

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE TORTOSA

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS

Juny 2025



**Ajuntament
de Tortosa**



CRÈDITS

Direcció facultativa

Enric Roig Montagut

Coordinador SMART CITY TORTOSA

Cap de l'Àrea de Planificació Econòmica

Oriol Martínez de Leon

Responsable Tècnic de Mobilitat

Equip redactor

MCRIT SL

ÍNDEX

PROGRAMA D'ACTUACIONS	4
1.1. MOBILITAT A PEU	7
1.2. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP	23
1.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	46
1.4. VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	66
1.5. APARCAMENT	81
1.6. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	88
1.7. EDUCACIÓ, INFORMACIÓ I SENSIBILITZACIÓ	96
1.8. GESTIÓ DE LA MOBILITAT	111
1.9. PARTICIPACIÓ CIUTADANA	119
1.10. PRESSUPOST D'INVERSIÓ	127

PROGRAMA D'ACTUACIONS

Camps d'actuació

El desplegament del PMUS s'estructura a través dels àmbits d'actuació, que es corresponen amb les xarxes dels diferents modes de mobilitat, o dels elements d'organització, gestió i promoció que han de permetre realitzar una implantació integrada i coherent en el temps. Cada àmbit d'actuació conté un llistat d'accions específiques.

S'estableixen 8 àmbits d'actuació:

Àmbit d'actuació	
1	Xarxa. Mobilitat a peu
2	Xarxes. Mobilitat en bicicleta i VMP
3	Xarxes. Mobilitat en transport públic
4	Xarxes. Mobilitat en vehicle motoritzat privat
5	Aparcament
6	Distribució urbana de mercaderies
7	Educació, informació i sensibilització
8	Gestió de la Mobilitat

Cada àmbit d'actuació s'organitza partir de les *línies estratègiques* que impliquen un *objectiu estratègic* i agrupen les *mesures* concretes.

Objectiu estratègic → Àmbit d'actuació → mesura

Objectius estratègics

En aquest apartat s'estableixen els objectius del PMUS de Tortosa, entesos com els reptes que es considera necessari assolir o abordar en l'horitzó temporal del pla (6 anys). Per establir aquests objectius s'han tingut en compte les conclusions extretes de la diagnosi i els criteris i obligacions predeterminats en els instruments de planificació de rang superior.

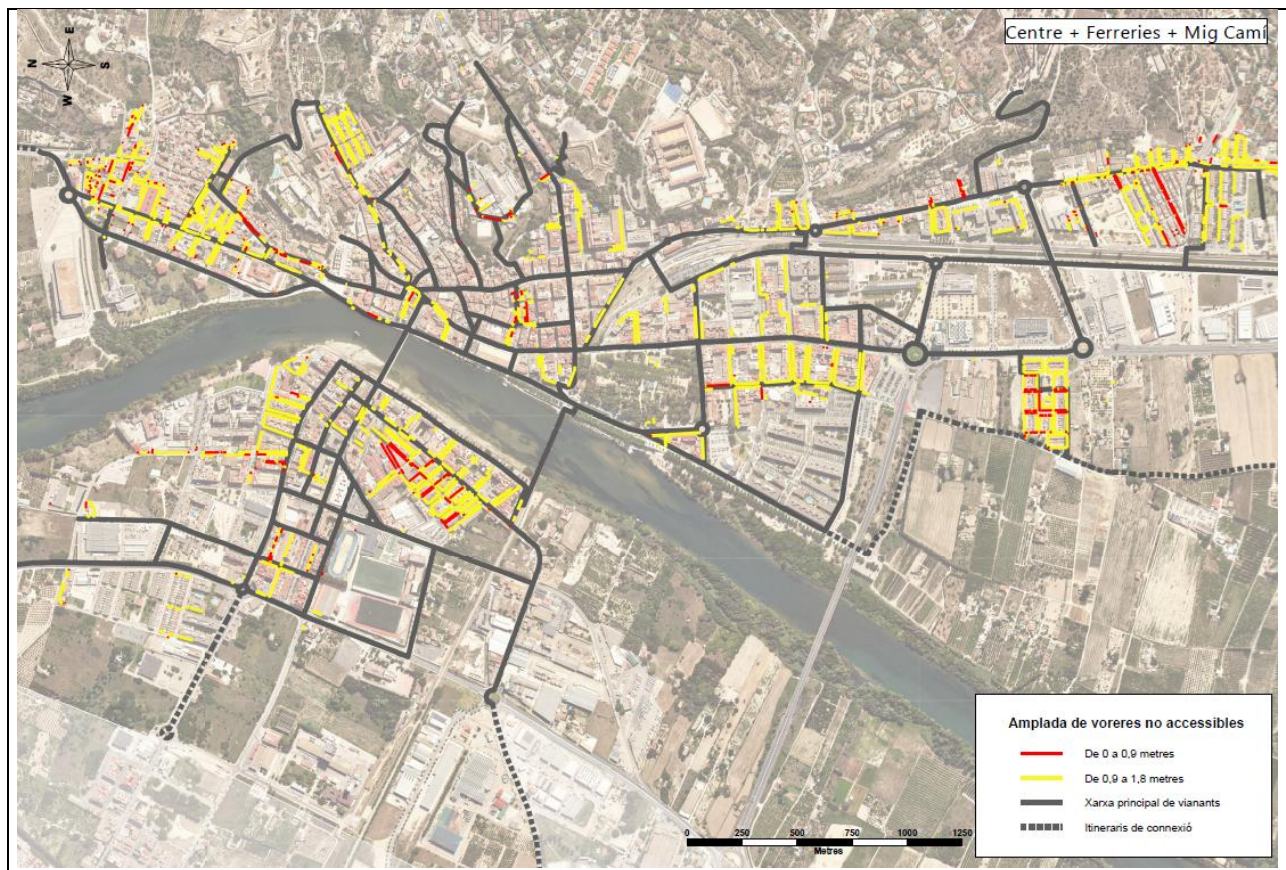
Així, els objectius (9) en els quals s'emmarcaran les propostes del pla d'acció d'aquest PMUS per a la consecució d'una mobilitat més sostenible a Tortosa són:

1. Seguir afavorint les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat, confort i seguretat).
2. Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.
3. Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat
4. Racionalitzar l'ús del cotxe, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat
5. Optimitzar l'oferta d'aparcament de la ciutat.
6. Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat.
7. Aplicar mesures de millora de la seguretat viària.

8. Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.
9. Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa.

1.1. MOBILITAT A PEU

V1	Milliores d'accessibilitat a la xarxa principal de vianants
Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
Objectius abordats	
Seguir afavorint les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat, confort i seguretat).	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Amb l'objectiu de millorar i fomentar els desplaçaments a peu es proposa que la xarxa principal de vianants tingui una vorera d'una amplada mínima d'1,8 metres lliure d'obstacles en tota la seva extensió i ampliar-la als 2,5 metres quan la secció del carrer ho permeti. Per tant, es proposa actuar per fases en tots els trams de la xarxa principal que no tinguin vorera o que no s'assoleix l'1,8 metres d'ample mínim. Els criteris a seguir per determinar l'actuació a realitzar en els diferents trams catalogats són: • Incrementar l'amplada de les dues voreres fins els 1,8 o 2,5m lliures d'obstacles en funció de la secció del carrer), en tots aquells punts on no s'assoleix. • Si la secció del carrer és inferior als 7 metres, es proposa urbanitzar el carrer en plataforma única. • Si la secció del carrer és inferior als 9 metres, es proposa eliminar l'aparcament existent. Es proposa prioritzar l'ampliació de voreres de la següent manera: 1. Primer. actuar en els trams que formen part de la xarxa principal de vianants i d'aquests es proposa actuar en els trams que facin una amplada inferior a 0,9 metres. 2. Segon. actuar en els trams que formen part de la xarxa principal de vianants i que fan una amplada de 0,9 a 1,8 metres 3. Tercer. Actuar progressivament en els trams que no compleixen l'amplada i no formen part de la xarxa principal de vianants. Caldria fer actuacions de millora, de forma progressiva, en un total de 3,7 km de trams de la xarxa principal de vianants.	
Plànol associat:	



Cost	
Ampliació de voreres: 1.631.700 € (3.700 ml x 1,8 m = 6.600 m2; 6.000 m2 x 245 €/m2= 1.631.700 €)	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1, 2 i 3	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Indicadors de seguiment	
• N° de m² ampliat de vorera	

V2 Dotar de passos de vianants accessibles la xarxa principal de vianants	
Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
Objectius abordats	
Seguir afavorint les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat, confort i seguretat).	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Per tal de garantir una xarxa principal de vianants segura, eficaç i confortable es proposa dotar de passos de vianants accessibles, amb guals adaptats als dos costats. S'han detectat 471 punts amb dèficits (390 encreuaments sense pas de vianants ni guals i 81 passos de vianants no accessibles): Representen el 41,5% dels passos de vianants de la xarxa principal de vianants. - Als 390 encreuaments sense pas de vianants, s'han de senyalitzar 390 passos de vianants amb senyalització horitzontal i 737 nous guals rebaixats. - Dels 81 encreuaments restants, en 25 s'han d'instal·lar 25 guals de rebaixats (1 per punt) i en els altres 56 encreuaments s'han d'instal·lar 112 guals de rebaixats (2 guals per punt).	
Plànol associat:	P2
Cost	
<u>Guals per a vianants</u>: 874 ut x 450€ = 393.300 € <u>Senyalitzar passos de vianants</u>: 390 ut x 450€ = 175.500 € Total: 568.800 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1, 2 i 3	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
- Nº de passos de vianants construïts - Nº de passos adaptats	

V3	Impulsar el programa de camins escolars i adaptació dels entorns dels centres educatius
Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
Objectius abordats	
Seguir afavorint les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat, confort i seguretat).	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
L'impuls dels camins escolars a Tortosa es presenta com una estratègia clau per fomentar la mobilitat sostenible i segura dels escolars en el seu entorn proper. Aquest projecte es centra en identificar i optimitzar els recorreguts més utilitzats pels estudiants, millorant la seva seguretat i brindant-los alternatives de desplaçament que promoguin hàbits saludables i contribueixin a descongestionar el trànsit en les immediacions dels centres educatius. Es proposa impulsar el programa de Camins Escolars en els centres educatius de Tortosa (tant nucli central com EMDs i pedanies). Es proposa iniciar aquesta actuació com a prova pilot en una escola o conjunt d'escoles ubicades properes entre sí, i posteriorment obrir la possibilitat d'implantar aquest estudi a les diferents escoles que es vulguin adherir. Cal cercar sinergies amb les respectives comunitats escolars. Es recomana iniciar el projecte amb aquelles escoles que mostrin un interès especial i siguin proactives durant totes les fases del projecte. En el marc dels estudis de camins escolars es recomana, entre d'altres: • Realitzar de manera participativa amb les escoles una anàlisi dels principals problemes de seguretat i mobilitat per accedir a les escoles. Aprofitar l'estudi per fer un reconeixement amb els alumnes de l'entorn de l'escola. • Educar a la seguretat viària i la mobilitat sostenible. Realitzar les actuacions pertinents, especialment aquelles relacionades amb la seguretat i l'accessibilitat, i implicar les escoles i les associacions de mares i pares en la promoció de les maneres més sostenibles per accedir al centre d'estudis. • Estudiar la possibilitat d'impulsar iniciatives com el Bus a peu, ja que son estratègies que no només fomenten la mobilitat activa, sinó que també generen un sentit de comunitat i cooperació entre els estudiants.	



El desenvolupament d'aquest projecte, a més d'optimitzar la mobilitat dels escolars, contribueix a promoure l'autonomia i la responsabilitat en els joves, convertint-los en agents actius en la construcció d'entorns escolars més saludables i sostenibles.

D'altra banda, es suggereix segons les inquietuds i sol·licituds dels centres educatius actuacions d'intervenció en l'espai públic en els seus entorns. Entre d'altres, les actuacions que poden sorgir són:

1. **Passos de vianants elevat:** instal·lar passos de vianants elevats per reduir la velocitat dels vehicles i fer més visibles els alumnes que travessen el carrer. Això incrementa la seguretat i redueix el risc d'accidents.
2. **Senyalització vertical i horitzontal específica:** col·locar senyals clars i visibles que indiquin la presència d'un centre escolar i zones de pas per a vianants, així com marques viàries de colors vius que alertin els conductors de la proximitat d'un entorn escolar.
3. **Creació de zones de trànsit pacificat (zones 30):** implementar zones de trànsit pacificat amb límits de velocitat reduïts a 30 km/h o menys, al voltant dels centres escolars per garantir una circulació de vehicles més segura.
4. **Ampliació de voreres:** eixamplar les voreres per facilitar el desplaçament dels alumnes a peu, proporcionant més espai per a caminar de manera segura, especialment durant les hores d'entrada i sortida de l'escola. Això pot implicar la supressió d'oferta d'aparcament.
5. **Creació de zones d'espera segures:** establir espais amplis i segurs on els alumnes puguin esperar als familiars, allunyats del trànsit de vehicles, amb bancs i altres elements de mobiliari urbà.
6. **Zones d'aparcament limitat per a vehicles privats:** restringir les zones d'aparcament en els carrers immediatament adjacents als centres escolars per reduir el trànsit i el risc d'accidents, i habilitar zones d'aparcament dissuasiu més allunyades. També es pot valorar la implementació dels aparcaments "petó i adéu", on es permet l'aturada en un temps màxim de 2 minuts, temps suficient per deixar als alumnes al centre educatiu.
7. **Prohibició de la circulació de vehicles durant les hores punta:** establir zones d'accés restringit per a vehicles durant les hores d'entrada i sortida de l'escola, convertint temporalment aquestes àrees en zones exclusives per a vianants.



8. Instal·lació de mobiliari urbà adaptat: col·locar bancs, papereres, fonts d'aigua potable i altres elements de mobiliari urbà per crear un entorn agradable i funcional per als alumnes i les seves famílies. 9. Verdes i espais de joc: creació de zones verdes i espais de joc propers als centres escolars per fomentar el joc a l'aire lliure i el contacte amb la natura en un entorn segur.	
Plànol associat:	--
Cost	
<u>Pressupost per escola:</u> 5.000 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa, Diputació de Tarragona	
Indicadors de seguiment	
Nº d'escoles adherides al programa de Camins Escolars	

V4	Millora de la permeabilitat entre àrees dividides pel riu o per infraestructures
Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
Objectius abordats	
Seguir afavorint les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat, confort i seguretat).	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
La proposta V4 té com a objectiu millorar la permeabilitat urbana entre les àrees de Tortosa que es troben dividides pel riu Ebre i altres infraestructures, com ara carreteres (C-12, C-42) i vies de tren de la línia R-16 de Rodalies. Aquestes divisions poden dificultar la mobilitat i la connectivitat entre diferents parts de la ciutat, afectant la qualitat de vida dels ciutadans. La intervenció pretén establir connexions més eficients i accessibles, fomentant una mobilitat sostenible i cohesionada. Les actuacions específiques inclouen: Nous ponts i passarel·les per a vianants i ciclistes: Construcció de passarel·les per a vianants i ciclistes sobre les vies del tren: establir una nova passarel·la entre la zona del polígon dels Portals i el barri de Sant Llàtzer, millorant la mobilitat no motoritzada. Nou pont nord de Tortosa, entre Jesús i el recinte Firal. En cas d'execució, que es permeti també el pas per a vianants i ciclistes —a diferència del pont del Mil·lenari Instal·lació d'ascensors: instal·lar ascensors als passos elevats sobre les vies del tren de l'avinguda de Ferran d'Aragó i el carrer Barcelona.	



Pas elevat amb ascensors a la carretera C-12

2. Millora dels accessos a les vies de tren:

- **Adequació dels passos a nivell:** Millorar la seguretat i accessibilitat dels passos a nivell existents, instal·lant barreres, senyalització i il·luminació adequades. Un dels punts a actuar és al pas a nivell de l'estació de Camp-redó.



Pas a nivell de l'estació de Camp-redó

3. Millora dels accessos a les zones comercials i de serveis:

- **Passos segurs a través de carreteres:** establir passos segurs per a vianants i ciclistes que travessin les carreteres principals, garantint un accés fàcil i segur a zones comercials i de serveis. Un d'ells seria al tram urbà de la C-42 pel polígon dels Portals i l'encreuament

de la C-12 pel Camí del Canal Dret de l'Ebre.



Pas de vianants a la C-42 a la rotonda del monument de Catalunya a la família tradicional



Encreuament de la C-12 amb el Camí de la Dreta de l'Ebre

Plànol associat:

--

Cost

- Nou pont nord de Tortosa:
 - Cost associat al projecte d'execució (mesura VP5)
- Nova passarel·la entre la zona del polígon dels Portals i el barri de Sant Llàtzer
 - 100.000 €
- Instal·lació d'ascensors:
 - Sobre el pas elevat sobre les vies del tren de l'avinguda de Ferran d'Aragó i el carrer Barcelona: 1 ut x 800.000 €/ut
- Adequació dels passos a nivell:
 - Pas a nivell de l'estació de Camp-redó: 20.000 €
- Pas de vianants amb control de semàfors tipus polsador, preavisos, etc...:
 - Tram urbà de la C-42 pel polígon dels Portals: 2 ut x 30.000 € = 60.000 €
 - Encreuament de la C-12 pel Camí del Canal Dret de l'Ebre: 1 ut/ 30.000 €

Total: 1.010.000 €

Fase d'implementació

Prioritat

Fase 2 i 3	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
• Nova passarel·la entre la zona del polígon dels Portals i el barri de Sant Llàtzer (Fet/No Fet) • Nou pont nord (Fet/No Fet) • N° d'ascensors nous instal·lats • Adequació dels passos a nivell (Fet/No Fet) • Adequació de passos de vianants en carreteres (Fet/No Fet)	

V5 Millorar la mobilitat a peu amb Roquetes	
Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
Objectius abordats	
Seguir afavorint les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat, confort i seguretat).	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Amb l'objectiu de millorar la mobilitat en modes no motoritzats entre els municipis veïns i fomentar una xarxa interconnectada que promogui el desplaçament a peu i, en alguns casos, els desplaçaments en bici, es proposa una sèrie d'actuacions amb els municipis veïns pròxims aprofitant infraestructura existent. Les actuacions previstes s'organitzen en diversos àmbits segons els municipis implicats: (1) Amb Roquetes, la connexió es realitza a través de l'Avinguda de Ports de Tortosa-Beseit i de la carretera local TV-3421. Es suggereix millorar la comoditat per als vianants amb la instal·lació de bancs per asseure's, la instal·lació de fonts d'aigua potable per garantir la hidratació dels vianants i col·locació de papereres per mantenir la neteja de l'entorn. Per l'Avinguda de Ports de Tortosa-Beseit les voreres tenen una amplada suficient, especialment la vorera del costat nord, on també hi ha senyalitzat un carril bici. Per la TV-3421 les voreres no compleixen l'amplada mínima d'1,8 metres però són transitables. Per tant, no es proposa l'ampliació de les voreres.	
	
Carretera TV-3421 en direcció Roquetes	

(2) En el cas concret del **Raval de Cristo** (Roquetes), s'insta a l'administració del municipi veí a completar la vorera o bé senyalitzar un espai segregat pel vianants al carrer de l'Horta en s'ha identificat un tram de 100 metres on no hi ha vorera.

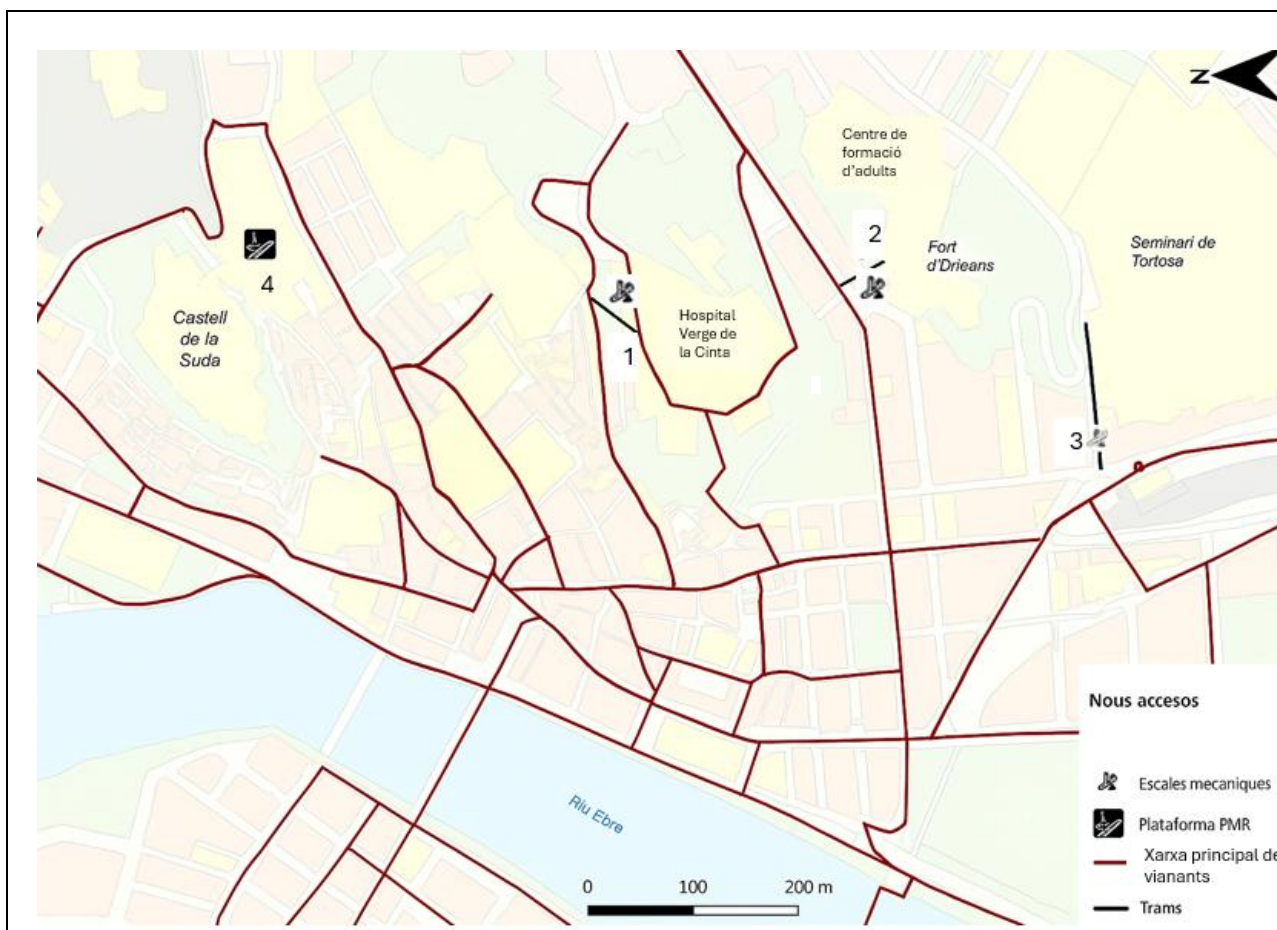


Carrer de l'Horta en un tram sense vorera ni espai segregat pel vianant

Plànol associat:	
Cost	
• <u>Instal·lació de bancs</u>: 5 bancs x 500 €/banc = 2.500 € • <u>Instal·lació d'una font</u>: 5.000 € • <u>Papereres</u>: 3 papereres x 150 € paperera = 450 €	
Total: 7.950 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa Ajuntament Roquetes	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa Ajuntament Roquetes	
Indicadors de seguiment	
• N° de bancs instal·lats	

- N° de fonts instal·lades
- N° de papereres instal·lades

V6	Instal·lació d'escaleres mecàniques i plataforma PMR per salvar els desnivells
Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
Objectius abordats	
Seguir afavorint les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat, confort i seguretat).	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Aquest projecte preveu la instal·lació d'escaleres mecàniques i una plataforma PMR per millorar l'accessibilitat i la mobilitat a diferents punts clau de la ciutat. L'objectiu és salvar els desnivells existents i facilitar els desplaçaments, especialment per a persones amb mobilitat reduïda, persones grans i famílies amb cotxets de nadons. Les intervencions específiques són les següents: 1. Escalera mecànica entre el Carrer de Sant Francesc i l'Hospital de la Verge de la Cinta: instal·lació d'una escala mecànica per substituir l'actual tram d'escaleres empinades, molt concorregut. 2. Escaleres mecàniques entre el carrer de Ramon Berenguer IV i el Fortí d'Orleans: connexió entre el carrer de Ramon Berenguer IV i el Fortí d'Orleans, facilitant també l'accés a l'Escola de Formació d'Adults. 3. Tram d'escaleres mecàniques entre el carrer Poeta Vicent Garcia (alçada de l'estació) i l'entrada del Seminari: substitució de les actuals escaleres empinades molt concorregudes per estudiants per una escala mecànica. 4. Plataforma PMR a les escaleres del carrer de Sant Domènec: addició d'una plataforma per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR) a les escaleres del carrer de Sant Domènec que connecten amb el carrer de la Mare de Déu de la Providència (donant accés als Reials Col·legis). Per a totes les escaleres mecàniques, es suggereix que siguin de sentit reversible, permetent adaptar el flux de persones segons les necessitats en diferents moments del dia. Entre les millores d'aquestes actuacions, es pretén facilitar l'accés a persones amb mobilitat reduïda, persones grans, famílies amb cotxets i qualsevol persona que tingui dificultats per pujar trams amb forta pendent, garantir uns desplaçaments més ràpids i eficients, reduir el risc de caigudes i lesions, augment de la comoditat en els desplaçaments a peu.	
Plànol associat:	



Cost

Escales mecàniques:

- Entre el Carrer de Sant Francesc i l'Hospital de la Verge de la Cinta (1): 800.000 €
- Entre el carrer de Ramon Berenguer IV i el Fortí d'Orleans (3): 800.000 €
- Accés al Seminari des del carrer Barcelona (4): 800.000 €

Plataformes PMR:

- Entre el carrer de Sant Domènech i el carrer de la Mare de Déu de la Providència (5): 20.000 €

Total: 2.420.000 €

Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2 i 3	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Generalitat de Catalunya Fons Europeus	
Indicadors de seguiment	

- N° d'escal·lades instal·lades mecàniques instal·lades
- Instal·lació de la plataforma PMR

1.2. MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

B1	Ampliació de la xarxa ciclable i VMP del municipi
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
Objectius abordats	
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
La mesura es centra en l'ampliació de la xarxa ciclable i de vehicles de mobilitat personal (VMP) del municipi de Tortosa. Aquesta iniciativa busca millorar la connectivitat, la seguretat i l'eficiència dels desplaçaments en bicicleta i VMP dins del municipi, promovent una mobilitat més sostenible i saludable. Les actuacions específiques inclouen la creació de nous carrils bici, la continuació i millora dels existents, i la senyalització de trams de coexistència per garantir una xarxa ben integrada i segura. <u>Connexions de nous carrils bici (Cx)</u> 1. Ronda dels Docs: connexió de carril bici en calçada bidireccional entre el carrer de Barranc de Caputxins i el carrer de Lamote de Grignon. (228 m) 2. Rambla Ferran d'Aragó: prolongació del carril bici existent a la Rambla Ferran d'Aragó fins arribar al carrer Ronda de Docs. 3. Avinguda de Catalunya: creació d'un carril bici en calçada bidireccional en tota l'avinguda (des del Passeig de l'Ebre fins la carretera C-12). (previst en el projecte de remodelació) 4. Lateral del canal de l'Esquerra de l'Ebre: continuació del carril bici pavimentat des de la rotonda del Parc de Carreteres de Tortosa (C-42) –on finalitza, actualment- fins a la via verda del Carrilet. (1,1 km) 5. Passeig de Jaume I i Rambla de Ferran d'Aragó: connexió del carril bici existent entre aquests dos punts. 6. Passeig de Joan Moreira i avinguda Generalitat: pavimentació d'un carril bici entre el Passeig de Joan Moreira i la cantonada de l'avinguda Generalitat i el carrer de Rosselló per l'interior del Parc Municipal. (176 m). 7. Passeig de Ribera: Continuació del carril bici fins al carrer d'Artur Anguera per garantir la connectivitat amb el Pont Roig des del Temple. (261 m) 8. Avinguda de Cristòfol Colom: implementació d'un tram de coexistència entre el pont i el carrer de Castelló (85 m), seguit d'un carril bici en calçada fins al carrer de Tarragona (117m). 9. Carrer de Tarragona: Des de l'avinguda de Cristòfol Colom fins al carrer d'Arnes, i la Rambla de Pompeu Fabra entre el parc del riu i el carrer d'Arnes (319 m). La continuació a través del carrer d'Arnes i l'aparcament de Ferreries Nord es farà quan s'executi el pla urbanístic de la zona.	

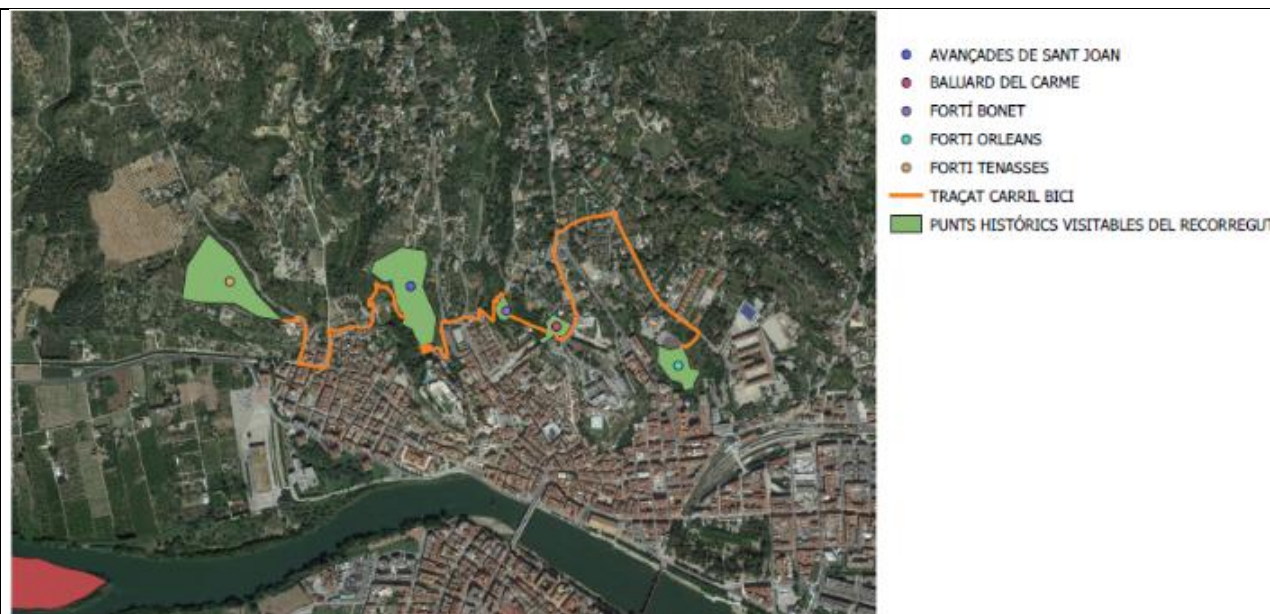
10. **Rotonda de la Fira i T-301:** Tram de carril bici en vorera entre la rotonda i la corba amb la T-301 per connectar-ho amb l'eix cap a Bitem (83 m).
11. **Avinguda Lleida:** creació d'un carril bici entre el Mercat municipal i el Passeig de la Ribera, on ja existeix un tram de carril bici que s'unirà amb el de nova creació.

Senyalització de coexistència (Sx)

1. **Carrer de Benicarló:** als voltants del baixador de tren (Camp-redó).
2. **Camí de la Font del Quinto i el Raval del Pom:** senyalització de coexistència fins la connexió amb la Via Verda del Carrilet.
3. **Carrers D i Avinguda del Japó:** transformació del carril dret en carril 30 amb preferència per a bicicletes (àmbit polígon de Camp-redó).
4. **Passeig de Joan Moreira:** senyalització de ciclocarrer en tot el seu recorregut.
5. **Carrer de Llarg de Sant Vicenç i d'Abu-Bakr al Turtusí:** senyalització de ciclocarrer i connexió amb l'accés de la via verda de la Vall de Zafán.
6. **Carrers de Francesc Gimeno, Rambla de Felip Pedrell i Avinguda de Remolins:** des del Pont de l'Estat, el Museu de Remolins i la rotonda de la Fira, senyalització de ciclocarrer.
7. **Eix de Jesús:** senyalització de coexistència a tot el tram format pels carrers de Daniel Mangrané, la Sèquia, García i l'avinguda dels Molins d'en Comte fins al camí cap als Reguers.
8. **Carrer d'Arnau de Jardí:** tram urbà de la T-301 per l'EMD Bitem.

Infraestructures ciclables vinculades a altres projectes urbanístics (Px)

1. **Avinguda Generalitat:** entre la plaça del Bimil·lenari i la plaça d'Agustí Querol, vinculat a la transformació de l'avinguda Generalitat.
2. **Carril bici carrer dels Màrtirs de 1640:** entre la plaça d'Alfons X i la Ronda dels Docs, vinculat a la transformació urbanística de les antigues platges de vies de ferrocarril.
3. **Carrer Barcelona:** entre l'estació de ferrocarril i la rotonda de l'avinguda Canigó, vinculat a la transformació de la segona fase del carrer de Barcelona.
4. **Carril bici de la C-42:** entre Ferreries (centre comercial) i Jesús, vinculat al futur desenvolupament urbanístic de l'Horta del Parc Nou del nord de Ferreries.
5. **Carril bici al Pont Nord:** vinculat a la construcció del Pont Nord de Tortosa, entre la C-42 i la T-301 (entre Jesús i la Fira).
6. **Cinturó Verd de les muralles:** aquest projecte pretén enllaçar amb una via ciclable elements històricament importants del conjunt emmurallat com el fortí d'Orleans, el portal de Tarragona, el fortí del Bonet, les avançades de Sant Joan i la Torre del Célio, catalogats com a béns culturals d'interès nacional (BCIN) de Catalunya. El projecte es troba promogut pel Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme

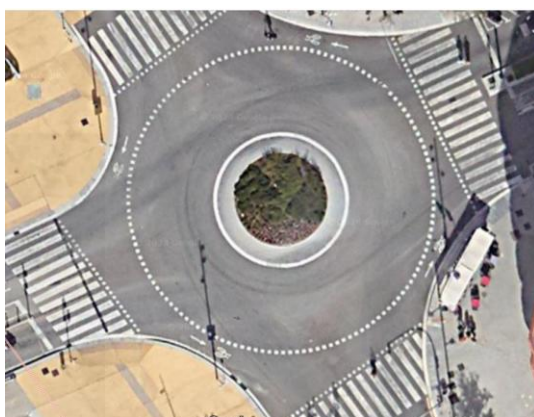


Recorregut del Cinturó Verd de les muralles

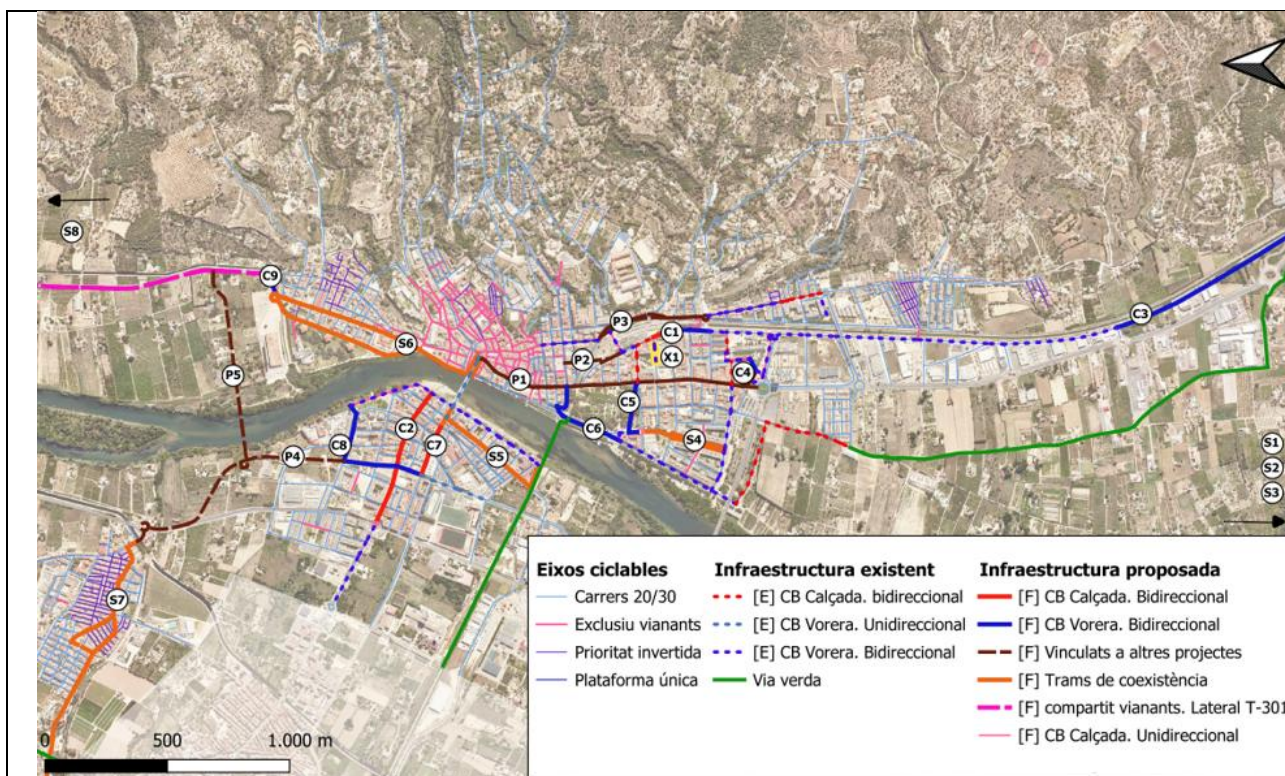
Per millorar la seguretat dels ciclistes als creuaments de rotonda, es proposa implementar rotondes amb la part més exterior o bé instal·lar petites pilones per protegir els usuaris de bicicletes. Aquesta mesura garantirà que els ciclistes tinguin una major visibilitat i seguretat en aquests punts crítics de la xarxa viària.

Rotondes

- 1. Rotonda al costat de l'antic Club de Rem i davant de la caserna de la Policia Nacional:** aquesta infraestructura millorarà la seguretat en la connexió viària entre la Rambla Felip Pedrell, el Passeig Joan Moreira i el Passeig de Ribera.



Plànol associat:



Cost

- Connexions de nous carrils bici:
- Senyalització de coexistència (senyalització horitzontal de simbologia): 888+ € (24 m² x 37 €/m²; es considera que cada punt de simbologia fa 1m², considerem 3 punts per cada un dels 8 eixos indicats).
- Infraestructures ciclables vinculades a altres projectes urbanístics: cost associat als projectes
- Supressió de carrils bici: 317 ml x 20 €/ml = 6.340 € (eliminació de pintura en vorera)
- Nou carril bici per l'avinguda de l'Estadi: 49.050 € (218 ml x 1,5 m= 327 m²; 327 x 150 €/m² = 49.050 €)
- Prolongació carril bici Ferran d'Aragó-Ronda de Docs:

Total: 88.124,52€

Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1, 2 i 3	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
• Nous metres de xarxa ciclable • N° eixos senyalitzats de coexistència	

B2 Garantir la mobilitat en bicicleta Tortosa <> EMD <> Pedanies

Àmbit d'actuació

Mobilitat en bicicleta

Objectius abordats

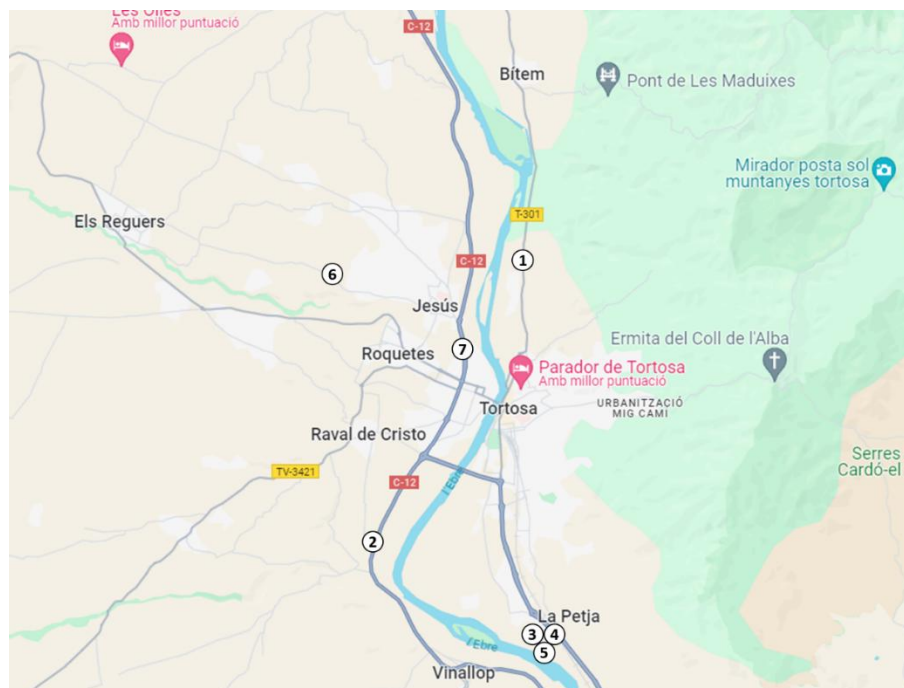
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.

Zona d'actuació

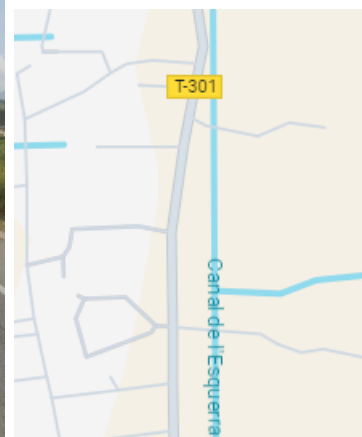
Tortosa

Descripció de l'actuació

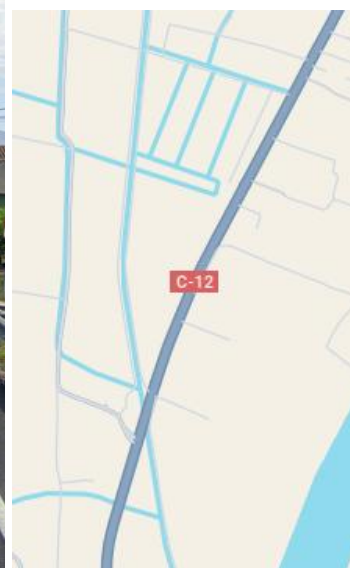
Amb l'objectiu de garantir la mobilitat en bicicleta entre Tortosa, les Entitats Municipals Descentralitzades (EMD) i les diverses pedanies del municipi, es pretén millorar la infraestructura existent i crear noves connexions ciclistes per assegurar que totes les urbanitzacions del municipi quedin connectades.



(1) La connexió entre Tortosa i l'EMD Bitem es realitzarà adaptant el voral esquerre de la carretera T-301 per a ús de vianants i bicicletes. Aquesta carretera presenta un sobreample suficient, fet que permetrà l'adequació sense necessitat de grans obres. La intervenció inclourà la senyalització adequada i les mesures de seguretat necessàries per garantir una circulació còmoda i segura per als ciclistes i vianants



(2) La connexió amb **Vinallop** es pot aprofitar des de Roquetes pel camí del canal de la Dreta de l'Ebre. Aquesta ruta és pràcticament plana i ofereix una bona alternativa per als ciclistes. No obstant això, Caldrà executar una actuació per creuar la C-12 de manera segura, que podria ser o bé instal·lant un semàfor amb pulsador (mesura V4) per garantir la seguretat dels usuaris. La resta del recorregut no requereix grans intervencions, ja que es tracta d'un camí adequat per a la mobilitat en bicicleta.

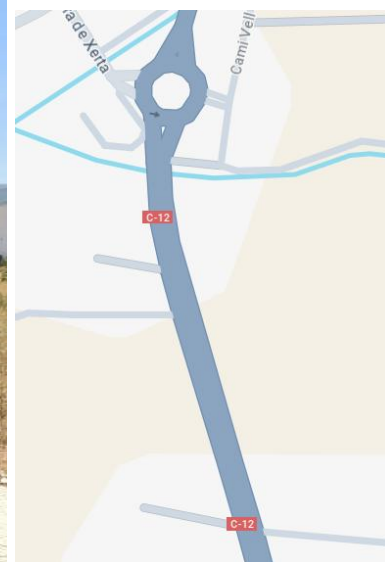


Les connexions amb **Camp-redó** (3) , la **Font de Quinto** (4) i el **Raval de Pom** (5) aprofiten la via verda existent. Aquesta infraestructura ja proporciona una ruta segura i adequada per als ciclistes, pel que es continuarà utilitzant i mantenint en bon estat per assegurar la seva funcionalitat i seguretat. Es proposa mantenir aquesta via en bon estat per assegurar-ne la funcionalitat i la seguretat, amb tasques regulars de manteniment del ferm i la senyalització.



Via verda existent de Tortosa a Camp-redó

(6) La connexió amb l'**EMD Jesús** es farà des de Ferreries, aprofitant el futur desenvolupament previst prop de l'Alcampo (PPU Horta del Parc Nou) i paral·lel a la C-12. Aquesta nova infraestructura proporcionarà una connexió directa i segura per als ciclistes, integrant-se de manera harmoniosa amb el desenvolupament urbà i les necessitats de mobilitat sostenible del municipi.



(7) La connexió entre el barri de Ferreries i l'EMD Jesús també es reforçarà mitjançant la recuperació de l'antic Camí de Sirga, que s'iniciarà al parc Lluís Companys, de Ferreries, i vorejarà l'Ebre fins arribar a l'EMD de Jesús. Aquesta actuació suposarà una nova alternativa pel desplaçament en modes actius entre ambdues urbanitzacions.



Plànol associat:

--

Cost

- Carril bici Bitem (1): 970ml x 2,5 m ample = 2.425 m²; 2.425 m² x 201 €/m² = 487.425 €.
(201 €/ m² de carril bici bidireccional)
- Pas de vianants encreuament C-12 Canal de la Dreta (2): Incorporat a la mesura V4.
- Connexió a través de la via verda cap a Camp-redó (3), la Font de Quinto (4) i el Raval de Pom (5): sense cost associat.
- Senyalització horitzontal pictograma bicicleta: 4 ut x38 €/ut = 152 €
- Carril bici connexió Tortosa Jesús (7): cost associat al projecte urbanístic.

Total: 487.577 €**Fase d'implementació****Prioritat**

Fase 2 i 3

Mitja

Agent responsable

Ajuntament de Tortosa

Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Tortosa

Indicadors de seguiment

- Adaptació del voral de la T-301 cap a Bitem (Fet/No fet)
- Manteniment via verda cap a Camp-redó (Fet/No fet)
- Tram entre els Reguers i l'EMD Jesús senyalitzat com a coexistència (Fet/No fet)

- Connexió amb EMD Jesús des de Ferreries (Fet/No fet)

B3	Garantir la mobilitat en bicicleta amb els municipis veïns
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
Objectius abordats	
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Amb l'objectiu de garantir la mobilitat en bicicleta entre Tortosa i els municipis veïns, cal assegurar una xarxa ciclista interconnectada que faciliti els desplaçaments segurs i eficients dels ciclistes entre les diferents localitats de la regió. Es considera prioritària la connexió amb Roquetes i l'Aldea (i de retruc, Deltebre). Amb Roquetes (1), Tortosa queda connectada per l'avinguda de Ports-Beseit, una via clau per al trànsit entre ambdós municipis. La infraestructura al cantó tortosí ja existeix, però al cantó roquetenc no. És essencial que Roquetes desplegui la seva pròpia infraestructura ciclista per complementar aquesta connexió i garantir una xarxa contínua i segura. Això inclou la instal·lació de carrils bici, senyalització adequada i altres mesures que facilitin i promoguin l'ús de la bicicleta. A més, cal demanar a Roquetes que desenvolupi connexions ciclistes cap al Raval de Cristo i l'EMD Jesús, teixint així una conurbació ciclista integral que permeti una mobilitat fluida i sense interrupcions per a tots els usuaris de la bicicleta. Per tant, en aquest sentit s'insta a l'ajuntament de Roquetes la creació de nova infraestructura ciclista que garanteixi la continuïtat entre l'EMD Jesús, Roquetes i Tortosa.	
	

Pel que fa a les connexions amb **l'Aldea (2)** (i de retruc, Deltebre i Sant Jaume d'Enveja), es proposa continuar la Via Verda del Carrilet de la Cava. La continuació i rectificació d'aquesta via verda és essencial per crear una connexió directa i eficient, millorant l'accessibilitat i la seguretat per als ciclistes, podent-se continuar pel lateral del Canal de l'Esquerra de l'Ebre i connectar cap al Delta.



Proposta perllongament Via Verda del Carrilet de la Cava

En un segon nivell de prioritat, s'esmenten les connexions següents:

- Els municipis d'**Aldover** i **Xerta** ja estan connectats amb Tortosa a través de la Via Verda de la Vall de Zafán. Aquesta ruta ofereix un entorn segur i agradable per als ciclistes, es proposa millorar l'estat del ferm de terra en aquells trams on calgui necessari.



Via Verda de la Vall de Zafán

Plànol associat:	--
Cost	
(1) Sense cost associat. (2) Cost associat al projecte específic. (3) Sense cost associat.	

Fase d'implementació	Prioritat
Fase 3	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa Ajuntament de Roquetes Ajuntament d'Amposta	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa Ajuntament de Roquetes Ajuntament d'Amposta	
Indicadors de seguiment	
• Instar a l'ajuntament de Roquetes a desenvolupar una xarxa ciclista • Connexió amb Amposta (Fet/No fet)	

B4 Pla de senyalització i orientació de la xarxa ciclista	
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
Objectius abordats	
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Aquest pla implica la implementació d'un sistema de senyalització d'orientació efectiu per a la xarxa de carrils bici de Tortosa. El propòsit és assegurar que els usuaris, tant habitants locals com visitants, puguin identificar clarament les rutes ciclistes i comprendre la informació rellevant mentre es desplacen pel municipi. La senyalització adequada abastaria la instal·lació de diferents tipus de senyals en punts estratègics. Aquests senyals inclourien indicadors direccionals per facilitar la navegació, així com informació sobre la distància i el temps. També es preveu la integració de les vies verdes dins del municipi, amb l'objectiu de promoure rutes cicloturístiques i maximitzar el seu potencial turístic i recreatiu. Es prioritzaria la identificació i senyalització de rutes clau i connexions freqüentment utilitzades per ciclistes, incloent les que connecten amb les vies verdes, contribuint així a una xarxa ciclista coherent i fàcilment identificable a Tortosa.	
Plànol associat:	
Cost	
Pla de senyalització: 15.000 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Mitja
Agent responsable	



Ajuntament de Tortosa
Possibles fonts de finançament
Ajuntament de Tortosa
Indicadors de seguiment
• Realització del Pla de senyalització i orientació de la xarxa ciclista (Fet/No fet)

B5	Millora de la infraestructura d'aparcaments per a bicicletes i VMP
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
Objectius abordats	
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Actualment la xarxa d'aparcaments per a bicicletes de Tortosa no cobreix tots els equipaments generadors de mobilitat del municipi, i en alguns casos no ofereix unes condicions de seguretat adequades. Per tal de millorar la situació actual es proposen diferents tipus de d'actuacions: 1) Ampliar l'oferta de punts d'aparcament per a bicicletes 2) Ampliació de l'oferta d'aparcament de VMP 3) Ampliació de l'oferta d'aparcaments segurs tancats. 1) <u>Ampliar l'oferta de punts d'aparcament per a bicicletes</u> Es proposa garantir que tots els equipaments disposin d'un aparcament per a bicicletes associat. Per aquest motiu es proposa ampliar la xarxa de punts d'aparcament en forma d'“U” invertida. En cada punt es proposa la instal·lació de 3 ancoratges. Orientativament es proposen 51 nous aparcaments, per tant 306 noves places. Per pedanies i EMDs, es proposen de forma orientativa 4 nous punts als Reguers, 2 a EMD Bitem, 6 a EMD Jesús, 3 a Vinallop, 5 a EMD Camp-redó i, a Tortosa ciutat, 13 a l'àmbit de Ferreries i 18 al nucli històric. Es proposa instal·lar els aparcaments de manera progressiva i incrementar la instal·lació a mesura que l'ús de la bicicleta es vagi estenent. 2) <u>Ampliació de l'oferta d'aparcament de VMP</u> També es pretén donar resposta a la mobilitat en VMP (vehicle de mobilitat personal). En aquest cas, sol ser més habitual accedir als edificis amb el vehicle donat que les seves dimensions son inferiors a les d'una bicicleta. Tanmateix, tenint en compte el gran increment d'usuaris en els últims anys i el potencial futur es considera adequat preveure la reserva d'espais per al seu estacionament. Per aquest motiu, es proposa instal·lar certs punts d'aparcament VMP associats a determinats equipaments municipals. Es proposa instal·lar inicialment 10 punts i en cas de que la demanda incrementi, augmentar l'oferta.	



3) Ampliació de l'oferta d'aparcaments segurs tancats.

A més, la percepció d'inseguretat a l'aparcament de la bicicleta vinculada al risc de robatori és un dels principals factors que desincentiva l'ús, sobretot en els aparcaments de llarga durada. Per aquest motiu es proposa instal·lar punts d'aparcaments tancats en llocs estratègics en dues fases en els següents llocs:

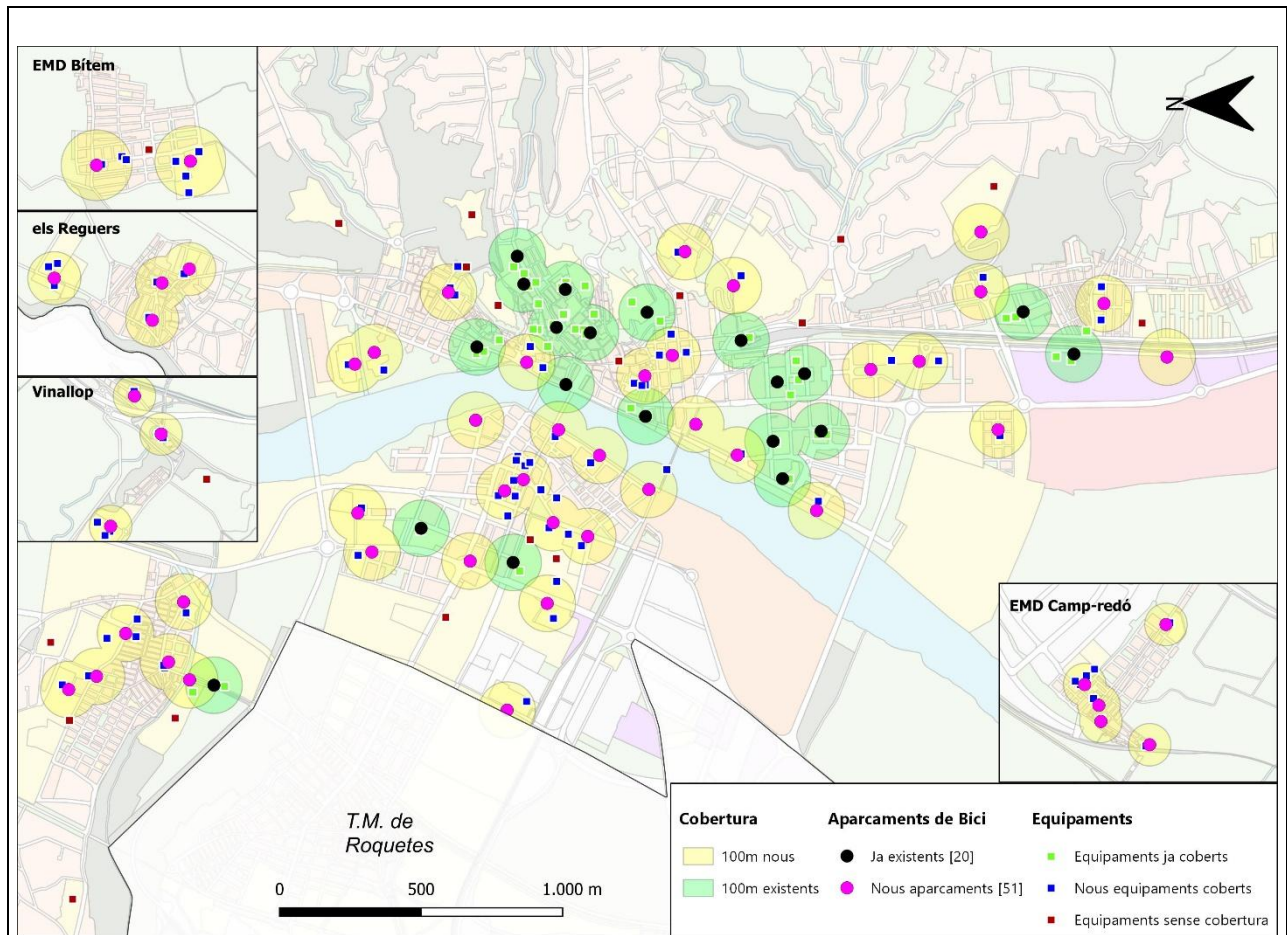
- Estació de tren de Renfe de Tortosa. (fase 1)
- Estació d'autobusos de Tortosa. (fase 1)
- Zona del Mercat central de Tortosa. (fase 2)
- Zona del CAP de Ferreries. (fase 2)
- Zona del Consultori Local o de l'Institut Daniel Mangrané de Jesús. (fase 2)

Per facilitar la comprensió de l'usuari es recomana estandarditzar al màxim el tipus d'aparcament segur, almenys en aquells que donin cobertura a una dotació pública.

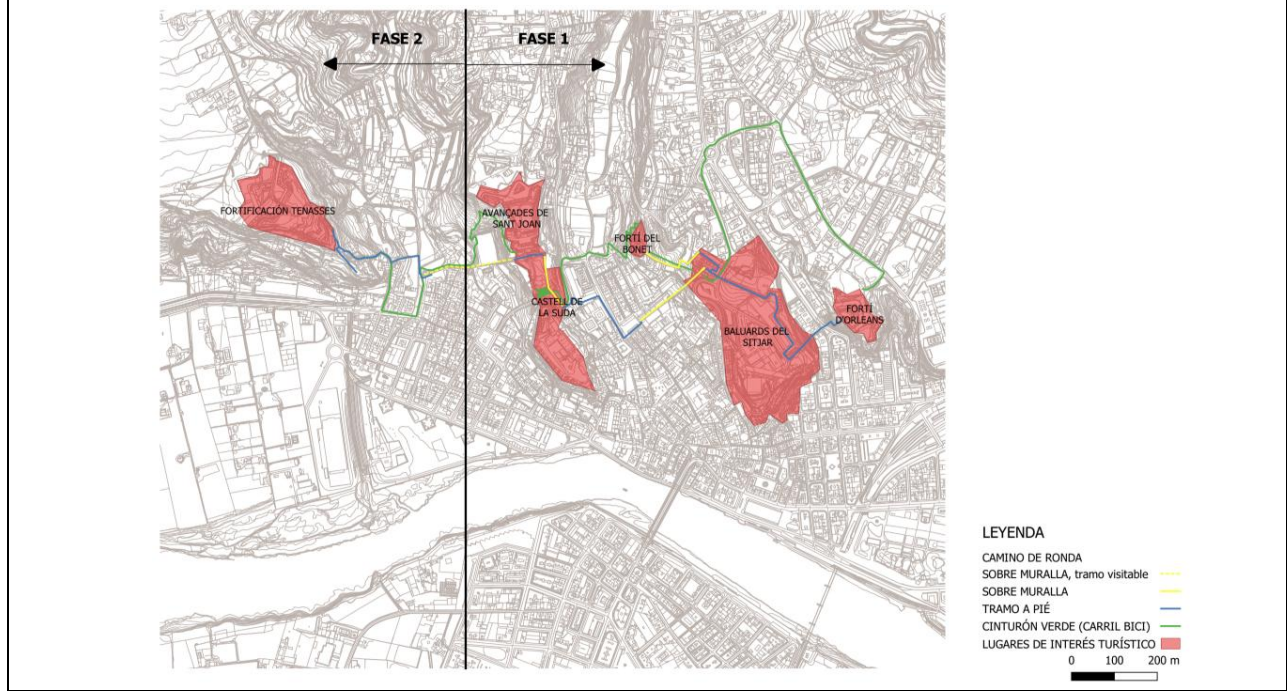
Aquests aparcaments haurien de comptar amb punts de recàrrega per a bicicletes elèctriques i incloure punts per a l'estacionament dels vehicles de mobilitat personal (patinets elèctrics).



Plànol associat:



4) Incorporació de nous aparcaments ja proposats: Incorporació de tres aparcaments proposats en el projecte del carril bici Cinturó Verd (Av. Pedrell, Fortí d'Orleans i Camp de la Torreta).

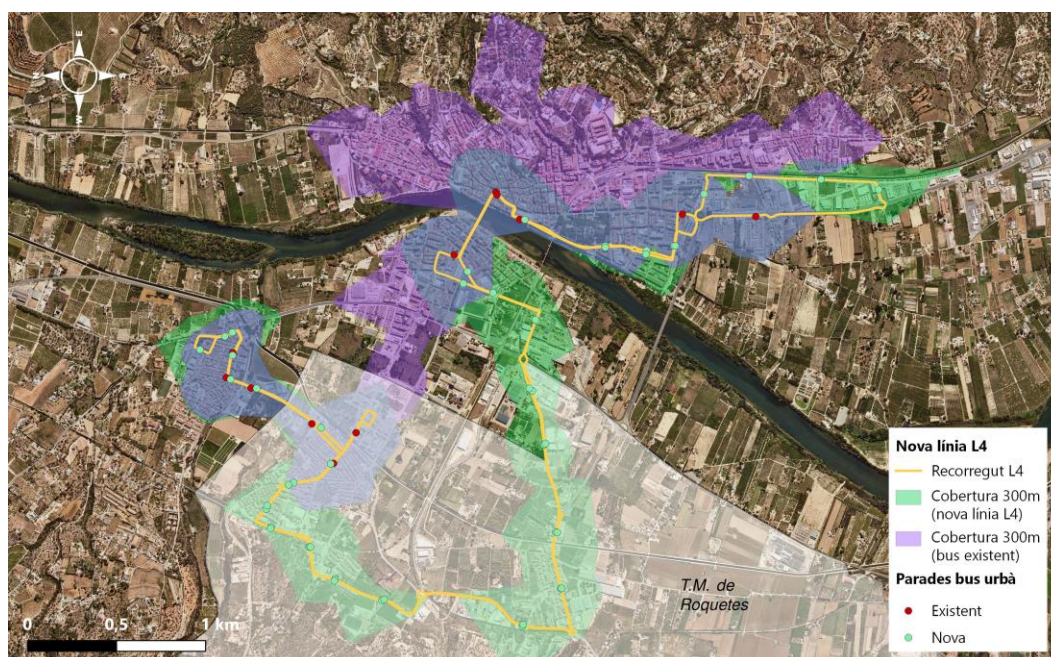


Cost	
- Aparcament “U” invertida: 6.318 € (54 x 117 €/ut) - Aparcament VMP: 3.500 € (10 ut x 350 €/ut) - Aparcament segur per a bicicletes: 30.000 € (4 x 7.500 €/ut) + 8.000 € aparcament segur estació Renfe (cost associat a Renfe).	
Total: 47.818 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1, 2 i 3	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa Generalitat de Catalunya	
Indicadors de seguiment	
Nombre d'aparcaments nous de bicicleta instal·lats	

B6	Instal·lació d'una xarxa de comptadors de bicicletes automàtics
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
Objectius abordats	
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Es proposa la instal·lació d'una xarxa de comptadors automàtics de bicicletes a Tortosa, per tal de registrar de manera automàtica el flux de ciclistes en punts estratègics de la xarxa de carrils bici de la ciutat. Aquests dispositius estaran dissenyats per recopilar dades precises sobre la quantitat de ciclistes que utilitzen certes rutes o àrees específiques, distribució horària, etc. oferint així informació valuosa sobre l'ús de la bicicleta en l'entorn urbà. Aquests comptadors poden emprar diverses tecnologies, com sensors infrarojos, càmeres o sistemes magnètics, per identificar i registrar automàticament la presència de bicicletes amb precisió. Les dades obtingudes poden ser utilitzades per a la millora de la xarxa, identificant àrees d'alta demanda i optimitzant la infraestructura d'itineraris ciclistes. A més, la mesura busca fomentar la sensibilització ciutadana en donar a conèixer el nombre de ciclistes que utilitzen la xarxa.	
	
Es proposa la instal·lació en 6 punts:	

• Avinguda Generalitat • Via Verda de la Vall de Zafan (prop el pont Roig, per Ferreries) • Via Verda del Carrilet de la Cava (prop Camp-redó) • Pont de l'Estat / zona Pl. d'Agustí Querol • Rotonda de la Fira • Rotonda límit Tortosa-Roquetes (prop cinemes-zona comercial)	
Plànol associat:	--
Cost	
<u>Comptador de bicicleta automàtic:</u> 3.000 €/ comptador x 6 punts = 18.000 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
• Instal·lació d'una xarxa de comptadors de bicicletes (Fet/ No fet)	

B7 Creació d'una flota municipal de bicicletes a disposició del personal públic	
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en bicicleta	
Objectius abordats	
Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, millorant les infraestructures, la gestió del trànsit i l'educació viària.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Amb l'objectiu d'incentivar un canvi cap a modes més sostenibles, es proposa que l'Ajuntament de Tortosa posi a disposició del personal treballador bicicletes elèctriques. Les bicicletes estaran a disposició del personal treballador, que podran utilitzar-les prèvia reserva per realitzar aquells desplaçaments durant la jornada laboral que el treball requereixi. Una altra possibilitat és la cessió de la bicicleta durant un període determinat de temps perquè el treballador/a la utilitzi en els seus desplaçaments quotidians (in labore i in itinere) i comprovi els beneficis que ofereix aquest mode de transport. La finalitat d'aquesta mesura és facilitar el canvi modal del vehicle privat cap a modes més sostenibles, així com donar un efecte exemplificador que les administracions locals han de tenir sobre la ciutadania.	
Plànol associat:	--
Cost	
<u>Adquisició de bicicletes elèctriques:</u> 6 bicicletes x1.000€/bici aprox. = 6.000 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1 i 2	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa, Diputació de Tarragona	
Indicadors de seguiment	
Creació d'una flota municipal de bicicletes (Fet/ No fet)	



2. Millorar la connexió i els serveis amb la zona d'activitat econòmica del sud (a través del desenvolupament de Plans de Desplaçament d'Empresa). Es considera necessari realitzar un estudi per establir propostes per tal de millorar l'accessibilitat en transport públic fins als polígons industrials. La proposta de serveis s'ajustarà als principals horaris d'entrada i sortida del personal treballador.
3. Estudiar la viabilitat de crear un sistema de transport a la demanda (TAD) que doni servei a les EMD i altres pedanies de baixa densitat. Possibles línies a tenir en compte serien les següents:
 - Tortosa <> Roquetes <> els Reguers
 - Tortosa <> Vinallop
 - Tortosa <> EMD Bitem <> Santa Rosa de Llima
 - Tortosa <> EMD Camp-redó

El Transport a la demanda (TAD) és un servei de transport públic flexible, adaptable a la demanda, a mig camí entre el taxi i el transport públic urbà de línia regular, que pot donar resposta a la necessitat de desplaçament de bona part de la població de zones de baixa densitat. Amb aquest servei es pot garantir l'accessibilitat als serveis i equipaments bàsics municipals.

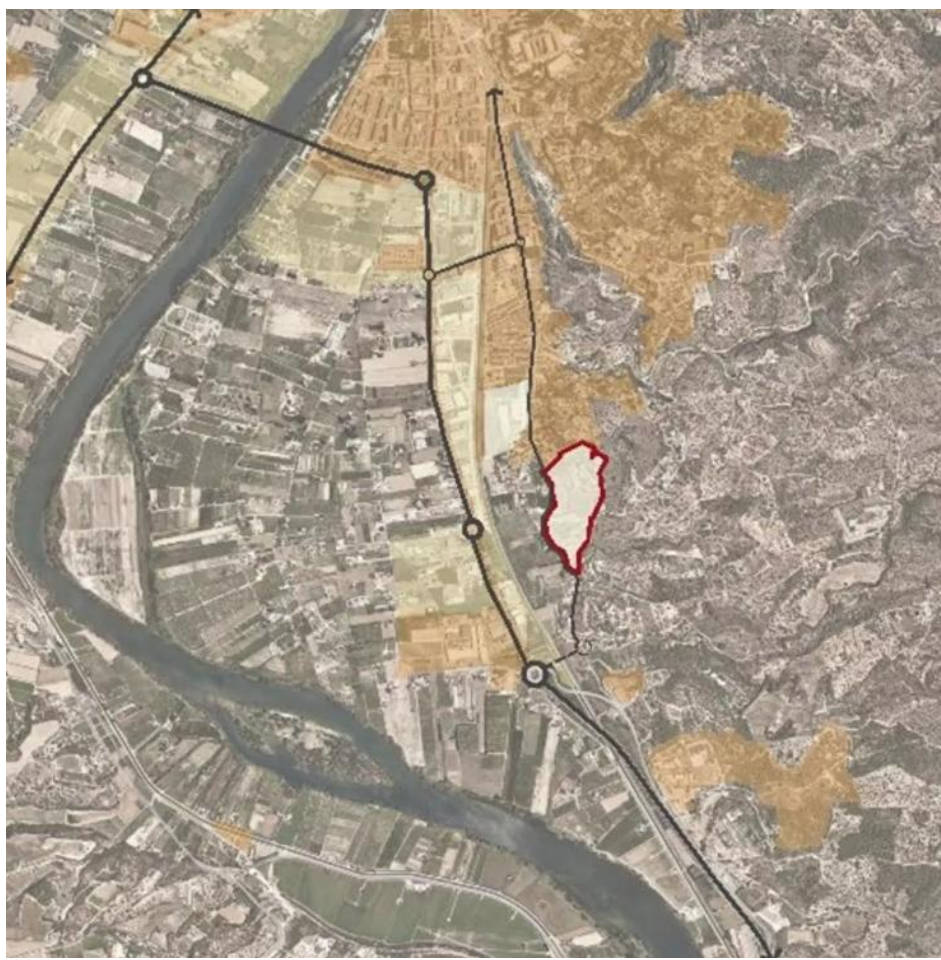
L'estudi identificarà la població captiva, els punts d'atracció de desplaçament, la situació actual del transport públic i avaluarà la demanda potencial del servei. També s'hi determinaran els aspectes legals, tècnics i econòmics que cal tenir en consideració per fer viable la seva implantació.

Habitualment aquests tipus de servei no tenen horaris fixos de pas ni recorreguts concrets i s'utilitzen vehicles de poca capacitat. Un altre avantatge d'aquest tipus de servei és que permet una àmplia flexibilitat a l'hora de definir a quin tipus d'usuari ha de donar servei i en quina franja d'hora.



Tipus de transport a demanda

4. Reforç de les línies L2 i L3: Proposar a l'empresa concessionària de les línies d'autobusos (Hife) l'augment de la freqüència de les línies durant els caps de setmana.
5. Assegurar la connectivitat entre el futur Hospital Universitari de les Terres de l'Ebre i el transport públic: Preveure a l'estudi la construcció d'una parada d'autobús que serveixi l'Hospital.
- 6.



Emplaçament previst de l'Hospital Universitari de les Terres de l'Ebre

Plànol associat:

Plànol TP.1.

Cost	
• Redacció “Estudi de millora de la xarxa urbana d'autobusos”: 10.000 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa, Ajuntament de Roquetes, Generalitat de Catalunya, Autoritat del Transport Metropolità, Operadora del Transport Públic.	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa, Autoritat del Transport Metropolità, Operadora del Transport Públic	
Indicadors de seguiment	
• Implementació nova línia • Increment del nombre de PDE realitzats • Realització estudi TAD (Fet/ No fet)	

TP2	Millorar la informació a l'usuari, sobre tot en el transport en autobús
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en transport públic	
Objectius abordats	
Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.	
Zona d'actuació	
Tortosa (parades d'autobús) Roquetes (parades actuals línia L1 urbà)	
Descripció de l'actuació	
Actualment, s'han detectat les següents mancances en la informació disponible a les parades: • Informació horària: Només present en 5 parades interurbanes, 30 urbanes i 2 mixtes. • Informació del temps d'espera: No disponible en cap parada. • Informació de la xarxa (rutes, enllaços, etc.): No disponible en cap parada. • Informació sobre el recorregut: Només disponible en 2 parades urbanes. Per tal de solucionar aquestes mancances i millorar l'experiència de l'usuari, es proposen les següents accions. <u>Parades urbanes (43 parades urbanes i 2 mixtes):</u> • Informació horària: Afegir informació horària a les 13 parades urbanes restants que encara no en tenen. • Informació de la xarxa: Instal·lar un plànol d'informació de la xarxa (amb rutes i enllaços) al conjunt de les 45 parades. • Informació del recorregut: Afegir informació detallada sobre el recorregut a les 45 parades urbanes. <u>Parades interurbanes (17 parades interurbanes i 2 mixtes):</u> • Horaris i informació de la xarxa: Instar a les operadores de bus interurbà a publicar i mantenir els horaris i la informació de la xarxa a totes les parades en que sigui possible. També es proposa la publicació digital de rutes i horaris, instant tant els operadors de bus urbà com els d'interurbà a publicar les rutes i els horaris en format GTFS i a les seves respectives webs, com ja fa actualment l'operadora Hife del transport urbà. Aquesta informació hauria d'estar disponible a les principals plataformes de consulta de transport públic, com ara Google Maps, Citymapper, Moovit, entre altres.	



Aquesta actuació proporcionarà una sèrie de beneficis importants per als usuaris del transport en autobús com son la millora de l'accessibilitat a la informació, reducció de la incertesa i del temps d'espera derivada del transport públic i la seva promoció i incentivació.

Plànol associat:

-

Cost

Parades urbanes

- Millora de de la informació horària: 13 parades x 50 €/ parada = 650 €
- Millora informació de la xarxa: 45 parades x 50 €/ parada = 2.250 €
- Millora informació de recorregut: 45 parades x 50 €/ parada = 2.250 €

Parades interurbanes

- Millora de de la informació horària: 17 parades x 50 €/ parada = 850 €
- Millora informació de la xarxa: 17 parades x 50 €/ parada = 850 €

Total: 6.850 €

Fase d'implementació

Prioritat

Fase 1 i 2

Alta

Agent responsable

Ajuntament de Tortosa, Operadores de transport públic.

Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Tortosa

Indicadors de seguiment

- Incorporació informació horària a les parades amb dèficits (Fet/ No fet)
- Incorporació informació de la xarxa a les parades amb dèficits (Fet/ No fet)
- Incorporació informació sobre el recorregut a les parades amb dèficits (Fet/ No fet)

TP3

Garantir l'accessibilitat al conjunt de parades de transport públic i millorar en confort

Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

Objectius abordats

Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.

Zona d'actuació

Tortosa (parades d'autobús)
Roquetes (parades actuals línia L1 urbà)

Descripció de l'actuació

La diagnosi indica que hi ha dèficits d'accessibilitat a diverses parades de bus urbà. Es proposa efectuar les següents actuacions amb la finalitat de garantir les condicions d'accessibilitat, seguretat i confortabilitat d'aquestes:

- Banc.** Gran part de les parades de bus no disposa ni de banc ni de marquesina, sobretot en les d'autobús urbà. Es considera important començar posant un banc a totes les parades on la vorera ho permet-hi. En total, les parades que es proposen per afegir un banc són 15 del bus urbà i 1 del bus interurbà.

Av. Felip Pedrell (mercat)	Urbà
Av. Generalitat, 20	Urbà
Av. Generalitat, 84	Urbà
Av. Remolins, 11	Urbà
Av. Remolins, 34	Urbà
C. Cristòfol Despuig, 27	Urbà
C. Moncada	Urbà
C. Ramon Berenguer IV, 57	Urbà

C. Vicent Garcia, 27	Urbà
Grup Temple	Urbà
Parc Nivera, 5 (rotonda de la Simpàtica)	Urbà
Pl. Constitució	Urbà
Seminari	Urbà
Pl. de la Creu (Jesús)	Urbà
Av. Molins del Compte, 58 (Mercat) (Jesús)	Urbà
La Sínia Garden - MOPU (direcció Aldea)	Interurbà

- Accessibilitat.** es proposa en la mesura del possible ampliar aquestes voreres fins almenys els 2,5 m d'amplada i garantir la localització de passos de vianants a les parades que presenten dèficits d'accessibilitat. En cas de que no hi hagi espai per a que l'autobús s'aturi fora del carril de circulació, es proposa que s'aturi al mateix carril de circulació. Es proposa incorporar la perspectiva de gènere, des del punt de vista de la percepció de la seguretat (il·luminació, accessibilitat, etc.)
 - Bus interurbà: hi ha 8 parades amb una accessibilitat dolenta (manca de pas de vianants i insuficient amplada de vorera) i 7 amb una accessibilitat regular.

La Sínia Garden - MOPU (direcció Aldea)	Interurbà	Dolenta
Rotonda C-12 i T-331 (Vinallop) ambdós sentits	Interurbà	Dolenta
Camp-redó (sentit l'Aldea)	Interurbà	Dolenta
C-42 Casablanca (sentit Tortosa)	Interurbà	Dolenta

Col·legi Verge de la Cinta (direcció Tortosa)	Interurbà	Dolenta
C-42 Peugeot (direcció Tortosa)	Interurbà	Dolenta
C-42 Subirats (direcció l'Aldea)	Interurbà	Dolenta
C-42 Casablanca (sentit l'Aldea)	Interurbà	Dolenta
Ctra. T-331 (Vinallop) <i>ambdós sentits</i>	Interurbà	Regular
Ctra. T-301 (Santa Rosa de Llima) <i>ambdós sentits</i>	Interurbà	Regular
C-42 Subirats (direcció Tortosa)	Interurbà	Regular
La Sínia Garden - MOPU (direcció Tortosa)	Interurbà	Regular
C-42 Peugeot (direcció Aldea)	Interurbà	Regular
Col·legi Verge de la Cinta (direcció Aldea)	Interurbà	Regular
els Reguers <i>ambdós sentits</i>	Interurbà	Regular

- Bus urbà: hi ha 3 parades amb una accessibilitat dolenta i 10 amb una accessibilitat regular.

C. Cristòfol Despuig, 27	Urbà	Dolenta
C. Vicent Garcia, 27	Urbà	Dolenta
C. Castell de la Suda	Urbà	Dolenta
Av. Molins del Compte, 58 (Mercat) (Jesús)	Urbà	Regular
Av. Generalitat, 171	Urbà	Regular
Av. Generalitat, 93	Urbà	Regular
Av. Remolins (museu)	Urbà	Regular
C. Teodoro González, 45	Urbà	Regular
C-12 (Centre comercial - Tanatori)	Urbà	Regular
Hospital Verge de la Cinta	Urbà	Regular
Pl. Tortosí Absent	Urbà	Regular
Pl. Unió	Urbà	Regular
Rbla. Felip Pedrell, 138	Urbà	Regular

Es proposa prioritzar les parades que disposen d'una demanda superior o estiguin situades en punts estratègics. Són aquelles marcades de color **blau**.

Plànol associat:	
Cost	
- Banc: 16 ut x 300/ut = 4.800 € - Millora de l'accessibilitat: 28 parades x 1.000 €/ parada = 28.000 €	
Total: 32.800 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1 i 2	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
- Instal·lació de bancs a 15 parades de bus urbà (Fet/ No fet) - Instal·lació de bancs a 1 parada de bus interurbà (Fet/ No fet)	

- Actuacions de millora en l'accessibilitat de les parades de bus urbà i interurbà (Fet/ No fet)

TP4 Pla de renovació de la flota d'autobusos urbana i interurbana

Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

Objectius abordats

Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.

Zona d'actuació

Tortosa (nucli central)

Descripció de l'actuació

Actualment, el servei de transport públic tant urbà com interurbà, operat per l'empresa Hife, s'efectua amb vehicles que tenen un significatiu impacte en termes de contaminació atmosfèrica i de gasos d'efecte hivernacle.

Es proposa, doncs, que s'incorporin millores en el criteris de sostenibilitat de la flota d'autobusos de la futura concessionària dels serveis urbans i interurbans.

La nova licitació, a banda de determinar el nombre de vehicles necessaris per prestar el servei, haurà de tenir en compte la renovació de la flota promovent l'adquisició de vehicles que utilitzin combustibles alternatius a la gasolina o dièsel, preferiblement elèctrics (reemplaçar cada autobús dièsel per un altre elèctric suposa un estalvi de 1.700 tones de CO2 emeses al llarg de la seva vida útil. A això se suma la reducció de la contaminació acústica, especialment en les àrees d'influència de les línies en les quals presten servei). Caldrà instal·lar un punt de recàrrega elèctric d'autobús.



Exemple d'estació de càrrega per a autobusos a Barcelona en una de les capçares de la H16, que permet carregar la seva bateria fins a un 80% en un temps de 5-8 minuts . Font: TMB.

Així mateix, s'hauran de tenir en compte criteris inclusius en la renovació de la flota per garantir l'accessibilitat universal, no només en termes de mobilitat reduïda sinó també d'accessibilitat cognitiva (en aquest cas, molt relacionat amb la informació a l'usuari).

Altres aspectes a tenir en compte per millorar l'experiència de l'usuari, serien per exemple incorporar un sistema WiFi que permeti la connexió gratuïta a bord a tots els usuaris del bus.

D' altra banda, tot i que no relacionat directament amb la flota però sí amb l'ús d' aquesta, un altre aspecte interessant orientat a reduir la petjada de carboni és la conducció eficient, que persegueix l'optimització del consum de combustible, la millora del confort del viatger i la reducció de la sinistralitat. En aquest sentit, pot ser interessant també incorporar en el plec de condicions un criteri de valoració en el qual puntuï que el personal conductor hagi realitzat o es compromet a realitzar un curs de conducció eficient.



Exemple d'autobusos accessibles a Donostia (País Basc).

Plànol associat:	
Cost	
Cost d'un autobús elèctric mida "Midi": 600.000 €/ ut (Font: AMB)	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1, 2 i 3	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa Operadors del Transport Públic Col·lectiu	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Incorporar millores en els criteris de sostenibilitat en la concessió de busos interurbans (Fet/ No fet)	

TP5 Foment de l'intermodalitat bus-tren, bus-bici i tren-bici	
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en transport públic	
Objectius abordats	
Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.	
Zona d'actuació	
Tortosa (nucli central)	
Descripció de l'actuació	
La intermodalitat entre diferents mitjans de transport, com l'autobús i el tren, pot tenir molts beneficis, com millorar l'eficiència dels desplaçaments i fer que sigui més fàcil i convenient per als passatgers viatjar d'un lloc a un altre. Per tant, es proposa: • <u>Coordinació horària entre el bus interurbà i el tren</u>: es proposa revisar els horaris de l'autobús interurbà per a que permetin, en la mesura del possible, una intermodalitat amb els serveis ferroviaris. Actualment només un 22% de les expedicions de l'autobús garanteixin un transbordament amb uns temps d'espera entre els 4 i els 30 minuts. • <u>Coordinació horària entre el bus urbà i el tren</u>: actualment les línies L2 i LE mostren temps d'espera que oscil·len entre els 1 i 57 minuts i entre 4 i 28 minuts, respectivament. Es proposa revisar els horaris d'aquestes dues línies per millorar la intermodalitat. • <u>Plafó informatiu</u>: es proposa instal·lar un plafó informatiu a les estacions de tren de Tortosa i Camp-redó i l'estació d'autobús de Tortosa on s'indiqui la ubicació dels principals aparcaments de bicicletes, els itineraris ciclistes del municipi, les distàncies i el temps fins als principals equipaments així com les connexions amb la xarxa ciclista municipal. • <u>Aparcament per a bicicletes</u>: inclosa en la (Incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes a la via pública) es proposa un aparcament de bicicletes a totes les estacions de tren. • <u>Creació d'un aparcament segur</u>: es proposa crear un aparcament segur a l'estació de tren de Tortosa i fomentar així l'intercanvi bici-tren. Per potenciar el seu ús es proposa ressaltar la seva ubicació als plafons informatius de les principals estacions de tren i indicar-ho amb un rètol fora del pàrquing. • <u>Normativa de bicicletes</u>: demanar als operadors de transport públic en autobús que, en la mesura del possible, s'admetin les bicicletes als autobusos, sigui en bodega o a bord en espais reservats. Actualment els busos de la companyia Hife (la més majoritària) admeten bicicletes. El seu transport de bicicletes porta afegit un suplement sobre el preu del bitllet de 3 € per unitat, excepte en els trajectes que tenen lloc íntegrament a Catalunya, en els quals aquest transport és gratuït.	



Exemple de plafó informatiu davant de l'estació de Rodalies de Sant Celoni (Barcelona).



Aparcament segur de bicicletes a l'estació de Rodalies de Gavà (Barcelona).

Plànol associat:

Cost

- Coordinació horària entre el bus interurbà i el tren / bus urbà i el tren: sense cost afegit
- Plafó informatiu: 1.200 € / plafó x 3 plafons = 3.600 €
- Aparcament per a bicicletes: cost inclòs en la mesura B6
- Creació d'un aparcament segur: 8.000 € (cost associat a Renfe)
- Normativa de bicicletes: sense cost afegit

Total: 11.600 €

Fase d'implementació

Fase 2

Prioritat

Mitja

Agent responsable

Ajuntament de Tortosa

Possibles fonts de finançament

Ajuntament de Tortosa

Indicadors de seguiment

- Revisió de la coordinació horària entre els bus interurbà i el tren (Fet/ No fet)
- Revisió de la coordinació horària entre els bus urbà i el tren (Fet/ No fet)
- Instal·lació plafó informatiu a les estacions de tren amb informació sobre la xarxa ciclable (Fet/ No fet)
- Nombre d'aparcaments nous de bicicleta instal·lats (mesura B5) (Fet/ No fet)
- Creació d'aparcament segur a l'estació de tren (Fet/ No fet)
- Permissivitat de dur bicicletes al transport públic (Nº d'empreses permeses)

TP6	Impulsar l'ATM de les Terres de l'Ebre amb la integració tarifària de l'ATM de Tarragona
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en transport públic	
Objectius abordats	
Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.	
Zona d'actuació	
Regió de les Terres de l'Ebre (Baix Ebre, Montsià, Terra Alta i Ribera d'Ebre)	
Descripció de l'actuació	
El 25 de juny de 2024, es van presentar les dades d'evolució del transport públic a les Terres de l'Ebre i s'hi van aprovar diverses mesures encaminades a millorar la integració tarifària i la connectivitat del territori a partir de l'any 2026. Durant l'any 2024, els desplaçaments interns dins les comarques ebrenques van augmentar un 24% en comparació amb l'any anterior. En paral·lel, els trajectes entre les Terres de l'Ebre i la ciutat de Tarragona van registrar un increment del 40%. Aquest creixement s'ha concentrat principalment en els serveis per carretera, mentre que els viatges ferroviaris van disminuir lleugerament, amb una reducció estimada del 2%. Com a resposta a aquesta evolució de la demanda, es va aprovar la integració tarifària de les Terres de l'Ebre dins de l'àmbit de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, amb una entrada en vigor prevista per a principis de l'any 2026. Aquesta integració permetrà aplicar bonificacions tant en la mobilitat interna com en els trajectes amb origen o destinació a Tarragona, i facilitarà l'ús d'una gamma completa de títols de transport, incloent-hi abonaments multiviatge i títols amb condicions avantatjoses per a col·lectius específics. Els nous títols s'aplicaran als serveis d'autobús i tren regional, exclosos els serveis ferroviaris d'alta velocitat (Avant), que ja disposen de la seva pròpia política de descomptes. La planificació del sistema continuarà essent coordinada a través del Consell de la Mobilitat, òrgan responsable de definir les prioritats estratègiques en matèria de mobilitat al territori. A banda de les mesures tarifàries, es van aprovar millores en el servei, com l'increment de freqüències en diverses línies d'autobús amb destinació Barcelona i Tarragona, així com en la línia exprés entre Tortosa i les Cases d'Alcanar. Addicionalment, s'està valorant la creació d'una nova línia interna a la comarca del Montsià. Aquest conjunt d'actuacions s'emmarca en una estratègia global per reforçar l'oferta de transport	



públic a les Terres de l'Ebre, afavorint una mobilitat més eficient, accessible i sostenible a escala territorial.

Plànol associat:

Cost

2.720.450 € anuals

(font: Nota de premsa "Territori crearà l'ATM de les Terres de l'Ebre" del 13 de desembre del 2023)

Fase d'implementació

Prioritat

Fase 1

Alta

Agent responsable

Generalitat de Catalunya

Possibles fonts de finançament

Usuaris del transport públic, etc.

Indicadors de seguiment

- Realització de la instància a la Generalitat per crear l'ATM de les Terres de l'Ebre i la integració tarifària (Fet/No fet)

TP7	Instar a la Generalitat a la millora de la xarxa interurbana de transport públic a les Terres de l'Ebre
Àmbit d'actuació	
Mobilitat en transport públic	
Objectius abordats	
Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.	
Zona d'actuació	
Regió de les Terres de l'Ebre (Baix Ebre, Montsià, Terra Alta i Ribera d'Ebre)	
Descripció de l'actuació	
L'any 2028 finalitzen les concessions de transport públic per carretera a Catalunya, oferint una oportunitat única per redissenyar i millorar la xarxa de transport públic interurbà a les Terres de l'Ebre. Amb aquesta proposta, es pretén instar a la Generalitat de Catalunya, a través de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) de les Terres de l'Ebre (proposta TP6), a revisar i optimitzar les línies de transport públic interurbà existents. Una revisió exhaustiva permet identificar mancances i oportunitats de millora, assegurant que la nova xarxa cobreixi les necessitats reals de la població i contribueixi a una mobilitat més sostenible i eficient, amb la possibilitat que sorgeixin línies noves, supressió d'altres o transformació a línies a demanda (TAD) aquelles que presentin un menor ús. La nova xarxa de transport públic interurbà hauria de caracteritzar-se per les següents prestacions: 1. Bones prestacions: creació d'una xarxa de transport públic moderna, eficient i de qualitat, amb vehicles accessibles i còmodes per als usuaris. 2. Coordinació amb el ferrocarril: ajustar els horaris dels serveis de transport públic per coordinar-los amb els horaris dels trens, tant a l'estació de Tortosa (línia R-16) com a l'estació de l'Aldea (Avant, Euromed...), i en menor mesura, amb l'estació de Móra la Nova (línia R-15). Aquesta coordinació és crucial per garantir la intermodalitat i facilitar els desplaçaments dels usuaris. 3. Connectivitat amb les Terres de l'Ebre: assegurar una bona connectivitat entre les diferents comarques de les Terres de l'Ebre. En el cas específic de Tortosa, s'ha de garantir una connexió òptima amb la resta de municipis del Baix Ebre i amb el Montsià, promovent així una major cohesió territorial i millorant l'accés als serveis públics i activitats econòmiques.	

A més, el passat novembre de 2022, el Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya va licitar l'estudi de viabilitat per a la implantació d'un tren-tramvia a les Terres de l'Ebre. Aquest projecte, que es remunta al Pla de transport de viatgers de Catalunya 2020, el Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre i el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026, busca recuperar la importància ferroviària de la regió, que ha patit una gran regressió fins a finals dels anys 90. A data, d'octubre del 2024, la comissió promotora de la línia de tren-tram ja disposa de l'informe potencial que tindria aquesta nova línia. Al seu tron, el govern català, que és l'autoritat competent, es troba elaborant l'estudi de viabilitat del projecte. La proposta consisteix en dissenyar una xarxa de tren-tramvia, d'uns 45-50 km, per millorar la connectivitat i la mobilitat de les Terres de l'Ebre entre Jesús, Roquetes, Tortosa, l'Aldea, Amposta, Deltebre, la Ràpita i Alcanar. Aquesta actuació té diversos avantatges, incloent la reutilització de trams per on circulaven línies ferroviàries antigues, com el tren del carrilet a la Cava o la línia Val de Zafán, i el fet que el terreny és pràcticament pla en quasi tot el seu recorregut. A més, el tren-tram combina trams urbans i interurbans, permetent flexibilitzar la velocitat i tenir una major velocitat comercial, fet que el fa competitiu amb el transport privat. En cas que no sigui viable per diversos motius la implementació del tren-tram, es suggereix instar a la Generalitat la implantació de línies exprés amb recorreguts similars.	
Plànol associat:	--
Cost	
Cost associat a recursos externs de l'Ajuntament	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1 i 2	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Realització instància a la Generalitat a la millora de la xarxa interurbana de transport públic a les Terres de l'Ebre (Fet/No Fet)	



TP8 Instar a Generalitat, RENFE i ADIF a millorar el sistema ferroviari i la planificació vinculada al Corredor Mediterrani

Àmbit d'actuació

Mobilitat en transport públic

Objectius abordats

Promoure la utilització del transport públic col·lectiu, que sigui de qualitat i competitiu respecte el vehicle privat.

Zona d'actuació

Línia Tortosa-l'Aldea de FF.CC.

Tortosa (Polígon Catalunya Sud)
l'Aldea

Descripció de l'actuació

Per tal d'assolir una millora integral dels serveis ferroviaris de regionals i mitja distància a les Terres de l'Ebre, així com l'impuls del Corredor Mediterrani per potenciar la connectivitat i el desenvolupament econòmic de la regió, es planteja la creació d'una taula de treball entre l'**ajuntament de Tortosa**; la **Generalitat de Catalunya**, com a responsable dels horaris i serveis de Rodalies de Catalunya; **Renfe**, com a operador dels serveis ferroviaris tant en sentit Tarragona com sentit Castelló; **ADIF**, com a administradora de la infraestructura ferroviària, gestors de l'**Oficina del Corredor Mediterrani** i altres entitats que es puguin veure implicades per treballar tres eixos.

Millora dels serveis ferroviaris de passatgers

Dins de la planificació vinculada al Corredor Mediterrani, es proposa instar a la Generalitat de Catalunya i a Renfe a revisar i millorar els serveis ferroviaris de Regionals i Mitja Distància que operen a les Terres de l'Ebre, amb l'objectiu de millorar els canals de comunicació, la puntualitat i la freqüència dels serveis, especialment als serveis de la línia R-16 que connecten Tortosa amb Barcelona, i aquells serveis ferroviaris que connecten amb Castelló.



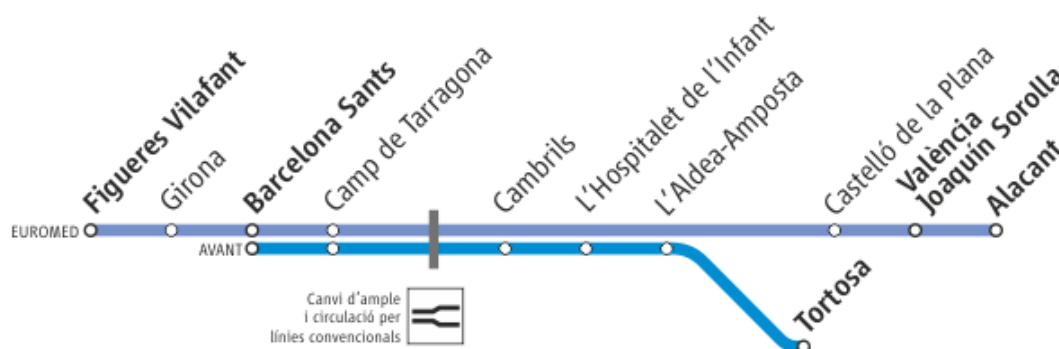
Futur sistema operacional ferroviari amb el Corredor Mediterrani

El Corredor Mediterrani preveu la transformació del ramal l'Aldea-Tortosa a ample internacional (1.435 mm) per acollir trens de passatgers (tant de rodalies com mitjana i llarga distància) i trens de mercaderies, aprofitant que l'estació es troba en un cul-de-sac. Actualment, l'ample de via és ibèric (1.665 mm), el que implica que els trens de passatgers que actualment operen (sèrie 440, 447 reformada i 449) no podran circular per aquesta via una vegada s'adapti a l'ample internacional. Això planteja la necessitat de:

- **Instar a Renfe a garantir la continuïtat de la connexió ferroviària de Tortosa amb Tarragona-Barcelona i amb València** mitjançant trens que permetin el canvi d'ample de via, com els trens Avant (servei recuperat durant la redacció del PMUS, octubre 2024), o bé estudiar la reforma de les unitats 447 reformada i 449 que permetin canviar l'ample.
- **Determinar la ruta dels nous serveis ferroviaris:** decidir si aquests serveis ferroviaris futurs que connectaran amb Barcelona ho facin a través de Tarragona ciutat via el canvi d'ample de la Boella o per l'estació d'alta velocitat de Camp de Tarragona.



Trens tipus 440, 449 i 447 reformada (en sentit esquerra a dreta) a l'estació de Tortosa.

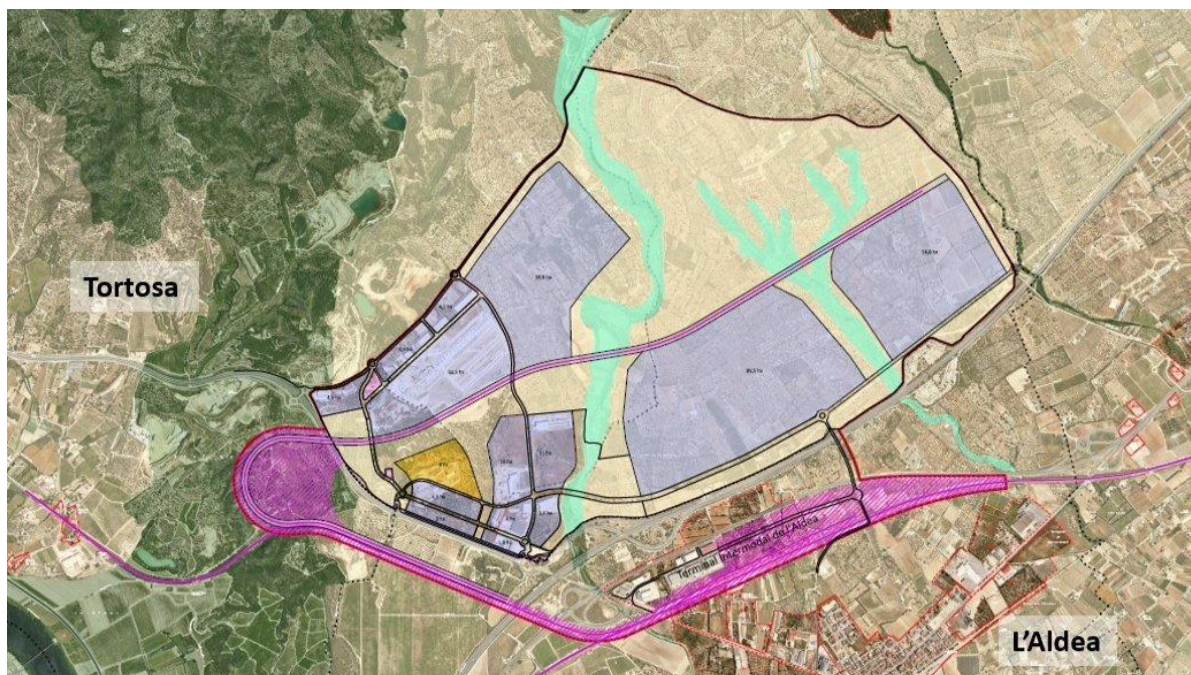


Esquema ferroviari dels serveis actuals en funcionament pel Corredor Mediterrani.

Impuls de l'Estació de Mercaderies de l'Aldea-Tortosa

Es preveu la construcció d'una estació intermodal de mercaderies ferroviàries entre l'Aldea i Tortosa, que esdevindrà un punt estratègic per al transport de mercaderies a nivell regional, nacional i europeu. Aquest hub de mercaderies impulsarà la indústria local i la connectarà amb importants corredors logístics com València, l'Aragó i Catalunya. Per tant, es planteja:

- **Facilitar el transport de mercaderies per via ferroviària**, reduint la dependència del transport per carretera i contribuint a la sostenibilitat.

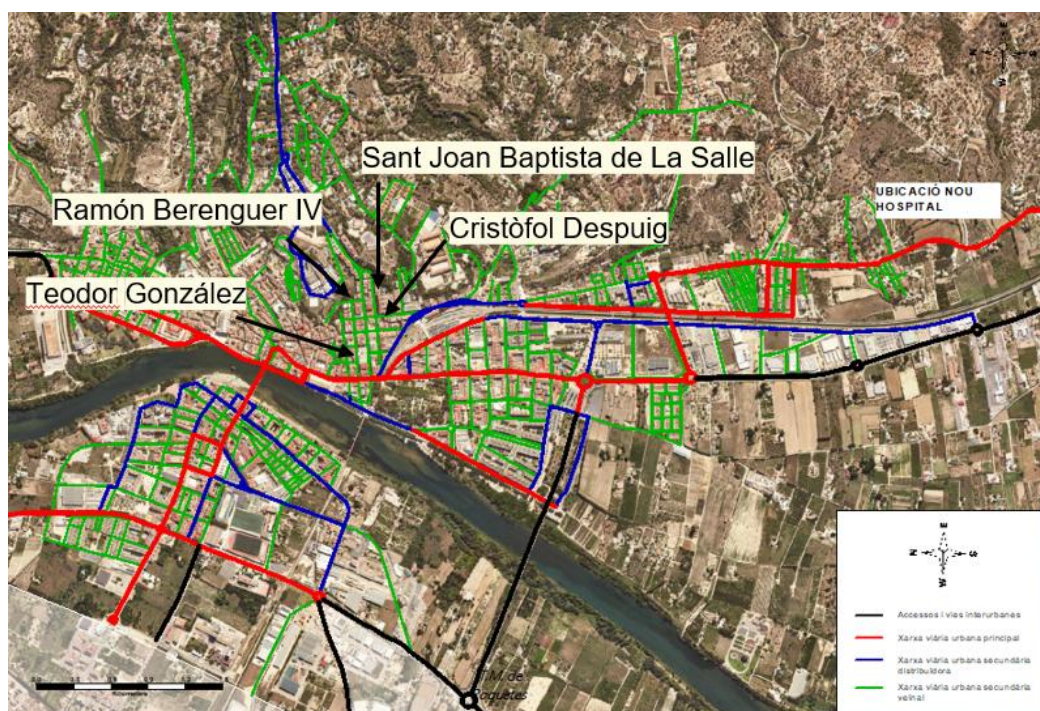


Plànol associat:	
Cost	
• Cost associat a recursos interns de l'Ajuntament	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Alta
Agent responsable	
Departament de Territori, Ministeri de Transports i Agenda Urbana, Renfe, ADIF.	
Possibles fonts de finançament	
Fons Next Generation	
Indicadors de seguiment	
Realització instància a la Generalitat, RENFE i ADIF a millorar el sistema ferroviari i la planificació vinculada al Corredor Mediterrani (Fet/No Fet)	

1.4. VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

VP1	Jerarquia viària futura
Àmbit d'actuació	
Vehicle privat motoritzat	
Objectius abordats	
• Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. • Racionalitzar l'ús del transport motoritzat i vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat. • Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport. • Planificar la mitigació dels nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
L'establiment d'una jerarquització funcional de la xarxa viària està associat a reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits mitjançant la concentració en les vies millor preparades per a suportar intensitats de trànsit més elevades. Les velocitats i altres característiques també s'adeqüen a aquest objectiu. La xarxa viària, des del punt de vista del vehicle motoritzat privat, estableix tres categories: 1. Xarxa primària: dedicada als desplaçaments de major recorregut i de pas per Tortosa. 2. Xarxa distribuïdora: estructura la mobilitat entre els diferents barris de Tortosa. 3. Xarxa local: per accedir en l'última part del trajecte a la destinació, o per accedir a la xarxa primària des de l'origen. <u>Xarxa primària:</u> Es tracta en general de vies amb una velocitat màxima de circulació de 50 km/h; generalment amb calçada per a dos sentits de circulació, amb una capacitat moderada o alta, dirigida a aconseguir una fluïdesa prou bona la major part del dia. No té però l'objectiu de suportar una fluïdesa completa (nivell de servei A o B) en hores punta. En hores punta, a més, en aquelles vies on comparteixi calçada amb el transport públic, tindrà prioritat aquest últim. Tractant-se de vies que adquireixen rellevància en el conjunt del municipi, algunes de les quals concentren també establiments comercials, han de disposar de voreres igualment amples per a suportar fluxos intensos de vianants. <u>Xarxa distribuïdora (secundària):</u> Carrers a 30 Km/h, es potenciaran els sentits únics i també es poden incorporar mesures de pacificació del trànsit. Poden ser vials compartits amb la bicicleta. <u>Xarxa local (secundària):</u> Es potenciaran els vials pacificats, amb velocitat 30, 20 o 10 Km/h depenent de cada cas. Poden ser vials compartits amb la bicicleta i/o el vianant.	

Per tant, l'actuació consisteix en fer les **actuacions necessàries per a que en les vies de la xarxa secundària es produeixi un canvi modal en favor dels mitjans més sostenibles i es redueixi la mobilitat en vehicle privat.**



Els carrers que queden dins de la ZBE: Cristòfol Despuig, Sant Joan Baptista de la Salle, Ramón Berenguer IV i carrer de Teodor González i que ara formen part de la xarxa distribuïda, passaran a ser de la xarxa local.

Plànol associat:	
Cost	
Cost associat a l'actuació V5	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1,2 i 3	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Definició d'una nova jerarquia viària (Fet/No Fet)	

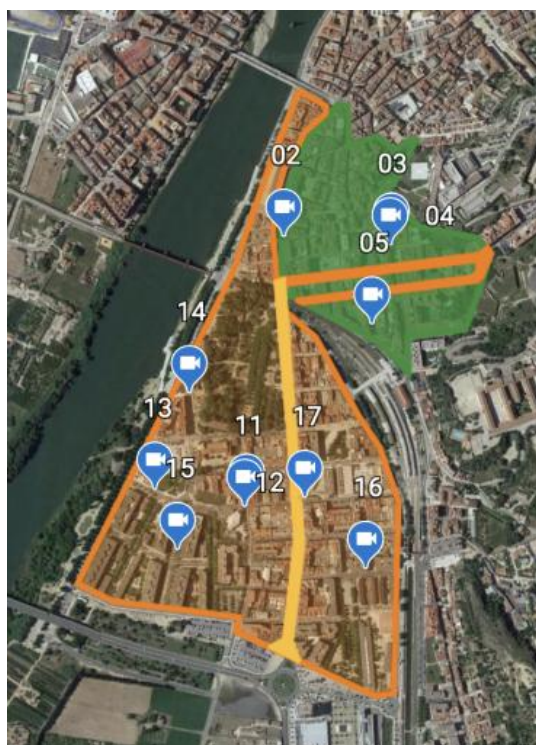
VP2	Desenvolupament del projecte de ZBE
Àmbit d'actuació	
Vehicle privat motoritzat	
Objectius abordats	
• Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. • Planificar la mitigació dels nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Segons la llei estatal, els municipis de més de 50.000 habitants i els de més de 20.000 amb nivells alts d'emissions ja estaven obligats a una Zona de Baixes Emissions (ZBE). L'Acord per la millora de la qualitat de l'aire, signat per Govern i Ajuntaments, fa extensiva la mesura a aquelles poblacions de més de 20.000 habitants amb cotes baixes de contaminació. En aquest sentit, Tortosa (35.513 habitants. Idescat: 2024), haurà d'implantar aquest any 2025 una ZBE. Una ZBE és un espai en el qual s'apliquen restriccions als vehicles en funció del que contaminen amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'aire. Amb la ZBE es pretén fer més sostenible la mobilitat, i pot anar o no acompanyada de canvis físics a l'entorn urbà. Els principals objectius són els següents: • La millora de la qualitat de l'aire i la salut de la ciutadania: A través de la reducció de les emissions de contaminants atmosfèrics, així com del soroll generat pels vehicles, amb vista a aconseguir les recomanacions de l'OMS i amb el compliment dels límits establerts per la normativa europea • La contribució a la mitigació del canvi climàtic: Amb la reducció de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle, de manera coherent amb els objectius establerts al Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima (PNIEC). • El canvi modal cap a maneres de transport més sostenibles: Amb la seva promoció i l'establiment d'objectius mínims quantificables, incentivant la mobilitat activa i la recuperació d'espai públic. • L'impuls de l'eficiència energètica en l'ús dels mitjans de transport: De manera demostrable i quantificable, contribuint, entre d'altres, a la seva electrificació. No tots els vehicles contaminen igual i, per aquest motiu, la Direcció General de Trànsit ha establert una classificació del parc de vehicles amb l'objectiu de discriminar positivament els més respectuosos amb el medi ambient.	

Aquest és un instrument eficaç al servei de les polítiques municipals, tant de restricció de trànsit en episodis d'alta contaminació, com de promoció de noves tecnologies a través de beneficis fiscals o relatius a la mobilitat i el medi ambient.

S'estableixen cinc categories de vehicles, segons el seu potencial contaminant de menys a més:

- Zero emissions
- Eco
- C
- B
- Sense etiqueta: els conductors dels vehicles més antics i contaminants no tenen cap etiqueta ambiental, i en conseqüència, no poden entrar dins de la zona de baixes emissions.

A continuació es mostra la delimitació de la ZBE de Tortosa. Aquesta s'implantarà al marge dret del riu, en la zona més cèntrica. El perímetre dels carrers que formen la ZBE queden exempts de la restricció. Per al control de la ZBE s'instal·laran un total de 20 Punts de Control (PdC) que estaran basats en càmeres de vídeo fixes especialitzades pel reconeixement de matrícules.



Punt de Control	Adreça
PdC 02	C/ Teodoro Gonzalez - Av Generalitat
PdC 03	C/Despuig - C/Argentina
PdC 04	C/Argentina - C/Despuig
PdC 05	C/ Cervantes – Rda. Reus
PdC 11	C/ Enric d'Ossó - C/ Maria Rosa Molas
PdC 12	C/Maria Rosa Molas - C/ sEnric d'Ossó
PdC 13	C/ Maria Rosa Molas – Auditori
PdC 14	Passeig Moireira - Parc Municipal
PdC 15	Passeig Moreira - C/ Joan Miró
PdC 16	C/ Rierol de Capuxis - Pl del Temple
PdC 17	C/ Maria Rosa Molas -Av Generalitat

Un cop definida l'àrea caldrà que aquesta estigui regulada mitjançant una ordenança municipal. Els aspectes fonamentals que caldria indicar són :

- Regulació, per exemple:
 - Els que no disposin l'etiqueta de la DGT (0, ECO, C i B).
 - De dilluns a divendres, 7-20h.
- Exempcions, per exemple:
 - Vehicles de persones amb mobilitat reduïda.
 - Vehicles de serveis.
 - Vehicles amb autorització sanitària (que transportin persones amb mobilitat reduïda o necessitin tractaments).
- Autoritzacions puntuals, com per exemple:

○ Qualsevol conductor: màx 10 autoritzacions/any. ○ Autoritzacions d'activitats temporals ○ Autoritzacions pels vehicles usuaris de la xarxa d'aparcaments. • <u>Moratòries</u> ○ Cotxes i motos de particulars. ○ Furgonetes, camions i autobusos. ○ Vehicles professionals d'autònoms amb ingressos baixos (menys de 16.000 euros). • <u>Altres actuacions:</u> ○ Senyalització en les vies principals. ○ Sistema de control mitjançant càmeres de lectura de matrícules distribuïdes per diferents punts de la zona. ○ Normativa específica ZBE.	
Plànol associat:	
Cost	
Import total de l'actuació: 240.790€ (Font: Memòria disseny creació i implantació de la zona de baixes emissions de Tortosa)	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
• Implantació de la ZBE (Fet/ No fet)	

VP3 Pacificació de l'av. de la Generalitat	
Àmbit d'actuació	
Mobilitat a peu	
Objectius abordats	
Seguir afavorint les condicions de mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran de l'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat, confort i seguretat).	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
L'Ajuntament de Tortosa preveu la transformació de l'av. de la Generalitat. Aquesta avinguda és el principal carrer de la ciutat, el que reuneix més comerços, restauració i serveis. L'avinguda actualment transcorre des de la baixada del pont de l'Estat (o plaça de la Constitució) fins la plaça del Bimil·lenari (entrada principal de la ciutat pel sud). Discorre, més o menys, direcció nord-sud paral·lelament al riu Ebre. Des de la plaça del Bimil·lenari fins al pont de l'Estat, l'avinguda Generalitat de Tortosa es convertirà en un espai més pensat per als vianants, amb dues grans voreres de 4,8 metres, dos carrils de circulació i un carril bici. Actualment, dues tercers parts del carrer (de 18 metres d'amplada) són per al trànsit i els vehicles rodats. També tindrà arbrat i més espais verds perquè sigui "un túnel de vegetació" per oferir més espais frescos quan fa molta calor, més confort per a les persones i sobretot un espai amable per incentivar els comerç. Actualment l'avinguda està configurada amb un carril per sentit (configuració 1+1), a excepció d'un tram d'uns 760 metres, entre la plaça de la Pau i el carrer Artur Anguera Valles on la secció de carrer té dos carrils per sentit (2+2). Segons els aforaments automàtics duts a terme en el marc de la diagnosi del PMUS (novembre 2023) la intensitat en hora punta per l'av. de la Generalitat és de 738 vehicles. Tenint en compte que en zona urbana un carril pot absorbir 800 vehicles/hora, per una secció 1+1, el grau de saturació (Intensitat/capacitat) és 46,1% (sent el màxim grau de saturació el 100%), per tant, hi ha suficient capacitat per absorbir tot el trànsit. A més, cal tenir en compte que el desenvolupament de les actuacions del PMUS també van encaminades a reduir el trànsit en favor dels modes sostenibles (peu, bicicleta i transport públic). Pel que fa els girs a l'esquerra, s'identifiquen tres punts que s'hauran de resoldre de la manera més eficient possible. Aquests són: 1. Av. Generalitat amb la plaça de la Pau 2. Av. Generalitat amb la Ronda Reus.	

3. Av. Generalitat amb c. Vergés Paulí.



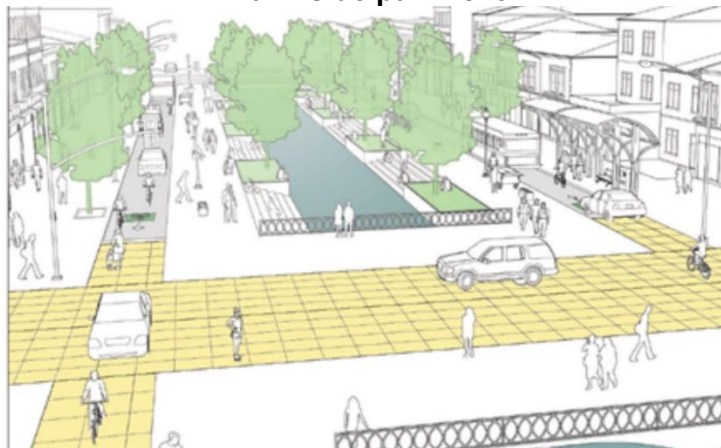
Girs a l'esquerra

Plànol associat:	--
Cost	
Cost associat a l'execució del projecte	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 3	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Pacificació de l'av. Generalitat (Fet/No Fet)	

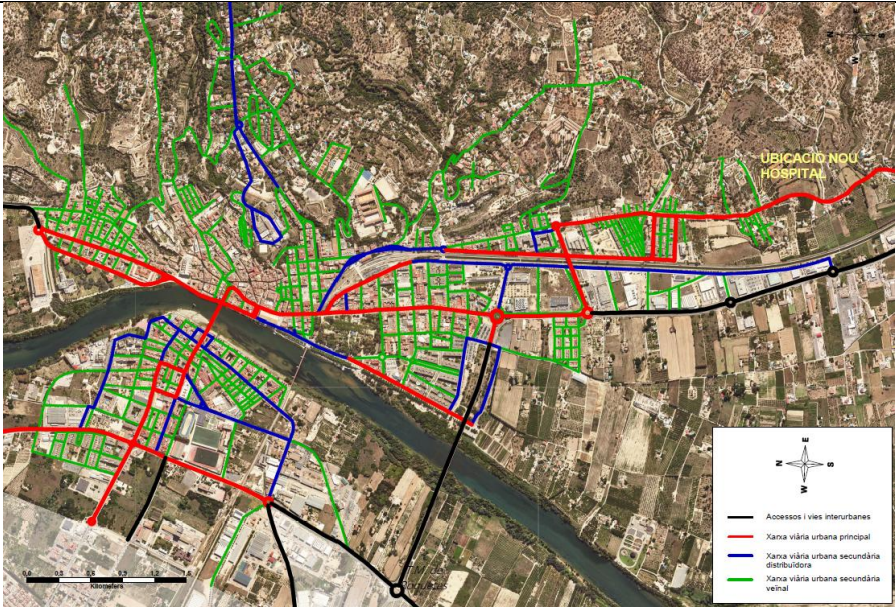
VP4	Construcció d'un nou pont nord
Àmbit d'actuació	
Vehicle privat motoritzat	
Objectius abordats	
• Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. • Planificar la mitigació dels nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
El riu Ebre és una barrera natural que divideix el municipi en dues meitats. Actualment, es disposen de tres ponts, però es considera que són insuficients. Es necessari per tant construir un pont al nord de la ciutat, que connecti Ferreries Nord i l'eix de l'Ebre amb l'Av. de Remolins, millorant la mobilitat de Bítum i Tivenys, així com també reduint la mobilitat en vehicle privat pel centre e la ciutat. Aquesta infraestructura no només és clau per al municipi, sinó per a tota la comarca del Baix Ebre. 1. Pont Nord de Tortosa entre la C-12 i la T-301 (entre Jesús i la Fira) 2. Nova rotonda a la C-12, prevista al POUM	

	
Plànol associat:	
Cost	
Cost associat al projecte d'execució del Pont Nord.	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 3	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Construcció del nou pont nord (Fet/No fet)	

VP5 Creació d'àmbits de trànsit pacificat	
Àmbit d'actuació	
Vehicle privat motoritzat	
Objectius abordats	
• Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa. • Racionalitzar l'ús del transport motoritzat i vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que facilitin un traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat. • Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinant a cada mitjà de transport. • Planificar la mitigació dels nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Es proposa delimitar àmbits pacificats dintre de la xarxa principal i distribuïdora a través de la regulació de prioritat invertida i/o carrer de Zona 30. La tipologia d'intervencions a realitzar en aquests àmbits serien les següents: • Voreres contínues i/o passos de vianants en ressalt en totes les cruïlles d'entrada des de la xarxa distribuïdora • Compactació de cruïlla i localització dels passos de vianants en trajectòria rectilínia • Estretament de calçada • Trencament de la trajectòria rectilínia	
Estretament  Vorera passant 	
Trencament trajectòria rectilínia Senyalització portes d'entrada	

**Canvi de trajectòria****Cruïlles sobrelevades****Canvis de paviment**

Algunes zones on es podrien implementar àmbits pacífics són al barri de Ferreries, a la zona de la vora del riu o bé al barri El Temple.



Aquest estudi haurà d’incloure un anàlisi de l’aparcament de l’entorn pel tal d’intentar guanyar el màxim d’espai per al vianant.

Efecte dels dispositius de moderació de la velocitat en percentatge:

Mesura	Reducció de la velocitat mitjana (%)			
	5	10	15	20
Elevació i desplaçament de l'eix de la trajectòria de la calçada				
Elevació i estrenyiment de la calçada				
Elevació de la cruïlla				
Desplaçament de l'eix de la trajectòria combinat amb places d'aparcament				
Estrenyiment de calçada amb illot central				
Estrenyiment de calçada (únicament amb marques viàries)				

FONT: recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya

Plànol associat:	
------------------	--

Cost	
En funció de l'actuació de pacificació	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1 i 2	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Realització de zones pacificades (Fet/No Fet)	

VP6 Pla d'impuls de vehicles més nets i la mobilitat elèctrica	
Àmbit d'actuació	
Gestió de la mobilitat	
Objectius abordats	
Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Tot i que la major part de les mesures anteriorment descrites (millora dels itineraris de vianants i ciclistes, promoció del transport públic...) contribuiran a la millora de la qualitat ambiental i a la reducció del consum energètic, també es considera necessària l'aplicació de les següents accions específiques: • Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO: en aquest sentit, es proposa que l'Ajuntament de Tortosa promogui la possibilitat d'adquirir vehicles més eficients energèticament mitjançant la modificació de l'ordenança corresponent per contemplar una bonificació de l'impost de circulació per a aquells vehicles etiquetats ECO. • Substitució progressiva dels vehicles municipals per altres més eficients: a l'hora de renovar la flota de vehicles que s'utilitzen al consistori, es proposa incloure la previsió dels criteris d'eficiència energètica i ambiental. Es recomana l'ús de vehicles elèctrics i fer explícit que ho són fent publicitat. • Incrementar el nombre de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics: actualment Tortosa disposa de dos punts de recàrrega. Es proposa estudiar la reserva de places d'aparcament amb punts de recàrrega pel vehicle elèctric en aparcaments fora de calçada i incentivar als equipaments i grans superfícies comercials a tenir punts de recàrrega elèctrica. Per altra banda, depenent d'on s'ubiquen aquests punts de recàrrega, s'ha de tenir present la durada que estarà el vehicle ocupant aquesta plaça per decidir si és necessari instal·lar un punt de recàrrega ràpida o semi-ràpida. • Bonificacions en l'aparcament: per incentivar la renovació de la flota censada al municipi es proposa donar preferència a l'aparcament al carrer per a vehicles elèctrics. També es pot potenciar a través de l'aparcament gratuït o descomptes per aquest tipus de vehicles en zones que siguin de pagament. • Incrementar el nombre de punts de recàrrega per a motocicletes: actualment Tortosa no disposa de punts de recàrrega per a motocicletes d'ús públic. Es proposa que s'instal·lin punts de recàrrega per a motocicletes en calçada, en aparcaments d'ús públic i en estacions de servei.	
Plànol associat:	--
Cost	

Recursos interns de l'Ajuntament	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1, 2 i 3	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
• N° de vehicles elèctrics en la flota municipal • N° de punts de recàrrega de vehicles elèctrics instal·lats • Bonificacions per als vehicles amb etiqueta ECO	

1.5. APARCAMENT

AP1	Pla d'aparcaments
Àmbit d'actuació	
Aparcament	
Objectius abordats	
• Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Es proposa disposar d'un Pla d'Aparcaments que abasti tota la trama urbana i que doni resposta a les diferents necessitats d'aparcament, tot respectant les necessitats dels altres modes de transport i usos de l'espai públic. La redacció del Pla d'aparcaments comptarà amb els següents apartats: • Anàlisi de l'estat actual de l'estacionament residencial a tota la ciutat, amb anàlisi a nivell de barris, detectant els dèficits d'aparcament. • Anàlisi de l'estat actual de l'estacionament forà per barris, detectant els dèficits d'estacionament i els estacionaments il·legals. Els estudis de rotació de matrícules que es fan en aquests anàlisis permeten conèixer, entre d'altres, el nivell d'ocupació de cada tipus d'oferta, els nivells de compliment de la Zona Blava (si es paga i utilitza correctament), la durada d'estacionament per tipologia d'oferta i la indisciplina en l'entorn. • Previsió de noves dotacions en el parc d'habitatge i en nous equipaments terciaris. • Detecció de les zones de conflicte d'estacionament i localització de les zones d'actuació prioritària, que posteriorment seran objecte d'estudis de viabilitat específics. • Identificació de propostes d'actuació en els àmbits d'estudi. • Nous aparcaments de residents. • Nous aparcaments per a forans: aparcaments mixtos • Reestructuració de l'oferta regulada en calçada • Estudi per a nous aparcaments forans • Revisió tarifària dels aparcaments i de la zona regulada. • Revisió de l'aparcament lliure de Ferreries, Parc Municipal i El Temple per reconvertir-lo en zona blava i promoure així la rotació. • Revisió dels horaris i durades màximes d'estacionament a la zona regulada • Avaluar la demanda residencial a partir dels dèficits infraestructurals, l'ocupació nocturna de l'estacionament en calçada i de les places en edificis per zona. • Analitzar la possible construcció d'aparcaments, i la regulació d'estacionament en calçada amb prioritat per a residents (evitant que la demanda forana aparqui en calçada) • Avaluar i realitzar un inventari d'ocupació diürna a cada zona mitjançant estudis de rotació de matrícules, detectant les zones de màxima utilització per tipus d'oferta i horari, la demanda de Zona Blava i dels aparcaments de rotació, així com les zones amb més il·legalitat d'estacionament. • Realitzar enquestes de mercat per conèixer l'interès dels residents en nous aparcaments, i la disponibilitat a pagar per estacionar.	

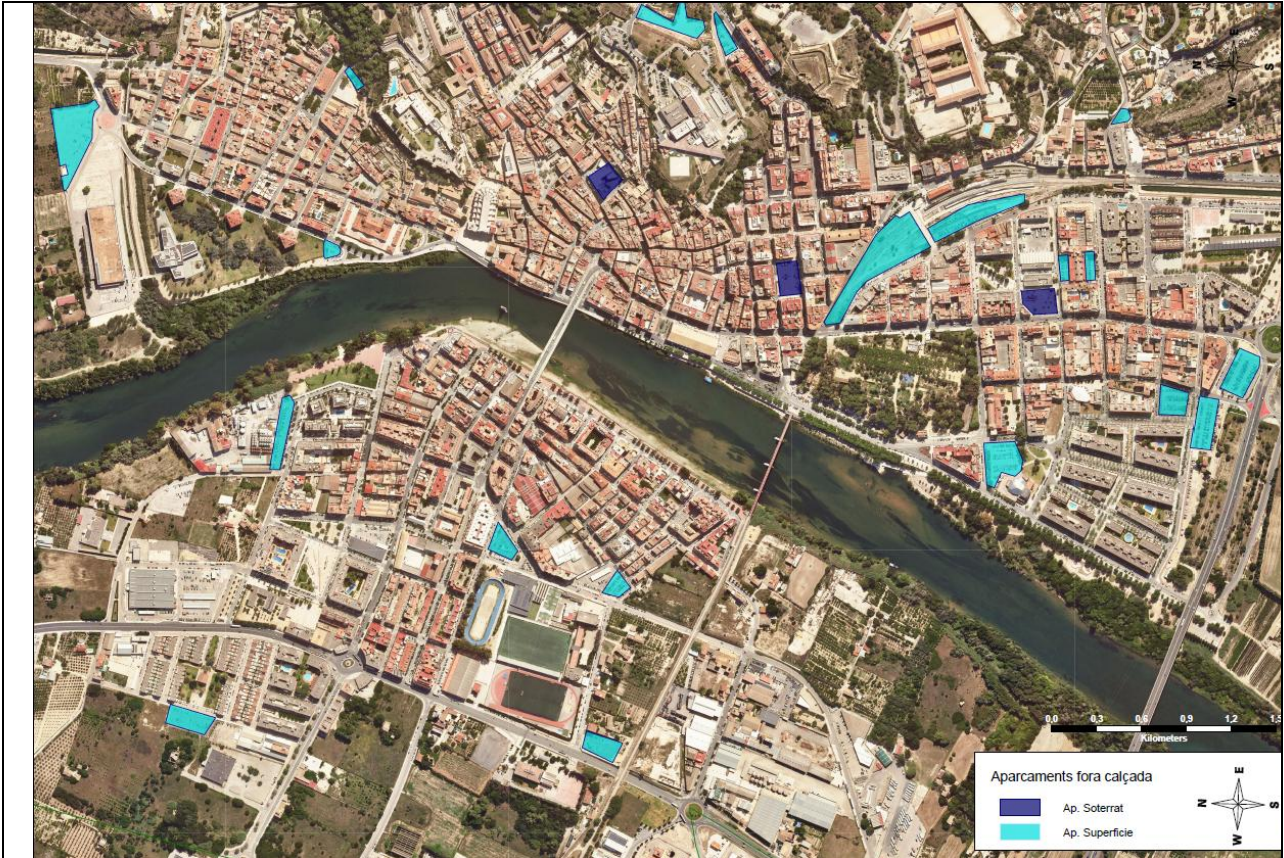
Tenir en compte el nou aparcament previst per ADIF al costat de l'estació (oferta estimada de 273 places)	
Plànol associat:	
Cost	
Redacció del Pla d'Aparcaments: 20.000 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Realització del Pla d'Aparcaments de Tortosa (Fet/No Fet)	

AP2 Renovació dels parquímetres	
Àmbit d'actuació	
Aparcament	
Objectius abordats	
• Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Amb l'objectiu de modernitzar el sistema d'estacionament regulat al municipi, es proposa la renovació dels parquímetres existents per equips més actuals i eficients. L'actual xarxa de parquímetres presenta limitacions tecnològiques i funcionalitats obsoletes, fet que dificulta l'ús per part de les persones usuàries i complica la gestió del servei. La renovació permetria incorporar sistemes de pagament digitals, una millor integració amb aplicacions mòbils i una gestió més àgil de les zones d'estacionament regulat. Aquesta actuació contribuiria a millorar l'eficiència del sistema, fomentar la rotació de vehicles i facilitar l'experiència d'ús.	
Plànol associat:	
Cost	
-	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
• Percentatge de parquímetres renovats	

AP3	Millora de la senyalització d'orientació i senyalització d'informació dinàmica
Àmbit d'actuació	
Aparcament	
Objectius abordats	
• Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Amb la finalitat de reduir el trànsit d'agitació es proposa instal·lar senyalització d'orientació pròxima a les bosses d'aparcament fora de calçada.	
Es proposen dos tipus de senyalització: senyalització dinàmica i senyalització estàtica. La senyalització dinàmica d'orientació a banda d'indicar la direcció de l'aparcament permet conèixer les places disponibles en temps real, mentre que la senyalització d'orientació estàtica només indica la direcció de l'aparcament.	
Senyalització dinàmica d'orientació	
La senyalització dinàmica d'orientació requereix disposar d'un sistema de control d'accés a l'aparcament, per tal de poder identificar el grau d'ocupació. Per tant, es proposa instal·lar senyalització dinàmica d'orientació dels aparcaments Pàrking de la Pl. Del Carrilet, Pàrking de la Pl. Alfons XII, Pàrking c. Montcada, Pàrking des de la xarxa principal.	
	
Exemple senyalització intel·ligent dinàmica	
Senyalització estàtica d'orientació	
Es proposa que els aparcaments dissuasius disposin de la senyalització d'orientació adequada. Aquest sistema permet reduir trajectes i temps dels usuaris de les bosses i pàrquings del municipi. Aquestes senyals s'ubicarien a les principals entrades i vials del municipi i al llarg del recorregut fins arribar a l'aparcament. Alguns dels aparcaments dissuasius són:	
• Av. De l'Estadi amb Camí de codonyers • Rambla Pompeu Fabra amb Carrer Comerç • Mossèn Manyà amb Pont del Mil·lenari • Av. Remolins amb Pavelló Firal	
Plànol associat:	

Cost	
<u>Senyalització vertical d'orientació</u> : 300 €/senyal vertical x 8 ut = 2.400 € (nombre de senyalitzacions aproximat)	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Nº de senyalitzacions noves instal·lades (Fet/No Fet)	

AP4	Potenciar l'ús dels aparcaments públics fora de calçada
Àmbit d'actuació	
Aparcament	
Objectius abordats	
• Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents i de la demanda de rotació	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
A Tortosa hi ha un total de 23 bosses d'aparcaments públiques en superfície (18 d'aquestes es poden veure a la imatge de sota) i 3 aparcaments públics soterrats. Gairebé totes queden properes a la xarxa principal de vianants. Per potenciar aquestes bosses es proposa el següent: • Millorar la senyalització d'orientació (Proposta AP2) • Garantir un itinerari de connexió a peu segur, confortable i accessible des de la xarxa principal de vianants (Proposta V1 i V2). • Millorar la informació a la web de l'ajuntament, completant-la (afegint informació sobre el conjunt dels aparcaments dissuasius, amb la seva ubicació específica, el nombre de places i opcions d'intermodalitat). En el cas dels aparcaments públics soterrats de rotació es proposa la creació d'un grup de treball amb els responsables dels aparcaments públics de la ciutat, per tal d'establir una política de projecció futura dels preus, que situï la zona blava per sobre de les tarifes dels aparcaments públics, de manera que resulti més econòmic estacionar en un aparcament públic fora calçada que en la calçada. • Gestió de les tarifes de la zona regulada i dels aparcaments soterrats (€€ - €) • Incentivar tarifes en funció d'hores de major o menor demanda. • Campanyes informatives	



Plànol associat:	
Cost	
Costos associats a altres mesures	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1, 2 i 3	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Nº d'actuacions per promocionar els aparcaments fora de calçada	

1.6. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

DUM1 Senyalització de nous punts de càrrega i descàrrega	
Àmbit d'actuació	
Distribució Urbana de Mercaderies	
Objectius abordats	
Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Es proposa senyalitzar nous punts de càrrega i descàrrega a Tortosa, especialment en aquelles zones amb major pressió comercial. Aquesta actuació té com a objectiu facilitar les operacions logístiques en àrees amb alta activitat comercial, on la demanda d'espai per a càrrega i descàrrega és elevada. La creació d'aquests nous punts permetrà descongestionar el trànsit, reduir les situacions de doble fila i millorar la fluïdesa en les vies públiques. Així mateix, es pretén garantir un accés més àgil i ordenat per als vehicles de repartiment, assegurant que els comerços puguin rebre les seves mercaderies de manera eficient i segura. Aquesta mesura, a més, contribuirà a una millor convivència entre els diferents usuaris de la via pública, potenciant l'activitat comercial i dinamitzant l'economia local.	
Plànol associat:	--
Cost	
Senyalització horitzontal i vertical: 450 €/ punt	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Indicadors de seguiment	
Nº de punts nous de CiD senyalitzats	

DUM2	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de la durada d'estacionament
Àmbit d'actuació	
Distribució Urbana de Mercaderies	
Objectius abordats	
Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Actualment el sistema de control emprat per validar el bon funcionament i ús de les places de càrrega i descàrrega és la inspecció directa. Aquest sistema no permet controlar quan de temps ha emprat un usuari els punts CiD i, per tant, no promou un ús eficient de les mateixes. Així doncs, es proposa implantar un sistema de gestió de l'aparcament destinat a la distribució de mercaderies, similar al de Barcelona, que permeti incrementar la rotació de les reserves de distribució urbana de mercaderies. L'acció pot consistir en: • Sol·licitar col·laboració o disponibilitat del sistema APP implantat a BCN. • Crear la difusió prèvia del sistema. • Implantar el sistema de gestió. • Fer un seguiment del resultat i implantar-lo a dins el protocol de seguiment previst. Una altra opció podria ser desenvolupar el sistema de les zones DUMA (distribució urbana de mercaderies i altres) de Vic. En aquests punts podrien estacionar els vehicles que fan distribució urbana de mercaderies així com altres col·lectius acreditats com PMR o veïns de l'àmbit. Aquestes zones d'estacionament estarien regulades a través d'una APP que permet obtenir un tiquet virtual que regula el temps d'estacionament en funció del tipus de col·lectiu i la zona. Amb el desenvolupament de l'aplicació i la conseqüent instal·lació de senyalització vertical informant del nou sistema, caldria que aquesta també indiqui la finestra temporal de regulació i el temps màxim d'estacionament.	
Plànol associat:	--
Cost	

• <u>Aplicació adaptada a Tortosa</u>: 3.000 € • <u>Instal·lació senyalització vertical</u>: 10.750 € (215€/ut x 50 ut = 10.750 €) • <u>Difusió del sistema</u>: 2.500€ • <u>Seguiment</u>: 1.500€/any x 6 anys = 9.000 € Total: 25.250 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 3	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Indicadors de seguiment	
• Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de la durada d'estacionament (Fet/ No fet)	

DUM3 Unificació de l'horari de CiD	
Àmbit d'actuació	
Distribució Urbana de Mercaderies	
Objectius abordats	
Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Es proposa unificar la regulació horària a les places de càrrega i descàrrega a Tortosa per optimitzar l'ús d'aquestes zones i millorar la mobilitat urbana. Actualment, les diferents zones de càrrega i descàrrega poden tenir horaris variats, cosa que crea confusió entre els conductors i dificulta la gestió del trànsit. Amb aquesta unificació horària, es busca establir una normativa clara i coherent que faciliti les operacions logístiques, reduint les infraccions i millorant l'eficiència dels desplaçaments. Aquesta mesura pretén no només facilitar el treball dels professionals del transport i la distribució, sinó també contribuir a una millor ordenació del trànsit a les zones més concorregudes de la ciutat. Això també permetrà una millor convivència entre els diferents usuaris de la via pública, especialment en àrees comercials i zones amb alta densitat de trànsit. En definitiva, l'objectiu és aconseguir una regulació més clara, homogènia i funcional, que s'adapti a les necessitats reals del municipi i afavoreixi una circulació més fluida i segura a Tortosa.	
Plànol associat:	--
Cost	
Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Indicadors de seguiment	
Unificació horària de les places de CiD (Fet/ No fet)	

DUM4	Creació de punts de recollida de mercaderies vinculades a les compres on-line
Àmbit d'actuació	
Distribució Urbana de Mercaderies	
Objectius abordats	
Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
El fort increment de l'e-commerce i la creixent generalització de les entregues a domicili com servei de valor afegit (factor de competitivitat) de molts establiments han contribuït al continu augment de les operacions B2C (Business to Client) amb el consegüent augment de la DUM i les seves conseqüències més visibles (trànsit, pol·lució, etc.). A més, les característiques d'aquestes operacions impacten negativament en l'organització logística dels operadors de transport afectats (menys predictibles, major rapidesa de resposta, complexitat en l'organització de rutes i horaris, etc.), la qual cosa, encara que es tracti d'un clar benefici per a l'usuari final, comporta una sèrie de problemes afegits, inexistents no fa molts anys. Per tal de reduir l'impacte que genera l'e-commerce, i en general la distribució de mercaderies a domicili del petit i mitjà comerç, es proposa impulsar l'aparició de punts d'entrega de proximitat o sistemes d'autorecollida de mercaderies que ofereixen flexibilitat al transportista i al consumidor. Algunes ubicacions possibles podrien ser les següents: • Intercanviadors de la xarxa de transport públic • Aparcaments (amb amplis horaris d'obertura) • Alguns equipaments públics La proposta consisteix en que l'administració fes de facilitador a la iniciativa privada per possibilitar la implantació de sistemes d'autorecollida de mercaderies, assessorant sobre possibles punts d'ubicació i normativa, entre d'altres. Alguns punts que proposa el PMUS són: 1) El Mercat, 2) l'estació de tren i 3) l'estació d'autobusos.	

	
Plànol associat:	--
Cost	
Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Nº de punts d'autorecollida	

DUM5 Estudiar la implementació de la distribució urbana de mercaderies d'última milla	
Àmbit d'actuació	
Distribució Urbana de Mercaderies	
Objectius abordats	
Garantir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, que permeti portar a terme les activitats econòmiques, fent-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Diferents estudis europeus mostren que el 25 % de totes les entregues de mercaderies en ciutats i el 50 % de totes les entregues de mercaderies lleugeres es podrien fer en bicicletes i tricicles de càrrega. La proposta constitueix una estratègia innovadora i sostenible per promoure la mobilitat verda i l'eficiència en la darrera milla de la distribució urbana de mercaderies a Tortosa. Aquesta iniciativa té com a objectiu principal incentivar l'ús de bicicletes per al repartiment de mercaderies al centre de la ciutat. Concretament, es proposa realitzar un estudi que analitzi els aspectes següents: • possibilitats d'ubicar un punt de concentració de mercaderies en les proximitats del Centre per al seu posterior repartiment, • operativitat del microhub: com la mercaderia arriba al centre de consolidació mitjançant vehicles més grans, i com surt, en bicicletes i tricicles de càrrega, espais d'intercanvi de mercaderies, magatzems, lockers,... • la demanda que tindria aquesta instal·lació • el balanç econòmic d'ingressos i despeses previsible. En cas que els resultats mostrin la viabilitat de la proposta, en una següent fase es podria plantejar posar en marxa un projecte pilot que faciliti a diferents operadors la distribució d'última milla a través d'aquests vehicles lleugers cedint l'espai físic que té la funció de centre de consolidació de les mercaderies, i establint altres accions de discriminació positiva a aquests vehicles com per exemple no establir restriccions d'horaris d'accés a la zona de vianants.	
Plànol associat:	--
Cost	
<u>Redacció de l'Estudi de la distribució urbana de mercaderies d'última milla:</u> 15.000 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Mitja
Agent responsable	

Ajuntament de Tortosa
Possibles fonts de finançament
Ajuntament de Tortosa
Indicadors de seguiment
• Realització de l'estudi d'última milla • Nombre de comerços que utilitzen aquest sistema

1.7. EDUCACIÓ, INFORMACIÓ I SENSIBILITZACIÓ

ED1	Realitzar campanyes per fomentar els desplaçaments en modes sostenibles
Àmbit d'actuació	
Educació, informació i sensibilització	
Objectius abordats	
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Amb l'objectiu de promoure els desplaçaments a peu en el municipi es proposa fer campanyes i difondre rutes a peu per la ciutat. A mode d'exemple es considera interessant fer campanyes de promoció de : • A peu al comerç (campanyes generals i específiques entorn als principals eixos comercials). • A peu a l'escola. Realitzar campanyes específiques vinculades a la implantació del projecte de caminis escolars. • Rutes saludables (ampliar, senyalitzar i difondre les rutes saludables existents). • Rutes de promoció dels itineraris de l'entorn del municipi (xarxa de camins) Complementàriament, es proposa incorporar aquesta informació al web de l'ajuntament.	
Plànol associat:	--
Cost	
• <u>A peu al comerç</u>: 3.000 €/any • <u>A peu a l'escola</u>: 3.000 €/any • <u>Rutes saludables</u>: 3.000 €/any • <u>Rutes de promoció dels itineraris per l'entorn del municipi</u>: 3.000 €/any	
Total: 12.000 €/any	
Fase d'implementació	Prioritat



Fase 1, 2 i 3	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
• Nombre de campanyes realitzades	

ED2 Participació en la setmana de la mobilitat sostenible	
Àmbit d'actuació	
Educació, informació i sensibilització	
Objectius abordats	
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Es proposa seguir participant en la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, iniciat al municipi des de l'any 2023. Així mateix, es proposa incorporar una visió més holística, i que realitzi una visió de la mobilitat sostenible tenint en compte les seves externalitats (consum de sòl, contaminació acústica, contaminació atmosfèrica, consum energètic...). També es proposa aprofitar la Setmana Europea de la Mobilitat sostenible per a: • Informar del conceptes del PMUS i les accions a realitzar. • Difondre totes les actuacions desenvolupades i el resultats. • Generar debats públics de temes d'interès per tal d'involucrar a la població o entitats socials i disposar de recepció sobre l'acceptació de les accions iniciades. • Realitzar accions puntuals de difusió de nous serveis o infraestructures.	
Plànol associat:	--
Cost	
• <u>Activitats de difusió i participació: 5.000 €/anual</u>	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1, 2 i 3	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	

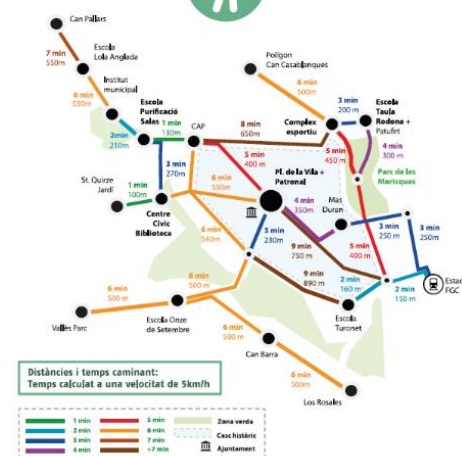


Indicadors de seguiment

- Nombre de campanyes
- Nombre d'activitats organitzades
- Dades estadístiques sobre la salut relacionades amb els hàbits de mobilitat

ED3 Foment dels desplaçaments a peu a través de la creació del Metrominut	
Àmbit d'actuació	
Educació, informació i sensibilització	
Objectius abordats	
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
El metrominut és un mapa esquemàtic que mesura les distàncies i els temps caminant entre els principals punts d'una ciutat. Té els codis visuals dels mapes de metro, si bé també es pot aplicar a ciutats de qualsevol mida. El que es pretén amb el metrominut és incrementar els desplaçaments a peu posant en evidència la proximitat entre llocs més reconeguts de la ciutat. Com a mitjà de comunicació publicitari tendeix a desmitificar el temps que habitualment es triga a caminar entre dos punts més o menys propers. Paral·lelament també és un mitjà per difondre altres missatges relacionats amb la salut del planeta, la salut pròpia i un nou estil de vida. Es proposa que l'Ajuntament de Tortosa desenvolupi un metrominut i el col·loqui als principals pols de mobilitat com a les estacions de tren i autobús o les zones de vianants de la ciutat.	
Plànol associat:	--
Cost	
Disseny del metrominut + imprimir i penjar cartells : 6.000 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	

Metrominut de SQV



Ajuntament de Tortosa
Indicadors de seguiment
• Disseny del metrominut (Fet/No fet) • Implantació del metrominut (Fet/No fet)

ED4 Promoció d'iniciatives com el bus a peu o el bici bus	
Àmbit d'actuació	
Educació, informació i sensibilització	
Objectius abordats	
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
El bicibús és una iniciativa per facilitar els desplaçaments en bicicleta al centre educatiu de forma grupal i segura. Per aquest motiu, de forma similar al que passa amb els autobusos escolars, s'estableix una ruta amb una sèrie de parades en les que es va recollint als participants, els quals venen amb la seva bicicleta. Està organitzat i acompanyat per adults (pares i mares, avis o altres) que pedalegen junts fins al centre educatiu. Per tal de desenvolupar aquesta actuació cal que l'Ajuntament i els centres educatius realitzin una bona difusió de la idea a dins de la comunitat educativa, buscant el recolzament de les AFAs, professors, associacions de veïns, etc. Un cop hi ha gent interessada en participar, es convoca a una primera reunió informativa, amb professors i famílies, sobre la mobilitat urbana en bicicleta i la organització del bicibús. És important identificar el punt d'origen de tots els interessats, mitjançant una enquesta o indicar-ho en un mapa. A partir d'aquesta informació es proposa una ruta amb un seguit de parades, buscant, en la mesura del possible, que tots els participants tinguin el seu habitatge a poca distància. Complementàriament, a la mateixa enquesta es demanen voluntaris (mares, pares, avis, etc.) que vulguin acompanyar els i les alumnes al centre educatiu. Es proposa, com a prova pilot, que aquesta iniciativa es realitzi un cop a la setmana en una de les escoles de Tortosa. Una altra opció seria el bus a peu, que és l'equivalent però caminant enlloc de en bicicleta.	
Plànol associat:	--
Cost	



Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1 i 2	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
Nº de bicibús o bus a peu	

ED5 Promoció de la certificació d'edificis "amics de la bici"	
Àmbit d'actuació	
Educació, informació i sensibilització	
Objectius abordats	
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
La certificació d'Edificis Amics de la Bici és un reconeixement que s'atorga a edificis i espais que han implementat mesures i facilitats per promoure l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible. Aquestes certificacions solen ser promogudes per organitzacions governamentals, municipis o altres entitats interessades a fomentar la mobilitat sostenible i reduir la dependència dels vehicles motoritzats. Es proposa definir una metodologia de certificació d'edificis ciclables que reculli els requisits que han de complir dels edificis municipals que volen obtenir el distintiu. A continuació, s'apunten alguns suggeriments: • Accessibilitat en bicicleta i VMP fins a l'edifici. • Aparcaments interiors o tancats per a bicicletes i VMP. • Aparcaments exteriors per a bicicletes i VMP. • Senyalització sobre l'accés en bicicleta i VMP a l'edifici. • Serveis complementaris per a les persones usuàries (dutxes, vestuaris, ...) • Polítiques de promoció de la bicicleta i els VMP al treball.	
Plànol associat:	--
Cost	
• <u>Cost associat a recursos interns de l'ajuntament</u>	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2 i 3	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	



Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
• Definició de d'uns criteris per l'obtenció dels distintiu "Edifici amic de la bicicleta" • N° d'edificis adscrits a la iniciativa	

ED6	Promoció de l'ús massiu de la bicicleta en col·lectius específics
Àmbit d'actuació	
Educació, informació i sensibilització	
Objectius abordats	
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
A través de programes específics, es busca brindar als estudiants les habilitats necessàries per a circular de manera segura amb bicicleta, així com promoure una consciència activa sobre el seu paper en el trànsit urbà. A més, es pretén abordar temes com la importància d'utilitzar modes de transport sostenible, la seguretat viària, el respecte als vianants i ciclistes, així com la valoració dels espais públics com a llocs de convivència i trobada. Aquests programes educatius podrien incloure: • Classes Pràctiques: Tallers de circulació viària i sessions sobre el maneig de bicicletes i una correcta circulació en VMP, com superar obstacles i com compartir l'espai viari amb altres usuaris. • Xerrades de Seguretat Viària: Impartir xerrades que destaquin la importància de respectar les normes de trànsit, senyalització i la prioritat dels vianants. • Rutes Escolars amb bicicleta: Organitzar rutes curtes i segures amb bicicleta perquè els estudiants experimentin la mobilitat sostenible. • Manteniment Bàsic de Bicicletes i VMP: Ensenyar com realitzar un manteniment bàsic de les seves bicicletes, fomentant la cura i la responsabilitat i de les VMP (frens, estat de la bateria, etc.) • Sensibilització Ambiental: Incorporar aspectes de consciència ambiental, ressaltant els beneficis ambientals de l'ús de la bicicleta i el VMP. En concret, es proposa realitzar una activitat d'aquest tipus per als alumnes de primària de cicle mitjà i superior enfocada en les bicicletes i una altra per alumnes que estiguin cursant els cursos d'educació secundària obligatòria per als VMP. A més, per les persones adultes que vulguin aprendre a muntar en bicicleta o en VMP i conèixer tècniques de manteniment d'aquests vehicles, es proposa realitzar un taller anual destinat a la ciutadania que ho requereixi, sota demanda a través dels Centres de Formació per a Adults (CFA).	



Plànol associat:	--
Cost	
• <u>Tallers destinats als alumnes de 3r i 5è de primària:</u> 60.000€ (500h/sessió x 20 sessions x 6 anys = 60.000€) • <u>Taller destinat a la ciutadania:</u> 6.000€ (1.000€/taller x 6 anys = 6.000€)	
Total: 66.000 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1, 2 i 3	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
• N° d'actuacions de promoció de la bicicleta	

ED7 Promoure tècniques de conducció eficient	
Àmbit d'actuació	
Educació, informació i sensibilització	
Objectius abordats	
Estendre entre la població la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible, saludable i segura.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Es proposa impulsar una estratègia per a difondre la conducció eficient que abasti: • Difondre les bones pràctiques relacionades amb la conducció eficient al conjunt de la població. • Incorporar els conceptes bàsics de la conducció eficient a les autoescoles del municipi. • Promoure que les empreses facin formació de conducció eficient (aprofitant la Fundació Tripartita o bé subvencions d'altres organismes). • Difondre aquestes tècniques al conjunt de la plantilla de l'Ajuntament de Tortosa. • Realitzar cursos de conducció eficient entre aquells treballadors/es de l'Ajuntament que compten amb una major mobilitat associada a la seva jornada laboral. Així mateix, es proposa exigir la realització d'un programa de formació en relació a la conducció eficient en aquells serveis externalitzats per l'Ajuntament de Tortosa (com a mínim en aquells que comportin una mobilitat associada).	
Plànol associat:	--
Cost	
• <u>Curs formació conducció eficient als treballadors de l'ajuntament</u>: 400 €/ sessió x 6anys = 2.400 €	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Ajuntament de Tortosa	
Indicadors de seguiment	
• N° cursos de formació conducció eficient	

Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Fons Europeus	
Indicadors de seguiment	
• N° Campanyes/anuncis/materials informatius de promoció de les rutes cicloturístiques	

1.8. GESTIÓ DE LA MOBILITAT

GM1 Millora de la mobilitat en els polígons industrials	
Àmbit d'actuació	
Gestió de la mobilitat	
Objectius abordats	
Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
La proposta busca la millora de la mobilitat en els polígons industrials amb una sèrie d'actuacions concretes destinades a optimitzar l'accés, fomentar la sostenibilitat i facilitar els desplaçaments diaris dels treballadors. Les accions previstes es focalitzen en quatre eixos principals. Plans de Desplaçament d'Empresa: el foment dels plans de desplaçament d'empresa (PDE) és una de les accions clau per reduir l'ús del vehicle privat i promoure alternatives més sostenibles. Foment del cotxe compartit: per reduir la quantitat de vehicles que accedeixen als polígons industrials, es promocionarà l'ús del cotxe compartit. Aquestes accions inclouran la creació de plataformes de Cotxe Compartit, places d'aparcament preferents i beneficis econòmics, com subvencionar part del cost del desplaçament per a aquells que optin per compartir vehicle. Milliores en transport públic: es proposa establir una línia d'autobús específica que connecti els polígons industrials amb els principals punts de Tortosa central, coordinada amb els horaris d'entrada i sortida dels treballadors. Mobilitat Activa: es potenciaran els modes de mobilitat activa (com la bicicleta i els desplaçaments a peu) als polígons industrials més propers a Tortosa a través de la creació i millora de carrils bici que connectin els polígons de Ferreries i els Portals amb el centre de Tortosa, adequació de voreres i passos de vianants i aparcaments per a bicicletes segurs i accessibles dins dels polígons industrials.	
Plànol associat:	--
Cost	
Cost associat a altres mesures	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1, 2 i 3	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	

Possibles fonts de finançament	
Indicadors de seguiment	
• Jornada informativa per a les empreses sobre els beneficis propis i fiscals de fer PDE (Fet/ No fet) • Col·laboració i suport de l'Ajuntament en la redacció dels propis plans, en la recerca de finançament, en l'aplicació de mesures concretes, etc. (Fet/ No fet) • Beneficis fiscals o operatiu pel fet d'estar desenvolupant un PDE. (Fet/ No fet) • Implementació línia d'autobús específica que connecti els polígons industrials amb els principals punts de Tortosa central. (Fet/ No fet)	

GM2 Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)	
Àmbit d'actuació	
Gestió de la mobilitat	
Objectius abordats	
Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Es proposa promocionar la redacció dels Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE) per tal de donar compliment a les prescripcions d'altres documents de planificació de rang superior, que són els següents: El Decret 132/2024, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Pla de Qualitat de l'aire Horitzó 2027 segons el qual han d'elaborar un PDE tots els centres generadors de mobilitat que compleixen els següents requisits: • Centre de treball amb més de 500 persones treballadores, pròpies o externes. • Centres de treball amb més de 250 persones per torn. • Centre de treball amb més de 200 persones treballadores, pròpies o externes, ubicats en zones amb superacions Els PDE són un conjunt d'actuacions que pretenen optimitzar la mobilitat dels treballadors/es, afavorint l'ús de modes de transport alternatius al vehicle privat, i racionalitzar l'ús del cotxe. El PDE permet assolir avantatges tant per als treballadors/es com per l'empresa. El PDE concerneix els desplaçaments relacionats amb l'activitat professional, o sigui tant els trajectes entre el domicili i el lloc de treball com els desplaçaments professionals dels treballadors/es, col·laboradors i clients. Els PDE els poden fer per empreses individuals amb una cert nombre de treballadors, o per a un conjunt de microempreses dins d'un polígon industrial, amb un organisme coordinador. Amb l'objectiu de generar mecanismes que impulsin i incentivin a empreses i polígons industrials a la redacció i implementació d'un PDE es planteja que des de l'Ajuntament es realitzin les següents actuacions: • Jornada informativa per a les empreses sobre els beneficis propis i fiscals de fer PDE. • Col·laboració i suport de l'Ajuntament en la redacció dels propis plans, en la recerca de finançament, en l'aplicació de mesures concretes, etc. • Beneficis fiscals o operatius pel fet d'estar desenvolupant un PDE.	
Plànol associat:	--

Cost	
Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 2	Mitja
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
--	
Indicadors de seguiment	
• Jornada informativa per a les empreses sobre els beneficis propis i fiscals de fer PDE (Fet/ No fet) • Col·laboració i suport de l'Ajuntament en la redacció dels propis plans, en la recerca de finançament, en l'aplicació de mesures concretes, etc. (Fet/ No fet) • Beneficis fiscals o operatiu pel fet d'estar desenvolupant un PDE. (Fet/ No fet)	

GM3 Adaptació de l'ordenança de circulació	
Àmbit d'actuació	
Gestió de la mobilitat	
Objectius abordats	
Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa.	
Zona d'actuació	
Tortosa	
Descripció de l'actuació	
Es proposa actualitzar l'Ordenança de Circulació amb l'objectiu d'adaptar-la a les noves propostes presentades en el present PMUS. El nou document haurà de tenir en compte la irrupció dels ginys de mobilitat personal i les possibles problemàtiques en el trànsit que se'n generin. Per tal de garantir una circulació de forma adaptada i segura, es proposa impulsar un article que reguli aspectes com l'edat permesa, les mesures de seguretat o les calçades autoritzades. La nova normativa ha de contemplar criteris de coexistència en els trams peatonals i la circulació de bicicletes i VMP. És essencial regular la velocitat d'aquests vehicles en zones de vianants, prioritzant sempre la seguretat dels vianants. Això implica establir límits de velocitat adequats i zones de pas clarament senyalitzades per garantir una convivència harmònica i segura per a tots els usuaris de la via. Aquesta ordenança ha d'estar estructurada en un document únic, ha de comptar amb la regulació fiscal associada, relativa a taxes, tarifes o sancions, i sotmesa a revisió periòdica segons es determini als protocols de seguiment. En definitiva, es recomana revisar l'ordenança de mobilitat en relació amb les següents propostes del PMUS, a fi d'integrar-les en la normativa vigent. Les propostes són: Mobilitat a peu (definir la regulació de la via): - V.1. Millores d'accessibilitat a la xarxa principal de vianants - V.3. Impulsar el programa de camins escolars i adaptació dels entorns dels centres educatius Mobilitat en bicicleta i VMP (definir criteris, jerarquia, i característiques de les vies): - B.1. Ampliació de de la xarxa ciclable i VMP del municipi. - B.2. Garantir la mobilitat en bicicleta Tortosa <> EMD <> Pedanies Mobilitat en vehicle privat: - VP.1. Jerarquia viària futura - VP2. Desenvolupament del projecte ZBE - VP.3 Pacificació de l'av. de la Generalitat	

En el moment de la redacció del PMUS, l'Ajuntament està modificant l'ordenança de circulació per regular els VMPs.	
Plànol associat:	--
Cost	
Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 1	Alta
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Indicadors de seguiment	
Adaptació de l'ordenança de circulació (Fet/No fet)	

GM4 Potenciar la navegació fluvial pel riu Ebre

Àmbit d'actuació

Gestió de la mobilitat

Objectius abordats

Aconseguir una mobilitat més saludable des de la perspectiva de la reducció de les externalitats ambientals i també promovent una mobilitat més activa.

Zona d'actuació

Tortosa

Descripció de l'actuació

Amb l'objectiu de reforçar l'atractiu turístic del municipi i posar en valor el patrimoni natural i fluvial de Tortosa, es proposa potenciar l'ús turístic del riu Ebre mitjançant activitats de navegació recreativa.

El riu Ebre constitueix un recurs de gran valor paisatgístic i identitari, però el seu potencial turístic encara no està plenament aprofitat.

Es proposa promoure serveis turístics com ara passejos en barca, lloguer de piragües o embarcacions elèctriques, excursions guiades fluvials i experiències vinculades al patrimoni històric i natural del riu.

Aquesta actuació permetria complementar l'oferta turística existent, dinamitzar l'economia local i fomentar una relació més propera entre el municipi i el seu entorn fluvial.



Embarcació de l'empresa turística Lo Sirgador, a l'Ebre. Font: Ajuntament de Tortosa

Plànol associat:	--
Cost	
Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	
Fase d'implementació	Prioritat
Fase 3	Baixa
Agent responsable	
Ajuntament de Tortosa	
Possibles fonts de finançament	
Indicadors de seguiment	
• Estudi viabilitat navegació fluvial	

1.9. PARTICIPACIÓ CIUTADANA

L'ajuntament ha posat a disposició de la ciutadania un enllaç per a que puguin incloure els seus suggeriments en vers la millora de mobilitat del municipi. En total s'han obtingut 34 respostes. En la taula inferior queden recollides tots els suggeriments i com els PMUS els hi dona resposta

ID	SUGGERIMENTS	PREGUNTES	ALTRES	RESPOSTA PMUS
1	Ficar patinets elèctrics de lloguer.			El PMUS no preveu un servei de lloguer de patinets elèctrics però si que preveu l'ampliació de la xarxa de bicicletes i VMP (proposta B1) i l'increment de punts d'aparcament de VMP (proposta B5), fet que impulsarà la mobilitat amb aquest mode de transport de manera cívica
2	Crear una xarxa de bicicletes elèctriques amb estacions virtuals. A la vegada, instal·lar mobiliari urbà tipus d'estacionament i marquesines informatives. Aquests mobiliari urbà, farà de marquesina informativa, estacionament per a qualsevol tipus de bicicleta dels usuaris i càrrega per a qualsevol usuari gratuïtament.	Es disposa d'un pla a curt termini o algun tipus d'aquests element com els instal·lats a la Ràpita i www.baiking.es		No es proposa la creació d'un servei de Bikeshearing però es proposen altres mesures per impulsar l'ús de la bicicleta com ara: l'ampliació de la xarxa de bicicletes i VMP (proposta B1), increment de punts d'aparcament de VMP (proposta B5), o la creació d'una flota municipal del bicicletes a disposició del personal públic (proposta B7)
3	Proposo implementar un sistema que permeti als usuaris fer seguiment en temps real dels autobusos, ja sigui mitjançant una aplicació mòbil o panells informatius a les parades. Aquesta millora ajudaria a reduir la incertesa sobre els temps d'espera i faria el servei més accessible i eficient. Algunes parades, com ara les de l'Avinguda Canigó (davant de l'Institut Despuig), o a l'Avinguda Generalitat (al costat del Bon Àrea), necessiten millores per garantir el confort dels usuaris, especialment durant l'estiu i l'hivern. Seria recomanable instal·lar marquesines amb ombra i protecció contra la pluja i el vent per fer més agradable l'espera. Proposo			Pel que fa a la millora de la informació de pas en temps real, l'actuació TP2 proposa la publicació digital de rutes i horaris, instant tant els operadors de bus urbà com els d'interurbà a publicar les rutes i els horaris en format GTFS i a les seves respectives webs, com ja fa actualment l'operadora Hife del transport urbà. Aquesta informació hauria d'estar disponible a les principals plataformes de consulta de transport públic, com ara Google Maps, Citymapper, Moovit, entre altres. Pel que fa a la millora del confort en les parades de bus, l'actuació TP3 proposa instal·lar bancs a totes les parades on la vorera ho permeti i anar instal·lant marquesines progressivament. Pel que fa la integració tarifària, l'actuació TP6 proposa instar a la Generalitat a crear l'ATM de les Terres de l'Ebre i la integració tarifària a l'ATM de Tarragona.

	establir una integració tarifària que inclogui les línies que connecten amb l'Hospital Verge de la Cinta, tenint en compte que es tracta d'un punt essencial per a molts usuaris del transport públic. Per facilitar el procés de pagament, seria molt útil incorporar l'opció de pagar amb targeta de dèbit o crèdit als autobusos, seguint la tendència d'altres municipis i adaptant el servei a les necessitats actuals dels usuaris. Finalment, voldria suggerir la unificació de les targetes de transport per a les línies que operen dins de Tortosa i aquelles que connecten amb Roquetes, atès que gran part d'aquesta àrea es troba dins del terme municipal de Tortosa. Així reduiria la confusió i milloraria l'accessibilitat al servei.			
4	Col·locar un radar al Carrer Barcelona i Rambla Canigó ja que els vehicles passen a molta velocitat			Gran part del carrer Barcelona és de plataforma única, fet que convida als vehicles a reduir molt la seva velocitat. L'Avinguda Canigó ja disposa d'elements reductors de la velocitat com coixins berlinesos.
5	Fer gratuït el parquímetre als vehicles elèctrics o amb etiqueta 0. A Tarragona i altres ciutats, així és. Com un incentiu a la mobilitat no contaminant.			En l'actuació VP6.- Pla d'impuls de vehicles més nets i la mobilitat elèctrica, es proposa entre d'altres, beneficis per als vehicles no contaminants com ara la bonificació de l'impost de circulació per vehicles etiquetats ECO o la possibilitat de d'aparcament gratuït o descomptes en zones que siguin de pagament.
6	El bus urbano que pasa por Remolins coincide con el horario de salida de colegios e institutos. Así podrían volver en bus.			La proposta TP1 preveu un estudi de millora de la xarxa urbana i interurbana d'autobusos
7	Mes aparcaments per a bicis/patinets. Millorar il·luminació, rehabilitar casc antic, creació de mes places i parques			La proposta B5 preveu la instal·lació de més places d'aparcament per a bicicleta en la via pública
8	S'ha de prioritzar l'ús de bici i patinet elèctric			La proposta B1 preveu ampliar i connectar la xarxa de bicicletes.

	davant els turismes, i per això s'han de fer carrils bici i no aparcaments per turismes. El transport públic (bus) ha de ser més barat i exigir a la concessionària l'ús de vehicles elèctric			La proposta TP4 proposa que s'incorporin millores en el criteris de sostenibilitat de la flota d'autobusos de la futura concessionària dels serveis interurbans. El PMUS no pot incidir en els preus del transport públic tot i així la proposta TP6 preveu la integració tarifària a l'ATM de Tarragona fet que pot fer reduir els preus
9	Allargar l'horari del bus interurbà fins les 10. (L'últim recorregut del bus és a les 10)			La proposta TP7 pretén millorar la xarxa de interurbana de transport públic. Dins d'aquesta mesura es podria estudiar allargar l'horari del bus interurbà.
10	Millorar la mobilitat en cadira de rodes per els carrers de Tortosa		Amplia els aparcaments de disminuïts per tots els barris i donar-los VISIBILITAT	Les propostes V1 (Ampliació voreres), V2 (Passos de vianants accessibles) i V6 (Escala mecàniques i plataforma PMR) milloraran la mobilitat de persones amb mobilitat reduïda
11	Falta poc per esta ? ? beeeeeee	Com va el projecte de lo iusapets.		--
12	Obrir un pas per als vehicles al costat de l'estació de tren, on està el pas de vianants. S'alliberaria moltíssim l'avinguda de la Generalitat. Crec que moltíssim del CO2 es genera no degut a la necessitat de mobilitat, sinó a la recerca d'una plaça d'aparcament.			La proposta VP3 preveu la remodelació de l'av. de la Generalitat fet que millorarà també la qualitat de l'aire. La proposta AP4 pretén potenciar els aparcaments públics fora de calçada fet que també eliminarà trànsit d'agitació
13	Ampliar freqüència i horaris bus als barris. Raval de Llet està molt mal cobert.			La proposta TP1 preveu un estudi de millora de la xarxa urbana d'autobusos
14	Per tal de millorar la imatge que donem, els dissabtes venen molta gent de fora a l'estadi i tots pregunten com funcionen els parquímetres, no es diferencien els botons, no se sap l'ús de cada un, no es llegeixen bé les instruccions. Caldria canviar les màquines, per tal de donar una imatge una mica millor.			S'ha informat a l'ajuntament i no es competència del PMUS
15	La suggerència crear una parada dels autobusos que venen del Reguers i Alfara al CAP Baix Ebre i també al centre de Tortosa- mercat, amb l' objectiu d'intentar que tràmits i compres d'afores de Tortosa ho			Es valorarà aquesta proposta en el document definitiu.

	facin a la mateixa Tortosa. Molts d'aquests usuaris fan compres i tràmits a Roquetes degut a que l'autobús els deixa al centre del poble			
16	Més trens ràpids a Barcelona i València			Proposta TP8.- Instar a la Generalitat, RENFE i ADIF, a millorar el sistema ferroviari i la planificació vinculada al Corredor Mediterrani
17	L-1 urbà, en horari migdia posar freqüència de pas cada 15min, com resto jornada diària			La freqüència de pas de L-1 és sempre de 15 minuts, incloent el migdia.
18	Posar més carregadors gratuïts per a vehicles elèctrics 100% per exemple al pàrquing del carrer Sebastià Joan i Arb? o a la plaça d'Alfons			En el programa d'actuacions, la proposta VP6.- Pla de vehicles més nets i mobilitat elèctrica, es proposa incrementar el nombre de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics
19	Horaris de transport públic (tant dins de la població com entre altres poblacions) més adaptats als horaris laborals			La proposta TP7.- Instar a la Generalitat a la millora de la xarxa interurbana de transport públic a les Terres de l'Ebre, preveu la millora en transport públic entre Tortosa i els municipis del voltant pel que fa a la millora de l'horari de transport urbà, la proposta TP1 preveu un estudi de millora de la xarxa urbana i interurbana d'autobusos en preveu la seva millora.
20	Guarda Bicis prop d'on vius. Han d'estar accessibles per facilitar la mobilitat, aquest es el primer pas.			Proposta B5.- Millora de la infraestructura d'aparcaments per bicicletes i VMP
21	La rampa que s'ha de fer del Ins Dertosa cap a la via verda, és massa estreta (2,5m), si s'ha de compartir amb vianants, i un carril per sentit.		Acabar bé, el carril bici del primer nou aparcament de l'estació de la Renfe. Gràcies	La rampa s'ha dissenyat seguint les normatives
22	L'Avinguda Generalitat, artèria principal dels barris del Nucli Antic i del Temple, necessita una reforma integral i urgent per a complir amb els mínims estàndards ambientals i de sostenibilitat. La que hauria de ser la columna vertebral pels desplaçaments a peu dins la ciutat és una via plena d'entrebancs i de vulneracions de drets del vianant: 1- El trànsit de l'Avinguda és desmesurat, donat que les vies abandonades del tren			Proposta VP3.- Pacificació de l'Av. De la Generalitat

generen un embut que impedeix a tothom (vehicles i vianants) l'ús d'altres vies alternatives. Cal reduir dràsticament la circulació de vehicles privats, fomentant altres circuits. Altres ciutats del país amb un trànsit tant o més complex que el de Tortosa han afrontat aquesta situació amb èxit. 2- Els semàfors estan coordinats de manera que els vehicles poden circular per l'avinguda a gran velocitat, perquè no troben impediments a l'hora de córrer-hi d'extrem a extrem, sense cap element que reguli el flux de vehicles. Caldria alternar els temps entre semàfors, per tal d'obligar els vehicles a aturar-se més sovint i donar més marge al vianant per creuar-la sense haver de córrer. 3- El tram central de l'avinguda, especialment entre els carrers d'Argentina i del Marquès de Bellet, està ple de barreres arquitectòniques (desnivells, escales, voreres estretes, punts amb nul·la visibilitat, tanques, parapets i terrasses de bars sense cap tipus de mirament) que obliguen el vianant a fer un periple, en comptes de poder passejar en línia recta. 4- Els encreuaments no disposen tots ells de passos de vianants ni ressaltos, el que dificulta la permeabilitat peatonal entre carrers, promou que els vianants cometin infraccions i que els vehicles privats continuïn usant l'avinguda com una via ràpida. 5- Pel que fa les voreres, son			
--	--	--	--

	estretes, antigues i totalment insuficients per als desplaçaments a peu o el passeig. Malgrat que l'avinguda és un important eix comercial i d'oci, el vehicle privat continua imperant-hi, dificultant el desenvolupament normal d'una avinguda cridada a ser zona de passeig. 6- La total manca d'arbrat fa que els vianants estiguin exposats a altíssimes temperatures durant la primavera i l'estiu (per falta d'ombres) i a nivells elevats de pol·lució (especialment entre la plaça de Barcelona i la d'Agustí Querol).			
23	Realització d'un carril bici continu que vertebrí tota la ciutat de Tortosa a un nivell pla. Des del barri de Remolins, la zona del pavelló, fins el barri del Temple, passat l'Auditori Felip Pedrell, hi hauria d'haver un carril bici vorejant tot el riu.		Unió de molts trams ciclables amb un gran eix de nord a sud de Tortosa, enllaçant amb el principal eix ciclable com és la Via Verda.	Proposta B1.- Ampliació de la xarxa ciclable i VMP del municipi
24	Implementació d'un servei de bicicletes de lloguer (estil bicimg). Amb estacions repartides pels barris i pobles del municipi i mancomunat amb Roquetes.		Donat que l'orografia de la ciutat ho permet, els desplaçaments entre Tortosa, Jesús i Roquetes es poden fer en molta facilitat amb bicicleta. Molta gent optaria per aquest servei si saben on poden deixar la bicicleta i on trobar-ne.	No es proposa la creació d'un servei de Bikes sharing però es proposen altres mesures per impulsar l'ús de la bicicleta com ara: l'ampliació de la xarxa de bicicletes i VMP (proposta B1), increment de punts d'aparcament de VMP (proposta B5), o la creació d'una flota municipal del bicicletes a disposició del personal públic (proposta B7)
25	Augment de la freqüència i la maduresa del bus urbà, per tal de reduir els desplaçaments interns en vehicle privat i augmentar el Transport públic.		El 76% dels desplaçaments que es fan a Tortosa són interns, i aquest, la meitat en vehicle	La proposta TP1 preveu un estudi de millora de la xarxa urbana d'autobusos

			privat. El Transport Públic només representa el 2% d'aquests desplaçaments. S'ha d'augmentar aquesta quota en detriment del transport privat.	
26	Integració tarifària per als desplaçaments a les Terres de l'Ebre. Creació de ATM Terres de l'Ebre.		La integració tarifària permet adaptar tots els bitllets al mateix preu, optar a abonaments recurrents i facilitar la compra dels bitllets	Proposta TP6.- Instar a la Generalitat a crear l'ATM de les Terres de l'Ebre i la integració tarifària a l'ATM de Tarragona
27	Construcció d'un pont al nord de la ciutat, entre Ferreries i Remolins, per connectar l'Eix de l'Ebre amb Remolins, Bitem i Tivenys d'una forma més ràpida.		Infraestructura necessària per millorar la mobilitat de la comarca.	Proposta VP4.- Construcció d'un nou pont nord
28	Creació d'aparcaments de dissuasió a la perifèria de la ciutat. Zones: Col·legi de Ferreries, Portals de Tortosa, Ferreries Nord, Jesús.		Amb aquest aparcaments es pot permetre buidar de cotxes el centre de la ciutat.	Tortosa compta amb 23 bosses d'aparcament públiques en superfície i 3 aparcaments públics soterrats. La proposta AP4, proposa potenciar l'ús dels aparcaments públics fora de calçada amb actuacions com millorar la senyalització d'orientació, garantir un itinerari de connexió a peu segur, millorar la informació a la web de l'ajuntament o la gestió de les tarifes de la zona regulada...
29	Carril bici per la riba del riu entre Ferreries i Jesús.		Creació d'un carril bici per donar continuïtat a l'eix pedalable de la riba de l'Ebre cap a Jesús, seguint l'antic camí de sirga.	La proposta B1 ja preveu la construcció d'un carril bici de Ferreries a Jesús en el marc del desenvolupament urbanístic de l'Horta del Parc Nou del nord de Ferreries.
30	Connectar el pont Mil·lenari amb voreres entre Ferreries i Tortosa.			El pont del Mil·lenari és una via exclusiva per a vehicles, no connecta estrictament zones urbanes
31	Retirada del monument franquista i creació d'una passarel·la peatonal entre Ferreries i el nucli antic de Tortosa		Creació d'una passarel·la peatonal per millorar la mobilitat a peu i ciclable	No es competència del PMUS treure el monument franquista. El Pont de l'Estat, que connecta Ferreries amb el centre de Tortosa, ja té un espai segregat del trànsit motoritzat per a vianants i bicicletes

			entre Ferreries i el nucli antic.	
32	Implementació d'un servei de bicicletes de lloguer (estil bicig). Amb estacions repartides pels barris i pobles del municipi i mancomunitat amb Roquetes.		Donat que l'orografia de la ciutat ho permet, els desplaçaments entre Tortosa, Jesús i Roquetes es poden fer en molta facilitat amb bicicleta. Molta gent optaria per aquest servei si saben on poden deixar la bicicleta i on trobar-ne.	No es proposa la creació d'un servei de Bikeslaring però es proposen altres mesures per impulsar l'ús de la bicicleta com ara: l'ampliació de la xarxa de bicicletes i VMP (proposta B1), increment de punts d'aparcament de VMP (proposta B5), o la creació d'una flota municipal del bicicletes a disposició del personal públic (proposta B7)
33	Allà on hi ha escales hi hauria d'haver baranes per a fer plenament accessibles tots els espais urbans a les persones amb dificultats de mobilitat que, encara que no es desplacin amb cadira de rodes, necessiten el suport de les baranes al pujar i baixar escales.			Es valorarà en la redacció del futur Pla d'Accessibilitat
34	Creació d'una via verda entre el barri de Remolins i Bítem.			La proposta B2.- Garantir la mobilitat en bicicleta Tortosa <> EMD <> Pedanies preveu la connexió entre Tortosa i Bítem adaptant el voral esquerra de la carretera T-301 per a ús de vianants i bicicletes

1.10. PRESSUPOST D'INVERSIÓ

Codi	Nom	Cost	Fase			Prioritat
			1	2	3	
XARXA DE VIANANTS						
V1	Millores d'accessibilitat a la xarxa principal de vianants	1.631.700 €	x	x	x	Alta
V2	Dotar de passos de vianants accessibles la xarxa de vianants	568.800 €	x	x	x	Alta
V3	Impulsar el programa de camins escolars i adaptació dels entorns dels centres educatius	5.000 €/ escola		x		Mitja
V4	Millora de la permeabilitat entre àrees dividides pel riu o per infraestructures	1.810.000 €		x	x	Mitja
V5	Millorar la mobilitat a peu amb Roquetes	7.950 €	x			Baixa
V6	Instal·lació d'escaleres mecàniques i plataforma PMR per salvar els desnivells	3.220.000 €			x	Baixa
XARXA DE BICICLETES I VMP						
B1	Ampliació de la xarxa ciclable i VMP del municipi	88.124,52€	x	x	x	Alta
B2	Garantir la mobilitat en bicicleta Tortosa <> EMD <> Pedanies	487.577 €		x	x	Mitja
B3	Garantir la mobilitat en bicicleta amb els municipis veïns	Cost associat a altres municipis			x	Baixa
B4	Pla de senyalització i orientació de la xarxa ciclista	15.000 €		x		Mitja
B5	Millora de la infraestructura d'aparcaments per a bicicletes i VMP	47.818 €	x	x	x	Mitja
B6	Instal·lació d'una xarxa de comptadors de bicicletes automàtics	18.000 €		x		Baixa
B7	Creació d'una flota municipal de bicicletes a disposició del personal públic	6.000 €	x	x		Baixa
XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC						
TP1	Estudi de millora de la xarxa urbana d'autobusos	10.000 €			x	Mitja
TP2	Millorar la informació a l'usuari, sobre tot en el transport en autobús	6.850 €	x	x		Alta
TP3	Garantir l'accessibilitat al conjunt de parades de transport públic i millorar en confort	32.800 €	x	x		Alta
TP4	Pla de renovació de la flota urbana d'autobusos	600.000 € /ut	x			Alta
TP5	Foment de l'intermodalitat bus-tren, bus-bici i tren-bici	11.600 €		x		Mitja
TP6	Instar a la Generalitat a crear l'ATM de les Terres de l'Ebre i la integració tarifària a l'ATM de Tarragona	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	x			Alta
TP7	Instar a la Generalitat a la millora de la xarxa interurbana de transport públic a les Terres de l'Ebre	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	x			Alta
TP8	Instar a Generalitat, RENFE i ADIF a millorar el sistema ferroviari i la planificació vinculada al Corredor Mediterrani	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	x	x		Alta
XARXA DE VEHICLE PRIVAT						
VP1	Jerarquia viària futura	Costos associat a l'actuació V5	x	x	x	Alta
VP2	Desenvolupaments del projecte ZBE	240.790 €		x		Alta
VP3	Pacificació de l'av. De la Generalitat	Cost associat a l'execució del projecte			x	Alta
VP4	Construcció d'un nou pont nord	Cost associat al projecte d'execució del Pont Nord			x	Alta

VP5	Creació d'àmbits de trànsit pacificat	En funció de l'actuació de pacificació	x	x		Alta
VP6	Pla d'impuls de vehicles més nets i la mobilitat elèctrica	Recursos interns de l'Ajuntament	x	x	x	Mitja
APARCAMENT						
AP1	Pla d'aparcaments	20.000 €		x		Alta
AP2	Ordenar la mobilitat de circulació i aparcament de la zona centre	1.520 €	x			Mitja
AP3	Millora de la senyalització d'orientació i senyalització d'informació dinàmica	Per determinar		x		Mitja
AP4	Potenciar l'ús dels aparcaments públics Ap4 ora de calçada	Costos associats a altres mesures	x	x	x	Baixa
DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES						
DUM1	Senyalització de nous punts de càrrega i descàrrega	450 € /punt		x		Mitja
DUM2	Implantació de sistemes tecnològics que permetin el control de la duració	25.250 €			x	Mitja
DUM3	Unificació de l'horari de CiD	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	x			Alta
DUM4	Creació de punts de recollida de mercaderies vinculades a les compres on-line	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament		x		Mitja
DUM5	Estudiar la implementació de la distribució urbana de mercaderies d'última milla	15.000 €		x		Mitja
EDUCACIÓ, INFORMACIÓ I SENSIBILITZACIÓ						
ED1	Realitzar campanyes per fomentar els desplaçaments en modes sostenibles	72.000 €	x	x	x	Mitja
ED2	Participació en la setmana de la mobilitat sostenible	30.000 €	x	x	x	Mitja
ED3	Foment dels desplaçaments a peu a través de la creació del Metrominut	6.000 €		x		Mitja
ED4	Promoció d'iniciatives com el bus a peu o el bici bus	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	x	x		Alta
ED5	Promoció de la certificació d'edificis "amics de la bici"	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament		x	x	Baixa
ED6	Promoció de l'ús massiu de la bicicleta en col·lectius específics	66.000 €	x	x	x	Mitja
ED7	Promoure tècniques de conducció eficient	2.400 €	x	x	x	Baixa
ED8	Potenciar les rutes cicloturístiques intermunicipals (Vies verdes, Eurovelo...)	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament		x		Mitja
GESTIÓ DE LA MOBILITAT						
GM1	Millora de la mobilitat en els polígons industrials	Cost associat a altres mesures	x	x	x	Alta
GM2	Promoció dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament		x		Mitja
GM3	Adaptació de l'ordenança de circulació	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament	x			Alta
GM4	Estudi de navegació fluvial pel riu Ebre com alternativa de la mobilitat urbana sostenible	Cost associat a recursos interns de l'ajuntament			x	Baixa
Cost total		5.476.710,48 €				