

11.- PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

- 11.1 CONTEXTUALITZACIÓ
- 11.2 MARC NORMATIU
- 11.3 PROGRAMES i ACTUACIONS
- 11.4 QUADRE D'INDICADORS



AJUNTAMENT DE
TARRAGONA
Pla de Seguretat Local



guàrdia urbana
Tarragona ciutat segura

11.1 CONTEXTUALITZACIÓ

“Les nostres societats són un sistema on tots els majors de 16 anys esperen conduir”

(Mancur Olson)

“Lo més desagradable de l'automòbil és l'escamoteig del paisatge. La celeritat suprimeix l'encant de la contemplació.”

(Ramón y Cajal “El món vist als vuitanta anys”)

La mobilitat va esclatar com a una de les característiques de les societats avançades durant els darrers anys del segle passat i tot apunta que serà un dels elements clau al segle que acabem de començar. Els índexs de motorització creixents, l'increment del tràfic de mercaderies i els primers senyals de saturació de l'espai aeri, no són més que algunes mostres de com la nova societat que es configura basa bona part de l'activitat i el dinamisme en el moviment de persones i mercaderies en uns mercats cada vegada més globals i en un món més obert on tot és més proper.

Aquest esclat de la mobilitat, si no és objecte d'una planificació acurada, amb visió tant global com local, i si no gaudeix del consens dels diferents agents que hi participen, pot esdevenir un factor amb efectes negatius en diversos àmbits.

L'impacte sobre el medi natural produït per les emissions dels vehicles, la contaminació acústica als nuclis urbans, l'ocupació indiscriminada del territori i dels espais ciutadans, o l'impacte d'infraestructures obsoletes poden afectar el benestar dels ciutadans. Tampoc no s'ha d'oblidar la relació de la mobilitat amb el canvi climàtic ni l'impacte indirecte sobre el territori de les decisions relatives a les infraestructures de mobilitat.

S'han d'afegir a aquests factors, els efectes negatius d'un consum energètic no sostenible; els riscos provinents dels accidents, tant en el transport de persones, que ha esdevingut un dels principals factors de mortalitat als països desenvolupats, com en el de mercaderies, que pot afectar medis sensibles, o els problemes provinents del col·lapse d'infraestructures i serveis no prou ben dimensionats, que poden arribar a fer perillar els beneficis socials i econòmics que una mobilitat ben planificada i ben gestionada podria produir en una societat com la nostra.

En conseqüència, es fa necessari un procés de planificació acurat, que ha de tenir en compte totes les variables que afectin d'una manera o altra la mobilitat de l'àmbit territorial que s'estigui analitzant. Aquesta planificació ha de passar necessàriament per



una diagnosi de la mobilitat que -prenent en consideració les característiques demogràfiques, socioeconòmiques i ambientals de l'àmbit d'estudi, l'anàlisi de la mobilitat present i les previsions demogràfiques i d'activitats- determini les mancances del model de mobilitat des dels punts de vista, entre d'altres, de la insuficiència de l'oferta, la baixa participació dels sistemes de transport públic i l'adequació de cada mitjà de transport als intervals de demanda que el fan rendible social i econòmicament. En definitiva, aquesta diagnosi ha de preveure les modificacions que cal fer en el model de mobilitat existent per a evolucionar cap a un model de mobilitat que minimitzi els costos socials i ambientals i maximitzi els beneficis globals per a la societat.

La recerca d'un model de desenvolupament sostenible que permeti als ciutadans un alt nivell de qualitat de vida sense comprometre els recursos de les generacions futures; la visió global de la mobilitat com un sistema que prioritza els sistemes de transport més sostenibles; la intermodalitat com a principi per a cercar la màxima eficiència en l'aprofitament dels recursos de transport; la seguretat integral de les persones; el respecte al medi i als seus valors; la minimització del consum de recursos energètics i de sòl; la incorporació de sistemes de transport intel·ligents més eficients i segurs, o la voluntat d'aprofitar les oportunitats de generació d'activitat econòmica a tots els racons del país, són alguns dels objectius.

Per assolir-los, la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, del Parlament de Catalunya articula un sistema de planificació que engloba tots els mitjans de transport, públics i privats, el qual ha d'establir mecanismes que garanteixin una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible i ha d'oferir als ciutadans i a les empreses una qualitat de servei d'acord amb els estàndards del país.

Així mateix, aquesta Llei defineix els mecanismes adequats de participació i concertació de les administracions, els organismes i, en general, les entitats cíviques i socials que poden aportar solucions adequades per a la formulació de les polítiques de mobilitat.

Cal destacar també que aquesta Llei disposa un seguit de mecanismes per a l'avaluació prèvia i el control dels efectes que l'aplicació dels instruments que estableix pugui provocar en les polítiques de mobilitat i, en aquest sentit, introdueix com a novetats les figures de l'avaluació de la mobilitat generada i l'avaluació ambiental estratègica, d'acord amb les directrius comunitàries.

Finalment, cal tenir en compte que les disposicions i els instruments que estableix s'han d'emmarcar en el context de l'Agenda 21 de Catalunya, pla estratègic que ha de permetre assolir un desenvolupament cada vegada més sostenible.

D'acord amb l'anterior, aquest pla, anomenat Pla de Mobilitat Sostenible i Segura, té per objecte contribuir a la millora de la mobilitat urbana a la ciutat de Tarragona, d'acord amb els paràmetres i compromisos fixats en la Carta Europea de Seguretat Vial, en el pla d'acció municipal per a la sostenibilitat i en el Pla de seguretat Vial de Tarragona, així com la implementació de les tècniques d'ordenació i gestió del Trànsit aplicables a tal fi.



Les dades obtingudes en els estudis realitzats a la Unió Europea envers la problemàtica de la Mobilitat i la Seguretat Vial, indiquen que es tracta d'una qüestió que implica a la totalitat de la Unió Europea, doncs existeixen 375 milions d'usuaris de les vies públiques, dels quals 200 milions són titulars del permís de conduir i utilitzen 200 milions de vehicles que circulen pels 4 milions de quilòmetres de vies existents.

Les xifres sobre l'accidentalitat indiquen la importància i gravetat d'aquest fet. Cada any es produeixen 1.300.000 accidents, amb més de 40.000 víctimes mortals i 1.700.000 ferits. Aquests accidents són la principal causa de mortalitat dels menors de 45 anys i redueixen l'esperança de vida més que les afeccions cardíaques o el càncer. El cost total d'aquesta realitat supera els 160.000 milions d'euros cada any, un 2% del PNB de la UE.

Davant d'aquesta situació la Comissió de les Comunitats Europees va proposar, en el **Llibre Blanc sobre la política europea de transports**, que la Unió Europea es fixés l'objectiu de reduir el nombre de morts a la meitat abans de 2010.

D'acord amb aquest objectiu la Comissió, a través del **Programa d'Acció Europeu de Seguretat Vial**, va establir que tots els Estats membres s'enfronten als mateixos problemes de seguretat vial i que les principals causes del accidents són les següents:

- Velocitat excessiva i inadaptada, que és la causant d'aproximadament un terç dels accidents mortals i greus, essent a més un factor determinant de la gravetat de les lesions
- Consum d'alcohol i de drogues o cansament. Els conductors amb una taxa d'alcoholèmia excessiva són responsables d'uns 10.000 morts cada any. També el problema de la conducció sota la influència de les drogues i el conduir cansat mostren una tendència a agreujar-se
- No utilització del cinturó de seguretat o del casc de protecció, important factor agreujant en els accidents. Si la taxa d'utilització del cinturó arribés en totes les parts a la taxa més elevada observada a escala internacional, se salvarien al voltant de 7.000 vides per any
- Protecció insuficient oferta pels vehicles en cas de col·lisió. L'anàlisi dels accidents demostra que, si tots els automòbils estiguessin dissenyats per oferir, en el cas d'accident, una protecció equivalent a la oferta pels millors models de la seva categoria, podria evitar-se la meitat de les lesions mortals i invalidants
- Llocs amb un alt risc d'accident (punts negres). El disseny de les vies i l'equipament viari també pot contribuir de forma decisiva a reduir les lesions en cas de col·lisió i influir de forma positiva en les conductes
- Incompliment dels períodes de conducció i descans en el transport professional



- Mala visibilitat dels demés usuaris o camp de visió del conductor insuficient. Només l'absència de visibilitat en el punt cec quan es mira cap enrere és causa de 500 morts per any

El **Programa d'Acció Europeu de Seguretat Vial**, per donar compliment a l'objectiu establert a nivell europeu, s'ha fixat els objectius següents:

- Induir als usuaris a millorar el seu comportament a través d'un major compliment de la normativa vigent, de la formació inicial i contínua dels conductors particulars i professionals, i de renovats esforços en la lluita contra les pràctiques perilloses
- Garantir uns vehicles més segurs mitjançant l'harmonització tècnica i el suport al progrés tècnic
- Millorar les infraestructures viàries determinant i divulgant a escala local les millors pràctiques existents i eliminant els punts negres

Per la seva part, el **Pla Local de Seguretat Viària de Tarragona**, aprovat en febrer de 2007, va establir les línies estratègiques adreçades a aconseguir l'objectiu de reduir el nombre d'accidents un 25% en el període 2007-2010, respecte l'any 2005, objectiu emmarcat en el Programa d'Acció Europeu de Seguretat Vial. En aquest document s'estableixen les següents "**Raons per al Pla de Seguretat Viària**":

- Reduir el nombre de víctimes per accidents de trànsit
- Reduir el nombre d'accidents amb víctimes
- Coordinar les diverses àrees tècnico-administratives de l'Ajuntament en les tasques contra la sinistralitat
- Traçar un eix d'actuacions en favor de la seguretat viària (tècnics viaris i de trànsit, mesures administratives, de disciplina viària...)
- Elaborar un seguit de mesures amb vista a la consecució dels objectius plantejats.

El Pla Local de Seguretat Viària defineix les següents característiques dels accidents de trànsit produïts a Tarragona:

- Els atropellaments de vianants representen gairebé el 17 % dels accidents totals
- Quasi un 21 % dels accidentats amb víctimes són col·lisions entre turisme i ciclomotor i un 17 %, entre turisme i vianant
- La relació entre els vehicles implicats en accidents i el parc de vehicles per nombre d'habitants a Tarragona és inferior a la mitjana catalana
- Un 28 % de les víctimes d'atropellament té 65 anys o més
- Tarragona mostra una quota d'utilització del vehicle privat significativament superior a la de municipis similars i també respecte al total de Catalunya, i ho fa en perjudici del transport públic

Objectius i Línies Estratègiques del Pla Local de Seguretat Viària

El Pla de Seguretat Viària va establir les línies estratègiques d'actuació següents, per tal d'assolir l'objectiu fonamental de reducció de la sinistralitat viària un 25% l'any 2010, respecte l'any 2005:

La necessitat d'un canvi cultural adreçat a l'increment en el compliment de les normes bàsiques de trànsit.

- Reducció de les velocitats excessives i inadequades per l'estreta relació existent entre velocitat i risc i la seva severitat dels accidents.
- Aconseguir un augment de l'ús dels accessoris de seguretat passiva.
- Assolir una reducció del consum d'alcohol com a causa concurrent en els accidents de trànsit

Per la seva part el **Pla d'Acció Local per a la Sostenibilitat**, tracta aquesta problemàtica en la seva Línia Estratègica 4. "Tarragona, una ciutat pensada per a la ciutadania", configurant el programa 4.3: Foment d'una mobilitat sostenible, segura i saludable, el qual inclou les següents accions:

Acció 4.3.1. Desenvolupar les propostes de mobilitat plantejades al Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona i des de l'Autoritat Territorial de Mobilitat del Camp de Tarragona.

Objectiu: Desenvolupar propostes per la millora de la mobilitat a nivell supramunicipal

Descripció: Des del PTP i l'Autoritat Territorial de Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona s'està treballant en propostes per la millora de la mobilitat en l'àmbit del Camp que tindran incidència directa al municipi de Tarragona.

En aquest marc l'Ajuntament, des de la Conselleria de Mobilitat, haurà de fer un seguiment d'aquests treballs i les propostes que se'n derivin per tal de desenvolupar-les amb els mecanismes adients.

Acció 4.3.2 Impulsar la connexió del Municipi amb els Nodes de Mobilitat Territorial mitjançant Transport Públic.

Objectiu: Fomentar la intermodalitat al municipi i l'ús del transport públic

Descripció: Estudiar les propostes que no estan contemplades a nivell supramunicipal per altres plans territorials i que des de l'Ajuntament es poden plantejar per millorar la connexió amb transport públic amb nodes de mobilitat territorial com: l'estació del TGV, d'autobusos, de Renfe o l'aeroport de Reus.

Acció 4.3.3. Elaborar el Pla de Mobilitat Urbana (PMU).

Objectiu: Fomentar la mobilitat sostenible al municipi

Descripció: La present acció proposa l'elaboració d'un Pla de Mobilitat Urbana (PMU) com a document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible del municipi de Tarragona. Aquest PMU permetrà, en el marc de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, diagnosticar i promoure actuacions a les diferents xarxes de mobilitat i tenir un pla d'actuació per portar-ho a terme en un horitzó de 6 anys. Aquest PMU ha de proposar, entre d'altres, millores relacionades amb:

- L'accessibilitat de les parades de bus
- La potenciació i foment del transport públic als polígons industrials
- Impuls dels plans de mobilitat en els centres de treball
- La reestructuració del trànsit a la ciutat en: l'oferta, els traçats, tipus d'autobusos en funció de la zona, les freqüències i els horaris del transport públic
- Un major nombre d'aparcaments i sobretot els dissuasoris
- Afavorir la mobilitat sostenible en el planejament i el desenvolupament urbà
- Fomentar la intermodalitat en el transport públic
- Desenvolupar un Pla estratègic de la Bicicleta per fomentar-ne l'ús diari i turístic de la bicicleta

En el procés d'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana ha d'estar garantida la participació del consell territorial de la mobilitat o bé, en cas que aquest ens no estigui constituït, la consulta al consell comarcal corresponent i als organismes, les entitats i els sectors socials vinculats a la mobilitat.

Acció 4.3.4. Adequació de l'espai públic per tal que sigui accessible a tota la població.

Objectiu: Millorar l'accessibilitat a l'espai públic i als equipaments del municipi

Descripció: La Llei 20/1991 de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i els decrets que la desenvolupen, regulen les condicions que ha de reunir l'entorn urbà (edificis, espai públic, transport col·lectiu,...) per tal de garantir el dret de l'accessibilitat al col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda. La Llei dicta que els edificis públics, entre d'altres, han de ser totalment accessibles, igual que els carrers i voreres. En el marc d'aquesta normativa específica es consideraran, entre d'altres:

- L'adequació de l'espai públic i la promoció del seu ús pels diferents col·lectius (nens, joves, gent gran...)
- La supressió de barreres arquitectòniques, i d'altres dificultats o obstacles per a col·lectius amb algun tipus de discapacitat (mobilitat reduïda, discapacitats sensorials, etc.)



- Millora de la connexió entre la Part baixa de la ciutat i el centre de Tarragona
- Instal·lació d'escaleres mecàniques en alguns punts del municipi per a millorar l'accessibilitat
- Vianalització de la Part Alta

A banda, resulta recomanable elaborar i aprovar un pla d'accessibilitat i de supressió de les barreres arquitectòniques que planifiqui i prioritzi les actuacions a realitzar en els propers anys dins del municipi de Tarragona. Aquest pla hauria d'executar completament en un horitzó d'uns 8-10 anys. A més, qualsevol creixement, remodelació o desenvolupament nou al municipi haurà de contemplar el que suposi aquest pla d'accessibilitat

Acció 4.3.6. Signar un Pacte per la Mobilitat.

Objectiu: Avaluar el grau d'assoliment de les propostes establertes pel Pla de Mobilitat Urbana

Descripció: Com a municipi integrant de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, Tarragona ha de modificar l'actual tendència de mobilitat, que ha comportat una pèrdua del caràcter social del carrer, adoptant les mesures necessàries per tal de definir un model de mobilitat d'acord amb el caràcter de ciutat mediterrània i oberta a l'espai públic.

Amb el model que planteja el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) s'ha d'arribar a un compromís per tal de donar resposta a la creixent demanda de mobilitat, de viatges i d'intercanvis de mercaderies, preservant i garantint els diferents usos de l'espai públic i augmentant la qualitat de vida de tots els ciutadans. Aquest plantejament comporta la necessitat d'obrir un debat a tota la societat civil, i afavorir que estiguin representats tots els agents socials implicats en els canvis de les pautes de mobilitat de la població de Tarragona, i més encara, resti obert a tota la societat i sigui subscript per altres grups, associacions o entitats que estiguin a favor dels seus principis, objectius i actuacions per portar-lo a terme.

Amb això, l'acció proposa signar el Pacte per a la Mobilitat amb la voluntat de fixar el model de mobilitat per als propers anys a Tarragona, contenint uns criteris acceptats per tots els integrants del Pacte. A partir de la creació d'una mesa d'experts, en qualitat de comitè de seguiment de la mobilitat, el Pacte per a la Mobilitat es dota dels mecanismes de control i seguiment de les actuacions pactades, de manera que periòdicament es realitzarà una avaluació del nivell de compliment dels compromisos adquirits pel PMU.

Ordenació i Regulació del trànsit

Per últim, hem de referir-nos a les tècniques d'ordenació i regulació del trànsit, com a eina fonamental en la planificació de la circulació viària, tècniques que han de permetre assolir uns bons nivells de funcionament de la xarxa urbana.

L'objectiu principal de l'Ordenació i Regulació de la circulació és augmentar el rendiment i la seguretat dels carrers i carreteres existents, sense modificar substancialment la seva estructura física. Inclou una sèrie de mesures adreçades als usuaris de les vies públiques a través de la senyalització, amb tècniques que cada vegada són més complexes. Persegueix dos objectius fonamentals:

- Fer possible una circulació fluida
- Fer possible una circulació segura

L'Ordenació i Regulació de l'ús de les vies públiques per repartir el limitat espai físic de que es disposa, ha d'ésser sotmès a uns principis i normes comprovats experimentalment, que han de complir una sèrie de condicions:

- Estar fonamentades en dades objectives
- Estar racionalment fonamentades, tenint en compte factors socials o econòmics independents de la circulació
- Que siguin de compliment raonablement possible
- Que obliguin al seu acatament mitjançant una vigilància eficaç

Començarem referint-nos al concepte de **Capacitat de la Via**.

Capacitat d'una via és la intensitat que aquesta via pot suportar donades les seves característiques d'amplada, número de carrils, pendent, obstacles, interseccions, estacionaments, sentits de circulació, maniobres de gir, diversitat de vehicles que circulen per aquesta, etc. Circumstàncies totes que influeixen en la velocitat que poden desplaçar-se els vehicles.

Es mesura, igual que la intensitat, en vehicles/hora. Però si la intensitat és el número de vehicles que passa per una via en una hora, capacitat és el número de vehicles que poden passar per aquesta via en una hora.

Les condicions ideals en les que es poden abastar els majors valors de capacitat són:

- Circulació contínua sense friccions laterals amb vehicles o persones.
- Circulació composta només per vehicles lleugers, amb absència total de camions pesats, autobusos o vehicles especials.
- Carrils de 3,50 m d'amplada i voreres lliures d'obstacles en una amplada de 1,80 m



Poques vegades es donen aquestes condicions ideals, però si es compleixen, es pot estimar que la capacitat per carril en una calçada de sentit únic de 2 o més carrils és de l'ordre de 2.000 vehicles/hora.

En calçades de 2 carrils, amb circulació ambdós sentits, quan el trànsit està equilibrat en els dos sentits, poden passar fins 1.000 vehicles/hora en total. Quan, en circumstàncies extremadament oposades quasi tot el trànsit circula en un sentit, la carretera funciona pràcticament com un carril d'una calçada de sentit únic, és a dir, que poden passar també 2.000 Km/h.

L'experiència estableix doncs, que la capacitat d'una via de 2 carrils amb circulació en 2 sentits, és de 2.000 vehicles/hora en condicions ideals, qualsevol que sigui la distribució del trànsit en sentits.

Circulació Discontínua

En una ciutat rarament la circulació és contínua, ja sigui per les freqüents interseccions o pels obstacles que constantment sorgeixen al llarg dels carrers.

Si la circulació és discontínua, existeixen tantes variables que és molt difícil establir xifres tan concretes com és el cas de la circulació contínua, essent precís analitzar amb major detall les circumstàncies de cada situació.

Amb caràcter general, es poden establir les dues limitacions següents:

- Rarament poden passar per una via més de 2.000 vehicles tipus per carril i hora de llum verda, encara en condicions ideals de progressió.
- Quan els vehicles estan parats per qualsevol interrupció, no és normal que es moguin a un ritme superior a 1.500 vehicles/hora per carril i hora de llum verda.

S'ha de tenir en compte el temps en que la circulació és interrompuda per donar pas, a les cruïlles, als altres corrents transversals de vehicles i vianants que creuen el carrer.

La capacitat es mesura en vehicles per hora de llum verda, per la qual cosa dependrà del percentatge de la llum verda.

Cada intersecció té una capacitat que representa el número màxim de vehicles que la poden creuar en un determinat període de temps en les condicions geomètriques, de trànsit i de regulació existents.

Si les interrupcions provocades pels agents o pels semàfors suposen un 30% de cada hora, vol dir que la capacitat serà només un 70% de la que s'ha estimat. Així, si hi ha semàfors i la llum verda a cada cicle suposa 2/3 i la vermella 1/3, suposa que la capacitat serà només de 2/3 de la que hauria sense interrupcions a la circulació.

Nivells de Servei

El nivell de servei és un indicador del funcionament d'una via al llarg d'un tram en el qual poden existir algunes interseccions.

La velocitat de servei, que és un dels factors essencials que serveixen per establir el nivell de servei en un tram, no té sentit en cada intersecció aïllada on, encara pel nivell de servei més alt, pot imposar-se la condició de que els vehicles s'aturin en la mateixa.

El nivell de servei és també una mesura del grau de comoditat del conductor, al que està lligat l'índex de congestió aparent de la intersecció.

El nivell de servei és un concepte que refereix la idea de major o menor comoditat o llibertat de maniobra dins d'un flux circulatori. Es classifica en 6 categories, de A fins a F, essent el nivell de servei A aquell en que el conductor no veu limitada la seva capacitat de maniobra ni restringida la seva marxa per cap tipus de circumstàncies. Pel contrari, el nivell F és aquell en que existeix congestió, la circulació ha excedit el límit de capacitat de la via i hi ha detencions i demores importants.

Quan la intensitat del trànsit en una via arriba a valors pròxims a la seva capacitat, es circula malament per la mateixa, la velocitat és baixa, hi ha parades freqüents i el conductor està sotmès a una tensió molesta.

Si es desitja mantenir un cert nivell de servei, la intensitat ha de ser molt inferior a la capacitat. La màxima intensitat compatible amb un determinat nivell de servei s'anomena "intensitat de servei per aquest nivell".

El nivell de servei es defineix tenint en compte els factors següents:

- Velocitat i temps del recorregut
- Interrupcions del trànsit
- Llibertat de maniobra per mantenir la velocitat desitjada
- Seguretat
- Comoditat en la conducció
- Economia

La complicació que suposa valorar tots els factors, justifica fonamentar la identificació dels nivells de servei en dos d'ells:

- La velocitat o temps emprat en recórrer un tram
- La relació entre la intensitat de servei i la capacitat, o de la intensitat de trànsit prevista i la capacitat (índex de servei o relació i/c)

Atès que la velocitat (o temps recorregut) no depèn únicament de la intensitat del trànsit, sinó de les característiques geomètriques de la via i de la pavimentació, no és possible establir amb caràcter general uns nivells de servei aplicables a totes les vies, essent necessari referir-los a cada tipus concret.

En general, en trams rurals es valora la velocitat màxima que és possible mantenir en condicions de seguretat o “velocitat de servei”. En zones urbanes on les interrupcions són freqüents, l'índex mesurable és el temps utilitzat en recórrer un tram.

Condicions que defineixen els Nivells de Servei

S'estableixen amb caràcter general 6 nivells de servei, que componen totes les situacions de trànsit que es poden produir. S'identifiquen amb les lletres A a F.

Els nivells A a D es defineixen a partir d'uns certs valors de la velocitat o temps de recorregut i de l'índex i/c. El nivell E correspon a situacions pròximes a la saturació, i el nivell F es produeix quan per haver-se excedit la capacitat de la via, les condicions són inestables i tant la velocitat com la intensitat poden fluctuar considerablement.

NIVELL A: situació de trànsit fluït, amb intensitat de trànsit baixa i velocitats altes, solament limitades per les condicions físiques de la via.

NIVELL B: circulació estable. No es produeixen canvis bruscos en la velocitat, malgrat que ja comença a ser condicionada per altres vehicles, però els conductors poden mantenir velocitats de servei raonables i, en general, trien el carril per on circulen.

NIVELL C: circulació estable, però la velocitat i la maniobrabilitat estan ja considerablement condicionades per la resta del trànsit. Els avançaments i canvis de carril són més difícils, malgrat que les condicions de circulació són encara tolerables.

NIVELL D: situacions que comencen a ser inestables. Es produeixen canvis bruscos i imprevistos en la velocitat i la maniobrabilitat dels conductors està molt restringida per la resta del trànsit. Uns petits augments de la intensitat obliguen a canvis importants de velocitat.

NIVELL E: la intensitat del trànsit és ja pròxima a la capacitat de la via. Les detencions són freqüents, essent inestables o forçades les condicions de circulació.

NIVELL F: circulació molt forçada, a velocitats baixes i amb cues freqüents que obliguen a detencions que poden ser prolongades. L'extrem d'aquest nivell és l'absoluta congestió de la via, al qual normalment s'arriba durant les hores punta en moltes vies cèntriques de les ciutats.

Índex de Congestió

És una mesura del nivell de servei de cada intersecció d'un itinerari urbà. És una mesura d'utilització que es fa de cada accés a una intersecció durant 1 hora punta.

Es calcula pel nombre de vegades que la llum verda del semàfor no permet el pas de tots els vehicles que es trobaven detinguts per la llum vermella anterior, dividit pel nombre total de vegades que apareix la llum verda en 1 hora.

En una intersecció amb semàfors es diu que un cicle està congestionat en un dels moviments o millor, que una fase està saturada, quan concorren les següents circumstàncies:

- Sempre hi ha vehicles disposats a entrar a la intersecció per tots els carrils quan s'encén la llum verda.
- Segueix havent vehicles intentant creuar, sense que existeixi temps desaprofitat ni s'observi una separació excessiva entre vehicles consecutius al llarg de tota la fase.

Mesures d'Ordenació del Trànsit

El major problema de la circulació en les vies urbanes és el de la congestió deguda principalment a la manca de capacitat. Per suprimir la congestió s'ha d'intentar, primerament, augmentar la capacitat. Les principals mesures encaminades aconseguir el augment de capacitat són:

- **Implantació de Sentits Únics:** Ofereix els següents avantatges:
 - **Reducció dels punts de conflicte en les interseccions:** En una cruïlla de 2 carrers de circulació en 2 sentits, en el que es permetin tots els moviments, hi ha 16 punts de conflicte . Si un dels carrers és de sentit únic, es redueixen a 7. Si els dos carrers són de sentit únic, es redueixen a 4. Com a conseqüència, es redueixen les pèrdues de temps i augmenta la capacitat en les interseccions i com aquesta limita la capacitat de tota la trama viària, s'augmenta la del conjunt de la xarxa.
 - **Major coordinació dels semàfors:** La perfecta coordinació dels semàfors per a les velocitats adequades a cada cas, només és possible en vies de sentit únic. El temps d'espera en els semàfors pot reduir-se en un 30%.
 - **Avantatges per a l'estacionament:** Es disposa d'un major nombre de carrils en una direcció.



- **Major seguretat, especialment per als vianants:** En quant als vianants: no tenen interferència amb els vehicles que giren en alguna de les cruïlles de la intersecció; els temps per creuar poden ésser majors; només han d'atendre als vehicles que circulen d'un costat; els passos de vianants poden establir-se en qualsevol punt del carrer sense interferir amb l'ona de progressió.
En quant als vehicles: s'eliminen possibles xocs frontals i disminueixen els accidents entre un 20 – 40 %
- **Augment de la velocitat i reducció de pèrdues de temps**
- **Altres avantatges:** Millor aprofitament dels carrils senglars i una major facilitat per a la seva vigilància

En el seu plantejament, s'han de tenir en compte, també, els següents inconvenients:

- **Necessitat de trobar un itinerari alternatiu adequat:** Les majors dificultats sorgeixen en els extrems del sistema. L'ideal és que els carrers conflueixin en una intersecció en Y
 - **Interconnexions entre els carrers de sentit únic:** Les connexions han de ser freqüents, aproximadament a menys de 300 metres. En els carrers de connexió es produeix un trànsit induït important, per la qual cosa ha d'establir-se també sentit únic en aquests carrers transversals
 - **Augment de recorregut:** Podent afectar al trànsit local
 - **Major desplaçament per als usuaris de transport públic:** S'allunyen les parades dels punts de destinació.
- **Sentits preferents:** Quan per manca de vies paral·leles sigui impossible establir sentit únic en un carrer, si la intensitat en un dels sentits es considerablement important respecte al total de la via (trànsit asimètric), es pot donar preferència a dit sentit:
 - Assignant més carrils a aquest, que a l'oposat
 - Ampliant el nombre de carrils a càrrec de l'estacionament al costat corresponent
 - Coordinant els semàfors en aquest sentit
 - **Carril Reversible:** Si el desequilibri del carrer no és permanent, sinó altern, de manera que el flux important sigui pel matí en un sentit i per la tarda en l'oposat, es pot establir un carril reversible dels existents al centre.



- **Ordenació dels Girs a l'Esquerra:** Quan no es pot establir sentit únic en un carrer en el que es necessita augmentar la seva capacitat, hi ha que veure si aquesta es veu disminuïda per la intensitat d'algun moviment de gir a l'esquerra.
 - Si la proporció de vehicles que giren és major d'un 10% comença a ser útil suprimir el gir.
 - Si és d'un 20% ó 30% l'augment de capacitat que s'aconsegueix suprimint-lo, equival a un 15% i un 20% respectivament, sempre que es tracti d'un carrer estret a aquest al que es gira
- **Mesures referents al Transport Públic:** Reservar carrils, i fins i tot carrers, per aquest tipus de vehicles. En quant a la ubicació de les parades Bus:
 - No situar unes front altres en carrers de doble sentit, ja que es produiria un estretament excessiu al coincidir autobusos ambdós costats.
 - No situar les parades immediatament abans o després de les interseccions.
- **Ordenació de l'Estacionament:**
 - En línia s'obté una capacitat de 18 vehicles cada 100 metres.
 - En bateria: de 90°: 40 vehicles cada 100 metres
de 60°: 35 vehicles cada 100 metres
de 45°: 30 vehicles cada 100 metres
- **Prohibició d'Estacionament:** És aconsellable en tot carrer que no tingui una amplada suficient per a 3 carrils si és de doble sentit, o per 2 carrils si és d'un sol sentit. També és necessari si la capacitat del carrer no és suficient respecte a la intensitat

11.2 MARC NORMATIU

La Constitució garanteix a l'article 140 l'autonomia dels municipis, dient seguidament que gaudiran de personalitat jurídica plena i que el seu govern i administració correspon als seus respectius Ajuntaments, integrats pels Alcaldes i Consellers.

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya, aprovat per Llei orgànica 6/2006, de 19 de juliol, pel que fa a les competències locals, garanteix als municipis un nucli de competències pròpies que han de ser exercides per dites entitats amb plena autonomia, subjecta únicament al control de constitucionalitat i de legalitat. Així mateix indica, que els governs locals a Catalunya tenen en tot cas competències pròpies sobre diferents matèries en els termes que determinen les lleis, destacant pel que fa a aquest pla de mobilitat sostenible i segura, la continguda a l'article 84.2.h, en matèria de circulació, serveis de mobilitat i gestió del transport de viatgers municipal.

Llei 7/1985, de 25 de juliol, reguladora de les bases del règim local. La citada llei de bases indica al seu article 1 que els municipis són entitats bàsiques de l'organització territorial de l'Estat i canals immediats de participació ciutadana en els assumptes públics, que institucionalitzen i gestionen amb autonomia els interessos propis de les corresponents col·lectivitats.

Llei 18/1989, de 25 de juliol, de bases sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial. Aquesta llei va ser motivada per l'exigència d'una nova regulació per substituir a l'antic Codi de circulació de 1934, imposada per adaptar la norma als principis de la Constitució i per la necessitat de disposar d'un instrument legal idoni per afrontar la problemàtica del moment, no contemplada, en tota la seva amplitud, per l'anterior normativa.

La magnitud del fenomen de la circulació, amb el seu tràgic balanç de sinistralitat, va moure a l'Administració a abandonar la primitiva concepció, purament policial de la seva actuació, per passar a un plantejament actiu de la mateixa, orientada a promoure la Seguretat de la Circulació i la prevenció d'accidents, tant a la carretera com en zones urbanes.

L'ús de la Llei de bases com a instrument normatiu previst a l'article 82 de la Constitució, per determinar els principis i criteris que han de seguir-se en la seva posterior regulació, obeeix a una doble motivació: per un costat, revestir-la del rang legal requerit per la seva importància i per emparar l'exercici de la potestat sancionadora de l'Administració en l'ordenació del trànsit, i per altre, permetre que el Govern de l'Estat, en el desenvolupament de la mateixa, disposi d'un instrument normatiu idoni, com es el Decret legislatiu, per adaptar la regulació objecte d'aquesta Llei de bases i l'abast en ella previst, a la multiplicitat de supòsits que l'ordenació del trànsit comporta. La complexitat tècnica de tota regulació sobre Trànsit i Seguretat Vial, aconsella no sotmetre la normativa en tots els seus extrems a la consideració de les Corts generals, i sí establir les bases per la regulació legal en matèria de Trànsit, Circulació de vehicles i vianants i Seguretat Vial.



El desenvolupament de les competències de les distintes Administracions s'ha de realitzar sota els principis d'estreta col·laboració entre les mateixes i les Corporacions locals.

Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, del Parlament de Catalunya. Articula un sistema de planificació que engloba tots els mitjans de transport, públics i privats, el qual ha d'establir mecanismes que garanteixin una mobilitat ambiental i econòmicament sostenible i ha d'oferir als ciutadans i a les empreses una qualitat de servei d'acord amb els estàndards del país.

Llibre Blanc sobre la política europea de transports de cara al 2010. Que té per objectiu conciliar el desenvolupament econòmic i les exigències d'una societat que demanda qualitat i seguretat a l'efecte de fomentar un transport modern i sostenible de cara al 2010. En el mateix sentit, i pel que respecta al seu àmbit d'aplicació, el Programa d'Acció Europeu de Seguretat Vial.

Agenda 21 de Catalunya. Pla estratègic que ha de permetre assolir un desenvolupament cada vegada més sostenible. Catalunya, juntament amb altres regions europees com Bavària, Nordrhein-Westfalen, Valònia, Flandes, Uusima, Emilia Romagna, Ligúria, País de Gal·les, Wästernorrland i d'altres, forma part del grup de regions del món que han acceptat aquest repte i estan desenvolupant la seva Agenda 21. Aquesta estratègia és l'aportació de Catalunya a l'Agenda 21, sorgida de la Cimera de la Terra i reafirmada a la Cimera de Johannesburg.

El Govern de Catalunya, compromès amb la sostenibilitat i responent a una resolució del seu Parlament de l'any 1997, va acordar impulsar l'Agenda 21 del país amb la participació activa de tots els ciutadans i els agents socials i econòmics. L'Agenda 21 de Catalunya té per objectiu definir aquells reptes i orientacions sobre les que s'ha de construir el futur dels seus ciutadans i del seu territori.

Pla de Seguretat Viària 2008-2010 de la Generalitat de Catalunya. Aquest document, que es renova cada trienni, revisa i proposa les línies estratègiques a seguir i les actuacions realitzades per aconseguir els objectius generals en seguretat viària.

Agenda 21 local. L'agenda 21 local engloba un conjunt d'actuacions necessàries per avançar cap al desenvolupament sostenible del municipi i ha de representar el punt de partida d'un procés de diàleg entre les autoritats locals i els components del teixit socioeconòmic i polític del propi municipi.

Pla d'Acció Local per a la Sostenibilitat (PALS) de Tarragona. Va ser aprovat per la Junta de Govern Local, el 2 de juny de 2008, juntament amb un llistat de línies, programes i accions, relacionades amb el contingut d'aquest pla.

Pla Local de Seguretat Viària de Tarragona, aprovat en febrer de 2007, estableix les línies estratègiques adreçades a aconseguir l'objectiu de reduir el nombre d'accidents al període 2007-2010, respecte de l'any 2005, conforme al Programa d'Acció Europeu de Seguretat Vial.



En relació amb tot l'anterior, cal dir que la legislació d'aplicació en matèria de trànsit és molt variada i nombrosa, regulant la majoria de les qüestions que envolten aquesta matèria tan complexa. Es per això, que a continuació es fa una relació de les normes que pel seu contingut creiem que poden servir com a normativa de referència pel que fa a aquest pla de mobilitat:

Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació i vehicles a motor i seguretat vial. Aquest Reial decret va ser modificat per Llei 25/2009, de 22 de desembre, Llei 18/2009, de 23 de novembre, Llei orgànica 15/2007, de 30 de novembre, Llei 17/2005, de 19 de juliol, Llei 62/2003, de 30 de desembre, Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, Llei 19/2001, de 19 de desembre, Llei 55/1999, de 29 de desembre, Llei 43/1999, de 25 de novembre, Llei 11/1999, de 21 de abril, Real decret 2822/1998, de 23 de desembre, Llei 59/1997, de 19 de desembre i Llei 5/1997, de 24 de març.

Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles, en la seva redacció donada per ordre de 15 de setembre de 2000, pel Reial decret 3485/2000, de 29 de desembre, per l'Ordre PRE/3298/2004, de 13 d'octubre, per l'Ordre PRE/1355/2005, de 16 de maig, pel Reial decret 711/2006, de 9 de juny, per l'Ordre PRE/43/2007, de 16 de gener, per l'Ordre PRE/438/2008, de 20 de febrer, per Reial decret 224/2008, de 15 de febrer, per l'Ordre PRE/52/2010, de 21 de gener, per Reial decret 369/2010, de 26 de març i pel Reial decret 866/2010, de 2 de juliol.

Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de circulació, per a l'aplicació i desenvolupament del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, en la redacció donada pel Reial decret 965/2006, de 1 de setembre.

Reial decret 818/2009, de 8 de maig, pel qual s'aprova el Reglament general de conductors, en la seva redacció donada per l'Ordre PRE/2356/2010, de 3 de setembre.

Reial decret legislatiu 8/2004, de 29 d'octubre, pel qual se aprova el text refós de la Llei sobre responsabilitat civil i assegurança en la circulació de vehicles a motor, en la redacció donada per la Llei 21/2007, d'11 de juliol i per Llei 18/2009, de 23 de novembre.

Reial decret 1507/2008, de 12 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil en la circulació de vehicles a motor, en la seva redacció donada per la Llei 18/2009, de 23 de novembre.

Reial decret 2042/1994, de 14 d'octubre, que regula la inspecció tècnica de vehicles, en la seva redacció donada pel Reial decret 1357/1998, de 26 de juny, pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel Reial decret 711/2006, de 9 de juny i pel Reial decret 224/2008, de 15 de febrer.

Reial decret 1247/1995, de 14 de juliol, que aprova el reglament de vehicles històrics.



Reial decret 1778/1994, de 5 de agost, pel qual s'adeqüen a la Llei 30/1992 las normes reguladores dels procediments d'atorgament, modificació i extinció d'autoritzacions.

Reial decret 170/2010, de 19 de febrer, pel qual s'aprova el reglament de centres de reconeixement destinats a verificar las aptituds psicofísiques dels conductores.

Reial decret 1295/2003, de 17 d'octubre, pel qual s'aprova el reglament regulador de les escoles particulars de conductors, en la seva redacció donada pel Reial Decret 369/2010.

Ordre INT/2596/2005, de 28 de juliol, per la qual es regulen els cursos de sensibilització i reeducació vial per als titulars d'un permís o llicència de conducció.

Ordre INT/624/2008, de 26 de febrer, per la qual es regula la baixa electrònica dels vehicles descontaminats al final de la seva vida útil.

Ordenança general de convivència ciutadana i ús dels espais públics de Tarragona. Dedicada el seu capítol III, a l'ocupació dels espais públics i circulació. Dintre d'aquest capítol, en la secció segona, articles 30 i següents, regula les ocupacions per motius de càrrega i descarrega; en la secció tercera, articles 38 y ss, regula els guals; en la secció quarta, articles 47 i ss, regula la circulació de vianants i vehicles; en la secció cinquena, articles 62 i ss, regula la circulació de bicicletes, monopatins i similars; en la secció sisena, articles 65 i ss regula l'aturada i estacionament de vehicles; en la secció setena, articles 77 i ss, la retirada de vehicles de la via pública; i en la secció vuitena, articles 81 i següents estableix disposicions generals relatives a vehicles abandonats.

Al títol II, capítol V, secció quarta, concretament als articles 152 i ss, es fa una regulació dels límits i actuació davant casos de sorolls i gasos produïts pels vehicles a motor, fent referència als sistemes d'escapament, límits d'emissió sonora en els vehicles, mesurament de sorolls i gasos i a la reparació dels vehicles infractors, així com a les senyals acústiques.

Així mateix, es fa un recull de normativa de transports que, pel seu contingut, pot ser d'interès amb motiu del desenvolupament d'aquest pla de seguretat.

Taxis:

Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi. Aprovada pel parlament de Catalunya, l'objecte de la llei es regular els serveis de taxi urbà i interurbà a Catalunya.

Transport col·lectiu de viatgers:

Llei 12/1987, de 28 de maig, aprovada pel parlament de Catalunya, sobre regulació del transport de viatgers per carreteres mitjançant vehicles a motor.

Decret 319/1990, de 2 de desembre, de reglament de la llei de regulació del transport de viatgers per carreteres mitjançant vehicles de motor, a Catalunya.

Transport d'escolars i menors:

Reial decret 443/2001, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors, modificat pel Reial decret 894/2002, de 30 d'agost, per Sentència d'11 d'abril de 2003, de la Sala Tercera del Tribunal Suprem i pel Reial decret 965/2006, d'1 de setembre.

Transports de mercaderies:

Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres

Llei orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les comunitats autònomes en relació amb els transports per carretera i per cable.

Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres.

Llei 29/2003, de 8 d'octubre, sobre millora de les condicions de competència i seguretat al mercat de transport per carretera.

Transport de mercaderies perilloses:

Reial decret 551/2006, de 5 de maig, pel qual es regulen les operacions de transport de mercaderies perilloses per carretera en territori espanyol.

Acord europeu relatiu al transport internacional de mercaderies perilloses per carretera (ADR). Acord signat per diversos països a Ginebra, el 30 de setembre de 1957, regula el transport de mercaderies perilloses per carretera. Va ser realitzat de conformitat amb les recomanacions de l'Organització de Nacions Unides i regeix a Espanya per l'adhesió feta al 19 d'octubre de 1972, arran del l'accident dels Alfacs (Tarragona), quan el govern de llavors es va adonar de la importància d'una reglamentació en quant al transport de mercaderies perilloses per carretera. L'última revisió que consta publicada va entrar en vigor l'any 2009, essent previstes revisions bianuals. Regula l'emalatge, transport, documentació i altres aspectes del transport per carretera de mercaderies perilloses, incloent la càrrega, descàrrega i magatzematge.

Decret 174/1992, de 20 de juliol, sobre ordenació de la inspecció del transport a Catalunya.

Normativa genèrica en procediment sancionador en matèria de trànsit:

Llei 30/1992, de 26 de novembre, de regim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Sentència de 28 d'octubre de 2004, de la Sala tercera del Tribunal Suprem, fixa doctrina legal en relació amb l'article 59.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre.



Llei 18/2009, de 23 de novembre, per la qual es modifica el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària, aprovada pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, en matèria sancionadora (Disposició final primera).

Reial decret 1398/1993, de 4 d'agost, pel qual s'aprova el reglament del procediment per a l'exercici de la potestat sancionadora.

Sentència de 17 de desembre de 2003, de la Sala Tercera del tribunal Suprem, fixa doctrina legal en relació amb els articles 12.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre i 10.3 del Reial decret 1398/1993, de 4 d'agost.

Reial decret 320/1994, de 25 de febrer, pel qual s'aprova el reglament de procediment sancionador en matèria de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària, en la seva redacció donada pel Reial decret 116/1998, de 30 de gener, pel Reial decret 137/2000, de 4 de febrer, pel Reial decret 318/2003, de 14 de març i per la Sentència de 27 d'octubre de 2004, del Tribunal Suprem (BOE núm. 20, de 24 de gener de 2005).

11.3 PROGRAMES i ACTUACIONS

El Pla de Mobilitat Sostenible i Segura estableix com a objectiu estratègic millorar els nivells de funcionament de la xarxa viària urbana amb criteris de sostenibilitat i seguretat, en concordança amb la Carta Europea per a la Seguretat Vial, la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, del Parlament de Catalunya, el Pla General de Seguretat de Catalunya i els Plans Municipals relacionats amb aquesta matèria.

En base a aquest objectiu general i d'acord amb el paràmetres exposats en el Pla de Seguretat Local, s'articulen els següents programes i actuacions:

03-001 Promoció d'una mobilitat sostenible i segura.

Objectiu:

Promoure hàbits de mobilitat sostenible i segura en la població en general i en determinats grups de risc.

Accions:

- Realització de campanyes informatives en matèria de mobilitat
- Realització de Fires i Certàmens relacionats amb la mobilitat i la seguretat vial
- Confecció de documents informatius (tríptics, dossiers) en matèria de mobilitat i seguretat vial
- Comunicació diària, en directe, als informatius, sobre la situació del trànsit a la ciutat i dels esdeveniments que afectin a la mobilitat
- Posada en funcionament d'una "Bústia Ciutadana", que permeti atendre demandes específiques i suggeriments en la matèria
- Realitzar xerrades adreçades a la població en general i a grups de risc (infants, joves, i col·lectius específics)

03-002 Velocitat adequada

Objectiu:

Evitar la conducció a velocitat superior a la permesa, contribuint a reduir l'accidentalitat i les greus conseqüències per aquesta causa.

Accions:

- Realitzar controls de velocitat amb radar a les travessies i principals vies urbanes
- Realitzar controls de velocitat a determinats entorns específics (zones escolars, punts negres)
- Denunciar l'excés de velocitat a les travessies i vies de la xarxa viària urbana
- Realitzar les diligències policials per presumpte delictes contra la seguretat del trànsit

03-003 Conducció sense alcohol ni drogues

Objectiu:

Evitar la conducció sota la influència de begudes alcohòliques i substàncies estupefaents, contribuint a una millora de la seguretat vial en la xarxa viària

Accions:

- Realitzar controls preventius d'alcoholèmia i drogues als accessos de la ciutat i als principals itineraris de les zones d'oci
- Realitzar proves d'alcoholèmia i drogues als conductors que presentin símptomes de conduir sota els seus efectes
- Realitzar proves d'alcoholèmia i drogues als implicats en accidents de trànsit amb víctimes
- Denunciar, en via administrativa, la conducció amb una taxa superior a l'establerta al RGC
- Instruir diligències policials per delictes contra la seguretat del trànsit en el seu cas

03-004 Preferència de pas segura

Objectiu:

Millorar la seguretat i el règim de funcionament de les interseccions i les rotondes.

La xarxa viària urbana es caracteritza per la seva configuració amb força presència o predomini d'interseccions, la qual cosa incideix en el que s'anomena "trànsit interromput"



o el que és igual, un trànsit afectat o condicionat per les preferències de pas, senyalitzat o genèric, en les seves interseccions. Aquest fet justifica que en les ciutats es doni prioritat al funcionament i la utilització d'aquestes preferències de pas, amb l'objectiu de contribuir a una millora en la seguretat de les mateixes i de tot el trànsit en general.

Accions:

- Realitzar controls en les principals interseccions de la xarxa viària urbana
- Denunciar les infraccions per no respectar la fase vermella d'un semàfor
- Denunciar les infraccions per no respectar la prioritat de pas en una intersecció regulada amb senyal de "stop" o de "cediu el pas"
- Denunciar les infraccions per no respectar la prioritat de pas en una intersecció sense senyalitzar (prioritat genèrica a la dreta)
- Denunciar les infraccions per no respectar la prioritat de pas en una rotonda

03-005 Utilització dels elements de seguretat passiva

Objectiu:

Reduir les conseqüències negatives dels accidents per la no utilització dels elements de seguretat passiva (cinturó de seguretat, casc protecció), contribuint a una millora en la seguretat dels usuaris.

Accions:

- Realitzar controls específics sobre la utilització dels elements de seguretat
- Denunciar la no utilització adequada del cinturó de seguretat
- Denunciar la no utilització del sistema de subjecció homologat en un passatger menor de 3 anys
- Denunciar la presència d'un passatger menor de 12 anys en el seient davanter del vehicle sense utilitzar un dispositiu homologat a l'efecte
- Denunciar la no utilització o la utilització inadequada del casc de protecció homologat

03-006 Carrils de circulació fluïts i segurs

Objectiu:

Mantenir un bon nivell de servei en les principals vies de la xarxa viària urbana, amb clara incidència en les hores punta.

No podem perdre de vista el fet que el bon funcionament de la xarxa viària, mantenint un adequat nivell de servei, és un dels principals objectius de la mobilitat i té la seva incidència en la seguretat vial. Els estacionaments indeguts constitueixen un dels factors que afecta a la capacitat del trànsit en un moment donat, sobretot en les hores punta, podent constituir un factor de risc per a la mobilitat.

Accions:

- Realitzar vigilàncies programades (itineraris) a les principals vies, en les hores de major intensitat (hores punta)
- Denunciar els vehicles aturats / estacionats en carril de circulació
- Denunciar els vehicles aturats / estacionats en doble filera
- Denunciar els vehicles aturats / estacionats en un pas de vianants
- Denunciar els vehicles aturats/ estacionats damunt la vorera o en zona de vianants
- Retirar amb grua els vehicles estacionats en carril de circulació
- Retirar amb grua els vehicles estacionats en doble filera
- Retirar amb grua els vehicles estacionats en pas de vianants
- Retirar amb grua els vehicles estacionats damunt la vorera o en zona de vianants

03-007 Reserves d'estacionament

Objectiu:

Mantenir un bon funcionament d'aquests espais de la via pública destinats al funcionament d'un servei general i imprescindible per a una mobilitat sostenible i segura, així com el de determinats usuaris (minusvàlids).



Les reserves d'estacionament han estat creades davant la necessitat de prioritzar determinats serveis o demandes que tenen una relació directa amb una mobilitat sostenible i segura. Així, les reserves per al transport públic (parades BUS o Taxi) resulten imprescindibles per aconseguir un bon nivell en el funcionament del transport de persones que s'ha d'afavorir en detriment de la utilització del vehicle privat.

Accions:

- Realitzar vigilàncies programades (itineraris) en les principals vies urbanes, en les hores de major utilització o demanda de les reserves (horaris reserves, horaris transport públic)
- Denunciar els vehicles aturats / estacionats en les reserves per "Parada BUS"
- Denunciar els vehicles aturats / estacionats en les reserves per a "Taxi"
- Denunciar els vehicles aturats/ estacionats en les reserves per a "Càrrega i descàrrega"
- Denunciar els vehicles aturats / estacionats en les reserves per a "Minusvàlids"
- Retirar amb grua els vehicles estacionats en reserves per "Parada BUS"
- Retirar amb grua els vehicles estacionats en reserves per a "Taxi"
- Retirar amb grua els vehicles estacionats en reserves per a "Càrrega i descàrrega"
- Retirar amb grua els vehicles estacionats en reserves per a "Minusvàlids"

03-008 Intervenció en l'accidentalitat del trànsit

Objectiu:

Donar auxili i assistència als implicats, depurant responsabilitats i contribuint a la millora de la seguretat viària.

Accions:

- Intervenir en els accidents de trànsit donant un primer auxili i assistència als implicats, contribuint a la depuració de les responsabilitats
- Elaborar informes i propostes per reduir les causes dels accidents i eliminar els anomenats "punts negres"
- Incrementar la recerca i la investigació en matèria de trànsit i seguretat viària

03-009 Ordenació i regulació del trànsit

Objectiu:

Millorar el nivell de servei de la xarxa viària urbana

Accions:

- Establir nivells de servei en el funcionament de les principals vies de la xarxa viària urbana
- Millorar el funcionament de les interseccions regulades semafòricament, optimitzant els temps de cada fase en relació a les demandes i fluxos viaris, per evitar o reduir els índexs de congestió
- Estudi i implementació de l'anomenada "Ona Verd" a les principals vies urbanes, compatible amb les velocitats adequades a cada via
- Estudi i posada en pràctica, en el seu cas, de l'eliminació dels "girs a l'esquerra"
- Estudi i implementació de sentits únics a determinats vials de la xarxa urbana
- Estudi de les demandes d'estacionament, que permeti la implantació de zones específiques per a diferents usuaris
- Estudi, regulació i implementació de zones d'estacionament específiques per a residents, en les diferents zones de la xarxa viària
- Manteniment i millora dels sistemes d'informació i gestió del trànsit

03-010 Mobilitat sostenible.

Objectiu:

Fomentar la utilització de transports alternatius a la utilització del vehicle privat

Accions:

- Estudiar millores en funcionament del transport públic en quant a l'oferta (itineraris, tipus d'autobusos, freqüència i horaris) en funció de la demanda de cada zona
- Fomentar la intermodalitat en el transport públic
- Millorar l'accessibilitat de les parades de transport públic



- Potenciar i fomentar el transport públic als polígons industrials
- Impulsar els plans de mobilitat en els centres de treball
- Incrementar el nombre d'aparcaments dissuasoris
- Fomentar la utilització de la bicicleta d'acord amb la planificació estratègica a desenvolupar
- Inspeccionar les condicions tècniques dels diferents tipus de vehicles per tal d'evitar la contaminació

03-011 Transport segur

Objectiu:

Assegurar les condicions en les quals es realitza el transport col·lectiu de persones i mercaderies per carretera.

Accions:

- Realitzar inspeccions de les condicions en que es desenvolupa el servei públic de taxis
- Realitzar inspeccions de les condicions en que es desenvolupa el transport col·lectiu de viatgers per carretera
- Realitzar inspeccions de les condicions en que es desenvolupa el transport de menors i escolars
- Realitzar inspeccions de les condicions en que es desenvolupa el transport de mercaderies per carretera
- Realitzar inspeccions de les condicions en que es desenvolupa el transport de mercaderies perilloses per carretera

03-012 Espai públic accessible

Objectiu:

Millorar l'accés als espais i equipaments públics per tal de garantir el dret d'accessibilitat al col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda, de conformitat amb l'acció 4.3.4 del Pla de Sostenibilitat.

Accions:

- Adequar l'espai públic afavorint el seu ús pels diferents col·lectius (nens, joves, gent gran ...)
- Suprimir barreres arquitectòniques, i d'altres dificultats i obstacles a la via pública per a col·lectius amb algun tipus de discapacitat (mobilitat reduïda, discapacitats sensorials, etc.)
- Millorar la connexió entre la Part Baixa de la ciutat i el Centre de Tarragona
- Estudiar la possibilitat d'instal·lació de més escales mecàniques en alguns punts del municipi per tal de millorar l'accessibilitat
- Estudiar la possibilitat de vianalització de la Part Alta



11.4 QUADRE D'INDICADORS

AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-001 Promoció d'una mobilitat sostenible i segura
Objectiu	03-001-00 Promoure hàbits de mobilitat sostenible i segura en la població en general i en determinats grups de risc
Accions	03-001-01 Realitzar campanyes informatives en matèria de mobilitat
	03-001-02 Realitzar fires i certàmens relacionats amb la mobilitat i la seguretat vial
	03-001-03 Confeccionar documents informatius (tríptics, dossiers) en matèria de mobilitat i seguretat vial
	03-001-04 Comunicació diària, en directe, als informatius, sobre la situació del trànsit a la ciutat i dels esdeveniments que afectin a la mobilitat
	03-001-05 Posada en funcionament d'una "Bústia Ciutadana", que permeti atendre demandes específiques i suggeriments en la matèria
	03-001-06 Realitzar xerrades adreçades a la població en general i a grups de risc (infants, joves, i col·lectius específics)
Indicadors	
Programa	Indicador
03-001-01	Nombre de campanyes informatives realitzades
03-001-02	Nombre de fires i certàmens organitzats
03-001-03	Nombre de documents informatius confeccionats
03-001-04	Nombre de comunicats diaris realitzats
03-001-05	Nombre de demanes ateses a través de la bústia ciutadana
03-001-06	Nombre de xerrades realitzades
Responsable	Unitats internes participants
Comandament	Unitats de la Guàrdia Urbana
GUT	Mobilitat
Mobilitat	Operadors externs participants
	Mitjans de comunicació municipal; Institut Municipal de Serveis Socials; Institut Municipal d'Educació; Policia de la Generalitat-Mossos d'Esquadra (CME)



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-002 Velocitat adequada
Objectiu	Evitar la conducció a velocitat superior a la permesa, contribuint a reduir l'accidentalitat i les greus conseqüències per aquesta causa
Accions	Realitzar controls de velocitat amb radar a les travessies i principals vies urbanes
	Realitzar controls de velocitat a determinats entorns específics (zones escolars, punts negres)
	Denunciar l'excés de velocitat a les travessies i vies de la xarxa viària urbana.
	Realitzar les diligències policials per presumpte delictes contra la seguretat del trànsit
Indicadors	
Programa	Indicador
03-002-01	Nombre de controls de velocitat realitzats i nombre de vehicles controlats, als accessos i vies principals
03-002-02	Nombre de controls de velocitat realitzats i vehicles controlats als entorns específics (zones escolars, punts negres)
03-002-03	Nombre de denúncies incoades per excés de velocitat a la xarxa viària urbana
03-002-04	Nombre de diligències policials per delictes contra la seguretat del trànsit
Responsable	Operadors externs participants
Comandament	BASE. Diputació de Tarragona
GUT	Autoritat Judicial



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-003 Conducció sense alcohol ni drogues
Objectiu	03-003-00 Evitar la conducció sota els efectes de begudes alcohòliques i substàncies estupefaents, contribuint a una millora de la seguretat vial en la xarxa viària
Accions	03-003-01 Realitzar controls preventius d'alcoholèmia i drogues als accessos de la ciutat i als principals itineraris de les zones d'oci
	03-003-02 Realitzar proves d'alcoholèmia i drogues als infractors que presentin símptomes de conduir sota els seus efectes
	03-003-03 Realitzar proves d'alcoholèmia i drogues als implicats en accidents de trànsit amb víctimes
	03-003-04 Denunciar, en via administrativa, la conducció amb una taxa superior a l'establerta al RGC
	03-003-05 Instruir diligències policials per delictes contra la seguretat del trànsit, en el seu cas
Indicadors	
Programa	Indicador
03-003-01	Nombre de controls realitzats i nombre de conductors sotmesos a les proves
03-003-02	Nombre de proves d'alcoholèmia i drogues realitzats als infractors que presentin símptomes
03-003-03	Nombre de proves d'alcoholèmia i drogues realitzats als implicats en accidents de trànsit amb víctimes
03-003-04	Nombre de denúncies administratives incoades per conduir amb una taxa superior a l'establerta al RGC
03-003-05	Nombre de diligències policials instruídes pel delictes contra la seguretat del trànsit
Responsable	Unitats internes participants
Comandament GUT	Unitats de la Guàrdia Urbana
	Operadors externs participants
	BASE, Diputació de Tarragona Autoritat Judicial Institut de Toxicologia



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-004 Preferència de pas segura
Objectiu	03-004-00 Millorar la seguretat i el règim de funcionament de les interseccions i les rotondes
Accions	03-004-01 Realitzar controls en les principals interseccions de la xarxa viària urbana 03-004-02 Denunciar les infraccions per no respectar la fase vermella d'un semàfor 03-004-03 Denunciar les infraccions per no respectar la prioritat de pas en una intersecció regulada amb senyal de "stop" o de "cediu el pas" 03-004-04 Denunciar les infraccions per no respectar la prioritat de pas en una intersecció sense senyalitzar (prioritat genèrica a la dreta) 03-004-05 Denunciar les infraccions per no respectar la prioritat de pas en una rotonda
Indicadors	
Programa	Indicador
03-004-01	Nombre de controls realitzats a les interseccions de la xarxa viària urbana
03-004-02	Nombre de denúncies per no respectar la fase vermella d'un semàfor
03-004-03	Nombre de denúncies per no respectar el senyal de "stop" o de "cediu el pas"
03-004-04	Nombre de denúncies per no respectar la prioritat de pas genèrica
03-004-05	Nombre de denúncies per no respectar la prioritat de pas en una rotonda
Responsable	Unitats internes participants
Comandament GUT	Unitats de la Guàrdia Urbana
	Operadors externs participants
	BASE. Diputació de Tarragona



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-005 Utilització dels elements de seguretat passiva
Objectiu	Reduir les conseqüències negatives dels accidents per la no utilització d'elements de seguretat passiva (cinturó de seguretat, casc de protecció)
Accions	Realitzar controls específics sobre la utilització dels elements de seguretat
	Denunciar la no utilització adequada del cinturó de seguretat
	Denunciar la no utilització del sistema de subjecció homologat en un passatger menor de 3 anys
	Denunciar la presència d'un passatger menor de 12 anys en el seient davanter del vehicle sense utilitzar un dispositiu homologat a l'efecte
	Denunciar la no utilització o la utilització inadequada del casc de protecció homologat
Indicadors	
Programa	Indicador
03-005-01	Nombre de controls específics realitzats i nombre de vehicles controlats
03-005-02	Nombre de denúncies per no utilitzar el cinturó de seguretat
03-005-03	Nombre de denúncies per no utilitzar els sistemes de subjecció homologats
03-005-04	Nombre de denúncies per portar un menor de 12 anys en el seient davanter sense utilitzar un dispositiu homologat
03-005-05	Nombre de denúncies per no utilitzar o utilitzar inadequadament el casc de protecció homologat
Responsable	Unitats internes participants
Comandament GUT	Unitats de la Guàrdia Urbana
	Operadors externs participants
	BASE: Diputació de Tarragona



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-006 Camils de circulació fluïts i segurs
Objectiu	Mantenir un bon nivell de servei en les principals vies de la xarxa viària urbana, amb clara incidència en les hores punta
Accions	Realitzar vigilàncies programades (itineraris) en les principals vies, en les hores de major intensitat
	Denunciar els vehicles aturats / estacionats en carril de circulació
	Denunciar els vehicles aturats / estacionats en doble filera
	Denunciar els vehicles aturats / estacionats en un pas de vianants
	Denunciar els vehicles aturats / estacionats damunt la vorera o en zona de vianants
	Retirar amb grua els vehicles estacionats en carril de circulació
	Retirar amb grua els vehicles estacionats en doble filera
	Retirar amb grua els vehicles estacionats en pas de vianants
	Retirar amb grua els vehicles estacionats damunt la vorera o en zona de vianants
Indicadors	
Programa	Indicador
03-006-01	Nombre d'itineraris de vigilància de la xarxa viària realitzats
03-006-02	Nombre de denúncies per aturar / estacionar un vehicle en carril de circulació
03-006-03	Nombre de denúncies per aturar / estacionar un vehicle en doble filera
03-006-04	Nombre de denúncies per aturar / estacionar un vehicle en un pas de vianants
03-006-05	Nombre de denúncies per aturar / estacionar un vehicle damunt la vorera o en zona de vianants
03-006-06	Nombre de vehicles retirats per la grua per estacionar en carril de circulació
03-006-07	Nombre de vehicles retirats per la grua per estacionar en doble filera
03-006-08	Nombre de vehicles retirats per la grua per estacionar en pas de vianants
03-006-09	Nombre de vehicles retirats per la grua per estacionar damunt la vorera o en zona de vianants
Responsable	Unitats internes participants
Comand. GUT	Unitats de la Guàrdia Urbana
	Operadors externs participants
	BASE.- Diputació de Tarragona; Servei Grua



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-007 Reserves d'estacionament
Objectiu	Mantenir un bon funcionament d'aquests espais de la via pública destinats al funcionament d'un servei general i imprescindible per a una mobilitat sostenible i segura, així com el de determinats usuaris (minusvàlids)
Accions	Realitzar vigilàncies programades (itineraris) en les principals vies urbanes, en les hores de major utilització o demanda de les reserves (horaris reserves, horaris transport públic)
	Denunciar els vehicles aturats / estacionats en les reserves per "Parada BUS"
	Denunciar els vehicles aturats / estacionats en les reserves per a "Taxi"
	Denunciar els vehicles aturats / estacionats en les reserves per a "Càrrega i descàrrega"
	Denunciar els vehicles aturats / estacionats en les reserves per a "Minusvàlids"
	Retirar amb grua els vehicles estacionats en reserves per "Parada BUS"
	Retirar amb grua els vehicles estacionats en reserves per a "Taxi"
	Retirar amb grua els vehicles estacionats en reserves per a "Càrrega i descàrrega"
	Retirar amb grua els vehicles estacionats en reserves per a "Minusvàlids"
Indicadors	
Programa	Indicador
03-007-01	Nombre d'itineraris de vigilància de les reserves existents en la xarxa viària realitzats
03-007-02	Nombre de denúncies per aturar / estacionar un vehicle en reserva per a "Parada BUS"
03-007-03	Nombre de denúncies per aturar / estacionar un vehicle en reserva per a "Taxi"
03-007-04	Nombre de denúncies per aturar / estacionar un vehicle en reserva per a "Càrrega i descàrrega"
03-007-05	Nombre de denúncies per aturar / estacionar un vehicle en reserva per a "Minusvàlids"
03-007-06	Nombre de vehicles retirats per la grua per estacionar en reserva per a "Parada BUS"
03-007-07	Nombre de vehicles retirats per la grua per estacionar en reserva per a "Taxi"
03-007-08	Nombre de vehicles retirats per la grua per estacionar en reserva per a "Càrrega i descàrrega"
03-007-09	Nombre de vehicles retirats per la grua per estacionar en reserva per a "Minusvàlids"
Responsable	Unitats internes participants
Comandament GUT	Unitats de la Guàrdia Urbana
	Operadors externs participants
	BASE: Diputació de Tarragona Servei de Grua



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-008 Intervenció en l'accidentalitat del trànsit
Objectiu	Donar auxili i assistència als implicats, depurant responsabilitats i contribuint a la millora de la seguretat viària
Accions	03-008-01 Intervenir en els accidents de trànsit donant una primera assistència als implicats, contribuint a la depuració de les responsabilitats
	03-008-02 Elaborar informes i propostes per reduir les causes dels accidents i eliminar els anomenats "punts negres"
	03-008-03 Incrementar la recerca i la investigació en matèria de trànsit i seguretat viària
Indicadors	
Programa	Indicador
03-008-01	Nombre d'accidents en que s'ha intervingut
03-008-02	Nombre d'informes i propostes per reduir l'accidentalitat
03-008-03	Línies d'investigació i recerca desenvolupades
Responsable	Unitats internes participants
Comandament	Guàrdia Urbana
GUT	Mobilitat
	Operadors externs participants
	Servei Català de Trànsit



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-009 Ordenació i regulació del trànsit
Objectiu	03-009-00 Millorar el nivell de servei de la xarxa viària urbana
Accions	<p>03-009-01 Establir nivells de servei en el funcionament de les principals vies de la xarxa viària urbana</p> <p>03-009-02 Millorar el funcionament de les interseccions regulades semafòricament, optimitzant els temps de cada fase en relació a les demandes i fluxos viaris, per evitar o reduir els índex de congestió</p> <p>03-009-03 Estudi i implementació de l'anomenada "Ona Verd" a les principals vies urbanes, compatible amb les velocitats adequades a cada via</p> <p>03-009-04 Estudi i posada en pràctica, en el seu cas, de la eliminació dels "girs a l'esquerra"</p> <p>03-009-05 Estudi i implementació de sentits únics a determinats vials de la xarxa urbana</p> <p>03-009-06 Estudi de les demandes d'estacionament, que permeti la implantació de zones específiques per a diferents usuaris</p> <p>03-009-07 Estudi, regulació i implementació de zones d'estacionament específiques per a residents, en les diferents zones de la xarxa viària</p> <p>03-009-08 Manteniment i millora dels sistemes d'informació i gestió del trànsit</p>
Indicadors	
Programa	Indicador
03-009-01	Nivells de servei establerts a la xarxa viària urbana
03-009-02	Reducció dels índex de congestió a les principals vies urbanes
03-009-03	Vials amb ona verd implantada (velocitat comercial – temps recorregut)
03-009-04	Girs a esquerra eliminats
03-009-05	Vials amb sentit únic establerts (reducció índex congestió a les interseccions)
03-009-06	Nombre de reserves d'estacionament específiques configurades
03-009-07	Zones creades i nombre de residents usuaris afectats
03-009-08	Adquisició i gestió d'un sistema d'informació del trànsit.
Responsable	Unitats internes participants
Mobilitat	Mobilitat
Comandament	Guàrdia Urbana
GUT	Operadors externs participants Servei Català de Trànsit Empresa concessionària gestió del trànsit



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	Mobilitat sostenible
Objectiu	Fomentar la utilització de transports alternatius a la utilització del vehicle privat
Accions	Estudiar millores en el funcionament del transport públic en quant a l'oferta (itineraris, tipus d'autobusos, freqüència i horaris) en funció de la demanda de cada zona
	Fomentar la intermodalitat en el transport públic
	Millorar l'accessibilitat de les parades de transport públic
	Potenciar i fomentar el transport públic als polígons industrials
	Impulsar els plans de mobilitat en els centres de treball
	Incrementar el nombre d'aparcaments dissuasiors
	Fomentar la utilització de la bicicleta d'acord amb la planificació estratègica a desenvolupar
	Inspeccionar les condicions tècniques dels diferents tipus de vehicles per tal d'evitar la contaminació
Indicadors	
Programa	Indicador
03-010-01	Millores en el funcionament del transport públic efectuades
03-010-02	Línies intermodals relacionades
03-010-03	Nombre de parades de bus amb accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda
03-010-04	Nombre de línies, freqüència i usuaris del transport públic als polígons industrials
03-010-05	Accions realitzades en quant a la mobilitat en els centres de treball
03-010-06	Nombre de places d'aparcament creades
03-010-07	Número de quilòmetres de carril per a bicicletes establerts
03-010-08	Nombre d'inspeccions realitzades
Responsable	Unitats internes participants
Mobilitat	Operadors externs participants
Comandament	Transports de la Generalitat
GUT	Polícia de la Generalitat-Mossos d'Esquadra (CME)
	Aparcaments
	Guàrdia Urbana



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-011 Transport segur
Objectiu	03-011-00 Assegurar les condicions en que es realitza el transport col·lectiu de persones i mercaderies per carretera
Accions	03-011-01 Realitzar inspeccions de les condicions en que es desenvolupa el servei públic de taxis
	03-011-02 Realitzar inspeccions de les condicions en que es desenvolupa el transport col·lectiu de viatgers per carretera
	03-011-03 Realitzar inspeccions de les condicions en que es desenvolupa el transport de menors i escolars
	03-011-04 Realitzar inspeccions de les condicions en que es desenvolupa el transport de mercaderies per carretera
	03-011-05 Realitzar inspeccions de les condicions en que es desenvolupa el transport de mercaderies perilloses per carretera
Indicadors	
Programa	Indicador
03-011-01	Nombre d'inspeccions realitzades en el servei de taxis i denúncies incoades
03-011-02	Nombre d'inspeccions realitzades en el transport col·lectiu de viatgers per carretera i denúncies incoades
03-011-03	Nombre d'inspeccions realitzades en el transport de menors i escolars i denúncies incoades
03-011-04	Nombre d'inspeccions realitzades en el transport de mercaderies per carretera i denúncies incoades
03-011-05	Nombre d'inspeccions realitzades en el transport de mercaderies perilloses per carretera i denúncies incoades
Responsable	Unitats internes participants
Comandaments GUT i CME	Unitats especialitzades de la Guàrdia Urbana
	Unitats especialitzades de la Policia de la Generalitat-Mossos d'Esquadra
	Operadors externs participants
	Servei Català de Trànsit
	Servei de Transports de la Generalitat



AMBIT DE LA SEGURETAT PERSONAL	
PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA	
Programa	03-012 Espai públic accessible
Objectiu	03-012-00 Millorar l'accés als espais i equipaments públics per tal de garantir el dret d'accessibilitat al col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda, de conformitat amb l'acció 4.3.4 del Pla de Sostenibilitat
Accions	03-012-01 Adequar l'espai públic afavorint el seu ús pels diferents col·lectius (nens, joves, gent gran ...)
	03-012-02 Suprimir barreres arquitectòniques i d'altres dificultats i obstacles a la via pública per a col·lectius amb algun tipus de discapacitat (mobilitat reduïda, discapacitats sensorials, etc.)
	03-012-03 Millorar la connexió entre la Part Baixa de la ciutat i el Centre de Tarragona
	03-012-04 Estudiar la possibilitat d'instal·lació de més escales mecàniques en alguns punts del municipi per tal de millorar l'accessibilitat
	03-012-05 Estudiar la possibilitat de vianalització de la Part Alta
Indicadors	
Programa	Indicador
03-012-01	Nombre d'actuacions per afavorir l'ús de l'espai públic per diferents col·lectius (nens, joves, gent gran)
03-012-02	Nombre de barreres arquitectòniques eliminades
03-012-03	Actuacions per la millora en la connexió entre la Part Baixa i el Centre
03-012-04	Projectes per la instal·lació de més escales mecàniques
03-012-05	Estudis realitzats i zones de vianants configurades a la Part Alta
Responsable	Unitats internes participants
Mobilitat	Urbanisme
Comandament	Guàrdia Urbana
GUT	Operadors externs participants Empreses adjudicatàries