

<b>4.5</b>	<b>MOBILITAT .....</b>	<b>229</b>
4.5.1	INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT I ACCESSIBILITAT .....	229
4.5.1.1	Xarxa de carreteres .....	229
4.5.1.2	Xarxa ferroviària.....	232
4.5.1.3	Trama urbana .....	233
4.5.1.4	Transport públic .....	233
4.5.1.5	Parc mòbil.....	254
4.5.1.6	Aeroport.....	256
4.5.2	CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT A TARRAGONA .....	256
4.5.2.1	Mobilitat per treball i estudis .....	257
	Balanç de mobilitat .....	264
	Grau d'autocontenció municipal .....	264
	Distribució modal de la mobilitat .....	266
4.5.2.2	Mobilitat no obligada .....	269
4.5.3	UTILITZACIÓ DE LA XARXA LOCAL .....	270
4.5.3.1	Intensitat mitjana del trànsit a les vies locals.....	270
4.5.3.2	Zones de càrrega i descàrrega.....	270
4.5.3.3	Aparcaments .....	272
4.5.3.4	Mesures d'accessibilitat, seguretat viària i accidentalitat .....	272
4.5.3.5	Mobilitat no motoritzada .....	274

### 4.5 MOBILITAT

La mobilitat, juntament amb el consum del sòl, és un element que condiciona estretament la viabilitat urbanística, l'equitat social i la sostenibilitat ecològica del desenvolupament urbà. L'actual model de creixement urbanístic i econòmic propicia un increment de les necessitats de desplaçament de la població, tant en nombre de viatges com en la seva distància.

L'àmbit del Camp de Tarragona ja té en funcionament l'ATM del Camp de Tarragona (Autoritat Territorial de la Mobilitat) que té com a finalitat articular la cooperació entre les Administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures de transport col·lectiu de l'àmbit del Camp que en formen part, i també la col·laboració amb aquelles que, com l'Administració de l'Estat, hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis.

#### 4.5.1 INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT I ACCESSIBILITAT

Abans de començar a analitzar la mobilitat del municipi de Tarragona és necessari conèixer la infraestructura existent i les possibilitats de transport que determinen aquesta.



Així, a continuació es descriuran les principals xarxes de comunicacions, tant a nivell supramunicipal com local, que canalitzen els desplaçaments de les persones a Tarragona i el seu entorn.

##### 4.5.1.1 Xarxa de carreteres

El Pla de Carreteres de Catalunya (1981) classifica les infraestructures viàries en:

- ❑ Una **xarxa bàsica**, per a la circulació de pas i a la circulació interna de llarga distància,
- ❑ Una **xarxa comarcal**, generalment utilitzada per a la circulació general entre els centres comarcals i entre d'altres nuclis importants de població,
- ❑ I una **xarxa local i rural**, constituïda per les vies d'àmbit local que s'utilitza per a la circulació local i entre municipis propers.

La ciutat de Tarragona es troba a la vora de la mar Mediterrània, cap de comarca del Tarragonès i de la demarcació de Tarragona, es troba ubicada a l'extrem nord-oriental de la península Ibèrica sobre un tossal rocós que li serveix de talaia natural.

La ciutat es beneficia directa o indirectament d'una potent xarxa de transport que es materialitza principalment en l'**autopista AP-7** i la nacional N-340 pel que fa a les connexions entre València i Barcelona. Així mateix, també tenen importància les autovies T-11 i C-14 pel que fa a les

connexions amb Reus i la nacional N-240 amb Valls i Lleida. Aquestes carreteres compondrien la xarxa bàsica a l'entorn de Tarragona.

Pel que fa a la xarxa comarcal aquesta es compon principalment de la A-7 i la N-340a, paral·leles a les principals AP-7 i N-340 i més properes o passants per la ciutat, la TP-2031 cap a Perafort i la Secuita, la T-721 cap a Constantí i la C-31B cap a Salou. L'A-7 actua com a ronda de la ciutat.

Figura 4.26. Principals infraestructures viàries de l'àrea de Tarragona



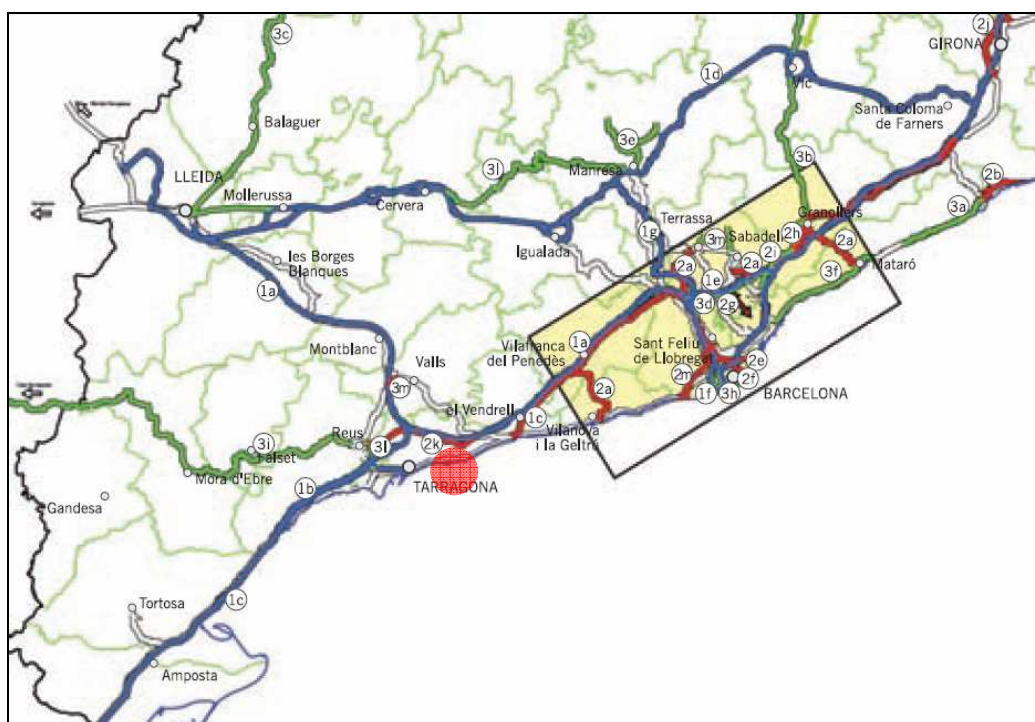
Font: Dept. de Política Territorial i Obres Públiques. 2005

#### 4.5.1.2 Xarxa ferroviària

Tarragona disposa d'una única estació de ferrocarril –situada enfront de la façana marítima - de les línies de Regionals que van de Barcelona a València, de Barcelona a Saragossa per Casp i de Barcelona a Lleida per Tarragona. La ciutat compta també amb parada dels serveis de llarga distància que la connecten amb França pel nord i amb múltiples destinacions de la geografia de l'estat espanyol (Madrid, Salamanca, Hendaya, Granada, etc.) per l'oest i el sud. Dintre d'aquests serveis de Llarg Recorregut és de destacar el servei Euromed del corredor del Mediterrani que connecta Barcelona amb Alacant.

Per altra banda, el servei d'Alta Velocitat ja ha arribat a la parada comuna del Camp de Tarragona i actualment ja existeixen serveis del tipus AVE que la connecten amb Madrid i Sevilla, línia que en un futur pròxim connectarà Barcelona i la frontera francesa.

Figura 4.27. Principals infraestructures ferroviàries, presents i futures



Font: Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya. DPTOP 2006

El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya preveu un seguit d'actuacions que influiran en la xarxa ferroviària de Tarragona, entre elles destaquen:

- Línia d'Alta Velocitat al corredor del Mediterrani.
- Línia d'Alta velocitat Lleida – Barcelona – Frontera.



- Connexió del corredor del mediterrani amb la línia Lleida – Barcelona – Frontera.
- Modernització i millora de la línia Tarragona – Casp - Saragossa.
- Ampliació de la capacitat del corredor Sant Vicenç – Castellbisbal.

### 4.5.1.3 Trama urbana

Part de la xarxa de carreteres descrita anteriorment forma part de la xarxa viària local, ja que serveix per comunicar diferents nuclis urbans del municipi amb el centre de Tarragona. Així, la carretera N-340 enllaça, per una banda (est) amb les urbanitzacions de Llevant, i per l'altra (oest) amb els barris de La Canonja, Bonavista Campclar i Torreforta. Tanmateix, la carretera N-240 comunica Tarragona centre amb Sant Pere i Sant Pau i Sant Salvador.

La xarxa viària interna del centre de Tarragona és eminentment radial. La Plaça Imperial Tarraco conforma el centre d'aquests radis, fent de gran nus de distribució de la circulació cap a les altres avingudes. L'altra característica essencial de Tarragona és l'existència d'una ronda urbana, formada per les avingudes Catalunya, Argentina i Cardenal Vidal i Barraquer.



### 4.5.1.4 Transport públic

Les opcions de transport públic existents a Tarragona són el bus urbà, el bus interurbà i el ferrocarril, tant a través de l'estació existent a la façana marítima, com de la línia d'Alta Velocitat des de l'estació Camp de Tarragona de Perafort – La Secuita.

#### **Servei de ferrocarril**

L'estació de Tarragona està servida per dues línies de ferrocarril dels serveis regionals de RENFE:

- a) Portbou – Barcelona – Tarragona – València (Ca1)

Té parada a les estacions de Tarragona, Port Aventura, Salou i Cambrils, amb un interval mitjà de pas de 90 minuts.

- b) Saragossa – Riba-Roja d'Ebre – Reus – Tarragona – Barcelona (Ca3)

L'estació de Tarragona disposa diàriament de 30 serveis de Regionals direcció Barcelona, 14 direcció Tortosa (1 arriba a València), 3 direcció Lleida i 2 direcció Saragossa. El servei regional Ca3, que transcorre per aquesta via, té parada a les estacions de Reus, Vila-seca i Tarragona, amb un interval de pas mitjà de 60 minuts.

Els temps de trajecte en regionals són els següents:

- Saragossa, 4h

- Tortosa 1h 10' (València 2h 25')
- Barcelona 1h 30'
- Lleida 1h 35'

Els temps de trajecte en trens de llarg recorregut són els següents:

- Saragossa 3h 15'
- València 2h 5' en Euromed (2h 16' en Talgo, 2h 30' resta)
- Barcelona 1h 5' en Euromed (1h 30' resta)
- Cerbere, de 3h 30' a 5h segons tren
- Lleida 1h 15'
- Saragossa 1 h 15'
- Lleida 35'

El nombre d'expedicions i els temps de trajecte en sentit contrari són molt semblants.

El primer tren cap a Barcelona surt a les 5:25 i l'últim a les 23:06. El primer tren cap a València surt a les 7:54 i l'últim a les 22:24. Pel que fa a sentit Lleida, el primer tren no surt fins a les 13:08, l'últim ho fa a les 23:00.

En sentit contrari, el primer tren des de Barcelona surt a les 5:49 i l'últim a les 22:30. Des de València, el primer tren surt a les 5:11 i l'últim a les 20:35. A les 5:58 surt de Lleida el primer cap a Tarragona, mentre que l'últim ho fa a les 16:51.

Pel que fa a l'AVE, el primer tren cap a Saragossa surt a les 6:35 i l'últim a les 20:00. En sentit contrari, el primer tren des de Saragossa surt a les 8:40 i l'últim a les 21:30.

A partir de les dades del Pla Director d'Infraestructures Ferroviàries de Catalunya i de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana, la demanda d'aquestes línies regionals s'ha comptabilitzat en 1.200.000 viatgers anuals (2000 viatges/dia per cadascuna de les línies).

### **Servei de bus interurbà**

El servei de bus interurbà de Tarragona compta amb multitud de línies, fins i tot internacionals. Entre les línies nacionals destaquen:

#### Pratdip-Reus-Tarragona:

En dies laborables aquesta línia ofereix 56 serveis diaris fins a Reus en ambdós sentits, que es redueixen a 33 durant els mesos d'estiu.

Depenent de l'hora els busos tenen parada a Mont-roig del Camp, Vilanova d'Escornalbou, Riudecanyes, Botarell, Montbrí del Camp, Riudoms, Reus i Aeroport de Reus.

## AGENDA 21 LOCAL DEL MUNICIPI DE TARRAGONA (MEMÒRIA)

En dies laborables aquesta línia ofereix 7 serveis diaris fins a Reus en ambdós sentits, que es redueixen a 2 durant els mesos d'estiu.

Els busos tenen parada a Torreforta, Campclar, Villablanca i Reus.

Altres línies a destacar són les següents:

- La Granadella-Barcelona
- Nocturn Reus-Tarragona (NT-1)
- Tarragona - Salou - BM Cambrils per La Pineda
- Vilafranca-El Vendrell-Tarragona
- Tarragona-Salou-B.M. de Cambrils per autovia
- Vilafranca-El Vendrell-Tarragona
- Bonavista-Vila-seca-Salou-Vila-seca
- Tarragona-Tortosa
- Igualada-Tarragona
- La Pobla de Lillet-Tarragona-Cambrils
- Unquinesa-Vila-seca de Solcina
- La Pineda - Port A. i BM Cambrils - Dies Obres PA
- Tarragona - Port Aventura
- Tarragona - Pineda - Salou i BM Cambrils per Cavet
- Tarragona - Salou - BM Cambrils, per autovia
- Bonavista - Vila-Seca - Salou - Vila-Seca
- Tarragona - Unquinesa - Port Aventura
- NT-3 Nocturn Tarragona - Salou
- BM Cambrils - Salou - Vila-seca - Bonavista
- Tarragona-Salou (NT-3)
- Montgat-Barcelona-Jaén-Sevilla
- Icomar-Reus
- Alcanyís-Gandesa-Tarragona
- Barcelona-Almeria-Granada-Màlaga
- Montgat-Barcelona-Jaén-Sevilla
- Màlaga-Manresa
- Sevilla-Manresa
- Barcelona-Almeria-Granada-Màlaga
- Montgat-Barcelona-Jaén-Sevilla
- Almeria-Manresa per l'A-7
- Port Aventura-Pontevedra
- Tarragona-Valls
- Constantí-Tarragona
- Tarragona-Alcover-Valls
- Barberà de la Conca-Montblanc-Valls-Tarragona
- El Vendrell-Sant Salvador (platja)
- Cornudella-Banyeres del P.-Tarragona
- Manresa a Segur de Calafell
- Nocturn Torredembarra - Tarragona



## **Servei de bus urbà**

L'Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, S.A. realitza el servei urbà de Tarragona amb 17 línies, algunes de les quals són prolongacions d'altres o tenen un caràcter molt estacional. Cinc d'aquestes línies van iniciar el servei a mitjans de l'any 2005, com ho demostren les gràfiques de viatgers que s'adjunten per a cada línia.

Com es pot veure en la imatge següent, on es representen les principals línies de la xarxa, existeix una forta radialitat de la xarxa a partir del centre de Tarragona, concretament la Plaça Imperial Tarraco i el carrer Cristòfor Colom.

Aquesta radialitat es dirigeix molt clarament cap als barris de la zona més occidental, com La Canonja, Torreforta, Bonavista o Campclar, que són servits per sis línies.

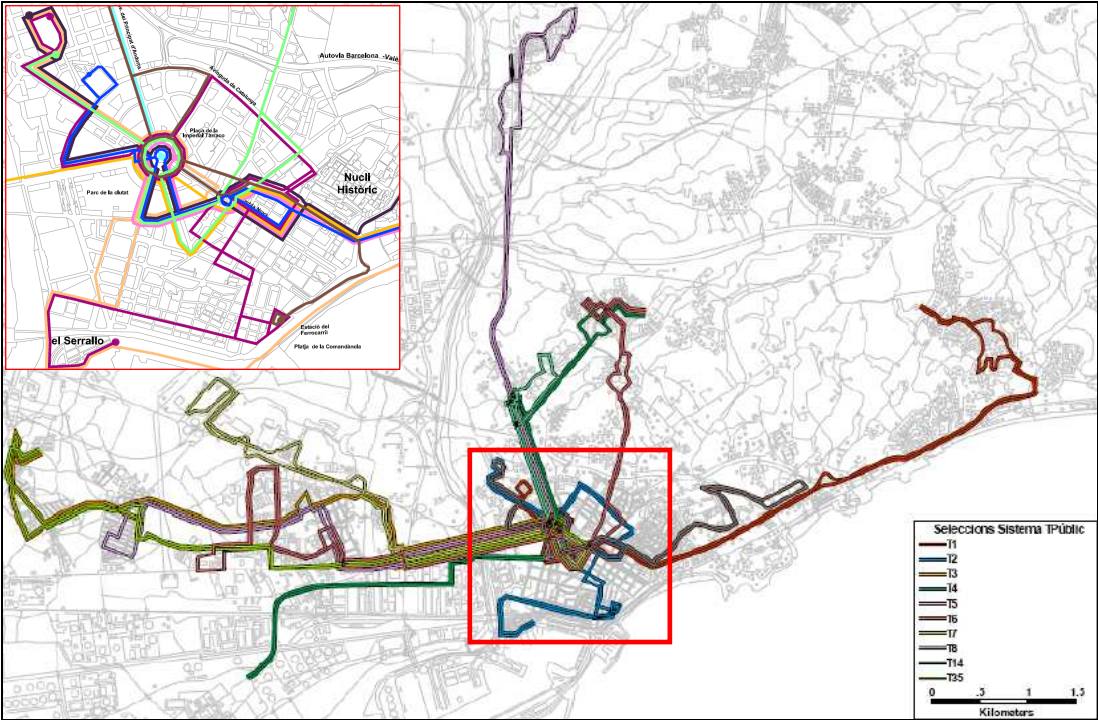
D'altra banda, els barris de Sant Salvador i Sant Pere i Sant Pau, els més septentrionals, són servits per quatre línies que, en entrar a Tarragona, també tenen parada en aquest punt neuràlgic de la ciutat.

Després de la imatge es mostren les principals característiques respecte oferta i demanda de cada línia del servei urbà.

És de destacar, que la totalitat dels vehicles de la xarxa urbana de l'EMT presenta pis baix, accessibilitat per tant per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR). No obstant, val a dir, que no totes les parades d'autobús es troben a adaptades per PMR i que, per tant, no es pot parlar d'una xarxa de transport urbà totalment adaptada a aquest col·lectiu. Per altra banda, ara per ara la xarxa d'autobusos urbans de la ciutat no disposa de cap carril bus d'ús exclusiu.

Està previst que properament es posi en funcionament el servei de bus nocturn i la integració tarifària dels busos del Camp de Tarragona. Amb el bus nocturn s'uniran els barris amb el centre de la ciutat de dijous a dissabte, de deu de la nit a dos quarts de set del matí. La freqüència serà cada hora i una línia cobrirà els trajectes de Sant Pere i Sant Pau i Sant Salvador i l'altra la unió amb els barris de ponent.

Figura 4.28. Línies de bus urbà

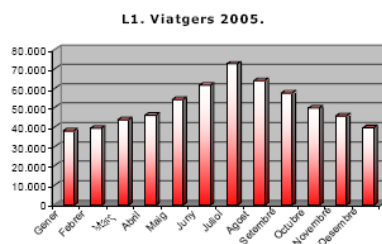


Font: EAMG POUM Tarragona. 2007.

## L 1 GOYA-PLATJA LLARGA-BOSCOS

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
GOYA	0	0
Pere Martell	5	
Pau Casals	10	
St. Francesc	12	
Rambla Vella	14	
Via Augusta	18	
Arrabassada	20	
Platja Llarga	25	
Florimar	29	
BOSCOS	33	8,6
BOSCOS	0	0
Llevantina 1	3	
Platja Llarga	8	
Arrabassada	13	
Via Augusta	15	
Balcó	18	
Rambla Vella	19	
Rambra Nova	23	
Pl. Imp. Tarraco	29	
GOYA	34	9,4
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>18</b>

Viatgers 2005	
Gener	38.009
Febrer	39.364
Març	43.808
Abril	46.219
Maig	54.118
Juny	61.482
Juliol	72.553
Agost	64.047
Setembre	57.496
Octubre	49.630
Novembre	45.733
Desembre	39.623
<b>Total</b>	<b>612.083</b>

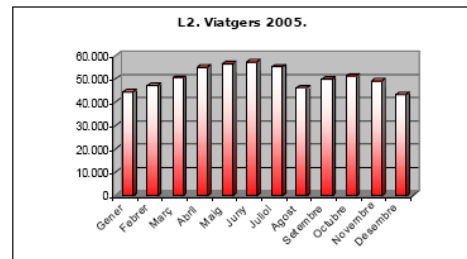


Caracterització del servei				
Tipus de dia		Feiners	Dissabtes	Diumenges i festius
Horari	Goya-Boscós	De 6:43 a 22:10	De 7:51 a 22:10	De 7:50 a 22:10
	Boscós-Goya	De 6:49 a 22:37	De 7:18 a 21:43	De 8:24 a 22:36
Interval de pas		cada 20-25 minuts aproximadament.	cada 35-40 minuts aproximadament.	Cada 30 minuts en hores punta i cada hora en hores vau
Expedicions	Goya-Boscós	30	19	18
	Boscós-Goya	30	20	18
Viatgers/expedició		31,39		
Viatgers/km útil		3,49		
Km útils/expedició		18		
Km anuals recorreguts		175.500		

**L 2 HOSP. JOAN XXIII-COLOM-NAUTIC**

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
HOSPITAL JOAN XXIII	0	0
Plaça Generalitat	2	
Pl. Imp. Tarraco	5	
Montoliu	7	
Quarter	8	
Colom	14	
Estació	17	
Pl. Carros	19	
Jaume I	21	
EL SERRALLO	25	6,4
EL SERRALLO	0	0
Jaume I	2	
Pl. Carros	4	
Estació	5	
Corsini	10	
Imperi Romà	44	
Catalunya	16	
Quarter	17	
Pl. Imp. Tarraco	21	
HOSPITAL JOAN XXIII	29	7,2
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>13,6</b>

Viatgers 2005	
Gener	44.184
Febrer	47.240
Març	50.533
Abril	54.720
Maig	56.547
Juny	57.248
Juliol	54.947
Agost	46.210
Setembre	49.797
Octubre	51.054
Novembre	49.013
Desembre	43.188
<b>Total</b>	<b>604.661</b>

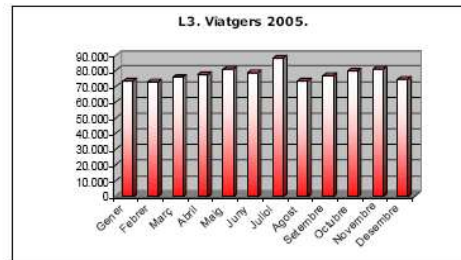


Caracterització del servei				
Tipus de dia		Feiners	Dissabtes	Diumenges i festius
Horari	HJ XXIII-Nautic	De 6:38 a 22:10	De 6:37 a 22:10	De 7:26 a 22:10
	Nautic-HJ XXIII	De 7:08 a 21:43	De 7:03 a 21:41	De 6:53 a 21:41
Interval de pas		cada 20-30 minuts aproximadament.	cada 30-40 minuts aproximadament.	Cada 60-70 minuts aproximadament.
Expedicions	HJ XXIII-Nautic	33	19	12
	Nautic-HJ XXIII	31	17	12
Viatgers/expedició		30,60		
Viatgers/km útil		4,5		
Km útils/expedició		13,6		
Km anuals recorreguts		134.368		

## L 3 SECTOR NORD-BONAVISTA-COLOM

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	km
SECTOR NORD	0	0
La Canonja	3	
Bonavista	7	
Mercat	9	
La Salle	12	
La Granja	13	
St. Benilde	14	
Riuclar	17	
Pi.Imp. Tàrraco	23	
COLOM	25	9,4
COLOM	0	0
Pi.Imp. Tàrraco	3	
Icomar	11	
Riuclar	13	
St. Benilde	17	
La Granja	18	
La Salle	19	
Bonavista	24	
La Canonja	29	
SECTOR NORD	31	9,1
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>18,5</b>

Viatgers 2005	
Gener	73.552
Febrer	72.863
Març	76.350
Abril	77.771
Maig	80.962
Juny	78.793
Juliol	87.888
Agost	73.308
Setembre	77.310
Octubre	79.978
Novembre	80.846
Desembre	74.270
<b>Total</b>	<b>933.891</b>

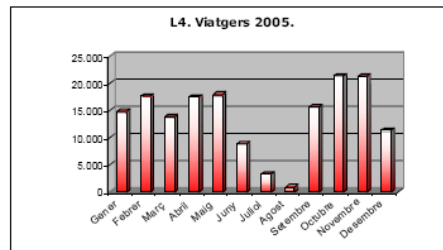


Caracterització del servei.				
Tipus de dia		Feiners	Dissabtes	Diumenges i festius
Horari	Sector N-Colom	De 6:18 a 21:17	De 6:32 a 21:21	De 7:214 a 21:30
	Colom-Sector N.	De 6:46 a 21:15	De 7:00 a 20:44	De 7:46 a 21:59
Interval de pas		Cada 15- 20 minuts aproximadament.	cada 30-35 minuts aproximadament.	Cada 40-45 minuts aproximadament
Expedicions	Sector N-Colom	52	27	24
	Colom-Sector N.	49	24	23
Viatgers/expedició		29,78		
Viatgers/km útil		3,28		
Km útils/expedició		18,5		
Km anuals recorreguts		290.043		

**L 4 COMPLEX EDUCATIU-PERE MARTELL**

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
COMPLEX EDUCATIU	0	0
Bombers	5	
Poligon Francolí	6	
Tanatori	7	
Prat de la Riba	10	
PERE MARTELL	11	4,6
PERE MARTELL	0	0
Parc	2	
Tanatori	5	
Poligon Francolí	6	
Bombers	8	
COMPLEX EDUCATIU	12	6,6
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>11,2</b>

Viatgers 2005	
Gener	14.870
Febrer	17.689
Març	13.896
Abril	17.572
Maig	18.032
Juny	8.837
Juliol	3.339
Agost	842
Setembre	15.727
Octubre	21.335
Novembre	21.277
Desembre	11.319
<b>Total</b>	<b>164.795</b>



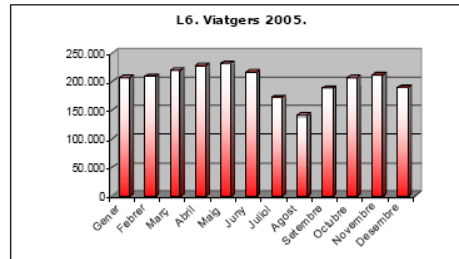
Caracterització del servei			
Tipus de dia		Lectius	No lectius
Horari	Comp. Ed.-Pere Martell	De 6:52 a 22:01	De 6:54 a 22:15
	Pere Martell.-Comp. Ed.	De 6:38 a 21:47	De 6:32 a 22:04
Interval de pas		Cada 20 minuts aproximadament en hores punta i cada 50 en hores vall	cada 55 minuts aproximadament en hores punta i cada 70 en hores vall
Expedicions	Comp. Ed.-Pere Martell	35, excepte el Divendres, que n'hi ha 30	14
	Pere Martell.-Comp. Ed.	38, excepte el Divendres, que n'hi ha 33	14
Viatgers/expedició		7,71	
Viatgers/km útil		1,38	
Km útils/expedició		11,2	
Km anuals recorreguts		119.683	



## L 6 CAMPCLAR-PERE MARTELL-SANT PERE I SANT PAU

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
CAMPCLAR	0	0
Montsant	6	
Montblanc	9	
Pere Martell	15	
Ramon y Cajal	17	
Catalunya	20	
St. Jordi	25	
St. Bartomeu	29	
St. Pere i St. Pau	31	
COOP. TARRACO	32	10,9
COOP. TARRACO	0	0
St. Pere i St. Pau	2	
St. Bartomeu	3	
St. Jordi	8	
Muntanyeta	10	
Catalunya	12	
Colom	17	
Pl.Imp. Tarraco	19	
Torreforta	29	
CAMPCLAR	37	12,1
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>23</b>

Viatgers 2005	
Gener	206.349
Febrer	209.244
Març	219.623
Abril	226.263
Maig	230.974
Juny	216.586
Juliol	171.943
Agost	140.730
Setembre	188.641
Octubre	206.493
Novembre	211.137
Desembre	190.133
<b>Total</b>	<b>2.418.146</b>

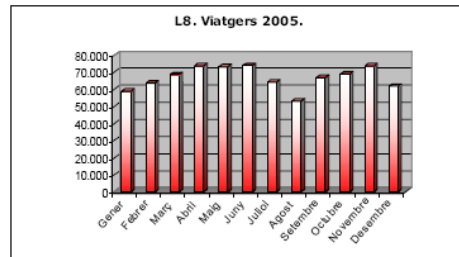


Caracterització del servei.				
Tipus de dia		Feiners	Dissabtes	Diuenes i festius
Horari	Campclar - St.Pere i St. Pau	De 5:25 a 22:30	De 5:25 a 22:30	De 6:51 a 22:33
	St.Pere i St. Pau - Campclar	De 5:10 a 22:12	De 5:11 a 22:13	De 7:04 a 22:13
Interval de pas		Cada 12 minuts aproximadament.	cada 20 minuts aproximadament.	Cada 30 minuts aproximadament
Expedicions	Campclar - St.Pere i St. Pau	82, si bé les 2 primeres i les 2 últimes van de Ramon y Cajal a Coop. Tarraco	48, si bé 4 expedicions (al principi i al final de dia) van de Ramon y Cajal a Coop. Tarraco.	30 si bé les 2 primeres i les 2 últimes van de Pere Martell a Coop. Tarraco
	St.Pere i St. Pau - Campclar	79, si bé les 2 primeres i les 2 últimes van de Coop. Tarraco a Colom	50, si bé les 2 primeres del dia van de Coop. Tarraco a Colom i 8 expedicions acaben a la Pl.Imp. Tarraco	29, si bé les 2 darreres van de Coop. Tarraco a Colom a Pl Imp. Tarraco
Viatgers/expedició		48,34		
Viatgers/km útil		4,2		
Km útils/expedició		23		
Km anuals recorreguts		575.276		

**L 8 HOSPITAL JOAN XXIII-RAMBLA VELLA-ESTADI**

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
HOSP. JOAN XXIII	0	0
Vidal i Barraquer	2	
Pere Martell	5	
Pau Casals	8	
St. Francesc	10	
Rambla Vella	11	
Pilats	12	
Diputació	13	
Vall de l'Arrabasada	18	
ESTADI	22	6,3
ESTADI	0	0
Vall de l'Arrabasada	2	
Diputació	5	
Pilats	6	
Rambla Vella	8	
Rambla Nova	10	
Pl. Imp. Tàrraco	14	
Vidal i Barraquer	16	
Ambulatori	19	
HOSP. JOAN XXIII	20	6,3
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>12,6</b>

Viatgers 2005	
Gener	58.962
Febrer	63.642
Març	68.634
Abril	73.507
Maig	73.223
Juny	74.148
Juliol	64.030
Agost	53.035
Setembre	66.855
Octubre	69.269
Novembre	73.631
Desembre	61.557
<b>Total</b>	<b>800.493</b>



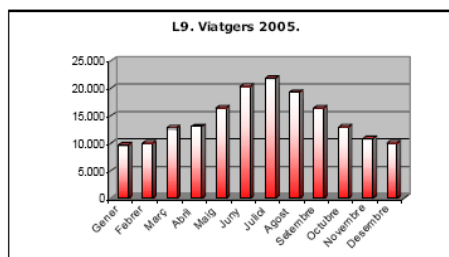
Caracterització del servei				
Tipus de dia		Feiners	Dissabtes	Diumenges i festius
Horari	HJ XIII- Estadi	De 6:30 a 22:10	De 6:27 a 21:21	De 6:53 a 21:46
	Estadi- HJ XIII	De 6:31 a 21:46	De 6:25 a 21:47	De 7:20 a 21:22
Interval de pas		Cada 25-30 minuts aproximadament.	cada 35-40 minuts aproximadament en hores punta i cada 50-60 aprox. en hores vall	Cada 60-65 minuts aproximadament
Expedicions	HJ XIII- Estadi		43	23
	Estadi- HJ XIII		42	22
Viatgers/expedició		30,85		
Viatgers/km útil		4,54		
Km útils/expedició		12,6		
Km anuals recorreguts		176.446,4		

## L 9 PERE MARTELL-PLATJA LLARGA-LA MORA

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
PERE MARTELL	0	0
Pau Casals	5	
St. Francesc	8	
Rambla Vella	9	
Beneficiència	12	
Marenostrum	15	
Platja Llarga	22	
Solimar	30	
Mas Rabassa	30	
LA MORA	36	14,3
LA MORA	0	0
El Ferran	5	
Solimar	11	
Platja Llarga	18	
Savinosa	20	
La Platja	23	
Marenostrum	24	
Balcó	31	
Rambla Nova	33	
PLIMP. TÀRRACO	36	18,1
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>32,4</b>

### Viatgers 2005

Gener	9.731
Febrer	10.037
Març	12.767
Abril	12.985
Maig	16.317
Juny	20.212
Juliol	21.797
Agost	19.183
Setembre	16.323
Octubre	12.856
Novembre	10.829
Desembre	10.065
<b>Total</b>	<b>173.102</b>



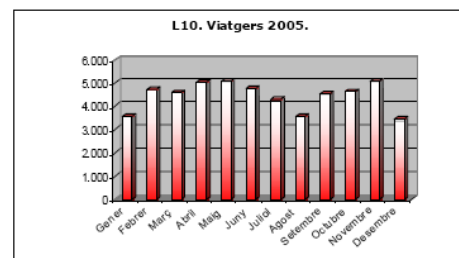
### Caracterització del servei

Tipus de dia		Feiners	Dissabtes	Diumenges i festius
Horari	Pere Martell-La Mora	De 6:52 a 21:41	De 7:18 a 21:52	De 7:174 a 21:50
	La Mora-Pera Martell	De 7:21 a 22:19	De 7:48 a 22:20	De 7:47 a 22:17
Interval de pas		El temps de pas oscil·la entre els 50 i 70 minuts aprox.		El temps de pas oscil·la entre els 90 i 110 minuts aprox.
Expedicions	Pere Martell-La Mora	13 (hi ha dues expedicions que no passen per Marenostrum)		10
	La Mora-Pera Martell	13 (la darrera acaba a Ferran i hi ha 2 expedicions que no hi passen)		11 (la darrera acaba a Ferran)
Viatgers/expedició		19,35		
Viatgers/km útil		1,19		
Km útils/expedició		32,4		
Km anuals recorreguts		144.892		

**L 10 EL SERRALLO,-RAMON Y CAJAL-HOSP. JOAN XXIII**

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
EL SERRALLO	0	0
Torres Jordi	10	
Bastos	2	
Manuel de Falla	4	
Mallorca	5	
Ramon y Cajal	9	
Lluís Companys	14	
Pl. Generalitat	15	
HOSP. JOAN XXIII	19	6,1
HOSP. JOAN XXIII	0	0
Pl. Generalitat	2	
Lluís Companys	3	
Pere Martell	5	
Mallorca	7	
Manuel de Falla	8	
Bastos	9	
Torres Jordi	10	
EL SERRALLO	11	4,8
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>10,9</b>

Viatgers 2005	
Gener	3.550
Febrer	4.737
Març	4.610
Abril	5.017
Maig	5.051
Juny	4.765
Juliol	4.315
Agost	3.559
Setembre	4.517
Octubre	4.634
Novembre	5.079
Desembre	3.444
<b>Total</b>	<b>53.278</b>

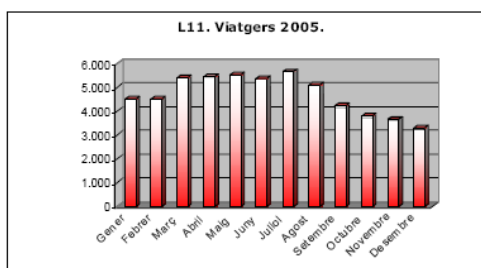


Caracterització del servei		
Tipus de dia		Feiners
Horari	El Serrallo-XXIII HJ	De 8:21 a 18:12
	HJ XXIII-El Serrallo	De 8:05 a 18:33
Interval de pas	El temps de pas oscil·la entre els 40 i 100 minuts aprox.	
Expedicions	El Serrallo-XXIII HJ	15
	HJ XXIII-El Serrallo	16
Viatgers/expedició	6,61	
Viatgers/km útil	1,21	
Km útils/expedició	10,9	
Km anuals recorreguts	43.927	

## L 11 LA CANONJA-RIUCLAR-COLOM

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
TRAMUNTANA	0	0
La Canonja	2	
Bonavista	6	
Nou Vial	9	
La Salle	12	
Riu Clar	16	
Icomar	17	
Parc Central	20	
Pl. Imp. Tàrraco	22	
COLOM	24	9,2
COLOM	0	0
Pl.Imp. Tàrraco	2	
Polígon	6	
Riu Clar	8	
St. Benilde	10	
La Salle	11	
Nou Vial	14	
Bonavista	18	
La Canonja	21	
TRAMUNTANA	22	8,6
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>17,8</b>

Viatgers 2005	
Gener	4.504
Febrer	4.510
Març	5.424
Abril	5.462
Maig	5.530
Juny	5.373
Juliol	5.670
Agost	5.086
Setembre	4.260
Octubre	3.830
Novembre	3.681
Desembre	3.324
<b>Total</b>	<b>56.654</b>

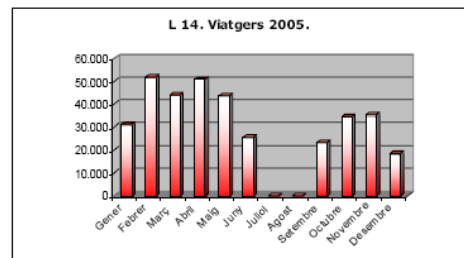


Caracterització del servei				
Tipus de dia		Feiners	Dissabtes	Diumenges i festius
Horari	La Canoja-Colom	De 4:59 a 23:14	De 4:59 a 23:14	De 4:59 a 23:14
	Colom-La Canoja	De 5:31 a 23:20	De 5:31 a 23:20	De 5:31 a 23:20
Interval de pas		60 minuts almatí (2 expedicions) i 70 minuts al vespre (2/3 exp.)	60 minuts almatí (2 expedicions) i 70 minuts al vespre (2/3 exp.)	60 minuts almatí (2 expedicions) i 70 minuts al vespre (2/3 exp.)
Expedicions	La Canoja-Colom	4	4	4
	Colom-La Canoja	5	5	5
Viatgers/expedició		17,29		
Viatgers/km útil		1,94		
Km útils/expedició		17,8		
Km anuals recorreguts		29.156		

**L 14 POLITÈCNIC-PLAÇA IMPERIAL TÀRRACO**

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
PL.IMP. TÀRRACO	0	0
Andorra	1	
Escola d'Art	3	
POLITÈCNIC	3	
Països Catalans	6	
Educacional N-240	8	
PL.IMP. TÀRRACO	14	4,7
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>4,7</b>

Viatgers 2005	
Gener	31.390
Febrer	51.842
Març	43.953
Abril	50.715
Maig	43.637
Juny	25.312
Juliol	0
Agost	0
Setembre	23.395
Octubre	34.554
Novembre	35.300
Desembre	18.434
<b>Total</b>	<b>358.532</b>



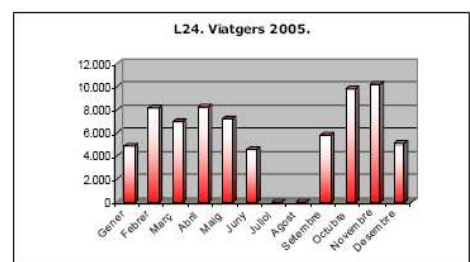
Caracterització del servei.	
Tipus de dia	Lectius
Horari	Polítècnic-Pl. Imp. Tàrraco: De 7:40 a 22:02
	Pl. Imp. Tàrraco-Polítècnic: De 7:43 a 22:05
Interval de pas	Cada 20 minuts aproximadament.
Expedicions	Polítècnic-Pl. Imp. Tàrraco: 58
	Pl. Imp. Tàrraco-Polítècnic: 58
Viatgers/expedició	14,05
Viatgers/km útil	5,98
Km útils/expedició	4,7
Km anuals recorreguts	59.972



**L 24 : EST.FERROCARRIL - PL.IMP.TÀRRACO - POLITÈCNIC**

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
ESTACIÓ RENFE	0	0
Rambla Vella	3	
Estanislaó Figueres	4	
Pl. Imp. Tàrraco	6	
Claret	8	
Monotlliu	8	
4 Garrofers	10	
Escola d'Art	12	
POLITÈCNIC	13	4,3
POLITÈCNIC	0	0
Països Catalans	3	
Joan Serra	5	
Educacional N-240	6	
4 Garrofers	8	
Montolliu	9	
Pl. Imp. Tàrraco	12	
Pau Casals	18	
Rambla Vella	22	
ESTACIÓ RENFE	24	5
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>9,3</b>

Viatgers 2005	
Gener	4.884
Febrer	8.115
Març	6.980
Abril	8.217
Maig	7.189
Juny	4.556
Juliol	0
Agost	0
Setembre	5.840
Octubre	9.823
Novembre	10.177
Desembre	5.099
<b>Total</b>	<b>70.880</b>



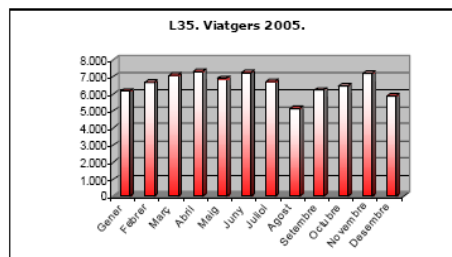
Caracterització del servei	
Tipus de dia	Lectius
Horari	Est. Ferrocarril-Polítècnic: De 7:35 a 22:25
	Polítècnic-Ferrocarril Est.: De 7:59 a 22:05
Interval de pas	Cada 60 minuts aproximadament.
Expedicions	Est. Ferrocarril-Polítècnic: 19, si bé 3 expedicions finalitzen a Pl. Imp. Tàrraco
	Polítècnic-Ferrocarril Est.: 17, si bé 2 expedicions parteixen de la Pl. Imp. Tàrraco
Viatgers/expedició	8,95
Viatgers/km útil	1,92
Km útils/expedició	9,3
Km anuals recorreguts	36.828



## L 35 SECTOR NORD-BONAVISTA-COLOM

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
SECTOR NORD	0	0
La Canonja	3	
Masricard	5	
Carrasco i Formiguera	6	
Bonavista	9	
C/ 20	10	
Nou Vial	13	
Llobregat	14	
Pl. Imp. Tàrraco	23	
COLOM	25	
COLOM	0	0
Pl.Imp. Tàrraco	3	
Llobregat	14	
Nou Vial	16	
C/ 20	19	
Bonavista	21	
Carrasco i Formiguera	23	
Masricard	25	
La Canonja	25	
SECTOR NORD	27	
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>0</b>

Viatgers 2005	
Gener	6.172
Febrer	6.684
Març	7.119
Abril	7.324
Maig	6.922
Juny	7.237
Juliol	6.707
Agost	5.156
Setembre	6.237
Octubre	6.475
Novembre	7.213
Desembre	5.879
<b>Total</b>	<b>79.125</b>

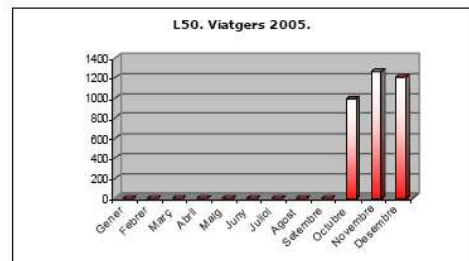


Caracterització del servei		
Tipus de dia	Feniters	
Horari	Sector Nord-Colom	De 7:30 a 18:44
	Colom-Sector Nord	De 12:30 a 19:13
Interval de pas	El temps de pas oscil·la entre 45 i 210 minuts	
Expedicions	Sector Nord-Colom	8
	Colom-Sector Nord	7
Viatgers/expedició	20,29	
Viatgers/km útil		
Km útils/expedició		
Km anuals recorreguts		

**L 50 L'OLIVERA-COLOM**

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
COLOM	0	0
PL.I.Tàrraco	1	
Educacional	3	
Comellar	7	
Seca	8	
L'OLIVERA	10	
L'OLIVERA	0	0
Part Baixa	3	
Sta. Isabel	4	
Educacional	9	
COLOM	13	
L'OLIVERA	21	
<b>Total</b>	<b>31</b>	

Viatgers 2005	
Gener	0
Febrer	0
Març	0
Abril	0
Maig	0
Juny	0
Juliol	0
Agost	0
Setembre	0
Octubre	988
Novembre	1.259
Desembre	1.209
<b>Total</b>	<b>3.456</b>



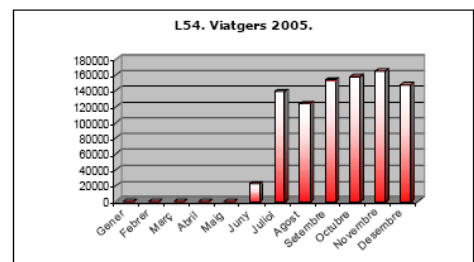
Caracterització del servei	
Tipus de dia	Feiners
Horari	L'Olivera-Colom: De 5:30 a 21:17
	Colom- L'Olivera: De 5:33 a 21:30
Interval de pas	Cada 20-25 minuts aproximadament.
Expedicions	L'Olivera-Colom: 40 (si bé 2 expedicions surten del Comellar)
	Colom- L'Olivera: 40
Viatgers/expedició	1,08
Viatgers/km útil	
Km útils/expedició	
Km anuals recorreguts	



**L 54 BONAVISTA-PERE MARTELL-SANT PERE I SANT PAU**

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
BONAVISTA	0	0
Mercat	3	
St. Benilde	9	
Montblanc	10	
Pere Martell	16	
Ramon y Cajal	18	
Pl.Imp. Tàrraco	21	
Països Catalans	25	
Sant Pere i Sant Pau	30	
COOP. TÀRRACO	31	10,9
COOP. TÀRRACO	0	0
Sant Pere i Sant Pau	2	
St. Bartomeu	3	
Països Catalans	6	
Educacional N-240	8	
Colom	14	
Pl.Imp. Tàrraco	15	
Torreforta	23	
La Salle	25	
BONAVISTA	29	11,2
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>22,3</b>

Viatgers 2005	
Gener	0
Febrer	0
Març	0
Abril	0
Maig	0
Juny	21.874
Juliol	139.091
Agost	123.592
Setembre	153.508
Octubre	157.457
Novembre	164.761
Desembre	147.084
<b>Total</b>	<b>907.367</b>



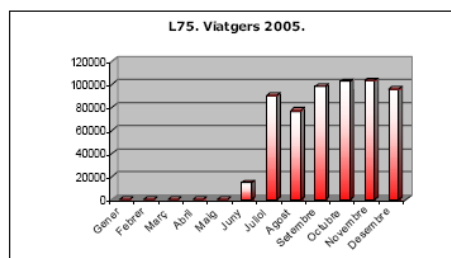
Caracterització del servei.				
Tipus de dia		Feiners	Dissabtes	Diumenges i festius
Horari	Bonavista- Pere i St Pau	De 6:15 a 21:41	De 6:32 a 21:21	De 7:214 a 21:30
	St Pere i St Pau- Bonavista	De 6:19 a 21:58	De 7:00 a 20:44	De 7:46 a 21:59
Interval de pas		Cada 10-15 minuts aprox en hores punta i cada 20-30 en hores vall.	Cada 25 minuts aprox en hores punta i cada 40 en hores vall.	Cada 30 minuts aprox en hores punta i cada 50 en hores vall.
Expedicions	Bonavista- Pere i St Pau	66	37	26
	St Pere i St Pau- Bonavista	65	34 (si bé la darrera finalitza a Colom)	25 (si bé la darrera finalitza a Colom)
Viatgers/expedició		43,83		
Viatgers/km útil		2,03		
Km útils/expedició		22,3		
Km anuals recorreguts		446.464		

## L 75 LA FLORESTA – PERE MARTELL –SANT SALVADOR

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
LA FLORESTA	0	0
Centre Comercial	1	
Gavarres Sud*	7	
Cap la Granja	13	
Riu Clar	15	
Colom	21	
Pl.Imp. Tàrraco	27	
Comellar	36	
L'Olivera	38	
SANT SALVADOR	39	15,3
ST. SALVADOR	0	0
Pallaresos	4	
Educacional	12	
Pl.Imp. Tàrraco	16	
Colom	20	
Prat de la Riba	24	
Riu Clar	34	
LA FLORESTA	35	
Centre Comercial	39	
Gavarres Sud*	40	14,5
<b>Total</b>	<b>79</b>	<b>29,8</b>

\*A Gavarres Sud només hi va els dissabtes i els diumenges a la tarda  
 \*\*Les 3 primeres expedicions del matí van de Colom a Sant Salvador-Colom  
 Dissabtes i diumenges les primeres expedicions del matí surten de Comellar i de la Pl. Imp. Tàrraco

Viatgers 2005	
Gener	0
Febrer	0
Març	0
Abril	0
Maig	0
Juny	14.949
Juliol	90.357
Agost	77.420
Setembre	98.131
Octubre	102.558
Novembre	102.887
Desembre	95.841
<b>Total</b>	<b>582.063</b>

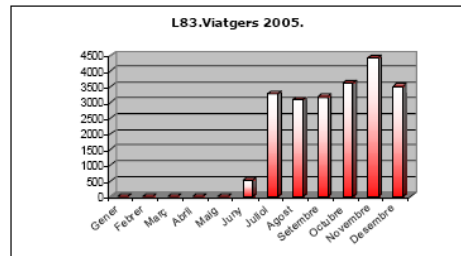


Caracterització del servei				
Tipus de dia		Feiners	Dissabtes	Diumenges i festius
Horari	La Floresta-St. Salvador	De 5:29 a 22:41	De 5:07 a 22:43	De 6:47 a 22:37
	St. Salvador - La Floresta	De 5:12 a 22:42	De 5:10 a 22:08	De 6:51 a 22:40
Interval de pas		Cada 15 minuts aprox en hores punta i cada 30 aprox en hores vall.	cada 20-30 minuts aproximadament.	Cada 40-50 minuts aproximadament
Expedicions	La Floresta- St Salvador	60	43	24
	St. Salvador - La Floresta	78 (forja recorregut parcial de l'itinerari)	48	27
Viatgers/expedició		26,22		
Viatgers/km útil		0,9		
Km útils/expedició		29,8		
Km anuals recorreguts		644.633		

**L 83 TRAMUNTANA-BONAVIASTA-HOSP. JOAN XXIII**

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
TRAMUNTANA	0	0
La Canonja	3	
Bonavista	10	
Nou Vial	14	
La Salle	17	
Riu Clar	23	
Icomar	24	
HOSP. JOAN XXIII	29	9,3
HOSP. JOAN XXIII	0	0
Icomar	6	
Riu Clar	7	
La Salle	12	
Nou Vial	15	
Bonavista	19	
La Canonja	23	
TRAMUNTANA	25	8,6
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>17,9</b>

Viatgers 2005	
Gener	0
Febrer	0
Març	0
Abril	0
Maig	0
Juny	516
Juliol	3.263
Agost	3.077
Setembre	3.194
Octubre	3.616
Novembre	4.426
Desembre	3.527
<b>Total</b>	<b>21.619</b>

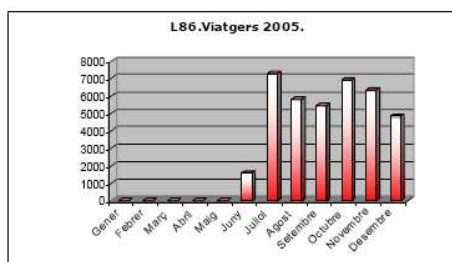


Caracterització del servei		
Tipus de dia	Feiners	
Horari	Tramuntana-HJ XXIII	De 7:40 a 14:02
	HJ XXIII - Tramuntana	De 8:11 a 14:31
Interval de pas	Cada 60 minuts aproximadament, excepte 80 minuts entre 2 serveos a mig matí	
Expedicions	Tramuntana-HJ XXIII	7
	HJ XXIII - Tramuntana	7
Viatgers/expedició	11,60	
Viatgers/km útil	0,66	
Km útils/expedició	17,9	
Km anuals recorreguts	32.578	

## L 86 SANT PERE I SANT PAU- COLOM-HOSP. JOAN XXIII

ORIGEN-FINAL LÍNIA (o PARADA REGULACIÓ) / Parada	Minuts de recorregut	Km
HOSP JOAN XXIII	0	0
Pl. Generalitat	1	
Pere Martell	4	
Ramon y Cajal	7	
Catalunya	9	
Sant Jordi	16	
Equador	18	
Sant Bartomeu	20	
Sant Pere i St. Pau	21	
COOP. TARRACO	23	
COOP. TARRACO	0	0
St. Pere i St. Pau	2	
Sant Bartomeu	4	
Sant Jordi	8	
Muntanyeta	10	
Catalunya	13	
Colom	17	
Pl. Imp. Tàrraco	19	
Pl. Generalitat	23	
HOSP. JOAN XXIII	25	
<b>Total</b>	<b>48</b>	

Viatgers 2005	
Gener	0
Febrer	0
Març	0
Abril	0
Maig	0
Juny	1.605
Juliol	7.259
Agost	5.811
Setembre	5.430
Octubre	6.913
Novembre	6.361
Desembre	4.843
<b>Total</b>	<b>38.222</b>



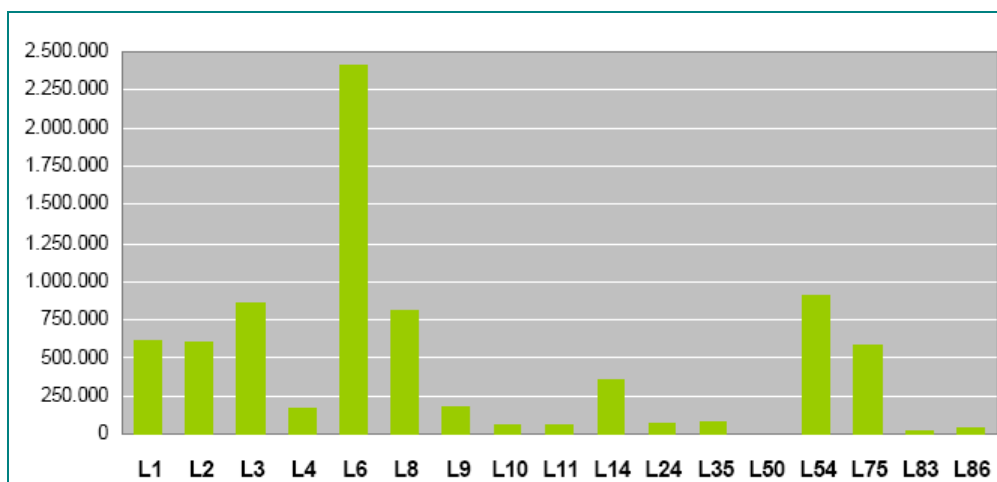
Caracterització del servei		
Tipus de dia		Feiners
Horari	St Pere i St Pau- HJ XXIII	De 6:58 a 13:50
	HJ XXIII- St Pere i St Pau	De 6:30 a 14:22
Interval de pas		Cada 60 minuts aproximadament, excepte 80 minuts aprox entre 2 serveis a mig matí
Expedicions	St Pere i St Pau- HJ XXIII	7
	HJ XXIII- St Pere i St Pau	8
Viatgers/expedició		18,78
Viatgers/km útil		
Km útils/expedició		
Km anuals recorreguts		

L'any 2005, el servei urbà de Tarragona va transportar un total de 7,8 milions de viatgers, que per línies i mesos es distribueixen de la manera següent:

Taula 4.9. Distribució de la demanda del servei urbà de Tarragona per línies (2005)

Línia	Viatgers / any	%
L1	612.082	7,8
L2	604.681	7,8
L3	855.177	11,0
L4	164.735	2,1
L6	2.418.116	31,0
L8	800.493	10,3
L9	173.102	2,2
L10	53.278	0,7
L11	56.654	0,7
L14	358.532	4,6
L24	70.880	0,9
L35	79.125	1,0
L50	3.456	0,0
L54	907.367	11,6
L75	582.143	7,5
L83	21.619	0,3
L86	38.222	0,5
Total	7.799.662	100,0%

Figura 4.29. demanda del servei urbà de Tarragona per línies (2005)





Com es pot observar en la taula i gràfica anterior, més del 30% de la demanda del servei urbà es concentra en la línia L6, que uneix els barris perifèrics de Tarragona amb el centre.

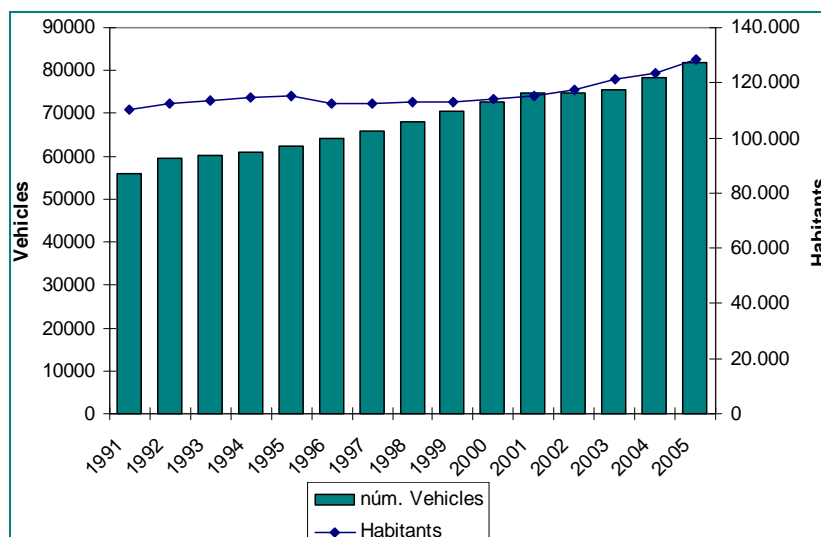
Cal considerar que les línies L50, L54, L75, L83 i L86 van iniciar el servei a mitjans de l'any 2005, per tant cal destacar les dades de demanda de la L54 i la L75, que amb tan sols 6 mesos de servei absorbeixen gairebé un 20% de la demanda total del servei urbà. Aquestes dues línies uneixen els barris de Ponent amb els del Nord.

#### 4.5.1.5 Parc mòbil

Segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya corresponents a l'any 2005, a Tarragona hi ha un total de 81.781 vehicles matriculats.

A l'any 1991, segons la mateixa font hi havia 56.055 vehicles matriculats, el que representa un increment mitjà del 2,73% anual, una taxa que supera en escreix l'increment de la població en el mateix període (1,09%), tal i com es mostra en la gràfica següent.

Figura 4.30. Evolució del parc de vehicles de Tarragona. 1991-2005



Font: Web de l'IDESCAT

Aquesta quantitat de vehicles representen un índex de motorització de **638,16 vehicles/1.000 habitants**, o el que és el mateix, 0,6 vehicles per habitant. Aquesta xifra es situa per sota de les mitjanes de Catalunya (653,69) i de la comarca del Tarragonès (672,34), i és una de les més baixes del seu entorn immediat.

Taula 4.10. Índex de motorització de Tarragona i altres municipis del seu entorn. 2005

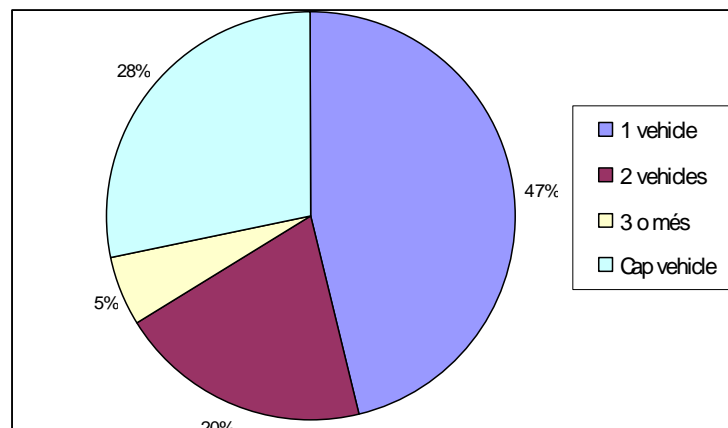
Àmbit	Índex de motorització (veh/1000hab)
Cambrils	681,5
Constantí	993,1
Reus	647,6
Salou	557,8
Vila-seca	740,6

Font: Web de l'IDESCAT. 2005

Una altra manera d'expressar el grau de motorització d'un territori, és a través del nombre de vehicles per llar de primera residència. En aquest sentit, les últimes dades disponibles corresponen a 2001 i aleshores l'índex era de **1,80 vehicles per habitatge de primera residència**.

Però, el fet de que hi hagi gairebé 1 vehicles per llar, no significa que totes elles disposin de vehicle. Segons dades del cens de persones i habitatges del 2001, a Tarragona hi ha un 28,3% de llars que no disposen de cap vehicle, mentre que en un 5,5% de les llars disposen de 3 o més vehicles.

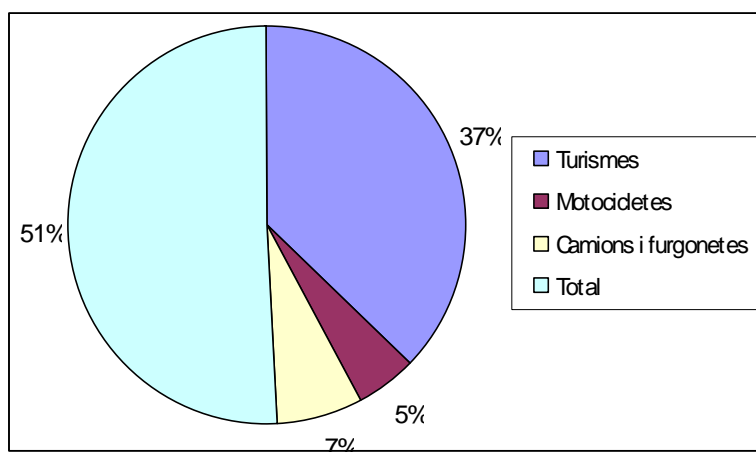
Figura 4.31. Distribució de les llars en funció del N° de vehicles disponibles. 2001



Font: Cens de població i habitatges 2001. INE

Quan a la distribució tipològica del parc de vehicles, com és normal, els turismes representen la major part dels vehicles de tracció mecànica registrats a Tarragona, arribant al 73% de les matriculacions. Els segueixen, força igualats els camions i furgonetes de mercaderies, i les motocicletes.

Figura 4.32. Distribució tipològica del parc de vehicles a Tarragona



Font: Web de l'IDESCAT

#### 4.5.1.6 Aeroport

L'aeroport de Reus es troba majoritàriament dins el terme municipal de Reus, i també de Constantí. Està situat a 10 km del centre urbà de Tarragona i a 5 km de Reus. Compta amb una terminal de 40.000 m<sup>2</sup> i diversos serveis complementaris. Aquest aeroport està catalogat com aeroport de trànsit, fonamentalment turístic, caracteritzat per una elevada estacionalitat. La gran majoria de vols són xàrter internacional (94%), mentre la resta són vols regulars nacionals entre Reus i Madrid.

La darrera proliferació de vols de baix cost (Ryanair) confereixen a aquest aeroport un dels majors creixements de passatgers a nivell estatal. Actualment l'aeroport de Reus es troba entre els 15 primers d'Espanya.

#### 4.5.2 CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT A TARRAGONA

Una de les característiques dels nostres dies és la generalització de l'ús del vehicle privat i la millora de les infraestructures de comunicació, el que ha derivat en un increment de la mobilitat de les persones. Així, doncs, les persones cada dia és mouen més i més lluny, ja sigui en les seves accions quotidianes com són anar a treballar o estudiar (és el que s'anomena mobilitat obligada) o en les accions puntuals d'oci i esbarjo.

Però aquesta realitat també té uns efectes negatius, ja sigui per l'increment de les emissions de contaminants atmosfèrics i de soroll, l'ocupació de la via pública i els problemes d'estacionament,

la generalització del fenomen dels *commuters*<sup>1</sup> que implica la congestió diària dels accessos a la ciutat i la pèrdua de temps en desplaçaments.

És per aquesta raó que convé analitzar en profunditat les característiques de la mobilitat obligada i quotidiana de Tarragona, per tal de conèixer quina és aquesta realitat, detectar els problemes i carències i poder actuar en conseqüència.

Les dades referents a la mobilitat obligada que es presenten en aquest capítol, daten de l'any 2001 i 1996, i corresponen a les darreres enquestes de mobilitat obligada publicades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

### 4.5.2.1 Mobilitat per treball i estudis

La principal font d'informació pel que fa a mobilitat obligada prové de les enquestes de mobilitat obligada (EMO) que realitzen periòdicament les administracions així com de l'explotació de l'informació recollida en els censos de població.

En aquest sentit, la informació més recent correspon a la del cens de població i habitatges de l'any 2001, de la qual se'n poden extreure estimacions de la mobilitat obligada dels habitants d'un municipi. Les dades anteriors corresponen a les EMO dels anys 1986, 1991 i 1996 respectivament.

A nivell comarcal, de l'anàlisi d'aquestes dades se'n desprèn que a l'any 2001 la mobilitat obligada (per raó de treball i estudis) generada per la comarca del Tarragonès és de gairebé 90.000 desplaçaments diaris, dels quals el 82,8% són interns, és a dir, que es produeixen dintre de la pròpia comarca, i la resta externs, principalment amb destí al Baix Camp (5,5%), el Barcelonès (2,8%) i l'Alt Camp (1,1%).

Tot i que el percentatge de desplaçaments interns encara es pot considerar elevat, aquesta xifra s'ha anat reduint paulatinament en els últims 10 anys. Així, al 1991 el percentatge de desplaçaments interns era del 89,7%; al 1996 va baixar fins al 85,8%; i així fins arribar al 82,8% actual. Per tant, entre 1991 i 2001, el nombre de desplaçaments interns s'ha reduït en 7 punts percentuals (del 89,7% al 82,8%), el que significa que els habitants de la comarca cada cop van més lluny a treballar o estudiar.

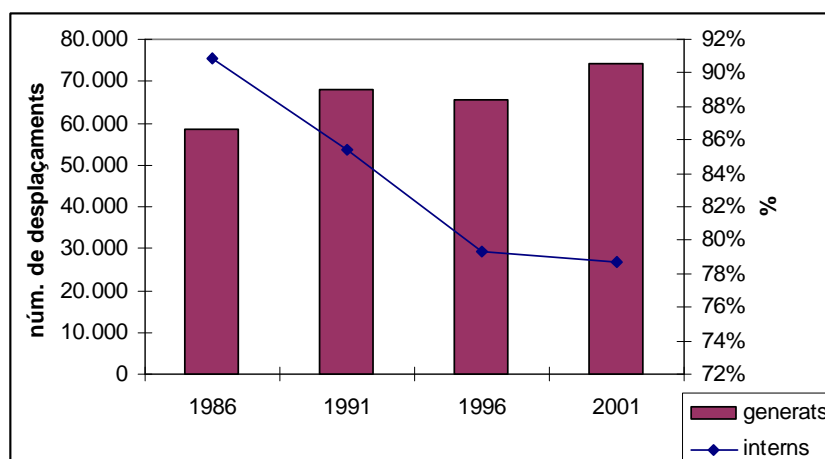
En el cas concret del municipi de Tarragona, l'any 2001 es van generar un total de **74.233 desplaçaments diaris** (66% per raó de treball i 34% per raó d'estudi), dels quals, el 78,7% són desplaçaments dintre del propi municipi. De la mateixa manera que en el conjunt de la comarca, el nombre de desplaçaments generats es va anar incrementant successivament cada any. Igualment es manté la tendència a anar reduint-se el percentatge de desplaçaments interns. En la figura

---

<sup>1</sup> Aquelles persones que viuen i treballen en municipis diferents i que per tant s'han de desplaçar diàriament entre el seu lloc de residència i el lloc de treball i a l'inversa.

següent es mostra l'evolució anual en els desplaçaments per mobilitat obligada en el període 1986 - 2001.

Figura 4.33. Evolució dels desplaçaments generats per mobilitat obligada a Tarragona



Font: Web de IDESCAT

D'altra banda, Tarragona atreu diàriament un total de 68.311 desplaçaments procedents des d'altres municipis, bàsicament per qüestions laborals. En total, els viatges atrets des d'altres municipis des de 1986 s'han incrementat en poc més d'un 5%.

### Origen i destinació dels desplaçaments per mobilitat obligada

Com ja s'ha dit, la societat contemporània es caracteritza per un increment de la mobilitat i de les distàncies recorregudes. Així, actualment a Catalunya en 4 de cada 5 municipis, la meitat de la població treballa en un municipi diferent. Això dona una idea de les necessitat de mobilitat que això representa.

Pel que fa a Tarragona, com ja s'ha dit, un 78,8% dels desplaçaments encara tenen lloc únicament dintre del propi municipi, mentre que el 21,2% restant es mou diàriament cap a altres destinacions.

La principal destinació dels habitants de Tarragona cap a fora del municipi per raó de treball és Reus, cap a on es dirigeixen el 16,3% dels residents que treballen fora del municipi. El segueixen Vila-seca (11,7%), Barcelona (6,2%) i Salou (5,8%).

En canvi, si la causa del desplaçament fora del municipi és per raó d'estudi, aleshores Reus (40,0%) i Barcelona (29,3%) són, amb diferència les principals destinacions, la qual cosa s'ha de relacionar en bona part amb la formació universitària i fa pensar que, en el cas de Barcelona no es

tracta tant de desplaçaments diaris sinó setmanals. A força distància, les següents destinacions són Constantí (8,3,%) i Lleida (3,6%).

Així doncs, analitzant la **mobilitat per treballs i estudis externa** es poden definir els següents àmbits geogràfics d'interrelació amb Tarragona:

- **Entorn immediat:** Aquest entorn el componen bàsicament els municipis limítrofs amb Tarragona. Així, Vila-seca, Salou, Constantí i els Pallaresos atreuen al 21,1% dels desplaçaments cap a altres municipis des de Tarragona.
- **Tarragonès:** Altres municipis de l'entorn de la comarca, a part dels de l'entorn immediat, també generen una atracció important des de Tarragona. Així, municipis com el Morell, Torredembarra, Altafulla La Pobla de Mafumet i Perafort són el destí del 10,2% dels desplaçaments externs.
- **Baix Camp:** Un 23,4% dels desplaçaments cap a fora del municipi tenen com a destinació el Baix Camp. En aquest cas, la formació universitària sembla tornar a tenir importància en aquests desplaçaments, ja que el 26,9% dels desplaçaments cap a Reus són per raó d'estudi.
- **Barcelonès:** Bàsicament es tracta de la gran atracció que genera la ciutat de Barcelona. Així, Barcelona atreu el 9,5% dels desplaçaments externs des de Tarragona, tot i que aquí i juguen un paper important els desplaçaments per raó d'estudi cap a les universitats (el 44% dels viatges cap a Barcelona són per aquesta raó) el que fa pensar que una part no són desplaçaments diaris, sinó setmanals vinculats a estudiants que viuen a Barcelona durant la setmana lectiva.
- **Alt Camp:** Els municipis de l'Alt Camp, essent Valls la principal destinació, representen el 4,5% de la mobilitat externa de Tarragona.
- **Resta de Catalunya:** Els desplaçaments restants cap a altres municipis de Catalunya representen l'11,3%. Aquí hi tenen una representativitat especial altres municipis de la demarcació de Tarragona i Lleida.
- **Fora de Catalunya:** Únicament un 3% dels desplaçaments tenen com a destí zones fora de Catalunya.

Com ja s'ha vist abans, el percentatge de desplaçaments externs respecte del total s'ha anat incrementant progressivament des de 1986 fins a passar a representar el 21,2% dels desplaçaments quan abans tan sols arribaven al 10,1%.



Taula 4.11. Distribució de la mobilitat obligada per raó de treball a Tarragona. 2001

<b>Desplaçaments interns:</b>		<b>36.159</b>	<b>73,82%</b>
<b>Desplaçaments a altres municipis:</b>		<b>12.824</b>	<b>26,18%</b>
<b>Àmbit</b>	<b>Municipi</b>		
Baix Camp	Reus	2087	16,3%
Entorn immediat	Vila-seca	1503	11,7%
Barcelonès	Barcelona	791	6,2%
Entorn immediat	Salou	750	5,8%
Tarragonès	Pobla de Mafumet, la	650	5,1%
Entorn immediat	Constantí	605	4,7%
Alt Camp	Valls	602	4,7%
Tarragonès	Morell, el	401	3,1%
Baix Camp	Cambrils	374	2,9%
Tarragonès	Torredembarra	291	2,3%
Baix Penedès	Vendrell, el	215	1,7%
Conca de Barberà	Montblanc	106	0,8%
Baix Camp	Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant	101	0,8%
Entorn immediat	Pallaresos, els	96	0,7%
Tarragonès	Altafulla	90	0,7%
Baix Camp	Selva del Camp, la	73	0,6%
Baix Penedès	Calafell	65	0,5%
Baix Camp	Mont-roig del Camp	54	0,4%
Alt Camp	Pla de Santa Maria, el	52	0,4%
Tarragonès	Perafort	51	0,4%
Resta de Catalunya		1.073	8,4%
Fora de Catalunya		284	2,2%
Desplaçaments a varis municipis		2.510	19,6%

Font: Web de l'IDESCAT

**Taula 4.12. Distribució de la mobilitat obligada per raó d'estudi a Tarragona**

		Total	%
<b>Desplaçaments interns:</b>		<b>19.421</b>	<b>90,08%</b>
<b>Desplaçaments a altres municipis:</b>		<b>2.138</b>	<b>9,92%</b>
Àmbit	Municipi		
Baix Camp	Reus	769	36%
Barcelonès	Barcelona	627	29%
Entorn immediat	Constantí	145	7%
Segrià	Lleida	77	4%
Baix Camp	Cambrils	40	2%
Entorn immediat	Vila-seca	28	1%
Vallès Occidental	Cerdanyola del Vallès	25	1%
Garraf	Vilanova i la Geltrú	25	1%
<b>Resta de Catalunya</b>		<b>223</b>	<b>10%</b>
<b>Fora de Catalunya</b>		<b>163</b>	<b>8%</b>

Font: Web de l'IDESCAT

Taula 4.13. Distribució de la mobilitat obligada a Tarragona. 2001

		Total	%
Desplaçaments interns:		55.580	78,79%
Desplaçaments a altres municipis:		14.962	21,21%
Àmbit	Municipi		
Baix Camp	Reus	2856	19,1%
Entorn immediat	Vila-seca	1531	10,2%
Barcelonès	Barcelona	1418	9,5%
Entorn immediat	Salou	768	5,1%
Entorn immediat	Constantí	750	5,0%
Tarragonès	Pobla de Mafumet, la	650	4,3%
Alt Camp	Valls	615	4,1%
Tarragonès	Morell, el	401	2,7%
Baix Camp	Cambrils	414	2,8%
Tarragonès	Torredembarra	313	2,1%
Baix Penedès	Vendrell, el	215	1,4%
Conca de Barberà	Montblanc	106	0,7%
Baix Camp	Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant	101	0,7%
Entorn immediat	Pallaresos, els	101	0,7%
Tarragonès	Altafulla	99	0,7%
Segrià	Lleida	77	0,5%
Baix Camp	Selva del Camp, la	76	0,5%
Baix Penedès	Calafell	65	0,4%
Baix Camp	Mont-roig del Camp	54	0,4%
Alt Camp	Pla de Santa Maria, el	52	0,3%
Tarragonès	Perafort	51	0,3%
	Resta de Catalunya	1.292	8,6%
	Fora de Catalunya	447	3,0%
	Desplaçaments a varis municipis	2.510	

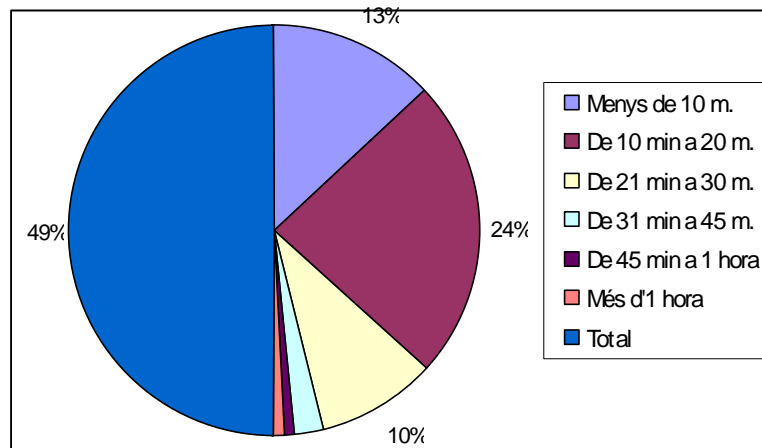
*Nota: La només inclou la mobilitat obligada per raó de treball i la mobilitat obligada per raó d'estudi pels majors de 15 anys.*

*Font: Web de l'IDESCAT*

El fet que una part important dels desplaçaments per mobilitat obligada tinguin lloc dintre del propi municipi, i que la mobilitat externa es doni principalment en els municipis més propers fa

que els desplaçaments per anar a treballar siguin en general curts. Així, el 73% dels treballadors tarden menys de 20 minuts en arribar al seu lloc de feina.

Figura 4.34. Temps de desplaçament fins al lloc de treball



Font: Web de l'Idescat

Pel que fa als **punts d'origen** dels desplaçaments per mobilitat obligada que tenen com a destí Tarragona ens trobem, al igual que en el cas de la mobilitat cap a l'exterior, que les principals relacions es donen amb els municipis de l'entorn immediat.

Així, si es tracta de la mobilitat laboral, la meitat dels 1.435 treballadors que acudeixen diàriament a Tarragona des de l'exterior o fan des dels quatre municipis més propers: Reus (23,1%), Cambrils (6,2%), Vila-seca (6,2%) i Constantí (5,4%).

### Trànsit de pas

Un altra aspecte a considerar en l'anàlisi de la mobilitat obligada d'un municipi és la que no té origen ni destí en la localitat d'estudi, sinó que simplement hi transita en desplaçaments entre municipis tercers. És el que s'anomena desplaçament de pas.

Afortunadament, l'autopista AP-7, el nou entroncament entre l'autovia paral·lela a l'AP-7 i la N-340 que ve d'Altafulla, i la nova connexió prevista amb l'A-7 des de la nova autovia paral·lela a l'AP-7, donen resposta als fluxos de pas de Tarragona.

Per altra banda, el POUM pendent de nova aprovació inicial, preveu una actuació que consisteix en la prolongació del vial que prové del 5è pont (nou pont de Sant Magí), nou eix urbà que haurà de servir de connexió entre diverses zones residencials i industrials del municipi, a la vegada que evitarà el trànsit de pas pel centre de la ciutat.

El POUM també preveu la construcció d'un cinturó que alliberarà del trànsit de pas el tram final de l'actual variant comprés entre la nova connexió cinturó-variant i l'actual cruïlla amb la Via Augusta i el camí del Llorito

El Pla Especial de la façana marítima preveu, una vegada soterrada la via del tren, la construcció d'una connexió pel costat litoral de la ciutat, que enllaci amb la N-340 (Via Augusta) i completi l'anella viària que formen els carrers Rambla Vella - Av. Catalunya - Av. Argentina - Cardenal Vidal i Barraquer. Amb aquest nou vial de ronda s'assegura una connexió més directa des de la Via Augusta (i les urbanitzacions de Llevant) i la zona industrial més important de la ciutat, així com des dels barris residencials de Ponent i les platges de Llevant, tot evitant el trànsit de pas per la zona centre.

### Balanç de mobilitat

De la informació analitzada fins ara, se'n deriva que el municipi de Tarragona és un municipi amb un saldo positiu pel que fa la mobilitat obligada. Això significa que cada dia entren al municipi, ja sigui per anar a treballar o estudiar, més persones de les que hi surten.

Així doncs, el resultat final és que diàriament entren 9.405 persones més de les que surten a Tarragona per raó de treball o estudis. Això es dona principalment degut a la mobilitat per raons d'estudis de majors de 16 anys, ja que són molts més els que venen a estudiar a Tarragona que els que en surten. Pel que fa a mobilitat per estudis de menors de 16 anys i treball el saldo també és positiu, però en menor mesura.

### Grau d'autocontenció municipal

La dada anterior es relaciona directament amb el que s'anomena l'autosuficiència laboral d'un municipi, que és la proporció de la població ocupada resident que treballa al mateix municipi.

Així doncs, en el cas de Tarragona el **73,8%** dels treballadors majors de 16 anys treballen en el propi municipi.

Taula 4.14. Grau d'autosuficiència de Tarragona i altres municipis. 2001

Municipi	% d'autosuficiència
Reus	75,4
Tarragona	73,8
Cambrils	66,1
Vila-seca	49,4
Constantí	30,4

Font: Web de l'IDESCAT

Des de 1986 fins ara, aquest grau d'autosuficiència s'ha anat reduint progressivament, el que implica que el municipi ha perdut capacitat per satisfer les necessitats laborals dels seus

## AGENDA 21 LOCAL DEL MUNICIPI DE TARRAGONA (MEMÒRIA)

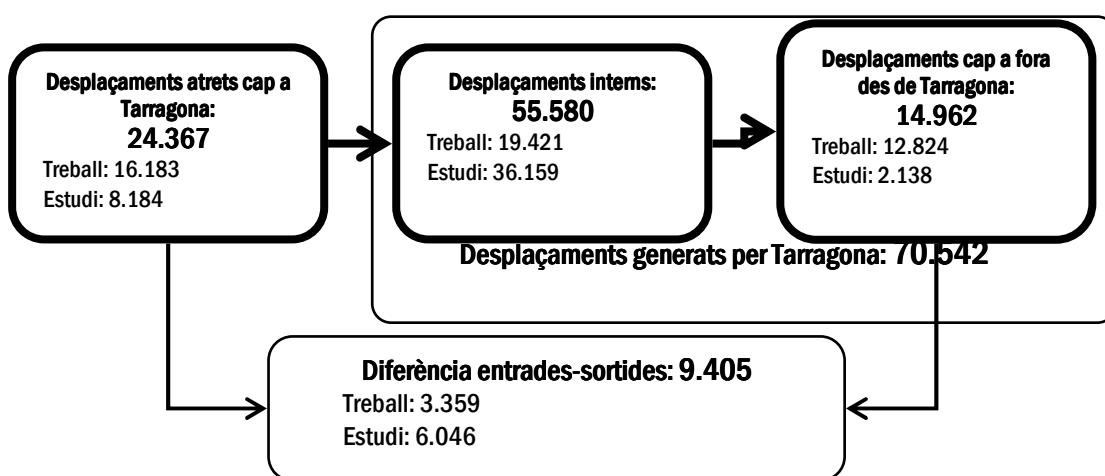
habitants tot i que en els darrers anys la davallada sembla haver començat una certa desacceleració.

Taula 4.15. Evolució del grau d'autosuficiència a Tarragona

Any	1986	1991	1996	2001
% Autosuficiència	90,9	85,4	79,3	78,7

Font: Web de l'IDESCAT

Figura 4.35. Esquema de la mobilitat obligada a Tarragona. 2001



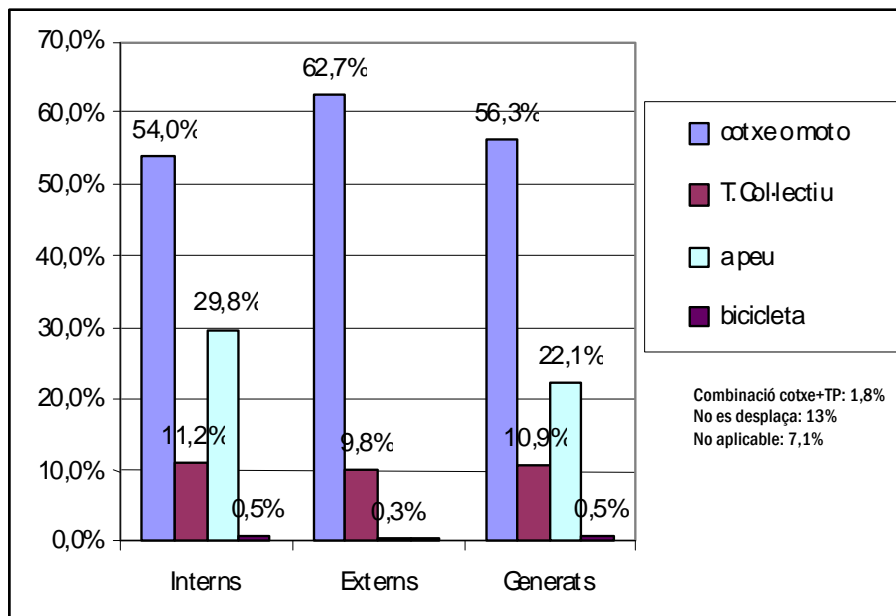
Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Enquesta de Mobilitat obligada).

### Distribució modal de la mobilitat

Pel que fa als modes de transport emprats pels habitants de Tarragona en els seus desplaçaments, la principal conclusió és que hi ha un clar predomini de la mobilitat en vehicle privat, tant en els desplaçaments interns com en els desplaçaments cap a altres municipis.

Així, pel que fa als **desplaçaments per raó de treball**, tant en els desplaçaments interns com en els externs la majoria dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat (principalment en cotxe), tot i que aquest predomini es fa menys evident en el cas dels desplaçaments dintre del propi de municipi, on les persones que van caminant al seu lloc de treball encara representen un percentatge remarcable. Pel que fa a la utilització del transport públic, la seva incidència és encara molt baixa, essent la seva utilització lleugerament superior en els desplaçaments urbans. El grau d'utilització de la bicicleta és pràcticament irrellevant respecte del nombre total de desplaçaments.

Figura 4.36. Distribució modal de la mobilitat obligada per raó de treball generada a Tarragona. 2001



Font: web de l'Idescat.

Per destinacions, és en els desplaçaments cap a l'àrea metropolitana de Barcelona on el percentatge d'utilització del transport públic és més elevat (40-45%), mentre que en els desplaçaments cap a l'entorn més immediat el grau d'utilització és similar a la mitjana. Per exemple, en els desplaçaments per raó de treball cap a Reus o Salou un 10% dels desplaçaments és realitza en transport públic. En canvi, cap a Vila-seca un 15%, però cap a Constantí un 4%. Els valors més baixos d'ús de transport públic es troben en municipis allunyats de Tarragona i no pertanyents a la façana litoral.

En el cas de la mobilitat atreta - residents en altres municipis que treballen a Tarragona- el 80-85% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat, mentre que únicament un 8% utilitza el transport col·lectiu.

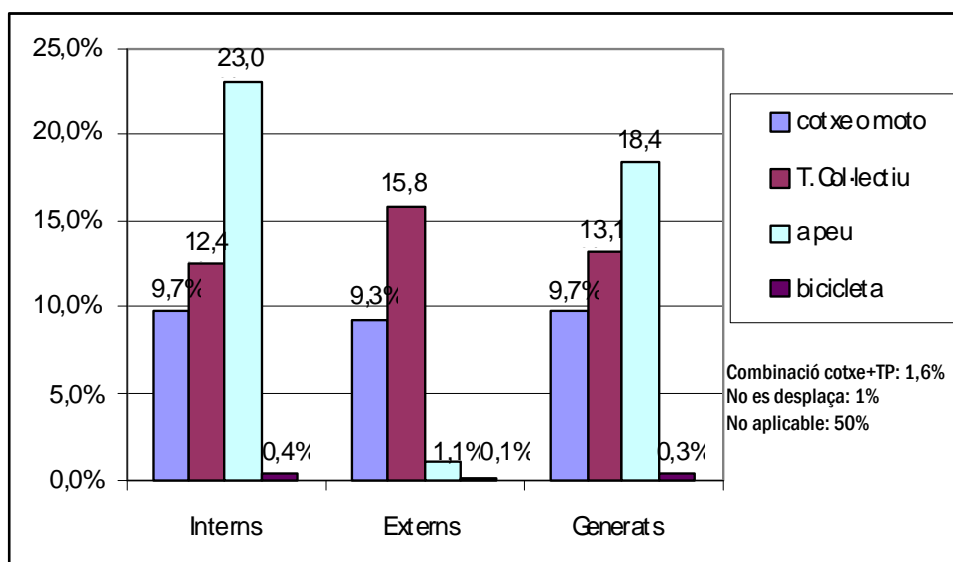
Pel que fa a la **distribució modal de la mobilitat per raó d'estudi**, donat que en l'últim cens de població només es va enquestar als estudiants majors de 15 anys, no hi ha informació modal disponible per al conjunt de la població estudiantil llevat de la de la darrera EMO de 1996.

Per altra banda, les dades de mobilitat per al municipi de Tarragona pel que fa a distribució modal de la mobilitat d'estudiants de 16 anys o més (amb dades de 2001) no presenten són poc fiables donada l'alta quantitat de viatges que l'enquesta qualifica com a no aplicables a cap mode de transport.



Si analitzem aquests viatges aplicats s'obté que el mode principal en mobilitat interna és el mode a peu (23%), seguit del transport col·lectiu (12,4%) i el vehicle privat (9,7%). En canvi, en mobilitat externa el mode principal és el transport públic (15,8%) seguit del vehicle privat (9,3%), essent el mode a peu ja testimonial. En ambdós casos, la incidència dels desplaçaments en bicicleta és pràcticament nul·la.

Figura 4.37. Distribució modal de la mobilitat obligada generada a Tarragona pels estudiants >15 anys. 2001



Font: web de l'Idescat.

Quan a la distribució modal en funció de la destinació, ens tornem a trobar amb què els índex d'utilització del transport públic més grans es donen en els viatges al llarg de la façana marítima, bàsicament per l'ús de ferrocarril: Barcelona (37%), Vilanova i la Geltrú (68%), Tortosa (30%), Cambrils (43%). També hi ha quotes elevades de transport públic en altres municipis propers amb els quals hi ha bona connexió en transport públic: Reus (37%), Constantí (62%). Val a dir que fora d'aquesta tipologia de destinacions, la incidència del transport públic és mínima.

Si s'inclou la mobilitat dels estudiants menors de 16 anys, i com ja s'ha dit segons dades de 1996, aleshores el resultat presenta algunes variacions importants, basades sobretot en un increment substancial de la mobilitat a peu per l'efecte dels estudiants de menor edat. Així, del total de desplaçaments generats per raó d'estudi al 1996, el 54% es realitzaven a peu, un 26% en transport col·lectiu i un 20% en vehicle privat. En els desplaçaments interns la xifra de desplaçaments a peu s'incrementa fins al 61%, mentre que en la mobilitat supramunicipal predominen els desplaçaments en transport col·lectiu (64%).

### Intensitat de l'ús del vehicle privat

La intensitat d'ús del vehicle privat es defineix com el percentatge de desplaçaments en vehicle privat respecte del total de desplaçaments externs, i mesura el grau de dependència del municipi respecte del cotxe en les seves relacions cap a l'exterior.

A Tarragona, la intensitat d'ús del vehicle privat és del **51,1%** pel que fa a mobilitat obligada per raó de treball i d'estudi en residents majors de 15 anys<sup>2</sup>. Aquesta xifra és de les més baixes respecte dels municipis del seu entorn, tot i que es manté dintre d'uns rangs similars.

Taula 4.16. Intensitat d'us del vehicle privat a Tarragona i el seu entorn. 2001

Municipi	Intensitat d'ús vehicle privat
Tarragona	51,1%
Reus	58,0%
Cambrils	65,3%
Vila-seca	66,0%
Constantí	68,8%

Font: Web de l'IDESCAT. 2005



#### 4.5.2.2 Mobilitat no obligada

La mobilitat no obligada és aquella que no està motivada per raons de treball o estudi, sinó per altres raons com puguin ser oci i lleure, gestions administratives, relacions socials, visites al metge, etc.

Donat que Tarragona és un municipi amb un marcat caràcter turístic i terciari, la incidència de la mobilitat no obligada respecte de la mobilitat obligada és molt elevada, degut al gran nombre de visitants que rep el municipi, sobretot durant els mesos d'estiu, però també els caps de setmana al llarg de tot l'any. Concretament, segons l'EMQ 2003, la mobilitat no obligada representa el 63,4% dels desplaçaments.

Aquest fet es materialitza, per exemple en variacions en la distribució del trànsit en el municipi. Així, durant els caps de setmana es detecta un increment de la circulació a les carreteres de la costa.

<sup>2</sup> No s'inclouen els menors de 16 anys per raons metodològiques en el cens de persones i habitatges de 2001.

### 4.5.3 UTILITZACIÓ DE LA XARXA LOCAL

#### 4.5.3.1 Intensitat mitjana del trànsit a les vies locals

Tot i que no es disposa de dades concretes que facin referència a les intensitats mitjanes del trànsit a les principals vies locals de la ciutat, segons informació facilitada per la Guàrdia Urbana, es té coneixement de que el nucli urbà i les principals vies d'accés a la ciutat presenten importants problemes de trànsit que caldrà resoldre amb les accions proposades al PALS.

#### 4.5.3.2 Zones de càrrega i descàrrega

El municipi de Tarragona disposa d'un total de 133 places de zones de càrrega i descàrrega distribuïdes bàsicament pel centre tal com indica la següent taula:

Taula 4.17. Zones de càrrega i descàrrega al municipi de Tarragona

Ubicació	Núm. carrer	Places
Avgda. Catalunya	núm.12, 22B i 23	3
Avgda. d'Andorra	núm. 1, 7 bis i 8	3
Avgda. Prat de la Riba	núm. 1, 12, 16-18, 31-33, 39	5
Avgda. Ramon i Cajal	núm. 12-16, 20-24, 52 i 58.	4
Avgda. Reina M <sup>a</sup> Cristina	núm. 1, 48-52	2
Avgda. Rovira i Virgili	núm. 6, 11, 18, 23 i 34	5
Avgda. Vidal i Barraquer	núm. 7 b	1
C/ Amposta	núm. 1 mercat	1
C/ Apodaca	núm. 06-12 i 20-24	2
C/ Barcelona	núm. 13	1
C/ Baró de les Quatre Torres	núm. 11	1
C/ Castaños	núm. 12	1
C/ Cervantes	núm. 23	1
C/ Cristófol Colon	núm. 26	1
C/ De l'Unió	núm. 21-25, 29 i 46	3
C/ Eivissa	núm. 17	1
C/ Enginyer Cabestany	núm. 3	1
C/ Enric d'Ossó	núm. 10B	1
C/ Escultor Verderol	núm. 6-8	1
C/ Estanislao Figueres	núm. 52-56	1
C/ Felip Pedrell	CAP Jaume I	2
C/ Fortuny	núm. 1 i 19	2
C/ Frai Antoni Cardona i Grau	núm. 20-22	1
C/ Francesc Bastos	núm. 19 , Casa del Mar	2

## AGENDA 21 LOCAL DEL MUNICIPI DE TARRAGONA (MEMÒRIA)

C/ Francolí Torreforta	núm. 25	1
C/ Gasòmetre	núm. 2, 15 i 29	3
<b>Ubicació</b>	<b>Núm. carrer</b>	<b>Places</b>
C/ Granada	núm. 2	1
C/ Ixart	Al costat d'Hisenda	3
C/ Jaume I	núm. 1, 5-7 i 11	3
C/ Joan Maragall	núm. 1	1
C/ Joana Jugant	núm. 2B	1
C/ Joaquina Vedruna	núm. 21A	3
C/ Josep Sentis i Porta	Al costat del	1
C/ Les Coques	núm. 1 bis i 7	1
C/ Lleida	núm. 10-12	1
C/ Mallorca	núm. 30-34 i 33 b	2
C/ Montblanc	núm. 37, 59 i 60	3
C/ Mora d'Ebre	davant el CAP de la Granja	2
C/ Mossent Ritort i Faus	núm. 2, 7, 11, i 17.	4
C/ Nova de St. Pau	núm. 6	2
C/ Pare Iglèsies	núm.2A-2B	1
C/ Pare Palau	núm. 2, 10	2
C/ Peixateries Velles	núm. 1-5	1
C/ Perafort	amb C/ Deltebre	1
C/ Pere Martell	núm. 4, 19-23, 34, 43 i 56-58	5
C/ Pin i Soler	núm. 38	1
C/ Portella	núm. 2	1
C/ Reding	núm. 36	1
C/ Reial	núm. 9-11, 23A i Plaça Dels Infants,	3
C/ República d'Argentina	núm. 15	1
C/ Riu Fluvià	núm. 15-17	1
C/ Riu Glorieta	núm. 2	1
C/ Riu Llobregat	bloc 10	1
C/ Sant Domènec	núm. 1-15	1
C/ Sant Francesc	núm. 3, Inst. Català d'Ensenyament	1
C/ Sant Miquel	núm. 16-26	1
C/ Sevilla	núm. 2, 7-9	2
C/ Smith	núm. 59	1
C/ Soler	núm. 2	1
C/ Soler i Morei	núm. 1	1
C/ St. Ant. M <sup>a</sup> Claret	núm. 1, 24, 28 i 32	4
C/Caputxins	núm. 20	1
Plaça Corsini	núm. 2-8	1
Plaça dels Cabrits	núm. 2	1
Plaça Dels Carros	núm. 4	2
Plaça La Pedrera	núm. 1, Renfe	2
Plaça Pallol	núm. 1	1
Plaça Ponent	núm. 2-4	1
Plaça Prim	núm. 56	3
Rambla Nova	núm. 3 bis, 6, 27, 39, 47, 48 i 75	7
Rambla President Macià	núm. 10	1
Rambla Vella	núm. 18	1

Vía Augusta	núm. 21	1
Via Roma	núm. 6C	1
<b>Total de Càrregues i Descàrregues</b>		<b>133</b>

Font: Guàrdia Urbana. 2008

La Brigada municipal s'encarrega del manteniment i la senyalització d'aquestes zones.

#### 4.5.3.3 Aparcaments

En el moment de redacció del present document no es disposava de dades referents als aparcaments del municipi. No obstant, segons el treball de camp, i les aportacions dels ciutadans al Fòrum de l'Agenda 21, s'ha detectat una manca d'aparcaments en determinades zones del municipi, alhora que existeix una percepció molt negativa dels existents.

Alhora, s'ha detectat una manca d'aparcaments dissuasoris en determinades entrades al municipi, principalment al nucli urbà de Tarragona, que facilitin l'ús del transport públic en detriment del vehicle privat. Un exemple clar és la manca d'aparcament a l'estació de RENFE que dificulta la possibilitat de fer ús del tren accedint a l'estació amb vehicle privat.

#### 4.5.3.4 Mesures d'accessibilitat, seguretat viària i accidentalitat

Tot i que no s'ha pogut consultar, es té coneixement de que el municipi de Tarragona disposa d'un Pla de Seguretat Viària.

Una de les mesures que permeten augmentar la seguretat i disminuir l'accidentalitat és la implantació de mesures pacificadoras o la moderació de la circulació en determinades zones de la ciutat.

Concretament, el procediment per la instal·lació d'elements pacificadors del trànsit és fer una primera proposta de l'element en qüestió que cal que sigui aprovada per tal que posteriorment la Brigada Municipal la instal·li. A Tarragona s'hi poden trobar algunes zones amb passos de vianants elevats (av/ Països Catalans, av/ Sant Salvador al barri amb el mateix nom) i bandes sonores repartides per tot el municipi, que sovint són eliminades pels veïns i conductors per les molèsties que generen. Segons informació facilitada per la Guàrdia Urbana properament està previst instal·lar passos de vianants elevats com a elements pacificadors del trànsit.

Pel que fa referència a les zones amb moderació de la circulació, la zona centre del nucli urbà de Tarragona és la que disposa de més carrers de prioritat invertida, com els carrers Radin o Governador Gonzalez, i de zones exclusivament per vianants. Altres zones pacificades del municipi són Cala Romana, la Part Alta de la Ciutat i el carrer Cigonya de Boscos de Tarragona.

Una de les múltiples tasques que desenvolupa la Guàrdia Urbana al municipi és la Campanya de Protecció escolar que consisteix bàsicament en el control del trànsit i l'accés dels nens a les

## AGENDA 21 LOCAL DEL MUNICIPI DE TARRAGONA (MEMÒRIA)

diferents escoles del municipi. Segons la memòria del 2007 és té coneixement que es van dur a terme 4.035 sortides pel servei de protecció escolar, tal com indica la següent taula:

Taula 4.18. Servei de protecció especial de la Guàrdia Urbana. 2007

COL-LEGI	Matí		Tarda		Protecció	
	Serveis	Absència	Serveis	Absència	Matí	Tarda
MIRACLE	159	58	145	72	96%	87%
CARMELITES	161	56	154	63	97%	93%
SAGRAT COR	163	54	153	64	98%	92%
STA. TERESA DE JESUS	163	54	153	64	98%	92%
SAAVEDRA	154	63	140	77	93%	84%
ROIG	154	63	148	69	93%	89%
ENSENYANÇA	164	53	153	64	99%	92%
SANT PAU	156	61	139	78	94%	84%
CESAR AUGUST	153	64	141	76	92%	85%
CARMELITES D MAR	149	68	132	85	90%	80%
BONAVISTA	159	58	145	72	96%	87%
S. PERE I S. PAU	161	56	150	67	97%	90%
LA CANONJA	163	54	145	72	98%	87%
ZONA EDUCACIONAL	40	177	38	179	24%	23%
MIRACLE	159	58	145	72	96%	87%
TOTAL	2099		1936			
			4.035			

Font: Guàrdia Urbana. 2008

#### 4.5.3.5 Mobilitat no motoritzada

##### Xarxa de carrils bici

Actualment la ciutat no disposa de cap infraestructura específica per a aquest mitjà de transport, a excepció del carril bici al moll del port. L'orografia de la ciutat impossibilita algunes connexions desitjables, especialment a la zona de llevant i de connexió entre llevant i ponent. Pel que fa referència a la disponibilitat d'aparcaments per a bicicletes al municipi, segons informació facilitada per l'Ajuntament de Tarragona, actualment només es disposa d'un estacionament a l'Avinguda Roma, davant el col·legi Oficial d'Infermeres.

Per altra banda, la transformació de les carreteres de Reus i Valls en eixos més urbans condiciona la possibilitat de crear itineraris directes des de Sant Salvador – Sant Ramon i des de les zones comercials de ponent amb el centre de la ciutat.

La **xarxa ciclable** futura, que no necessàriament representa la construcció de carrils bici, connectarà, segons el POUM pendent de nova aprovació inicial, els punts que s'esmenten a continuació.

Els nous desenvolupaments urbans residencials amb els equipaments educatius i les terminals de transport públic (estació d'autobusos i estació de tren), amb el centre administratiu del municipi i els altres equipaments principals (sanitaris, esportius, comercials i culturals).

Els nous desenvolupaments urbans terciaris i industrials amb les àrees residencials existents i projectades.

Aquesta xarxa hauria de donar continuïtat als itineraris proposats, de la forma més natural i directa possible, i transcórrer pels principals camins rurals que connecten amb la trama urbana.

### **Mobilitat per a vianants**

La mobilitat per a vianants al municipi de Tarragona, igual com succeeix amb d'altres vectors, varia en funció de la zona. Concretament, cal tenir en compte que les zones per vianants es concentren bàsicament a la zona centre i que en algunes zones calen millores en la xarxa de vianants com: amplada mínima de les voreres, accessibilitat per persones amb mobilitat reduïda, mal estat del ferm, etc..

Des del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), pendent d'una nova aprovació inicial en el moment de redacció del projecte, es preveu una gran millora sobre la xarxa de vianants. Els criteris de disseny han estat, concretament:

- Donar continuïtat als itineraris existents (carrers de vianants de la zona centre de Tarragona).
- Connectar els nous desenvolupaments urbans residencials amb els equipaments educatius i les terminals de transport públic, amb el centre administratiu del municipi, les àrees de lleure de la ciutat i els altres equipaments principals (sanitaris, esportius, comercials i culturals)
- Connectar els nous desenvolupaments urbans terciaris i industrials amb les àrees residencials existents i projectades.
- Donar continuïtat als itineraris proposats, de la forma més natural i directa possible.





