris de mobilitat sostenible**  en el disseny i la planificació urbanística
- **Formar i comunicar** al ciutadà en relació al nou model de mobilitat

## 8. Seguretat viària i disciplina viària

- **Campanyes de mentalització** adreçades a tota la ciutadania
- **Millorar l'atenció i la informació** a les persones implicades en accidents de trànsit
- Impulsar campanyes **d'educació viària**
- Millores en la **senyalització viària** i adaptació física de les vies



## PACTE PER LA MOBILITAT

### 1ª SESSIÓ DE TREBALL

Tarragona, 22 de juny de 2009



## Resum dels qüestionaris lliurats

Fins a la data, han respost al qüestionari lliurat en la primera sessió (15/06/09) **cinc entitats o associacions** de la Comissió del Pacte per la Mobilitat de Tarragona:

- Aparcaments municipals de Tarragona, S.A
- Servei Municipal de la Discapacitat
- Federació d'associacions de veïns de Tarragona
- Centre Comercial la T de Tarragona – Associació de Comerciants La Via T
- Partit Popular de Tarragona

Entre els **àmbits més comentats** es troben:

- Els vianants
- El Transport públic
- L'aparcament
- La seguretat i la disciplina viària

## Un primer escenari futur per a Tarragona

De la resposta dels primers qüestionaris lliurats, es dibuixa un **primer escenari futur** per a la ciutat de Tarragona:

- **Control de l'ús del vehicle privat** a la ciutat, a partir de la planificació d'algunes restriccions
- Necessitat de **millores per als vianants** en voreres i passos de vianants
- Aposta pels **vehicles més sostenibles**
- Augment de l'**aparcament fora de calçada**

## Propostes als àmbits d'actuació

### 1. Vianant (5)

- Recuperar la ciutat per als vianants
- Millorar les voreres, especialment per a les persones amb mobilitat reduïda
- Millorar el temps dels semàfors atenent a la mobilitat a peu
- Garantir itineraris segurs i accessibles durant les obres

### 2. Bicicleta (4)

- Les respostes són molt diverses. Les necessitats no queden clares

## Propostes als àmbits d'actuació (2)

### 3. Motocicleta (3)

- Més aparcaments per a motos al carrer, no en la vorera
- Avantatges per afavorir motocicletes més sostenibles (elèctriques)
- Control de la contaminació acústica

### 4. Cotxes (4)

- Racionalització de l'ús de l'automòbil, menys ús innecessari
- Menys cotxes al centre urbà
- Avantatges fiscals per als vehicles menys contaminants (híbrids, elèctrics...)

## Propostes als àmbits d'actuació (3)

### 5. Transport Públic (5)

- Més transport públic i més freqüència
- Més eficiència i prioritat
- Transport públic adaptat, inclosos els taxis
- Abaratiment dels preus

### 6. Aparcament (5)

- Menys aparcament en calçada
- Creació d'aparcaments dissuasoris (P&R) (2)
- Regulació de l'aparcament - zona verda (Residents+visitants)
- Més pàrkings soterranis i més barats
- Facilitar el pagament als parkímetres
- Unificació de criteris a tot el municipi

## Propostes als àmbits d'actuació (4)

### 7. Distribució de mercaderies (3)

- Millorar i augmentar les places de C/D en horari comercial
- Centres logístics de distribució

### 8. Desenvolupament urbà sostenible i medi ambient (3)

- Educació per a les properes generacions
- Menys ús del cotxe i més mitjans sostenibles
- Vehicles elèctrics en C/D i en els Serveis Municipals
- Menys trànsit en hora punta per a disminuir emissions

### 9. Seguretat viària i disciplina viària (4)

- Educació viària a totes les edats
- Més pressió
- Millora en el funcionament dels semàfors

# PACTE PER A LA MOBILITAT

## 2ª SESSIÓ DE TREBALL

Tarragona, 29 de juny de 2009



## Proposta objectius del Pacte per a la mobilitat

### 1. Vianants

**Adaptar les condicions de la mobilitat a les necessitats dels vianants, destinant-los una major qualitat, seguretat i superfície de l'espai públic**

- Crear àrees de prioritat per als vianants i zones de prioritat per als mitjans no motoritzats
- Dissenyar una xarxa d'itineraris segurs i accessibles en traçats naturals, entre ells els camins escolars
- Garantir les voreres amb una amplada mínima sense obstacles
- Garantir el manteniment de les voreres
- Habilitar passos de vianants a nivell de voreres
- Afavorir la marxa del vianant, actuant sobre els cicles semafòrics
- Cercar solucions per a pal·liar els desnivells topogràfics i facilitar els itineraris a peu
- Els projectes d'obra i gestió de la mobilitat requereixen una valoració especial per a garantir les necessitats dels vianants
- Crear senyalització orientativa i informativa per als vianants en general i durant les obres en la via pública

## Proposta objectius del Pacte per a la mobilitat (2)

### 2. Bicicletes

#### **Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià**

- Dissenyar una xarxa de facilitats per als ciclistes que connecti els principals centres atractors de la ciutat
- Fomentar la convivència entre ciclistes, vianants i la resta de mitjans de transport
- Definir punts d'estacionaments per a bicicletes segurs i localitzats en els principals centres d'atracció de la ciutat
- Afavorir la implantació de sistemes de lloguer de bicicletes

### 3. Motocicleta

#### **Regular l'ús de la motocicleta atenent a la convivència, la seguretat viària i el control de la contaminació acústica**

- Augmentar les places d'aparcament de motocicletes, sense la possibilitat d'estacionar a les voreres
- Control del soroll i de la disciplina viària dels motoristes
- Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte a l'espai dels vianants
- Adaptar el disseny viari, en els llocs que convingui, als paràmetres de la conducció de la motocicleta

## Proposta objectius del Pacte per a la mobilitat (3)

### 4. Cotxes

#### **Promoure un ús racional dels cotxes, especialment al centre de la ciutat i dels barris**

- Dissenyar una xarxa viària jerarquitzada, creant les condicions per tal que cada vial tingui unes intensitats de circulació i velocitats admissibles a l'entorn, aplicant polítiques de moderació del trànsit
- La xarxa de vies bàsiques (màx. 50 km/h) no ha de representar més del 25% del total de les vies
- Millorar la senyalització en el conjunt del viari de la ciutat
- Millorar la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes per tal de d'évitar el trànsit de pas per carrers interns
- Promoure la utilització de vehicles menys contaminants
- Fomentar polítiques de millor utilització del cotxe, com ara el carsharing, el cotxe compartit o altres, a més de potenciar l'ús del transport públic com una clara alternativa

## Proposta objectius del Pacte per a la mobilitat (4)

### 5. Transport Públic

**Fomentar l'ús del transport públic, fent-lo accessible per a tothom, amb mesures que el prioritzin, que en milloren la qualitat i que garanteixin la seva connectivitat amb la resta de mitjans**

- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu accessible, amb la màxima cobertura, connectivitat i freqüència de pas per a tothom
- Aplicar un sistema de transport públic integrat, d'acord amb el que estableix el Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona
- Utilitzar vehicles amb millor eficiència energètica dels motors i menys emissions contaminants
- Dissenyar les parades de TP amb suficient amplada per als passatgers i vianants i adequadament equipades
- Aplicar sistemes de prioritat per als autobusos en les cruïlles
- Crear un sistema àgil d'informació digital i en fulletons del transport públic
- Aplicar actuacions que facilitin l'accés en transport públic (inclòs el taxi) a terminals i estacions de l'àrea d'interès de Tarragona

## Proposta objectius del Pacte per a la mobilitat (5)

### 6. Aparcament

**Aumentar el nombre de places d'aparcament fora de la via pública, millorant-ne la qualitat i considerant les necessitats de les activitats residencials i econòmiques**

- Dotar el centre urbà d'una regulació de l'aparcament atenent a les necessitats de les activitats residencials i econòmiques
- Crear nous aparcaments que permetin alliberar l'espai públic
- Estudiar la possibilitat de crear aparcaments dissuasoris als accessos de la ciutat en combinació amb parades de bus urbà
- Definir un criteri comú per a la gestió dels diferents aparcaments de la ciutat

### 7. Distribució de mercaderies

**Aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, alliberant els carrers de la ciutat del transport més pesant**

- Control horari de la distribució urbana de mercaderies segons les necessitats de cada barri
- Creació de noves places de C/D allà on esdevingui necessari
- Promoure la creació de Centres Logístics de Distribució
- Potenciar la vigilància i fer complir la normativa en matèria de circulació i estacionament dels vehicles de distribució de mercaderies
- Alliberar les vies de la ciutat de grans vehicles pesants, incorporant la senyalització pertinent

## Proposta objectius del Pacte per a la mobilitat (6)

### 8. Desenvolupament urbà sostenible i medi ambient

#### **Minimitzar la problemàtica ambiental associada a la mobilitat mitjançant la planificació urbanística, la conscienciació social i la promoció dels mitjans més sostenibles**

- Fomentar l'ús de vehicles més sostenibles per part del Consistori en vehicles propis i concertats
- Promoure la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest Pacte
- Dissenyar una trama urbana que afavoreixi la coexistència dels diferents modes de mobilitat
- Potenciar un tipus d'urbanització encaminada a la barreja d'usos de manera que incentivi la reducció de la mobilitat en vehicle privat
- Potenciar una major autosuficiència en els diferents nuclis urbans de Tarragona

## Proposta objectius del Pacte per a la mobilitat (7)

### 9. Seguretat i disciplina viària

#### **Millorar la seguretat viària i el respecte entre els usuaris dels diferents modes de transport, mitjançant l'educació, la disciplina, el disseny i la senyalització**

- Potenciar l'aplicació dels objectius i actuacions proposades al Pla Local de Seguretat Viària
- Reforçar la implicació de les àrees de l'administració municipal en l'educació viària a tots els grups d'edat
- Incorporar el debat públic sobre la seguretat viària en les properes eleccions municipals
- Garantir la seguretat de tots els mitjans de transport en situació d'obres (itineraris, senyalització, etc.), inclosos els vianants
- Incorporar un sistema tecnològic per a aconseguir un major compliment de les regles de comportament dels conductors i usuaris amb major energia cinètica
- Aplicar més sistemes de mesurament de comportament incívics com els excessos amb l'alcohol, les drogues, la velocitat, el soroll, les emissions de gasos, saltar-se semàfors o STOPS, etc...



Pacte per la mobilitat de Tarragona

**ANNEX 2: APORTACIONS DELS MEMBRES DE LA COMISSIÓ PER A LA REDACCIÓ  
DEL PACTE**



Les aportacions que s'han realitzat per part dels membres de la Comissió per a la redacció del Pacte per la mobilitat de Tarragona es poden classificar en nou eixos d'actuació i es resumeixen de la següent forma.

### **1. Vianants:**

- Recuperar la ciutat per als vianants.
- Millorar les voreres, especialment per a les persones amb mobilitat reduïda.
- Millorar el temps dels semàfors atenent a la seva mobilitat a peu.
- Garantir itineraris segurs i accessibles durant les obres.

### **2. Bicicletes:**

- Creació d'una xarxa de carrils bici
- Aparcaments segurs per a bicicletes
- Estudiar la implantació d'un sistema de bicicleta pública.
- Incloure l'accessibilitat amb bicicleta en els projectes urbanístics.

### **3. Motocicletes:**

- Mes aparcament per a motos al carrer, no en la vorera.
- Avantatges per afavorir motocicletes més sostenibles.
- Control de la contaminació acústica.

### **4. Cotxes:**

- Racionalització de l'ús de l'automòbil, menys ús innecessari.
- Menys cotxes al centre urbà.
- Avantatges fiscals per als vehicles menys contaminants (híbrids, elèctrics...).

### **5. Transport públic:**

- Més transport públic i més freqüència.
- Més eficiència i prioritat
- Transport públic adaptat, inclosos els taxis
- Abaratiment dels preus

## **6. Aparcament**

- Menys aparcament en calçada.
- Creació d'aparcaments dissuasoris (P&R).
- Regulació de l'aparcament.
- Més pàrkings soterranis i més barats.
- Facilitat de pagament als parquímetres.
- Unificació de criteris a tot el municipi.

## **7. Distribució de mercaderies:**

- Millorar i augmentar les places de càrrega i descàrrega en horari comercial.
- Centres logístics de distribució.

## **8. Desenvolupament urbà sostenible i medi ambient:**

- Educació per a les properes generacions.
- Menys ús del cotxe i més mitjans sostenibles.
- Vehicles elèctrics en càrrega i descàrrega i en els serveis municipals.
- Menys trànsit en hora punta per a disminuir emissions.

## **9. Seguretat viària i disciplina viària:**

- Educació viària a totes les edats.
- Més pressió.
- Millorar en el funcionament dels semàfors.

Pacte per la mobilitat de Tarragona

**ANNEX 3: PROCÉS PARTICIPATIU SOBRE LA MOBILITAT A LA PART ALTA DE  
TARRAGONA**



## Pacte per la mobilitat de Tarragona

Com a precedent del Pacte per la mobilitat de Tarragona, l'Ajuntament de Tarragona endegà un procés participatiu per reflexionar sobre les necessitats i propostes d'acció en matèria de mobilitat al barri de la Part Alta de Tarragona.

Aquest procés participatiu derivà en un acord per part de les entitats i associacions vinculades a la mobilitat de la Part Alta de Tarragona.

A continuació es mostren els acords consensuats quant a problemàtiques, propostes i agents implicats i s'ordenen segons els objectius del Pacte per la mobilitat de Tarragona.





## Pacte per la mobilitat de Tarragona

Objectius Pacte mobilitat de Tarragona	Problemàtiques/mancances	Prioritat	Propostes	Agents implicats
1. Adaptar les condicions de la mobilitat a les necessitats dels vianants, destinant-los una major qualitat, seguretat i superfície de l'espai públic	Voreres i paviment dels carrers deficient, inadequat i en mal estat	3,31	Eliminar la segregació d'espais amb un paviment únic a tot l'àmbit, eliminant les voreres	Ajuntament
	Prioritat dels vehicles per damunt dels vianants, dificultant-ne la mobilitat	3,10	Conversió dels carrers en zona per a vianants	Ajuntament Comerciants Veïns Ciutadania
	Manca d'espais públics per a vianants i falta de manteniment dels existents	1,72	Dissenyar l'espai públic des de la perspectiva del vianant: condicionar els espais públics (banca, arbres, entre d'altres).	Ajuntament Entitats i Organismes oficials presents al barri
			Millorar la senyalització dels espais públics	
	Ocupació de l'espai públic: vehicles, terrasses de bars i restaurants,...	1,59	Fer complir la normativa vigent	Ajuntament Guàrdia Urbana Hostalers Veïns
Reforçar la presència de la guàrdia urbana				
Presència de nombroses barreres arquitectòniques als carrers i a determinats serveis públics	1,07	Garantir l'accessibilitat universal al barri i als edificis públics mitjançant la supressió de les barreres arquitectòniques (col·locació de rampes i baranes)	Generalitat Ajuntament Entitats oficials del barri Associacions adreçades a PMR	

## Pacte per la mobilitat de Tarragona

Objectius Pacte mobilitat de Tarragona	Problemàtiques/mancances	Prioritat	Propostes	Agents implicats
	Escassa senyalització per a vianants i mala regulació del temps d'espera dels semàfors per als vianants situats als accessos al barri	0,11	Adequar la senyalització dirigida als vianants, temps d'espera als vianants: pas de vianants, temps d'espera dels semàfors (Rambla Vella i Via de l'Imperi Romà), indicadors de serveis per els que hi accedeixen a peu, entre d'altres	Ajuntament Ciutadania
2. Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport quotidià	Manca de serveis adreçats a la bicicleta: aparcament, senyalització, normativa, itineraris,...	0,10	Crear una normativa per a l'ús de la bicicleta	Ajuntament Organitzacions vinculades a la bicicleta
			Crear zones d'aparcament per a bicicletes	
			Crear itineraris per a l'ús de la bicicleta	
4. Promoure un ús racional dels cotxes, especialment als centres de la ciutat i dels barris	Afluència excessiva de vehicles a l'interior del barri	3,16	Restringir l'entrada de vehicles al barri, excepte a veïns i vehicles autoritzats	Ajuntament Guàrdia Urbana Veïns Ciutadania
			Establir un sistema de control de pas per als vehicles dels residents i autoritzats: pilones hidràuliques, càmeres lectores de matrícula, barreres, entre d'altres	
	Excessiva permissibilitat de la Guàrdia Urbana cap als vehicles en caps de setmana o celebracions	2,82	Incrementar i adequar la senyalització viària	Ajuntament Guàrdia urbana
			Fer complir la normativa de forma rigorosa	
	Incrementar la presència de la Guàrdia Urbana i/o recuperar el policia de barri amb poder sancionador			
Col·lapse en dies de celebració i davant dels centres docents a les hores punta, dificultant la circulació fluida dels vehicles	1,56	Crear una campanya de sensibilització dirigida als conductors perquè no entrin al barri amb el vehicle privat	Ajuntament Guàrdia Urbana Escolars Ciutadania	
		Establir un itinerari escolar perquè els nens puguin anar a peu a l'escola		

## Pacte per la mobilitat de Tarragona

Objectius Pacte mobilitat de Tarragona	Problemàtiques/mancances	Prioritat	Propostes	Agents implicats
	Incompliment de la normativa per part dels vehicles provocant perill a la circulació de vianants: excés de velocitat, entrada per llocs prohibits, entre d'altres	1,00	Crear una normativa clara i sancionador aquells vehicles que la incompleixin	Ajuntament Guàrdia Urbana Escolars Ciutadania
	Espai viari insuficient degut a l'estructura del barri	0,13	Crear un circuit perimetral per als vehicles que circulen pel barri de pas	Ajuntament Ciutadania
5. Fomentar l'ús del transport públic, fent-lo accessible per a tothom, amb mesures que el prioritzin, que en milloren la qualitat i que garanteixin la seva connectivitat amb la resta de mitjans	Mala connexió amb el transport públic: manca d'accés del transport públic al barri, males connexions amb altres punts de la ciutat i serveis	0,79	Millorar el servei de transport públic mitjançant l'entrada al barri d'un mini bus ecològic	Ajuntament EMT Veïns
			Crear diferents parades d'autobús a l'interior del barri	
			Connectar el barri amb punts estratègics de la ciutat: altres línies d'autobús, Renfe, ambulatori, mercat	
	Manca d'infraestructura de suport a les parades d'autobús: horaris, recorreguts, connexions, punts de compra dels abonaments de viatges, així com manca de marquesines	0,31	Incrementar la informació i la infraestructura a les parades de l'autobús: assegurar que els horaris no estan esborrats o arrancats, incloure les adreces més properes de punts de venda d'abonaments de viatges,...	Ajuntament EMT
Col·locar marquesines per als usuaris que esperen l'arribada de l'autobús				
Limitació horària del servei d'autobús que provoca una mobilitat obligada amb vehicles privat per accedir a determinats serveis	0,10	Adequar el servei d'autobús a les necessitats dels seus usuaris: horaris, freqüències, destinacions,...	Ajuntament EMT	

Pacte per la mobilitat de Tarragona

Objectius Pacte mobilitat de Tarragona	Problemàtiques/mancances	Prioritat	Propostes	Agents implicats
6. Augmentar el nombre de places d'aparcament fora de la via pública, millorant-ne la qualitat i considerant les necessitats de les activitats residencials i econòmiques	Mala planificació de les zones d'aparcament pels veïns	3,68	Incrementar el nombre de places per a veïns, tant dins com fora la muralla Convertir part de les zones blaves en zones verdes Oferir tarifes més econòmiques pels residents als pàrquings públics i privats Convertir les zones d'aparcament dels organismes oficials com a zones d'aparcament per a veïns	Ajuntament Entitats i Organismes oficials presents al barri Propietaris pàrquings privats Veïns
	Manca d'un Pla d'Emergència i dificultats d'accés dels serveis d'emergència	1,64	Redactar un Pla d'Emergència que contempli un circuit alternatiu per quan es tallen els carrers per celebracions Donar a conèixer aquest pla a veïns i ciutadania en general que es desplaça al barri en dies festius	Ajuntament Serveis d'emergència Veïns
	Manca d'alternatives quan es tallen els carrers	0,44	Informar als veïns dels talls amb suficient antelació i proposar alternatives de pas	Ajuntament Veïns
	Manca de places d'aparcament dissuasori i rotatori	0,24	Crear més places d'aparcament dissuasori i rotatiu per a no residents Dissenyar un sistema de vals de descompte per als pàrquings i que els ofereixin els comerciants i hostalers de la zona	Ajuntament Ciutadania Comerciants Hostalers

## Pacte per la mobilitat de Tarragona

Objectius Pacte mobilitat de Tarragona	Problemàtiques/mancances	Prioritat	Propostes	Agents implicats
7. Aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, alliberant els carrers de la ciutat del transport més pesant	Manca d'espais per a càrrega i descàrrega, mal repartiment de les existents i manca d'una regulació horària	2,16	Creació de zones de càrrega i descarrega multifunció Adequar les zones de C/D a les necessitats dels comerços... Incrementar el control per a garantir el bon ús de les zones de C/D Millorar la senyalització corresponent	Ajuntament Guàrdia Urbana Comerciants Hostalers Transportistes Veïns Ciutadania
	Manca una regulació sobre l'entrada de vehicles pesants i d'excessiu volum	0,73	Limitar l'entrada a l'interior de la Part Alta de vehicles pesants o d'excessiu volum	Ajuntament Guàrdia Urbana