



INFORME TALLERS DE DEBAT

Pla de Mobilitat Urbana de Tarragona 2011 – 2016

Abril de 2011



Amb la col·laboració de:



Amb la col·laboració de:





1. Procés participatiu	3
2. Aportacions globals per àmbits	7
1. Mobilitat a Peu	8
2. Mobilitat en Bicicleta	12
3. Mobilitat en Transport Públic	16
4. Mobilitat en Vehicle Privat	21
5. Sistema d'aparcaments	24
6. Mercaderies	27
7. Generals al procés o al pla	29
3. Aportacions de cada grup per àmbits	30
1. Mobilitat a Peu	31
2. Mobilitat en Bicicleta	34
3. Mobilitat en Transport Públic	37
4. Mobilitat en Vehicle Privat	41
5. Sistema d'aparcaments	43
6. Mercaderies	45
4. Avaluació	47
5. Galeria fotogràfica	55



Amb la col·laboració de:





El present informe s'estructura en els següents apartats:

1. **Procés participatiu:** exposa l'organització del procés i les dades de les sessions de treball
2. **Aportacions globals per àmbits:** presenta les aportacions recollides de forma global per a cadascun dels àmbits tractats. En aquest apartat s'ha realitzat una agrupació i anàlisi de totes les aportacions realitzades pels diferents grups, servint d'apartat conclusiu per al posterior anàlisi tècnic.
3. **Aportacions de cada grup per àmbits:** es recullen totes les aportacions realitzades diferenciades per àmbits i per cadascun dels grups que les ha realitzat.
3. **Avaluació:** es presenten les dades referents a la valoració que han realitzat els participants dels diferents tallers
4. **Galeria fotogràfica**



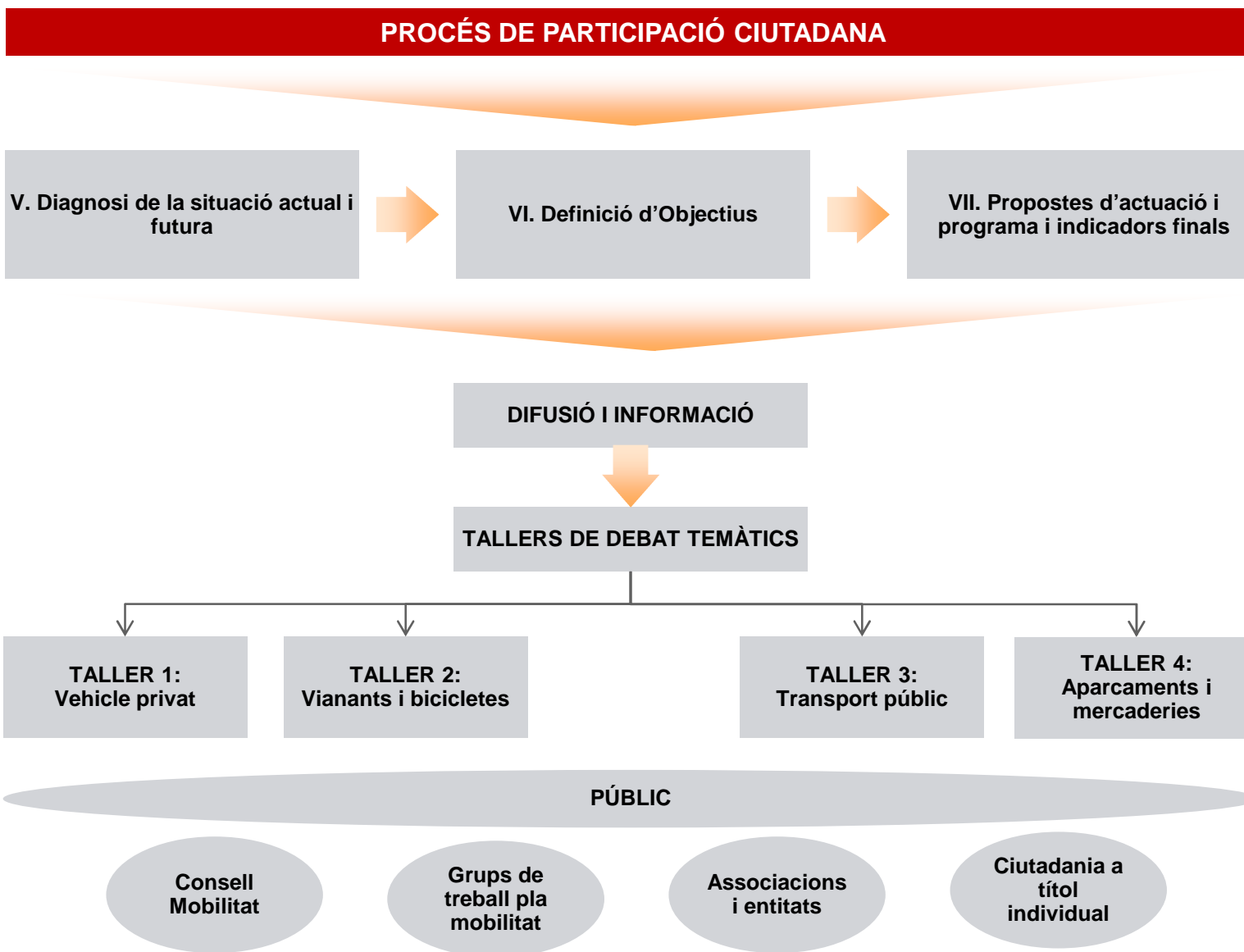
1. Procés participatiu

C I N E S I
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Amb la col·laboració de:



ceres
+ energia en les ciutats de
Catalunya





ESTRUCTURA DELS TALLERS DE DEBAT

- 1. Benvinguda**
- 2. Presentació de les principals conclusions de la diagnosi tècnica**
- 3. Presentació de les propostes tècniques elaborades per a cada àmbit temàtic**
- 4. Formació de grups de treball**
- 5. Debat i valoració de les propostes tècniques presentades, en funció de les seves avantatges i desavantatges**
- 6. Debat i aportacions de noves propostes no contemplades**
- 7. Cloenda**



PROCÉS PARTICIPATIU



DADES DELS TALLERS DE DEBAT

	TALLER 1	TALLER 2	TALLER 3	TALLER 4
Temàtica	VEHICLE PRIVAT	VINANTATS I BICICLETES	TRANSPORT PÚBLIC	APARCAMENTS I MERCADERIES
Dia	27/04/2011	27/04/2011	28/04/2011	28/04/2011
Hora	19:00h	19:00h	19:00h	19:00h
Lloc	IMET	IMET	IMET	IMET
Durada	2:00h	2:30h	2:00h	2:00h
Nombre participants	11	14	13	9
Grups de treball	2	3	3	2
Entitats representades	<ul style="list-style-type: none"> • AAVV del Serrallo • AAVV La Mora-Tamarit • AAVV Verge del Carme • Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona • FAV Llevant • Iniciativa per Catalunya 	<ul style="list-style-type: none"> • AAVV del Serrallo • AAVV Cala Romana • Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació Tarragona • Consell Escolar Municipal • Enginyeria Sense Fronteres • FAV Llevant • IMET • ÍTINER enginyeria SLP • ONCE • Servei de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Tarragona • Tarragona Sense Barreres 	<ul style="list-style-type: none"> • AAVV El Serrallo • AAVV Verge del Carme • AAVV La Mora-Tamarit • Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació Tarragona • Consell Escolar Municipal • Enginyeria Sense Fronteres • FAV Llevant • ÍTINER enginyeria SLP • ONCE • Servei de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Tarragona 	<ul style="list-style-type: none"> • Associació Comerciants Via T • AAVV del Serrallo • Associació Venedors Mercat Central • Botiguers de Tarragona • Fundació Privada Onada • IMET • Servei de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Tarragona • VICSAN Torredembarra S.A



Amb la col·laboració de:





2. Aportacions globals per àmbits

C I N E S I
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Amb la col·laboració de:



ceres
+ energia en les ciutats de
la mediterrània



1. MOBILITAT A PEU

Objectius del Pacte	<p>Adaptar les condicions de la mobilitat a les necessitats dels vianants, destinant-los una major qualitat, seguretat i superfície de l'espai públic</p> <p>Minimitzar la problemàtica ambiental associada a la mobilitat mitjançant la planificació urbanística, la conscienciació social i la promoció dels mitjans més sostenibles.</p> <p>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.</p> <p>Elaborar un observatori de la mobilitat construint indicadors necessaris que permetin fer un seguiment i una avaluació contínua dels objectius del Pacte.</p>
----------------------------	---

Propostes - Actuacions

1.1	Establir una xarxa principal de vianants, còmode, segura i accessible per als desplaçaments a peu: actuacions de millora de guals de vianants existents, establiment de nous guals de vianants, ampliació o millora de voreres, etc.
1.2	Millora de la resta de xarxa de vianants: millora de guals i voreres
1.3	Implantació de plataformes úniques exclusives de vianants o en convivència amb altres modes (xarxa principal o resta)
1.4	Implantació de camins escolars
1.5	Solucions a 8 punts conflictius a la ciutat pel vianant (poden sortir 8 actuacions): passeres, ascensors...
1.6	Estudi de pacificació de la N-340. Vorera o camí de vianants paral·lel a la via
1.7	Realització d'un Pla de Senyalització orientativa del vianant (vinculat o no al patrimoni)



MOBILITAT A PEU – GLOBAL

Avantatges percebudes

- | | |
|-----|--|
| 1.3 | Es considera una actuació molt favorable el fet de crear plataformes de vianants doncs realment donen la prioritat als qui van a peu |
| 1.7 | Seria molt positiu que el pla de senyalització anés vinculat al patrimoni i també als serveis públics i institucions |

Desavantatges percebudes

- | | |
|-----|---|
| G | No es considera suficientment contemplada la mobilitat entre la zona de Llevant i el centre de Tarragona |
| 1.1 | Els embornals actuals tenen un enreixat massa ample, que fa que s'encallin els bastons de les persones que els utilitzen. |
| 1.3 | Caldrà que les plataformes de vianants tinguin un drenatge per evitar l'acumulació d'aigua |
| 1.4 | Els camins escolars proposats semblen estar elaborats només en base a la ubicació de les escoles i aquest no és un criteri útil sense tenir en compte com van els escolars a les escoles. Per tal d'adaptar-los a les necessitats reals, caldrà realitzar un estudi dels recorreguts reals a peu realitzats pels escolars per anar a les escoles. |
| 1.4 | Manquen camins escolars a la zona de Sant Pere i Sant Pau |
| 1.5 | Caldrà reformular el punt conflictiu 10: Posar passarel·les que connectin les zones habitades amb les parades de transport públic, rebaixant la prioritat de les voreres |



MOBILITAT A PEU – GLOBAL

Noves propostes genèriques

1	Elaborar un pla de seguretat viària detallat, carrer per carrer
2	Dotar d'espais exclusius per a peatons que garanteixin no ser envaïts per bicicletes.

Noves propostes referents a la xarxa de vianants

3	Del carrer Adriano i Unió amunt fer carrer peatonal, només que hi puguin entrar els veïns. Per anar al pàrquing que s'entri per Adriano.
4	En general, seria convenient que les bandes dissuassòries estiguessin més a prop dels guals de cara a garantir la seguretat dels vianants.
5	Realitzar un estudi de mobilitat més exhaustiu entre els barris i Tarragona centre
6	Facilitar un camí de costa des del Miracle fins el Bosc de la Marquesa
7	Crear un accés directe a la platja del Miracle
8	Tenir en compte tots els carrers existents al Serrallo que dificulten una mobilitat mínima

Noves propostes referents a l'accessibilitat

9	Elaborar un pla d'accessibilitat de forma prioritària
10	Revisar les noves actuacions fetes en base a la normativa existent quant a mobilitat i accessibilitat
11	Garantir que els guals respectin l'accessibilitat universal
12	Treure o retirar barreres de mobiliari públic o elements d'empreses de subministrament (postes de llum, telèfon...) de les voreres existents a tota Tarragona en general i, en especial, al barri de Llevant.
13	Canviar de lloc els contenidors de la brossa que dificulten la visibilitat tant al conductor com al vianant a l'hora de creuar pels guals



MOBILITAT A PEU – GLOBAL

Noves propostes referents als camins escolars

- | | |
|----|--|
| 14 | Dissenyar també camins escolars a la zona de Sant Pere i Sant Pau en base a un estudi previ global dels recorreguts a peu realitzats pels escolars de Tarragona per anar a les escoles |
|----|--|

Noves propostes referents als punts conflictius

- | | |
|----|---|
| 15 | Afegir altres punts crítics a part dels proposats: <ul style="list-style-type: none">• Plaça de Braus – Carrer Mallorca• Baixada de Misericòrdia• Balcó del Mediterrani – Passeig Marítim |
| 16 | Afegir com a punt conflictiu la N-240 a l'alçada del carrer Doctor Mallafre: caldria posar-hi un pas de vianants o un pas elevat per facilitar i fer més segura la mobilitat a peu. |

Noves propostes referents a la senyalització

- | | |
|----|---|
| 17 | Senyalitzar els camins des de Sant Pere i Sant Pau al Parc del Francolí |
|----|---|



2. MOBILITAT EN BICICLETA

Objectiu del Pacte	<p>Fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià</p> <p>Minimitzar la problemàtica ambiental associada a la mobilitat mitjançant la planificació urbanística, la conscienciació social i la promoció dels mitjans més sostenibles.</p> <p>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.</p> <p>Elaborar un observatori de la mobilitat construint indicadors necessaris que permetin fer un seguiment i una avaluació contínua dels objectius del Pacte.</p>
---------------------------	--

Propostes – Actuacions

2.1	Ampliar la xarxa de bicicletes de la ciutat, obtenint com a resultat una xarxa principal de bicicletes que connecti les principals zones i equipaments de la ciutat.
2.2	Implantació d'aparcaments de bicicleta als principals equipaments, escoles, estació d'autobús i de tren i els centres atractors i generadors de mobilitat de la ciutat
2.3	Propostes per solucionar les pendents que entren en conflicte amb la bicicleta: bici bus, cintes elevadores, etc.
2.4	Foment de les xarxes de bicicleta en entorn no urbans evitant el conflicte amb el vianant (riu, platja, rural)
2.5	Connectar els centres de treball, especialment els polígons industrials, al carril bici fomentant l'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians de treball.
2.6	Campanyes de promoció i sensibilització de l'ús de la bicicleta
2.7	Estudi d'implantació i de l'adequació de la xarxa de bicicletes actual i ampliada als carrils bici proposats pels planejaments superiors
2.8	Revisió de l'ordenança de circulació pel que fa a l'ús de la bicicleta



MOBILITAT EN BICICLETA – GLOBAL

Avantatges percebudes

G	Es prioritza un carril bici d'utilitat diària, unint els centres de treball i les escoles
---	---

Desavantatges percebudes

2.1	El carril bici per Estanislau Figueres té molta pendent i és estret. Pot estar bé, però com a pas cap al centre de la ciutat és insuficient. La Rambla seria més adient.
2.3	Es planteja deixar pujar als autobusos només les bicicletes plegables. No es considera útil, doncs no és aplicable a la majoria de bicicletes
2.5	Manquen llocs clau per connectar amb la bicicleta com el complex industrial del polígon sud.
2.8	La proposta està bé però no s'especifica en quins punts es planteja la modificació
7	Els aparcaments per a bicicletes han de ser segurs





MOBILITAT EN BICICLETA – GLOBAL

Noves propostes genèriques

1	Introducció progressiva del servei de bicicleta pública
2	En cas d'instaurar un bicing, les bicicletes disponibles haurien de tenir una petita bateria i seria imprescindible que tinguessin canvis de marxa

Noves propostes referents a la xarxa de bicicletes

3	Es proposen altres carrils bici (VEURE ITINERARIS MARCATS EN BLAU AL PLÀNOL DE LA DIAPOSITIVA SEGÜENT): A. Carril bici que uneixi el camp de Mart amb la zona de les platges B. Camí de terra que es pot adequar pel pas de les bicis per connectar el pas de la passera sobre l'A7 amb la rotonda. C. Carril bici que connecti el parc del Francolí amb l'Hospital Joan XXIII i la passera sobre l'A7 D. Condicionar les Rambles (Nova, L.Companys i F.Macià) per la circulació de bicicletes
4	El carril bici de Sant Pere i Sant Pau hauria d'arribar al camp de futbol i al pavelló municipal d'esports
5	La projecció del carril bici, principalment ha de ser d'ús quotidià, però també es pot aprofitar per promocionar el turisme sostenible i esportiu, facilitant informació i incentivant a la gent a agafar la bicicleta per fer una ruta turística que fàcilment pot passar pels principals monuments. També s'hauria de promocionar el viatge en bicicleta al Pont del Diable on hi ha moltes més rutes i es troben en un espai privilegiat. A la proposta del grup queden la majoria de monuments englobats, només mancava la unió final amb el Pont del Diable.

Noves propostes referents a aparcaments de bicicleta

6	Instal·lació d'anelles pàrquing dins els recintes escolars
7	Els aparcaments per a bicicletes han de ser segurs



Amb la col·laboració de:





3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

Objectius del Pacte	<p>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.</p> <p>Minimitzar la problemàtica ambiental associada a la mobilitat mitjançant la planificació urbanística, la conscienciació social i la promoció dels mitjans més sostenibles.</p> <p>Elaborar un observatori de la mobilitat construint indicadors necessaris que permetin fer un seguiment i una avaluació contínua dels objectius del Pacte.</p>
----------------------------	--

Propostes - Actuacions

3.1	Millores estructurals de la xarxa de transport públic urbà de Tarragona: reordenació de la xarxa (veure plànols).
3.2	Creació d'infraestructures de suport a l'autobús: carrils bus, plataformes d'embarcament, panells d'informació a l'usuari, prioritziació semafòrica en cruïlles (veure plànol carrils bus).
3.3	Millores a les parades: canvis de localització de les perillooses, noves marquesines i millores de l'accessibilitat .
3.4	Coordinar la xarxa de transport públic per potenciar la intermodalitat.
3.5	Pla de seguiment de la qualitat del servei de transport públic urbà.
3.6	Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives .



MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC – GLOBAL

Avantatges percebudes

3.1	La línia G que passi per la Part Alta enlloc de per la Via Augusta, doncs el col·legi l'Estonac és una escola de referència a les urbanitzacions de Llevant
-----	---

Desavantatges percebudes

G	Només es contempla el transport urbà. Caldria arribar a acords per combinar trajectes urbans i interurbans, prioritzant les necessitats de la població per damunt dels interessos.
---	--

3.1	El nou recorregut del polígon Riuclar és massa llarg i cobreix massa distància. Caldria fer una ruta més curta i directa que cobris les hores punta d'entrada i sortida dels treballadors i que sortís del centre de la ciutat.
-----	---

3.6	El biodièsel no es considera la millor alternativa ja que ha fomentat una escalada dels preus dels aliments bàsics, amb la posterior dificultat per accedir als aliments de la població en general. A més, s'han eliminat conreus per menjar, transformant-los en cultius per biodièsel que té més valor afegit. D'altra banda, fomenten les grans plantacions de monocultius eliminant paratges de valor natural i, per tant, danys mediambientals.
-----	--





MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC – GLOBAL

Noves propostes genèriques

- | | |
|---|---|
| 1 | Fomentar activitats per a que la gent vagi a treballar amb transport públic |
| 2 | Millorar la comunicació i informació de la EMT |
| 3 | Potenciar la informació dels enllaços amb els altres transports públics |

Noves propostes referents a la xarxa de transport públic urbà

- | | |
|----|--|
| 4 | Caldria unir mitjançant transport públic el polígon Riu Clar amb el PP9 i les Gavarres |
| 5 | Integrar amb transport públic els Pallaresos, el Catllar i Constantí |
| 6 | S'hauria de cobrir el trajecte Tarragona – polígon d'entrevies (DOW). |
| 7 | Potenciar en general el transport públic per a treballadors, amb línies que uneixin la ciutat amb els principals polígons industrials, per exemple, amb la creació d'una línia que reculli les necessitats de la laboral i de totes les indústries de la zona de ponent. Aquesta línia suposaria reduir molts viatges en vehicle particular. <i>(esmentat per 2 grups)</i> |
| 8 | Treure la línia del carrer Sant Francesc fins Rambla Nova (Teressianes) |
| 9 | La línia G, el tram La Móra – Tamarit – Ferran, podria ser d'anada i tornada fent una rotonda al càmping Caledonia. |
| 10 | Les urbanitzacions de Llevant necessiten poder arribar al centre mèdic de Llevant de forma directe. Per això, es proposa que la línia G hi arribi i/o els autobusos de la resta d'urbanitzacions, dotant, per exemple, d'un autobús llançadora. |
| 11 | Que la línia de ponent passi pel tanatori els caps de setmana i els dies festius. |
| 12 | Les línies N i G e podrien combinar per estalviar. |
| 13 | La línia M podria ser una línia secundària que només anés de Boscos a la zona de Molnars i que la línia G, augmentant-ne la freqüència, fos la que cobrés el trajecte Boscos – Tarragona. |
| 14 | S'hauria de proposar un trajecte en transport públic que comunicés la platja del Miracle amb el centre o una línia que fos exclusiva de platges, com a mínim a l'estiu. |



MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC – GLOBAL

Noves propostes referents a la xarxa de transport públic urbà

15	També s'haurien d'analitzar i plantejar les línies nocturnes d'autobús urbà.
16	Més horaris de transport públic en dies festius
17	Dissenyar els horaris de manera que siguin regulars i fàcils de memoritzar, per exemple, sortir de La Mora a l'hora i vint i a l'hora i cinquanta minuts.
18	Utilitzar l'actual estació d'autobusos com a estació central on parin tots els autobusos del transport públic urbà i serveixi de punt central per arribar a qualsevol indret de la ciutat fent un sol canvi.
19	Facilitar transport públic «llançadora» per facilitar l'accés als qui deixin el cotxe privat als aparcaments perifèrics

Noves propostes referents a les infraestructures de suport al transport públic urbà

20	Allargar el carril bus de Via Romana fins a Torreforta
21	Crear un carril bus des de Bonavista fins a Riu Clar
22	Redissenyar els carrils laterals de la N-340 per tal d'habilitar-hi carrils bus
23	Habilitar un carril bus a la Rambla Nova

Noves propostes referents a les parades

24	S'haurien de posar parades de transport públic als monuments
25	Substituir el postes amb banderola per postes normalitzats segons la llei actual
26	Posar panells informatius a les que indiquin l'horari, el trajecte, les incidències, el temps d'espera (adaptats a persones amb disminució visual) (<i>esmentat per 2 grups</i>)
27	Crear un sistema informatiu que comuniqui als viatgers quant de temps trigaràn a arribar al destí i quant trigarà en arribar l'autobús a la parada.



MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC – GLOBAL

Noves propostes referents a l'accessibilitat

28	Cal una adaptació del servei de transport públic urbà per a les persones amb discapacitats sensorials: avisos sonors als autobusos, pàgina web accessible a persones cegues, targetes bus (bonos) accessibles
29	Habilitar els autobusos per transportar bicicletes, però no només les plegables, per tal de fomentar l'ús de mitjans de transport alternatius.

Noves propostes referents al seguiment

30	Crear una comissió de seguiment on estiguin representades les associacions cíviques i el grup redactor del pla / que informi de l'execució del pla de mobilitat (<i>esmentat per 2 grups</i>)
31	Que la ciutadania pugui participar activament en l'elaboració dels projectes concrets, per tal de poder aportar la seva percepció entorn el traçat i recorregut de les línies de transport públic, per exemple.





4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

Objectiu del Pacte	<p>Regular l'ús de la motocicleta atenent a la convivència, la seguretat viària i el control de la contaminació acústica.</p> <p>Promoure un ús racional dels cotxes, especialment als centres de la ciutat i dels barris</p> <p>Minimitzar la problemàtica ambiental associada a la mobilitat mitjançant la planificació urbanística, la conscienciació social i la promoció dels mitjans més sostenibles.</p> <p>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.</p>
---------------------------	--

Propostes – Actuacions

4.1	Establir una jerarquització viària en concordança amb la resta de modalitats de desplaçaments
4.2	Establiment de velocitats en funció de la jerarquia viària. Establiment d'illes de zones 30
4.3	Posada en funcionament d'un centre de control del trànsit o millora de l'actual
4.4	Realització d'un Pla de Senyalització Orientativa del vehicle privat
4.5	Estudis de millora del funcionament de les cruïlles semaforitzades: Revisió de fases semafòriques, implantació de semàfors amb LEDs, solucions per a cruïlles conflictives.
4.6	Estudi per implementar el car-sharing i car-pooling a la ciutat. Punts d'aparcament, portal i publicitat.
4.7	Estudi per a la implementació del les estacions de recàrrega i el desplegament del vehicle elèctric a Tarragona
4.8	Implementació de vehicles més sostenibles (elèctrics, híbrids, etc) al parc de vehicles municipals



MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT – GLOBAL

Avantatges percebudes

G	Prioritza els vianants i el transport públic.
G	Es fomenta el transport públic i es prioritza davant l'ús del vehicle privat (<i>esmentat per 2 grups</i>)
G	Les propostes pels vehicles privats en general permetrà reduir el trànsit al centre de la ciutat, sempre que les connexions amb transport públic estiguin ben preparades
4.1	Que l'A7 sigui xarxa principal afavoreix la cohesió de la ciutat i la integració de la zona de llevant.

Desavantatges percebudes

G	Manca de sensibilització per part de la ciutadania. Cultura d'agafar el cotxe per tot, col·lapsant la ciutat en hores punta
G	Manca d'aparcaments dissuasoris connectats amb transport públic (bus) cap al centre que permetin l'estacionament dels vehicles fora i redueixin el trànsit al nucli central de la ciutat



MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT – GLOBAL

Noves propostes genèriques

1 Sensibilitzar i conscienciar a la població en general i envers la necessitat de reduir el trànsit de la ciutat (*esmentat per 2 grups*)

Noves propostes referents a jerarquització viària

2 Potenciar l'autovia amb la creació de més accessos (més entrades i sortides).

3 Enllaçar el port amb el Serrallo per aconseguir una via circular que rodegi el centre i facilitar que el centre només compti amb vies secundàries i veïnals

4 Potenciar el tram del cementiri, principalment la sortida de l'autovia cap a Sant Pere i Sant Pau

5 Habilitar el camí del Nàstic com a via de circulació de vehicles

6 Fer un enllaç a la Vall de l'Arrabassada que permeti connectar la Via Augusta amb l'autovia o el cementiri

7 Tancar una anella al voltant de tot Tarragona

Noves propostes referents a les velocitats

8 Més sancions als conductors que no respectin les zones 30 de la ciutat.

Noves propostes referents a les cruïlles semafòriques

9 Més semàfors dissuasoris per fer respectar els semàfors i la velocitat, millorar la visibilitat dels passos de vianants i l'accessibilitat.

10 Fer que el temps dels semàfors sigui variables i estigui adaptat a les necessitats dels vianants





5. APARCAMENTS

Objectiu del Pacte

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

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

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.

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

Propostes – Actuacions

5.1	Estudi de regulació integral de l'aparcament: redefinició àmbit zona blava i creació de zones per residents (veure plànol).
5.2	Controlar la indisciplina de l'aparcament a la via públiques.
5.3	Millora dels aparcaments de dissuasió (veure plànol).
5.4	Creació de zones d'aparcament per a autocars (veure plànol).





APARCAMENTS – GLOBAL

Avantatges percebudes

G	Zones de càrrega i descàrrega (mercat) establir sistemes de control del temps i quins vehicles aparquen (ex. 30 minuts)
G	Amb la nova proposta Tarragona comptarà amb aparcament de tot tipus i per a tots els gustos: dissuasoris gratuïts o molt econòmics a les afores, zones d'aparcament per a residents amb un preu simbòlic, zones blaves als centres amb un preu mitjà i aparcaments privats als centres amb un major cost.
5.1	La implantació de zones per residents i les zones blaves afavoreixen la rotació
5.1	El fet de plantejar una zona verda homogènia (no només a determinats carrers del centre de la ciutat, sinó a tots) permetrà que s'evitin els desplaçaments per buscar aparcament
5.2	Totalment necessària
5.4	La creació d'una ruta i zona d'aparcament pels busos turístics al cementiri és molt positiva per evitar que aquests entrin dins de la ciutat, tot i que consideren que la sortida d'aquests autocars pel cementiri pot ser complicada

Desavantatges percebudes

G	Manca de civisme, de conscienciació
5.1	Criteri contradictori entre zona blava, orientada a la rotació i la zona verda orientada a llargues estades d'aparcament
5.1	Zona blava al centre castiga molt als veïns que no tenen on deixar-lo
5.1	Les zones verdes no deixen fer rotació i els pàrquings de compra o lloguer són molt cars. Si s'ofereix zona verda a 0,10€, ningú comprarà o llogarà pàrquings i tothom deixarà els cotxes al carrer.



APARCAMENTS – GLOBAL

Noves propostes referents a la regulació integral de l'aparcament

1	Que el cost/minut de la zona blava incrementi gradualment per afavorir la rotació, per exemple: que els primers 15 minuts siguin molt econòmics o sense cost, els següents una mica més cars, i així gradualment. Això millorarà la rotació comercial. (<i>esmentat per 2 grups</i>)
2	La zona blava exclusiva (sense zones per residents) és una gran aliada del comerç. Per tant, és necessari que les zones més comercials siguin exclusivament blaves, sense zones per residents.
3	Cal que la zona blava tingui un recorregut continu, que no hi hagi un carrer de zona blava a una punta i l'altre a una altra ja que això provocaria més moviment dels vehicles per trobar estacionament.
4	Que es limiti a 1 hora 30 minuts l'estacionament a la zona blava, regulant aquesta limitació amb parquímetres que registrin la matrícula i no permetin repetir l'operació. Qui vulgui estacionar més temps que utilitzi aparcaments dissuasoris o pàrquings privats
5	Targeta aparcament mercat central conveni AMPA: actualment només serveix pels horaris d'entrada a l'escola i hauria de servir també per les sortides de l'escola, i ampliar-la als clients del mercat.

Noves propostes referents al control de la indisciplina de l'aparcament

6	Millorar l'anàlisi i control de les places reservades a discapacitats.
7	Millorar d'educació cívica, a més de l'escola, en processos de ciutat educadora

Noves propostes referents als aparcaments dissuasoris

8	Necessitat de crear més aparcament dissuasori a les afores.
9	Es proposa l'esplanada del Nàstic com a possible ubicació d'un aparcament dissuasori que permetria solucionar els problemes d'estacionament de les platges a l'estiu i durant els partits del nàstic, entre d'altres.
10	Aconseguir que els aparcaments dissuasoris tinguin bones connexions amb transport públic i que evitin realment l'entrada de cotxes al centre.



6. MERCADERIES

Objectiu del Pacte	<p>Adaptar les condicions de la mobilitat a les necessitats dels vianants, destinant-los una major qualitat, seguretat i superfície de l'espai públic.</p> <p>Aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, alliberant els carrers de la ciutat del transport més pesant.</p> <p>Minimitzar la problemàtica ambiental associada a la mobilitat mitjançant la planificació urbanística, la conscienciació social i la promoció dels mitjans més sostenibles.</p>
Propostes – Actuacions	
6.1	Ampliació de les zones de càrrega i decàrrega de la ciutat (veure plànol).
6.3	Senyalització d'itineraris per camions a la xarxa actual i futura (veure plànols)
6.4	Actuacions al Polígon Industrial Riuclar (veure plànols): <ol style="list-style-type: none">1. Creació d'una nova línia d'autobús operada per l'EMT2. Millora de les parades d'autobús existents3. Reordenació del trànsit als vials interns4. Creació de noves zones d'aparcament en carrers i cruïlles5. Millora de la senyalització horitzontal i vertical en cruïlles
6.5	Implantació d'una plataforma de mercaderies per la Part Alta.



APARCAMENTS – GLOBAL

Avantatges percebudes

6.5 La proposta de crear una plataforma de mercaderies pot ser molt positiva. Proposta valenta i urgent.

Desavantatges percebudes

6.5 La plataforma de mercaderies suposarà un cost que hauran d'assumir comerciants i transportistes, i ara és un mal moment.

Noves propostes referents a les zones de càrrega i descàrrega

1 Crear diferents tipologies d'aparcament per vehicles de càrrega i descàrrega per adaptar els temps d'estacionament a la realitat depenent del tipus de càrrega i descàrrega que hagin de realitzar.

2 S'han plantejat diverses opcions per tal de controlar el temps d'estada a les zones de càrrega i descàrrega:

- Senyalització visual que faci palesa els casos d'incompliment (ex. Llum de presència volumètrica que senyali quan es supera la durada)
- Posar parquímetres gratuïts o a baix cost amb registre de matrícules per evitar que els vehicles de càrrega i descàrrega excedeixin els temps permesos. Proposen que la introducció de la matrícula serveixi perquè aquests vehicles no puguin repetir l'operació més d'una vegada
- Professionals de vigilància, permetre un temps d'acció màxim de 30 minuts i si es supera, que retirin el vehicle.
- Targeta que controli el temps, la durada i la identificació del vehicle, i que si es fa una sanció la senyalitzi.





APORTACIONS GENERALS AL PROCÉS O AL PLA



REFLEXIONS GENERALS

1	<p>Degut a les diferències entre els diferents tipus de transport, els que utilitzen combustibles fòssils i els que no, és clau ressenyar els conflictes ocasionats pel petroli com: guerres, vulneració dels drets humans, contaminació del medi ambient, destrucció de paratges naturals, etc. Això fa que, tot i que sigui necessari facilitar i ajudar a les persones en la mobilitat, calgui tenir en compte que l'ús de combustibles fòssils implica greus problemes d'implicació ètica i segurament jurídica.</p> <p>A més cal remarcar que el combustible fòssil és limitat i que, per tant, d'aquí a uns anys l'escalada de preus farà limitar l'ús d'aquests combustibles obligatòriament.</p>
2	<p>La sensibilització ha d'estar orientada als prejudicis (incloent els conflictes armats, la vulneració dels drets humans, l'enriquiment d'uns pocs, la problemàtica ambiental, etc. No només centrar-se en la sostenibilitat. Això també hauria de quedar reflectit en els objectius del pla) de l'ús del petroli i també a la crisi energètica que ens afecta, a la qual no donaria solució segurament la utilització de futurs cotxes elèctrics.</p>
3	<p>El pressupost no ha de ser un problema per al desenvolupament del pla de mobilitat. Existeixen ajuts europeus, fons FEDER i ajuts estatals, com el fondo estatal para el empleo y la sostenibilidad local, que prioritzen aquests punts. A més, a la llarga serà necessari fer-ho, quan abans millor.</p>
4	<p>Es considera inadequat el fet de fer els tallers simultanis, doncs es limita la possibilitat de participar en tots.</p>
5	<p>Es planteja que és inadequat que la diagnosi es basi en un elevat percentatge en dades del 2006 i que no s'hagin actualitat totes</p>
6	<p>Hi ha discrepància en els desnivells dels carrers concretats a la diagnosi</p>
7	<p>L'estudi de l'adaptació de les voreres, no ha de tenir en compte només l'amplada de les mateixes, sinó també els obstacles que s'hi poden trobar al mig. No s'entén com la diagnosi no fa esment també d'aquests obstacles.</p>
8	<p>Durant l'exposició dels objectius generals del Pacte alguns participants al taller 4 van manifestar la necessitat d'afegir un objectiu transversal sobre la necessitat de sensibilitzar/educar a la població (escoles, fulls informatius de l'Ajuntament, ...), ja que tots els objectius plantejats haurien d'anar acompanyats d'aquest</p>
9	<p>Alguns participants han afirmat que la difusió del procés ha estat pèssima, doncs no ha arribat a la població en general</p>

C I N E S I
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Amb la col·laboració de:



ceres
CONSEJO REGULADOR DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA DE ESPAÑA



3. Aportacions de cada grup per àmbits



Amb la col·laboració de:





MOBILITAT A PEU – GRUP 1

Avantatges percebudes

1.7	Seria molt positiu que el pla de senyalització anés vinculat al patrimoni i també als serveis públics i institucions
G	Es considera una actuació molt favorable el fet de crear plataformes de vianants doncs realment donen la prioritat als qui van a peu

Desavantatges percebudes

1.1	Els embornals actuals tenen un enreixat massa ample, que fa que s'encallin els bastons de les persones que els utilitzen.
1.3	Caldrà que les plataformes de vianants tinguin un drenatge per evitar l'acumulació d'aigua
1.4	Els camins escolars proposats semblen estar elaborats només en base a la ubicació de les escoles i aquest no és un criteri útil sense tenir en compte com van els escolars a les escoles. Per tal d'adaptar-los a les necessitats reals, caldrà realitzar un estudi dels recorreguts reals a peu realitzats pels escolars per anar a les escoles.
1.4	Manquen camins escolars a la zona de Sant Pere i Sant Pau
1.5	Caldrà reformular el punt conflictiu 10: Posar passarel·les que connectin les zones habitades amb les parades de transport públic, rebaixant la prioritat de les voreres

Noves propostes

1	Dissenyar també camins escolars a la zona de Sant Pere i Sant Pau en base a un estudi previ global dels recorreguts a peu realitzats pels escolars de Tarragona per anar a les escoles
2	Elaborar un pla d'accessibilitat de forma prioritària
3	Garantir que els guals respectin l'accessibilitat universal
4	Afegir altres punts crítics a part dels proposats: Plaça de Braus – Carrer Mallorca / Baixada de Misericòrdia / Balcó del Mediterrani – Passeig Marítim
5	Fer que el temps dels semàfors sigui variables i estigui adaptat a les necessitats dels vianants
6	Del carrer Adriano i Unió amunt fer carrer peatonal, només que hi puguin entrar els veïns. Per anar al pàrquing que s'entri per Adriano.



MOBILITAT A PEU – GRUP 2

Avantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Desavantatges percebudes

G	No es considera suficientment contemplada la mobilitat entre la zona de Llevant i el centre de Tarragona
---	--

Noves propostes

1	Afegir com a punt conflictiu la N-240 a l'alçada del carrer Doctor Mallfré: caldria posar-hi un pas de vianants o un pas elevat per facilitar i fer més segura la mobilitat a peu.
2	En general, seria convenient que les bandes dissuassòries estiguessin més a prop dels guals de cara a garantir la seguretat dels vianants.
3	Treure o retirar barreres de mobiliari públic o elements d'empreses de subministrament (postes de llum, telèfon...) de les voreres existents a tota Tarragona en general i, en especial, al barri de Llevant.
4	Canviar de lloc els contenidors de la brossa que dificulten la visibilitat tant al conductor com al vianant a l'hora de creuar pels guals
5	Realitzar un estudi de mobilitat més exhaustiu entre els barris i Tarragona centre





APORTACIONS DE CADA GRUP

TALLER 2:
Vianants i bicicletes



MOBILITAT A PEU – GRUP 3

Avantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Desavantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Noves propostes

1	Facilitar un camí de costa des del Miracle fins el Bosc de la Marquesa
2	Revisar les noves actuacions fetes en base a la normativa existent quant a mobilitat i accessibilitat
3	Crear un accés directe a la platja del Miracle
4	Elaborar un pla de seguretat viària detallat, carrer per carrer
5	Dotar d'espais exclusius per a peatons que garanteixin no ser envaïts per bicicletes.
6	Tenir en compte tots els carrers existents al Serrallo que dificulten una mobilitat mínima
7	Senyalitzar els camins des de Sant Pere i Sant Pau al Parc del Francolí

C I N E S I
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Amb la col·laboració de:



ceres
CONSEJO REGULADOR DE LA INDUSTRIA DE LA MIEL



APORTACIONS DE CADA GRUP

TALLER 2:
Vianants i bicicletes



MOBILITAT EN BICICLETA – GRUP 1

Avantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Desavantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Noves propostes

- | | |
|---|--|
| 1 | Introducció progressiva del servei de bicicleta pública |
| 2 | Instal·lació d'anelles pàrquing dins els recintes escolars |

C I N E S I
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Amb la col·laboració de:



ceres
CONSEJO REGULADOR DE
SERVICIOS DE TRANSPORTE



MOBILITAT EN BICICLETA – GRUP 2

Avantatges percebudes

G	Es prioritza un carril bici d'utilitat diària, unint els centres de treball i les escoles
---	---

Desavantatges percebudes

2.1	El carril bici per Estanislau Figueres té molta pendent i és estret. Pot estar bé, però com a pas cap al centre de la ciutat és insuficient. La Rambla seria més adient.
-----	--

2.3	Es planteja deixar pujar als autobusos només les bicicletes plegables. No es considera útil, doncs no és aplicable a la majoria de bicicletes
-----	---

2.5	Manquen llocs clau per connectar amb la bicicleta com el complex industrial del polígon sud.
-----	--

2.8	La proposta està bé però no s'especifica en quins punts es planteja la modificació
-----	--

Noves propostes

1	En cas d'instaurar un bicing, les bicicletes disponibles haurien de tenir una petita bateria i seria imprescindible que tinguessin canvis de marxa
---	--

2	Es proposen altres carrils bici (VEURE PLÀNOL DIAPOSITIVA 14): A. Carril bici que uneixi el camp de Mart amb la zona de les platges B. Camí de terra que es pot adequar pel pas de les bicis per connectar el pas de la passera sobre l'A7 amb la rotonda. C. Carril bici que connecti el parc del Francolí amb l'Hospital Joan XXIII i la passera sobre l'A7 D. Condicionar les Rambles (Nova, L.Companys i F.Macià) per la circulació de bicicletes
---	---

3	Els aparcaments per a bicicletes han de ser segurs
---	--

4	El carril bici de Sant Pere i Sant Pau hauria d'arribar al camp de futbol i al pavelló municipal d'esports
---	--

5	La projecció del carril bici, principalment ha de ser d'ús quotidià, però també es pot aprofitar per promocionar el turisme sostenible i esportiu, facilitant informació i incentivant a la gent a agafar la bicicleta per fer una ruta turística que fàcilment pot passar pels principals monuments. També s'hauria de promocionar el viatge en bicicleta al Pont del Diable on hi ha moltes més rutes i es troben en un espai privilegiat. A la proposta del grup queden la majoria de monuments englobats, només mancaria la unió final amb el Pont del Diable.
---	--



APORTACIONS DE CADA GRUP

TALLER 2:
Vianants i bicicletes



MOBILITAT EN BICICLETA – GRUP 3

Avantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Desavantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Noves propostes

No s'han recollit comentaris



Amb la col·laboració de:





MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC – GRUP 1

Avantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Desavantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Noves propostes

1	Cal una adaptació del servei de transport públic urbà per a les persones amb discapacitats sensorials: avisos sonors als autobusos, pàgina web accessible a persones cegues, targetes bus (bonos) accessibles
2	Caldria unir mitjançant transport públic el polígon Riu Clar amb el PP9 i les Gavarres
3	S'haurien de posar parades de transport públic als monuments
4	Integrar amb transport públic els Pallaresos, el Catllar i Constantí
5	Allargar el carril bus de Via Romana fins a Torreforta
6	Substituir el postes amb banderola per postes normalitzats segons la llei actual
7	Crear un carril bus des de Bonavista fins a Riu Clar
8	Redissenyar els carrils laterals de la N-340 per tal d'habilitar-hi carrils bus
9	Habilitar un carril bus a la Rambla Nova
10	Fomentar activitats per a que la gent vagi a treballar amb transport públic
11	Millorar la comunicació i informació de la EMT



MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC – GRUP 1 (continuació)

Noves propostes

12	Posar panells informatius que indiquin el temps d'espera (adaptats a persones amb disminució visual)
13	Treure la línia del carrer Sant Francesc fins Rambla Nova (Teressianes)
14	Potenciar la informació dels enllaços amb els altres transports públics
15	Més horaris de transport públic en dies festius



MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC – GRUP 2

Avantatges percebudes

- | | |
|-----|---|
| 3.1 | La línia G que passi per la Part Alta enlloc de per la Via Augusta, doncs el col·legi l'Estonac és una escola de referència a les urbanitzacions de Llevant |
|-----|---|

Desavantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Noves propostes

- | | |
|---|---|
| 1 | Panells informatius a les parades amb l'horari, el trajecte, les incidències, el temps d'espera, etc. |
| 2 | La línia G, el tram La Móra – Tamarit – Ferran, podria ser d'anada i tornada fent una rotonda al càmping Caledonia. |
| 3 | Utilitzar l'actual estació d'autobusos com a estació central on parin tots els autobusos del transport públic urbà i serveixi de punt central per arribar a qualsevol indret de la ciutat fent un sol canvi. |
| 4 | Dissenyar els horaris de manera que siguin regulars i fàcils de memoritzar, per exemple, sortir de La Mora a l'hora i vint i a l'hora i cinquanta minuts. |
| 5 | Les urbanitzacions de Llevant necessiten poder arribar al centre mèdic de Llevant de forma directe. Per això, es proposa que la línia G hi arribi i/o els autobusos de la resta d'urbanitzacions, dotant, per exemple, d'un autobús llançadora. |
| 6 | Creació d'una línia que reculli les necessitats de la laboral i de totes les indústries de la zona de ponent. Aquesta línia suposaria reduir molts viatges en vehicle particular. |
| 7 | Que la línia de ponent passi pel tanatori els caps de setmana i els dies festius. |
| 8 | Crear una comissió de seguiment on estiguin representades les associacions cíviques i el grup redactor del pla. |
| 9 | Que la ciutadania pugui participar activament en l'elaboració dels projectes concrets, per tal de poder aportar la seva percepció entorn el traçat i recorregut de les línies de transport públic, per exemple. |



MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC – GRUP 3

Avantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Desavantatges percebudes

G	Només es contempla el transport urbà. Caldria arribar a acords per combinar trajectes urbans i interurbans, prioritizant les necessitats de la població per damunt dels interessos.
3.1	El nou recorregut del polígon Riuclar és massa llarg i cobreix massa distància. Caldria fer una ruta més curta i directa que cobris les hores punta d'entrada i sortida dels treballadors i que sortís del centre de la ciutat.
3.6	El biodièsel no es considera la millor alternativa ja que ha fomentat una escalada dels preus dels aliments bàsics, amb la posterior dificultat per accedir als aliments de la població en general. A més, s'han eliminat conreus per menjar, transformant-los en cultius per biodièsel que té més valor afegit. D'altra banda, fomenten les grans plantacions de monocultius eliminant paratges de valor natural i, per tant, danys mediambientals.

Noves propostes

1	Crear un sistema informatiu que comuniqui als viatgers quant de temps trigaran a arribar al destí i quant trigaran en arribar l'autobús a la parada.
2	Les línies N i G e podrien combinar per estalviar.
3	La línia M podria ser una línia secundària que només anés de Boscos a la zona de Molnars i que la línia G, augmentant-ne la freqüència, fos la que cobris el trajecte Boscos – Tarragona.
4	També s'haurien d'analitzar i plantejar les línies nocturnes d'autobús urbà.
5	S'hauria de cobrir el trajecte Tarragona – polígon d'entrevies (DOW).
6	S'hauria de proposar un trajecte en transport públic que comuniqués la platja del Miracle amb el centre o una línia que fos exclusiva de platges, com a mínim a l'estiu.
7	Habilitar els autobusos per transportar bicicletes, però no només les plegables, per tal de fomentar l'ús de mitjans de transport alternatius.
8	Fer una comissió de seguiment per poder estar informats de l'execució del pla de mobilitat.



MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT – GRUP 1

Avantatges percebudes

G	Prioritza els vianants i el transport públic.
G	Es fomenta el transport públic i que hi hagi menys vehicles
4.1	Que l'A7 sigui xarxa principal afavoreix la cohesió de la ciutat i la integració de la zona de llevant.
4.2	Convertir el centre de la ciutat en zones amb pas de vianants, zones 30, etc, facilitaria la millora del transport públic, prioritzant-lo davant de l'ús del vehicle privat.

Desavantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Noves propostes

1	Més sancions als conductors que no respectin les zones 30 de la ciutat.
2	Zones d'estacionament (pàrquing dissuassori) exterior amb unió amb el nucli de la ciutat amb transport públic de forma fluida. I, en general, fer més pàrquings dissuassoris.
3	Limitació del temps d'estacionament.
4	Augmentar la vigilància dels vianants, tant per limitar i sancionar les velocitats dels vehicles i controlar el respecte dels semàfors, com per sancionar els vianants i conscienciar la població.
5	Més semàfors dissuassoris per fer respectar els semàfors i la velocitat, millorar la visibilitat dels passos de vianants i l'accessibilitat.
6	Fer sensibilització i conscienciació amb la població.
7	Transport públic "llançadora" pels qui deixin els cotxes als aparcaments perifèrics
8	Fer que el temps dels semàfors sigui variables i estigui adaptat a les necessitats dels vianants



MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT – GRUP 2

Avantatges percebudes

G	Les propostes pels vehicles privats en general permetrà reduir el trànsit al centre de la ciutat, sempre que les connexions amb transport públic estiguin ben preparades
---	--

Desavantatges percebudes

G	Manca de sensibilització per part de la ciutadania. Cultura d'agafar el cotxe per tot, col·lapsant la ciutat en hores punta
G	Manca d'aparcaments dissuasoris connectats amb transport públic (bus) cap al centre que permetin l'estacionament dels vehicles fora i redueixin el trànsit al nucli central de la ciutat

Noves propostes

1	Potenciar l'autovia amb la creació de més accessos (més entrades i sortides).
2	Enllaçar el port amb el Serrallo per aconseguir una via circular que rodegi el centre i facilitar que el centre només compti amb vies secundàries i veïnals
3	Potenciar el tram del cementiri, principalment la sortida de l'autovia cap a Sant Pere i Sant Pau
4	Mentalitzar i sensibilitzar a la població envers a la necessitat de reduir el trànsit a la ciutat
5	Habilitar el camí del Nàstic com a via de circulació de vehicles
6	Fer un enllaç a la Vall de l'Arrabassada que permeti connectar la Via Augusta amb l'autovia o el cementiri
7	Tancar una anella al voltant de tot Tarragona
8	Potenciar el transport públic per a treballadors, amb línies que uneixin la ciutat amb els principals polígons industrials
9	Necessitat de crear més aparcaments dissuasoris connectats amb la xarxa de transport públic



APARCAMENTS – GRUP 1

Avantatges percebudes

G	Zones de càrrega i descàrrega (mercat) establir sistemes de control del temps i quins vehicles aparquen (ex. 30 minuts)
5.2	Totalment necessària

Desavantatges percebudes

5.1	Criteri contradictori entre zona blava, orientada a la rotació i la zona verda orientada a llargues estades d'aparcament
5.1	Zona blava al centre castiga molt als veïns que no tenen on deixar-lo
5.1	Les zones verdes no deixen fer rotació i els pàrquings de compra o lloguer són molt cars. Si s'ofereix zona verda a 0,10€, ningú comprarà o llogarà pàrquings i tothom deixarà els cotxes al carrer

Noves propostes

1	Sistemes del preu públic d'aparcament progressiu, inicialment sense cost o baix i encariment progressiu (per millorar la rotació comercial)
2	Targeta aparcament mercat central conveni AMPA: actualment només serveix pels horaris d'entrada a l'escola i hauria de servir també per les sortides de l'escola, i ampliar-la als clients del mercat.
3	Millorar l'anàlisi i control de les places reservades a discapacitats.
4	Millorar d'educació cívica, a més de l'escola, en processos de ciutat educadora





APARCAMENTS – GRUP 2

Avantatges percebudes

G	Amb la nova proposta Tarragona comptarà amb aparcament de tot tipus i per a tots els gustos: dissuasoris gratuïts o molt econòmics a les afores, zones d'aparcament per a residents amb un preu simbòlic, zones blaves als centres amb un preu mitjà i aparcaments privats als centres i amb un major cost
5.1	La implantació de zones per residents i les zones blaves afavoreixen la rotació
5.1	El fet de plantejar una zona verda homogènia (no només a determinats carrers dels centres de la ciutat sinó a tots) permetrà que s'evitin els desplaçaments per buscar aparcament
5.4	La creació d'una ruta i zona d'aparcament pels busos turístics al cementiri és molt positiva per evitar que aquests entrin dins de la ciutat, tot i que consideren que la sortida d'aquests autocars pel cementiri pot ser complicada

Desavantatges percebudes

G	Manca de civisme, de conscienciació
---	-------------------------------------

Noves propostes

1	Necessitat de crear més aparcament dissuasori a les afores.
2	Es proposa l'esplanada del Nàstic com a possible ubicació d'un aparcament dissuasori que permetria solucionar els problemes d'estacionament de les platges a l'estiu i durant els partits del nàstic, entre d'altres.
3	Aconseguir que els aparcaments dissuasoris tinguin bones connexions amb transport públic i que evitin realment l'entrada de cotxes al centre.
4	La zona blava exclusiva (sense zones per residents) és una gran aliada del comerç. Per tant, és necessari que les zones més comercials siguin exclusivament blaves, sense zones per residents.
5	Cal que la zona blava tingui un recorregut continu, que no hi hagi un carrer de zona blava a una punta i l'altre a una altra ja que això provocaria més moviment dels vehicles per trobar estacionament.
6	Que el cost/minut de la zona blava incrementi gradualment per afavorir la rotació (per exemple: que els primers 15 minuts siguin molt econòmics o sense cost, els següents una mica més cars, i així gradualment).
7	Que es limiti a 1 hora 30 minuts l'estacionament a la zona blava, regulant aquesta limitació amb parquímetres que registrin la matrícula i no permetin repetir l'operació. Qui vulgui estacionar més temps que utilitzi aparcaments dissuasoris o pàrquings privats



MERCADERIES – GRUP 1

Avantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Desavantatges percebudes

No s'han recollit comentaris

Noves propostes

1	Senyalització visual que faci palesa els casos d'incompliment (ex. Llum de presència volumètrica que senyali quan es supera la durada)
2	Professionals de vigilància, permetre un temps d'acció màxim de 30 minuts i si es supera, que retirin el vehicle.
3	Targeta que controli temps, durada i identificació i si fa una sanció senyalització.



MERCADERIES – GRUP 2

Avantatges percebudes

6.5 La proposta de crear una plataforma de mercaderies pot ser molt positiva. Proposta valenta i urgent

Desavantatges percebudes

6.5 La plataforma de mercaderies suposarà un cost que hauran d'assumir comerciants i transportistes, i ara és un mal moment

Noves propostes

1 Crear diferents tipologies de vehicles de càrrega i descàrrega per adaptar els temps d'estacionament a la realitat depenent del tipus de càrrega i descàrrega que hagin de realitzar.

2 Posar parquímetres gratuïts o a baix cost amb registre de matrícules per evitar que els vehicles de càrrega i descàrrega excedeixin els temps permesos. Proposen que la introducció de la matrícula serveixi perquè aquests vehicles no puguin repetir l'operació més d'una vegada





4. Avaluació

C I N E S I
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Amb la col·laboració de:

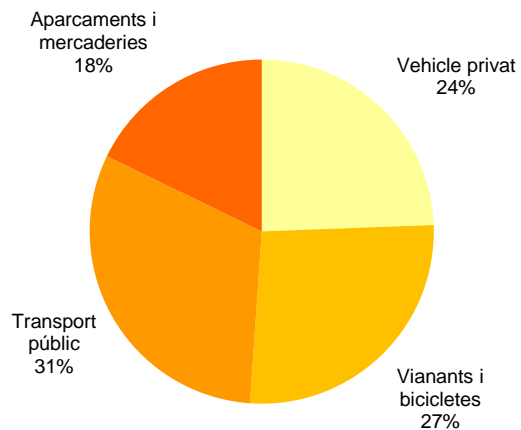


ceres
+ energia en les ciutats de
la mediterrània

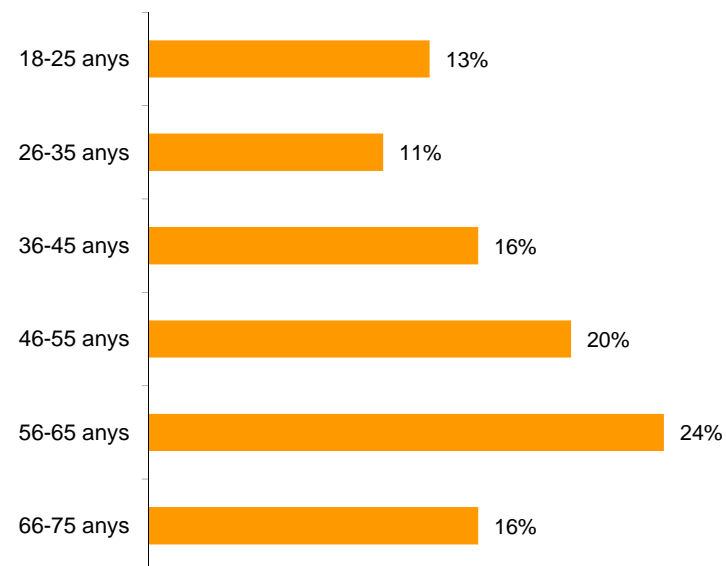


En aquest apartat es mostra l'avaluació que han realitzat els participants en el procés. S'han recollit un total de 45 qüestionaris de valoració.

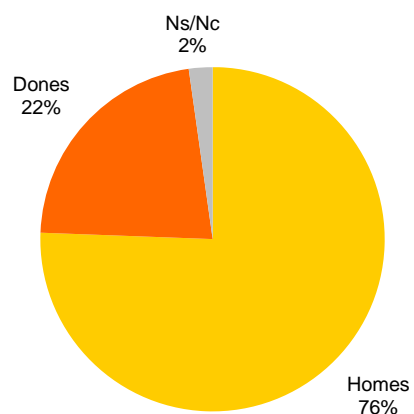
Taller en el que han participat



Edat dels participants que han avaluat el procés

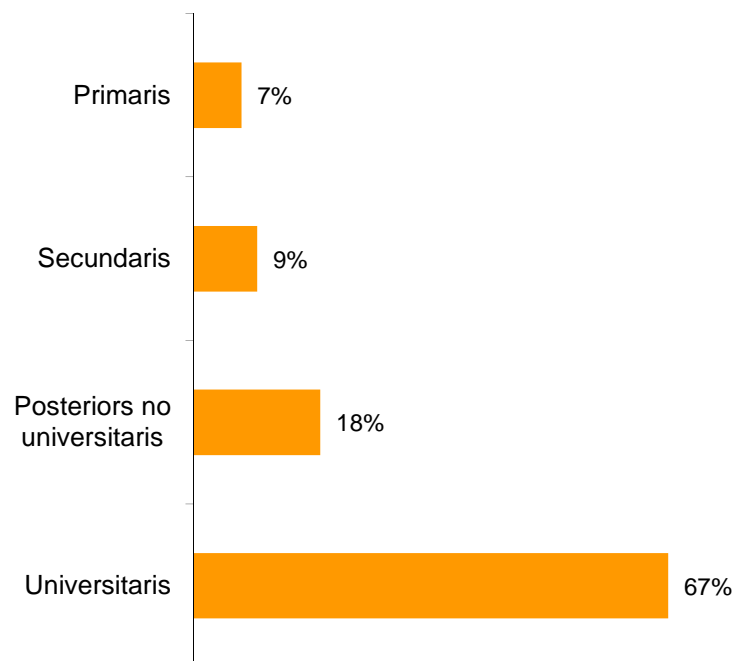


Sexe dels participants que han avaluat el procés





Nivell d'estudis dels participants que han avaluat el procés

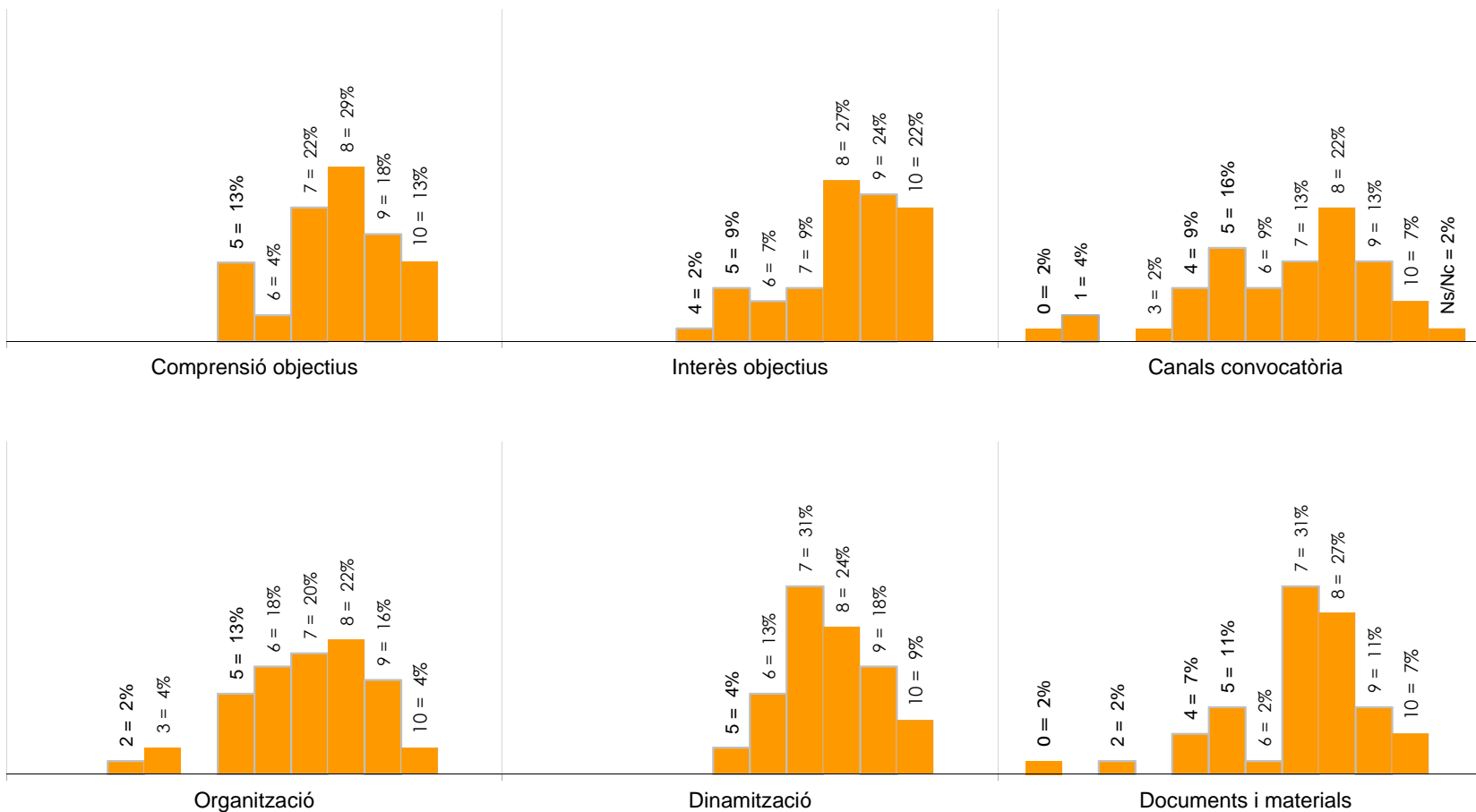


Situació laboral actual dels participants que han avaluat el procés



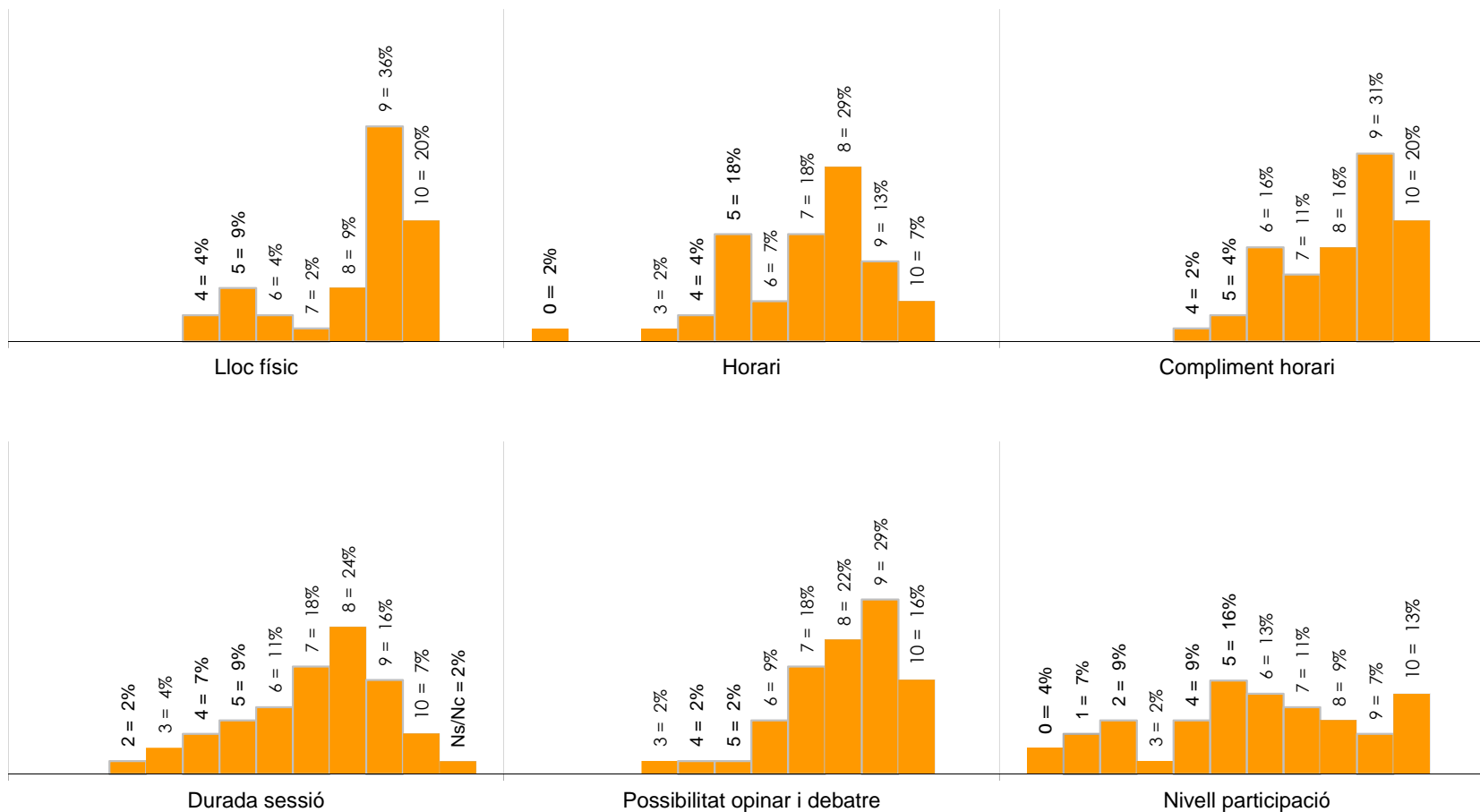


Valoració d'aspectes referents al funcionament de les sessions (Escala: 0 "totalment insatisfet" – 10 "totalment satisfet")





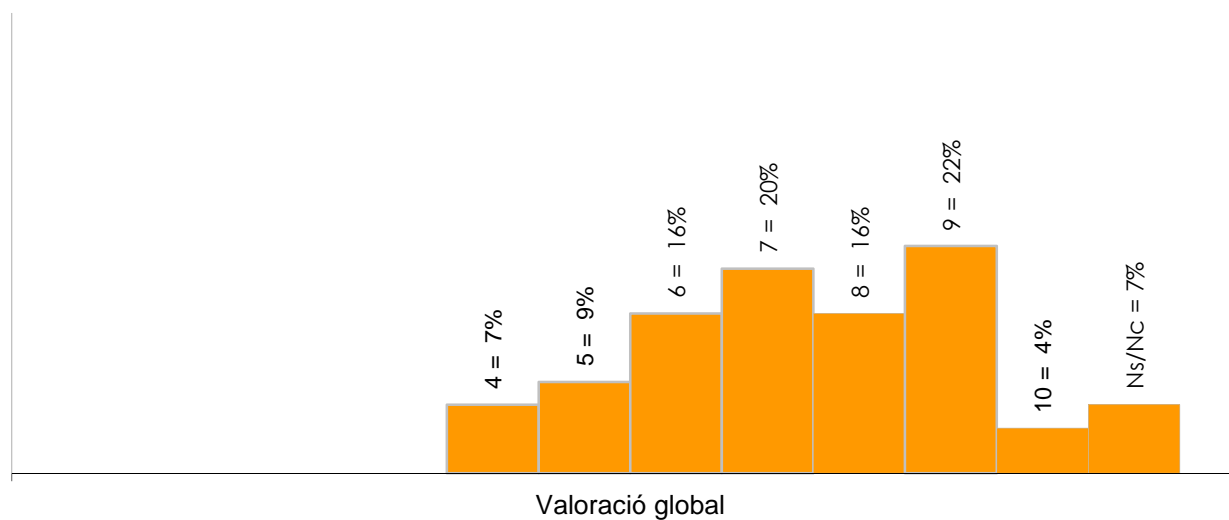
Valoració d'aspectes referents al funcionament de les sessions (Escala: 0 "totalment insatisfet" – 10 "totalment satisfet")





Valoració global de les sessions

(Escala: 0 “totalment insatisfet” – 10 “totalment satisfet”)



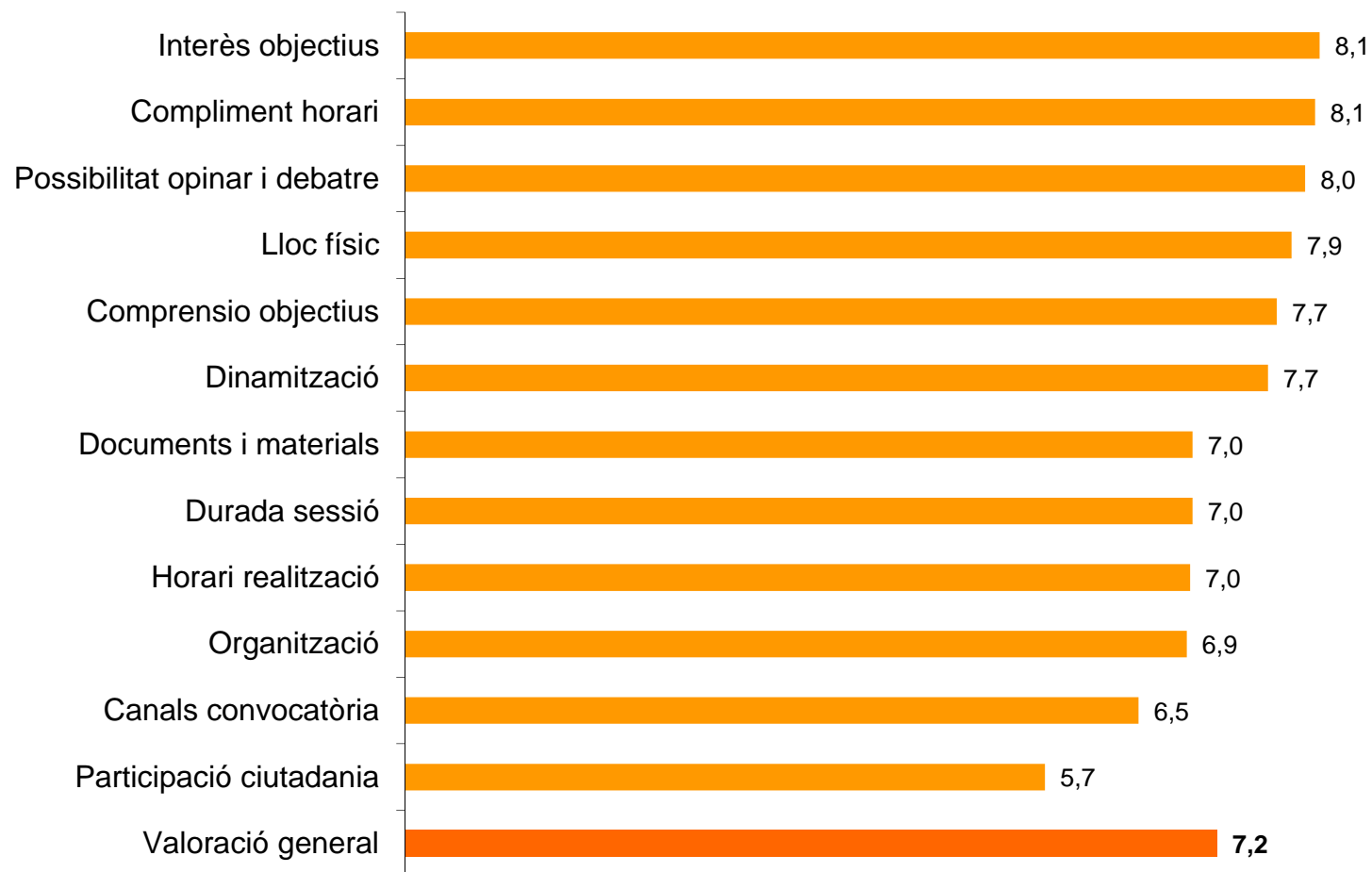


AVALUACIÓ



Valoració mitjana d'aspectes referents a la sessió

(Escala: 0 "totalment insatisfet" – 10 "totalment satisfet")



C I N E S I
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Amb la col·laboració de:



ceres
CONSEJO REGULADOR DE LA INDUSTRIA DE LA CERVEZA DE ESPAÑA



Millores i suggeriments recollits

- Allargar les sessions. Manca temps per proposar millores (9 esments)
- Continguts molt baixos i propostes poc concretes.
- Els tallers no haurien de coincidir en el temps, no s'haurien de solapar doncs tots són interessants (6 esments).
- Fer-ne més difusió, una major crida a la participació al ciutadà de peu. Sembla tot molt precipitat (5 esments).
- Poc temps d'antelació en l'avís.
- Manca informació pública al ciutadà de Tarragona de que s'està elaborant el PMU.
- Fer una introducció més orientada al procés de propostes i discussió del grup.
- Més anàlisi, més debat.
- Tenir la informació abans de la sessió, adjuntant-la a la convocatòria.
- Trobada d'experts o persones que coneixen més el tema.



5. Galeria fotogràfica

C I N E S I
CONSULTORIA DE TRANSPORT

Amb la col·laboració de:



ceres
+ energia en les ciutats de
la mediterrània



GALERIA FOTOGRÀFICA



Amb la col·laboració de:

