

ATM

Camp de Tarragona
Autoritat Territorial
de la Mobilitat



Annex I: Memòria Ambiental



Pla director de
mobilitat del Camp de
Tarragona



ÍNDEX

1.	CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA	1
1.1.	Objectius del pla	1
2.	DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ	5
2.1.	Raons per sotmetre el pla a l'avaluació ambiental	5
2.2.	Històric del procés d'avaluació ambiental.....	5
3.	ABAST DE L'AVALUACIÓ DETERMINAT PEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA	7
4.	VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT I LA SEVA QUALITAT	8
4.1.	Valoració de l'estructura formal	8
4.2.	Valoració del contingut de l'informe de sostenibilitat ambiental.....	8
4.3.	Síntesi de l'avaluació ambiental de l'informe de sostenibilitat ambiental	15
5.	AVALUACIÓ DEL RESULTAT DE LES CONSULTES REALITZADES I EL SEU GRAU DE CONSIDERACIÓ	20
5.1.	Origen de les aportacions.....	20
5.2.	Contingut i grau d'incorporació de les aportacions de caire ambiental al pla.....	23
6.	CONCLUSIONS DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ	29
6.1.	Integració dels aspectes ambientals.....	29
6.2.	Avaluació de la integració dels aspectes ambientals.....	29
6.3.	Avaluació de la integració dels objectius ambientals	33
6.4.	Amenaces.....	36
6.5.	Dificultats sorgides.....	39
6.6.	Mesures protectores, correctores i compensatòries	40
7.	DETERMINACIONS FINALS QUE HAURAN D'INCORPORAR-SE A LA PROPOSTA DEL PLA	42
7.1.	Determinacions per a l'avaluació ambiental dels projectes / instruments que desenvolupin o es derivin del pla.....	42
7.2.	Seguiment ambiental del Pla	50
	LLISTA DE TAULES I FIGURES	53

1. Característiques bàsiques del pla

Aquesta memòria ambiental es redacta d'acord amb el que preveu la llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, en el Decret 466/2004, la Ley 9/2006 de 28 de abril sobre planes y programas i la llei 6/2009 de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de determinats plans i programes.

A continuació es presenten les dades bàsiques del pla:

Taula 1. Dades bàsiques del pla

Tipus de pla	<i>Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona</i>
Òrgan promotor	<i>Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona</i>
Territori	<i>Camp de Tarragona</i>
Comarques	<i>Alt Camp, Baix Camp, Baix Penedès, Conca de Barberà, Priorat, Tarragonès</i>
Plans territorials i urbanístics aprovats i de rang superior que inclouen l'àmbit del pla	<i>Directrius Nacionals de la Mobilitat (DNM) Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC) Pla de transports de viatgers de Catalunya (PTVC)</i>
Superfície de l'àmbit del pla	<i>2.997,0 km²</i>
Sòl urbà i urbanitzable actual	<i>21.593 hectàrees (segons PTP)</i>
Sòl urbà i urbanitzable previst pel pla	<i>Les actuacions urbanístiques pertanyen a altres plans: Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, ARE..</i>
Altres actuacions remarcables	<i>Un total de 36 mesures organitzades en 44 actuacions dins de 7 eixos d'actuació</i>
Equip/s redactor/s dels documents d'avaluació ambiental	<i>J. Manrubia, D. Miravet, S. Hayes, N. Benito, L. Ros, R. Ruiz, E. Segarra, S. Serrano</i>

1.1. Objectius del pla

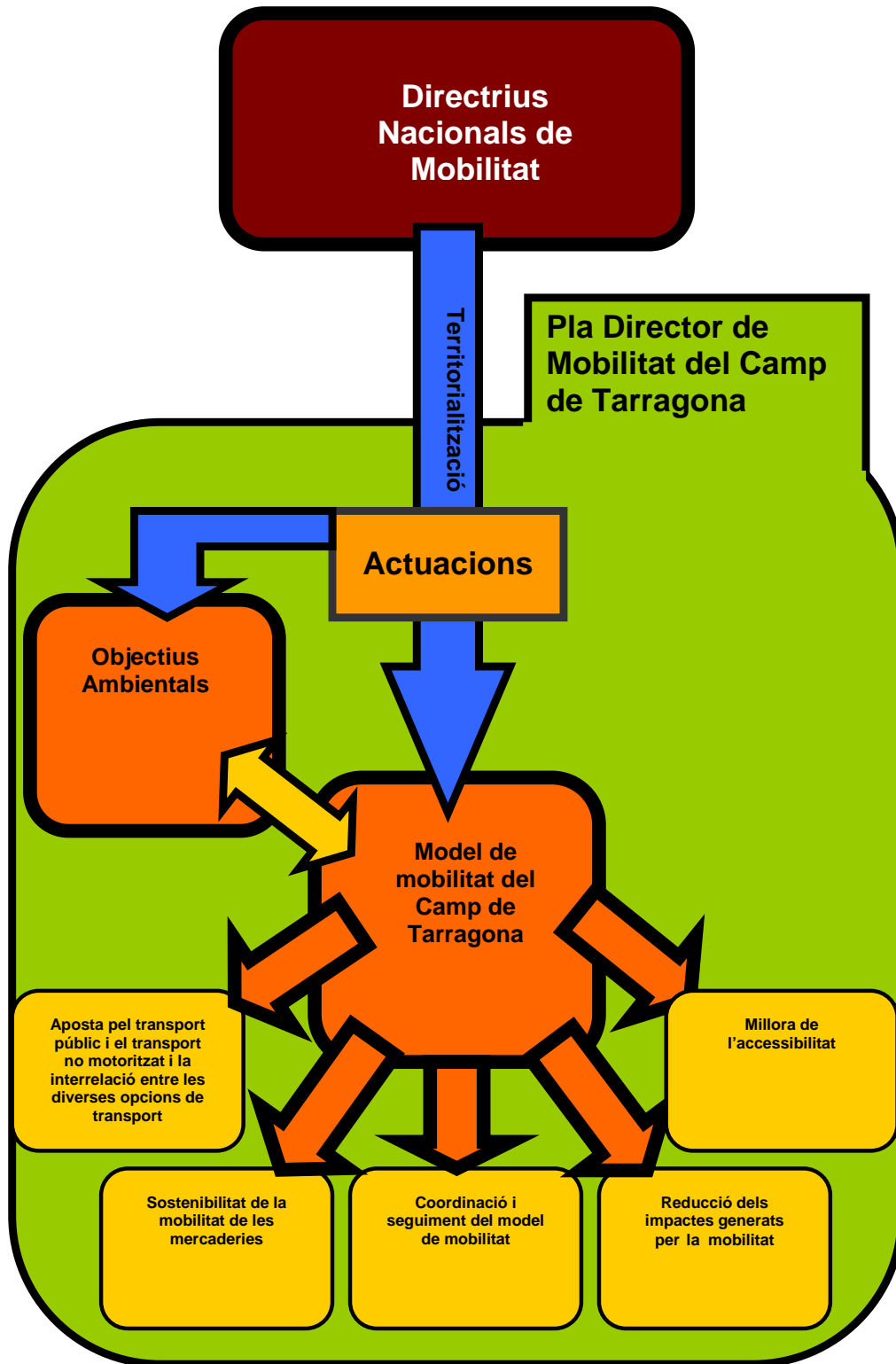
El pdM del Camp de Tarragona fa seus els principis orientadors i les fites que es recullen a les directrius nacionals de mobilitat (DNM) i els adapta a les necessitats que s'han detectat actualment segons la diagnosi del territori.

1.1.1 Les directrius nacionals de mobilitat

Les DNMs plantegen uns principis orientadors, que el pdM del CdT pren com a objectius generals del Pla. Aquests són els següents:

- Configurar un sistema de transport més vinculat a la idea de cost-eficiència per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional.
- Augmentar la integració social ja que aporta una accessibilitat més universal.
- Incrementar la qualitat de vida dels ciutadans.
- Millorar les condicions de salut dels ciutadans.
- Aportar més seguretat en els desplaçaments.
- Establir unes pautes de mobilitat més sostenibles

Figura 1. Plantejament del model de mobilitat per al Camp de Tarragona



1.1.2 El model de mobilitat del Camp de Tarragona

L'aplicació dels Principis orientadors de les Directrius Nacionals de Mobilitat ha de contribuir a avançar vers un model de mobilitat sostenible en el Camp de Tarragona que faci més fàcil moure's en transport públic. Per això és necessari començar a entendre la mobilitat com una estructura composta a partir de la integració de les diferents xarxes de transport públic, i la correcta connexió amb el transport no motoritzat, i també el transport privat. Aquestes xarxes conflueixen en punts concrets que seran els nodes d'intercanvi que han d'afavorir una intermodalitat que no suposi una penalització excessiva per a l'usuari en termes de comoditat i temps.

La superposició de xarxes amb punts de connexió entre elles permet no només una mobilitat més eficient, sinó que també augmentar l'accessibilitat a llocs on abans només era possible accedir mitjançant el transport privat. L'usuari tindrà més opcions a l'hora de decidir com es desplaça d'un punt a un altre del territori, perquè el transport públic amb les seves diverses alternatives i combinacions serà una opció més vàlida del que ho ha estat fins al moment. D'aquesta manera és possible iniciar el transvasament des del vehicle privat als mitjans de transport públics col·lectius i no motoritzats que es planteja aquest Pla en l'horitzó del 2015 per frenar l'increment continuat de la quota del transport privat.

El plantejament de la utilització de mitjans de transport més sostenibles també abraça el transport de mercaderies, en el qual és necessari un esforç per potenciar el transport per ferrocarril i la distribució de mercaderies sostenible.

L'accessibilitat entesa des de 3 vessants diferents és un altre element clau del nou model de mobilitat. En primer lloc, el model de connexió entre les diverses xarxes de transport facilitarà arribar en transport públic a llocs on fins al moment això resultava complicat o directament no era possible. En segon lloc, la rebaixa del preu del viatge a través de la integració tarifària fa que els desplaçaments siguin més econòmics per als viatgers. I finalment, l'eliminació de barreres també facilitarà la mobilitat d'aquelles persones amb mobilitat reduïda.

Aquest model exigeix analitzar i fer un seguiment de la mobilitat tant des de la perspectiva global del model de mobilitat, com des del punt de vista sectorial que permet acostar-se a les problemàtiques específiques.

Paral·lelament es podrà avançar vers una mobilitat més respectuosa amb el medi i amb menys accidents. La imatge global del model de mobilitat queda definida en els punts següents:

- Aposta pel transport públic i el transport no motoritzat i la interrelació entre les diverses opcions de transport
- Sostenibilitat de la mobilitat de les mercaderies
- Coordinació i seguiment del model de mobilitat
- Reducció dels impactes generats per la mobilitat
- Millora de l'accessibilitat.

Cal entendre els objectius ambientals com a part integrant del model de mobilitat, i per tant del pdM. És per això que la progressiva implantació del nou model de mobilitat anirà acompanyada del compliment dels objectius ambientals, donat que no és possible separar-los tal com han estat plantejats.

Segons aquests principis, s'ha definit una estratègia d'aplicació de les DNM que té com a objectiu genèric proporcionar "més accessibilitat, menys impactes" i que queda definida en els tres criteris següents:

1. Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que minimitzin la distància dels desplaçaments
2. Traspassar desplaçaments als mitjans més adients a cada àmbit
3. Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport i reduir-ne els costos externs unitaris.

Aquests tres criteris són considerats com a objectius operatius per a la construcció de les Propostes del Pla.

1.1.3 Els objectius ambientals

En funció de la diagnosi ambiental i considerant les Directrius nacionals de mobilitat i els consells de l'ISA document de referència, s'han definit els 10 objectius ambientals del Pla.

1. Potenciar el canvi modal de la mobilitat
2. Energia - reduir el consum de combustibles derivats del petroli
3. Energia - potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli
4. Reduir les emissions de GEH
5. Reduir els contaminants de l'aire (PM10)
6. Reduir la contaminació acústica associada a la mobilitat i completar-ne la quantificació
7. Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge
8. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada
9. Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus
10. Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat

Un dels objectius bàsics d'aquesta memòria ambiental és poder avaluar el grau d'integració dels objectius ambientals dins del model de mobilitat que es proposa per al conjunt del Camp de Tarragona

2. Descripció general del procés d'avaluació

2.1. Raons per sotmetre el pla a l'avaluació ambiental

D'acord amb la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, han de ser objecte d'avaluació ambiental els plans i programes llistats en l'Annex 1 de la mateixa llei. En el punt tercer de l'Annex s'enumeren els plans sectorials que han de seguir el procés d'avaluació ambiental, entre els quals hi figuren els plans directores de mobilitat.

2.2. Històric del procés d'avaluació ambiental

La taula que segueix fa un repàs de les fases de l'avaluació ambiental que s'han seguit i dels documents elaborats en cada fase del procés.

Taula 2. Històric del procés d'avaluació ambiental

Dates	Fases de tramitació del pla	Fases de l'avaluació ambiental	Documents generats	Òrgan responsable	Data d'emissió/publicació
Del 15-5-08 a l'20-5-10	Redacció del pla	Inici dels treballs d'Avaluació Ambiental	Document de comunicació ambiental per sol·licitar el document de referència	ATM Camp de Tarragona	15-5-2008
		Període de consultes per l'elaboració del Document de Referència	Document de referència	DMAH, DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat	20-7-2008
		Discussió del primer esborrany de l'ISA amb el DMAH	Consideracions al 1er esborrany ISA del pdM	DMAH, DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat	20-5-2010
12-3-10	Aprovació inicial	Avaluació ambiental del pdM	Aprovació inicial del pdM + ISA	DPTOP	12-3-2010
Del 22-3-10 al l'23-6-10	Informació pública	Consultes sobre el Pla i el ISA	Informe d'al·legacions al pdM del CdT	ATM Camp de Tarragona	23-6-2010
Del 25-6-10 fins (pendent)	Informes necessaris per a l'aprovació final	Presentació del pdM al Consell de la Mobilitat, al Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i a la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària	Informes emesos pel Consell de la Mobilitat, el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària	Consell de la Mobilitat, el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària	Pendent
		Presentació de la Memòria Ambiental al DMAH	Vist-i-plau de la memòria ambiental	DMAH	Pendent
		Integració de les determinacions de la Memòria Ambiental en el Pla	pdM del Camp de Tarragona abans de la seva aprovació final	DPTOP-ATM	Pendent

El 15 de maig de 2008, el promotor del pla va presentar a l'òrgan ambiental un avanç de l'instrument de planejament junt amb l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar, a fi de sol·licitar l'emissió del document de referència. L'informe de sostenibilitat ambiental preliminar contenia els apartats següents:

1. *Identificació de l'expedient*
2. *Antecedents*
3. *Objecte*
4. *Consultes prèvies a l'emissió del document de referència*
5. *Context de l'avaluació ambiental del pla*
6. *Amplitud i nivell de detall de l'informe de sostenibilitat ambiental*
7. *Administracions públiques afectades i públic interessat*
8. *Modalitats d'informació i consulta*

Així, el contingut de l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar s'ajusta a les determinacions del procediment d'avaluació ambiental establert a la Ley 9/2006 de 28 de abril sobre planes y programas.

3. Abast de l'avaluació determinat pel document de referència

Prenent com a base l'avanç del pla i l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar, l'òrgan ambiental va emetre, amb data de 20 de juliol de 2008, el Document de Referència que determina l'abast de l'informe de sostenibilitat ambiental, els criteris, objectius i principis ambientals aplicables, i identifica les administracions públiques afectades i el públic interessat. A continuació, a la taula 3 es resumeixen les determinacions principals del Document de Referència.

Taula 3. Determinacions del document de referència

Determinacions del document de referència		
Determinació dels requeriments ambientals significatius	Aspectes ambientalment rellevants del territori	Memòria ambiental de les DNMs: "cal posar èmfasi en la directriu 11: Racionalització de l'ús del vehicle privat.."
	Objectius, criteris i obligacions de protecció ambiental preestablerts	<ul style="list-style-type: none"> - El transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles - Un ús més eficient del vehicle privat, en relació a la mitjana d'ocupació.
	Objectius ambientals i indicadors	<ul style="list-style-type: none"> - Minimitzar el consum d'energia - Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"
		<ul style="list-style-type: none"> - Reduir les emissions de gasos efecte hivernacle - Reduir les emissions (PMs, O₃) - Reduir l'accidentalitat
Justificació ambiental de l'elecció de l'alternativa	Descripció de les alternatives considerades	<i>Consideració de l'alternativa zero, i d'estratègies "push&pull", la congestió viària com a dissuasió de l'ús del vehicle privat, la competitivitat en temps entre els diferents mitjans de transport."</i>
	Anàlisi de les alternatives	
	Justificació ambiental de l'elecció de l'alternativa seleccionada	<i>La construcció de noves infraestructures ha de demostrar-se necessària i difícilment substituïble per propostes de gestió de les infraestructures existents".</i>
Descripció ambiental del pla	Síntesi del pla	
	Identificació i quantificació de diferents aspectes	<ul style="list-style-type: none"> - Consideració de l'estacionalitat de la demanda - La circulació de mercaderies per carretera, sobretot de mercaderies perilloses. - La manca d'accessibilitat a l'estació de l'AVE de Perafort - Anàlisi dels principals pols generadors de mobilitat - La possible entrada en funcionament de centres logístics
Identificació i avaluació dels probables efectes significatius		<i>Estudi dels principals fluxos de mobilitat i del repartiment modal existent</i>
		<i>Identificació del àmbits on el pla ha d'actuar</i>
		<i>Establiment del repartiment modal que es pretén assolir, els mitjans per aconseguir tal objectiu.</i>
Avaluació global del pla	Congruència del pla amb els requeriments ambientals definits	<i>Presentar i sintetitzar resultats dels indicadors.</i> <i>Exposar problemes metodològics experimentats.</i>
	Mesures de seguiment	
Síntesi		
Informe sobre la viabilitat econòmica		<i>Atorgar la prioritat als mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.</i>
Altres consideracions		<i>Relacions amb altres Plans</i>
		<ul style="list-style-type: none"> - Pla Estratègic de la Bicicleta - El Pla d'Aeroports i Heliports de Catalunya - El PDU de les Àrees Residencials Estratègiques CdT

4. Valoració de l'Informe de Sostenibilitat i la seva qualitat

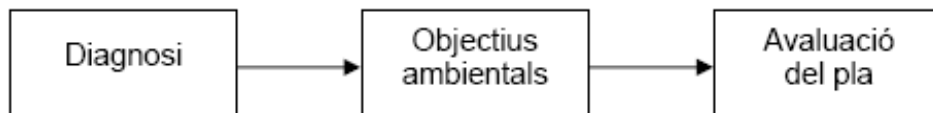
4.1. Valoració de l'estructura formal

L'informe de sostenibilitat ambiental (ISA) s'estructura d'acord amb l'esquema següent, que s'ajusta al Document de referència.

1. *Esbós del contingut i objectius principals del pla*
2. *Relació amb altres plans i programes connexos*
3. *Diagnosi ambiental*
4. *Objectius*
5. *Descripció i avaluació d'alternatives*
6. *Descripció i avaluació dels impactes ambientals de l'alternativa escollida*
7. *Avaluació global del pla*
8. *Mesures de seguiment i supervisió*
9. *Informe de viabilitat econòmica*
10. *Síntesi*

Acompanya el document un annex: "Anàlisi de la mobilitat dels corredors més transitats". Per tant, l'estructura de l'ISA s'adapta a allò que estableix el Document de referència per a l'avaluació ambiental del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona.

La definició dels objectius ambientals s'ha dut a terme a partir dels aspectes ambientals rellevants detectats en la fase de diagnosi. Aquests objectius ambientals han estat la base de l'avaluació ambiental. Així, els apartats de diagnosi, objectius, i avaluació ambiental del pla i de les alternatives es troben estretament lligats entre si, de manera que l'avaluació ambiental s'ha centrat en els aspectes ambientals més rellevants del territori, seguint l'esquema següent:



4.2. Valoració del contingut de l'informe de sostenibilitat ambiental

4.2.1 Incorporació de les determinacions del document de referència

Les determinacions del document de referència han estat incorporades en l'ISA, tal com demostren les taules següents:

- Taula 4a: objectius ambientals, indicadors
- Taula 4b: alternatives i elecció
- Taula 4c: síntesi, viabilitat econòmica.

Taula 4a. Incorporació de les determinacions: Objectius, indicadors ambientals

Determinacions del document de referència		Grau d'incorporació
Determinació dels requeriments ambientals significatius	Aspectes ambientalment rellevants del territori	Racionalitzar l'ús del vehicle privat Objectiu ambiental del Pla. Forma part de model de mobilitat.
	Objectius, criteris i obligacions de protecció ambiental preestablerts	<i>El transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles.</i> <i>Un ús més eficient del vehicle privat, en relació a la mitjana d'ocupació.</i> Objectiu ambiental del Pla. Forma part de model de mobilitat. Forma part de model de mobilitat. L'actuació A2.3 del document de Propostes del Pla s'hi centra.
	Objectius ambientals i indicadors	<i>Minimitzar el consum d'energia</i> <i>Augmentar el consum d'energies renovables i energies "netes"</i> <i>Reduir les emissions de gasos efecte hivernacle</i> <i>Reduir les emissions (PMs)</i> <i>Reduir l'accidentalitat</i> L'indicador de consum energètic té un valor de 637(kep/habitant) creixerà un 12% a l'any 2015 en l'escenari tendencial. Aplicant les mesures del pdM suposa una disminució d'un 4%. Es destaca l'oportunitat de promoure el biocombustible i generar una demanda suficient per a la potenciació del producte Es preveu un augment de les emissions de CO ₂ , com a resultat de l'augment del parc de vehicles. En el cas de l'evolució tendencial, l'augment (per l'any 2015) és del 29% i en el pdM l'augment és del 111%. Hi ha hagut superacions a totes les zones per al nivell de PM ₁₀ s. És un problema creixent. En el cas de l'evolució tendencial, l'augment de les emissions PM10 (per l'any 2015) és del 22%, en el cas del pdM l'augment és del 14%. Es preveu una reducció molt marcada de l'accidentalitat, fins el punt de reduir les víctimes mortals anuals des de 58 persones a 37, que es preveuen amb l'aplicació del pdM. Això representa una disminució propera al 40%.

Taula 4b. Incorporació de les determinacions: Alternatives i descripció ambiental

Determinacions del document de referència			Grau d'incorporació a l'ISA
Justificació ambiental de l'elecció de l'alternativa	Descripció de les alternatives considerades	<p><i>Consideració de l'alternativa zero, i d'estratègies "push&pull", la congestió viària com a dissuasió de l'ús del vehicle privat, la competitivitat en temps entre els diferents mitjans de transport."</i></p> <p><i>La construcció de noves infraestructures ha de demostrar-se necessària i difícilment substituïble per propostes de gestió de les infraestructures existents".</i></p>	<p>Es descriuen les taxes de creixement de la mobilitat i es defineix l'escenari tendencial. En un sentit <i>pull</i>, es descriu l'oferta del pdM com un model d'oferta integrada donant prioritat al ferrocarril i els mitjans no-motoritzats. En un sentit <i>push</i>, el Pla preveu actuacions en l'àmbit municipal a través dels PMUs. En l'àmbit interurbà, els esforços se centren en el BUS-VAO.</p> <p>L'única proposta de nova infraestructura (de les actuacions PITC) consisteix en el desenvolupament d'un segon enllaç viari entre el port i l'AP-7 (Raval de Mar). Justificat per la mobilitat de mercaderies químiques i portuàries i de viatgers en diversos sistemes de transports per la mateixa. El pla proposa diverses actuacions de gestió (Sistema Tarifari Integrat, Gestió viària..).</p>
	Anàlisi de les alternatives		
	Justificació ambiental de l'elecció de l'alternativa seleccionada		
Descripció ambiental del pla	Síntesi del pla		
	Identificació i quantificació de diferents aspectes	<p><i>Consideració de l'estacionalitat de la demanda</i></p> <p><i>La circulació de mercaderies per carretera, sobretot de mercaderies perilloses.</i></p> <p><i>La manca d'accessibilitat a l'estació de l'AVE de Perafort</i></p> <p><i>Anàlisi dels principals pols generadors de mobilitat</i></p>	<p>Es presenten diferents anàlisis de la sobredemanda estival segons serveis de busos interurbans, fluxos de trànsit, i de passatgers aeris, fent referència a la Diagnosi.</p> <p>El nou planejament territorial aprovat per la zona, i recollit en les actuacions del document de Propostes del Pla, assenyala la separació entre línies ferroviàries de mercaderies i de viatgers. En funció de la construcció d'aquestes infraestructures s'implementarà un transvasament del transport per carretera al ferrocarril que en la seva especialització, de mercaderies, circularà per zones menys urbanitzades.</p> <p>Es preveu l'elaboració d'una pla de mobilitat que analitzarà les necessitats d'accessibilitat a aquesta estació.</p> <p>S'identifiquen els principals pols generadors de mobilitat i anàlisi EMQ i es fa referència al document de Diagnosi.</p>
	Mesures previstes per a la preservació i millora del medi ambient		És un dels pilars del model de mobilitat del Pla.

Taula 4c. Incorporació de les determinacions: avaluació, síntesi, viabilitat econòmica

Determinacions del document de referència		Grau d'incorporació a l'ISA
Identificació i avaluació dels probables efectes significatius		<i>Estudi dels principals fluxos de mobilitat i del repartiment modal existent</i>
		<i>Identificació del àmbits on el pla ha d'actuar</i>
		<i>Establiment del repartiment modal que es pretén assolir, els mitjans per aconseguir tal objectiu.</i>
Avaluació global del pla	Congruència del pla amb els requeriments ambientals definits	<p><i>Presentar i sintetitzar resultats dels indicadors.</i></p> <p><i>Exposar problemes metodològics experimentats.</i></p>
	Mesures de seguiment	
Síntesi		
Informe sobre viabilitat econòmica		<p><i>Atorgar la prioritat als mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.</i></p>
Altres consideracions		Relacions amb altres plans

4.2.2 L'abast de l'informe en quant a continguts

La taula 5 resumeix els aspectes ambientals i proposa la seva ordenació segons el pes dels objectius operatius i del tractament presentat a l'ISA.

Dels 10 objectius proposats s'indiquen com a **objectius ambientals prioritaris** la reducció de les emissions de GEH i PM₁₀, la reducció del consum de combustibles

derivats del petroli, un ús major de combustibles alternatius, la reducció de l'accidentalitat i, sobretot, la potenciació del canvi modal.

Taula 5. Aspectes ambientals rellevants i objectius ambientals ordenats

Aspectes que cal considerar segons la legislació	Aspectes ambientals rellevants del territori	Objectius ambientals	Ordre dels objectius ambientals
Sostenibilitat global del model de mobilitat	<i>Quotes dels diferents mitjans de mobilitat actuals i previstos.</i>	<i>Potenciar el canvi modal de la mobilitat</i>	1
Consum d'energia	<i>Tendència a incrementar la demanda d'energia i risc de la dependència sobre el petroli</i>	<i>Minimitzar el consum d'energia i</i>	2
		<i>Potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli</i>	3
Ambient atmosfèric (contaminació per substàncies, especialment aquelles vinculades amb el canvi climàtic; contaminació acústica, lluminosa, electromagnètica, etc.)	<i>El principal focus emissor de gasos d'efecte hivernacle és el transport, i s'evidencia un increment de la dependència del vehicle privat</i>	<i>Reduir les emissions de GEH</i>	4
		<i>Reduir els contaminants de l'aire (PM₁₀)</i>	5
		<i>Reduir la contaminació acústica.</i>	8
Biodiversitat territorial, permeabilitat ecològica i patrimoni natural en genera	<i>Existència d'espais d'interès natural (ex. - barrancs)</i>	Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge	7
Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada		Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada	10
Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus		Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus	9
Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat		Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	6

La quantificació dels indicadors dels (sis) objectius ambientals de major importància es presenten en el capítol 4 de l'ISA.

Avaluació d'alternatives

S'entén que per a l'avaluació ambiental és molt rellevant la consideració d'alternatives viables, per tal d'identificar aquella que permeti assolir uns determinats objectius de manera més eficient i amb uns efectes ambientals, econòmics i socials més favorables. En aquest cas concret, l'avaluació s'ha basat en una comparació de l'escenari resultat de la implantació del model de mobilitat sostenible proposat pel Pla amb l'escenari tendencial o alternativa zero, que implica no aplicar les actuacions proposades en el Pla. Mentre que l'escenari tendencial suposa la continuació de les tendències actuals – de dependència sobre el transport privat – amb creixement segons les taxes establertes per les DNMs, el model del pdM respon en essència a la construcció d'una oferta integrada de transport públic i mitjans no motoritzats a nivell regional, a la racionalització de la utilització del transport privat i a la millora de la sostenibilitat del transport de mercaderies.

El Pla considera que a l'hora de racionalitzar l'ús del vehicle privat en els municipis, cal enfocar l'estratègia vers els PMUs. El pdM ha de vigilar la coordinació entre els instruments de planificació que abracen el conjunt de Catalunya i els d'àmbit municipal. Aquest fet implica consensuar la implementació de mesures amb els actors

de diferents nivells, a més d'implantar noves directrius per actuar en el Camp de Tarragona.

El canvi modal també ha de tenir lloc en els desplaçaments interurbans. Per aquest motiu en l'Annex de l'ISA es presenten els objectius que pretén assolir el pdM en els principals corredors: Tarragona – Salou – Cambrils – Vila-seca, Tarragona – Reus, Reus – Salou – Cambrils – Vila-seca, i Tarragona – Torredembarra – el vendrell – Calafell.

L'alternativa proposada pel Pla també representa un esforç per potenciar el transport de mercaderies amb modes més sostenibles, especialment el ferrocarril.

El Document de referència va proposar una millor definició de la xarxa jeràrquica d'intercanviadors. En el Document de Propostes del Pla es configura aquesta xarxa jerarquizada en l'horitzó 2015. Aquesta xarxa és bàsica per tal de interrelacionar les diferents infraestructures per a la mobilitat de les persones, incrementant el grau d'accessibilitat, a l'hora que es redueixen els impactes.

En la redacció del document es va partir d'un conjunt d'alternatives, la totalitat de les quals a excepció de l'alternativa que anomenem pdM, foren descartades en base als resultats esperats dels indicadors en l'horitzó del pla, ja que no generaven un impacte generalitzat positiu i evident sobre el patró de mobilitat del territori. D'això cal extreure que les alternatives rellevants exigeixen la potenciació i la interconnexió de la xarxa de transport dels modes més sostenibles, fita que s'assoleix amb l'alternativa pdM. Les altres opcions que no consideren aquesta xarxa de mobilitat interconectada, s'acosten en els seus resultats a l'alternativa zero, i per tant són considerades irrelevants. S'ha avaluat l'impacte ambiental de l'alternativa pdM i l'alternativa zero, identificant prèviament el grau d'assoliment dels objectius ambientals establerts. Lògicament, s'ha optat per l'alternativa que amb un impacte més positiu per al conjunt del Camp de Tarragona des del punt de vista ambiental.

4.2.3 Valoració de la informació emprada

Per a l'elaboració de la diagnosi i l'avaluació ambiental del pla s'ha utilitzat informació de base actualitzada, procedent de les següents fonts:

- aspectes de matriu biofísica: Pla Territorial Parcial (PTP) del Camp de Tarragona
- riscos naturals (ERF)
- aspectes de matriu antròpica: Pla Territorial Parcial (PTP) del Camp de Tarragona
- Pla àrees residencials estratègiques (PTOP)
- residus: elaboració pròpia amb dades de l'ARC i PTP del Camp de Tarragona
- la xarxa d'infraestructures i serveis de mobilitat: PTP, PITC i PTVC
- energia: Pla d'energia de Catalunya i dades d'ICAEN
- mobilitat: dades EMQ 2006, EMO, PTVC i SCT
- riscos antròpics: Plans PLASEQTA, TRANSCAT segons XIMP (SCT)
- contaminació acústica: MIFO, DGC i elaboració pròpia (impacte ferroviari), Aeroports de Catalunya

- contaminació atmosfèrica: DMAH, Zones de Qualitat de l'aire
- emissions de contaminants de l'aire derivats de la mobilitat: elaboració pròpia amb eines TRENDS (inici del projecte) i AMBIMOB (posteriorment, segons indicacions del PTO)
- paisatge: PTP del Camp de Tarragona.

La quantificació dels moviments de passatgers compta amb una metodologia estandarditzada (les enquestes de la mobilitat quotidiana), no existeix encara un mètode per quantificar els moviments de mercaderies de manera uniforme, aplicable a tot el territori. La manca d'enquestes de la mobilitat de mercaderies afecta principalment al transport per carretera.

Pel que fa a la modelització d'emissions de contaminants derivats de la mobilitat, cal remarcar que els factors aplicats no tenen en compte l'evolució de les millores dels motors associades amb la implantació de la legislació que classifica els turismes segons els límits d'emissions Euro1 - Euro5. Pel cas d'estudi no existeixen dades disponibles sobre els diferents motors Euro del parc de vehicles, el que porta a no poder conèixer els factors d'emissions que es podrien diferenciar en aquests tipus de motor.

4.2.4 Conclusions de la valoració: punts forts i febles de l'informe de sostenibilitat ambiental

A tall de conclusió, s'exposen tot seguit els punts forts i febles de l'informe de sostenibilitat ambiental.

Punts forts/oportunitats:

- Els objectius ambientals es presenten com una part integrada dins del model de mobilitat proposat per al Camp de Tarragona en el Document de Propostes del Pla. La millora dels indicadors ambientals en relació a l'escenari tendencial és el resultat de la consecució del model proposat pel Pla.
- S'han exposat els diferents problemes ambientals, i s'han fet projeccions sobre les tendències actuals mostrant com l'evolució del parc de vehicles a partir de la hipòtesis tendencial pot contribuir a un empitjorament d'aquesta situació.
- El canvi modal, amb la racionalització de l'ús del vehicle privat i la millora de l'oferta dels modes de transport més sostenibles és un eix clau per l'avaluació ambiental del Pla.
- L'avaluació ambiental té en compte del desenvolupament de les actuacions que suposen la territorialització del pdM, també quan aquest document no ha pogut arribar a concretar mesures per als casos més específics. Aleshores, altres instruments de planificació com els PMUs o els Plans de Mobilitat Específica assumeixen aquesta tasca. El pdM neix com una eina essencial de coordinació del territori.
- L'assoliment dels objectius ambientals del pdM depèn en bona mesura del desenvolupament de les competències de l'ATM del Camp de Tarragona.
- S'ha recollit i centralitzat dades de diferents fonts cobrint tots els aspectes rellevants de la mobilitat del Camp de Tarragona.

Punts febles/amenaces:

- Les inevitables restriccions pressupostàries en la conjuntura econòmica actual, que poden afectar la periodificació del Pla.
- El fet de que el model estigui plantejat com un grup de mesures coordinat, les quals són complementàries entre elles, fan que es perdi efectivitat si no es duen a terme conjuntament.
- Les limitacions sorgides de la necessària coordinació amb altres plans a l'hora de determinar la realització i horitzó temporal de les infraestructures de transport.
- Insuficients eines del territori per tal d'influir en el volum de trànsit de pas en les vies d'alta capacitat que creuen el territori de nord a sud i d'est a oest (AP-7, A-7 i AP-2)
- En la distribució de mercaderies s'emmarquen les actuacions amb criteris un tant generalistes donades les dificultats d'un coneixement detallat de les mateixes.
- L'evolució del model urbanístic dels darrers anys podria portar a majors disfuncions en la mobilitat. No obstant, el Pla Territorial és una eina eficaç per superar aquestes disfuncions, per la qual cosa ha estat contemplat en el pdM.

4.3. Síntesi de l'avaluació ambiental de l'informe de sostenibilitat ambiental

4.3.1 Avaluació general d'alternatives

A continuació s'exposen les alternatives considerades a l'informe de sostenibilitat ambiental:

Alternativa zero: també coneguda com a escenari tendencial, suposa la continuació de les tendències actuals – de dependència sobre el transport privat – amb creixement segons taxes establertes per les DNMs. Estem suposant que les actuacions del Pla no es duen a terme i que per tant, els agents privats prendran les seves decisions sense que el pdM pugui influenciar-les. En aquest escenari és difícil esperar una millora ambiental en relació a l'any base.

Taula 6. Valoració ambiental de les alternatives

Alternativa PDM	Trets generals del model	Alternativa Zero
Aposta pel transport públic i el transport no motoritzat i la interrelació entre les diverses opcions de transport	1	No s'aposta en la mateixa mesura pel transport públic i el transport no motoritzat i per tant es manté la tendència actual de creixement del vehicle privat
Aposta per la mobilitat en ferrocarril mitjançant una xarxa de Rodalies que vertebrarà el territori i una xarxa regionals que servirán a la mitja distància. Es farà de manera coordinada amb altres mitjans per tal d'afavorir la intermodalitat.	1.1	Actuacions d'acord amb el PTVC i el PITC, que representen una aposta pel ferrocarril, però que caldria coordinar amb altres actuacions
Millores en el servei urbà i interurbà en termes de freqüències i llocs als que donen servei i connectivitat amb altres mitjans de transport	1.2	Seguiment de les actuacions que figuren en el PTVC.
Es facilita notablement els desplaçaments a peu, sobretot en aquells centres generadors de mobilitat dins dels municipis i se n'incrementa la seguretat	1.3	La mobilitat en vehicle privat és clarament la manera més senzilla de realitzar els desplaçaments
Potenciació dels desplaçaments en bicicleta, augmentant la seguretat i afavorint la intermodalitat amb altres mitjans de transport	1.4	La instal·lació de carrils per a bicicletes es deixa en mans dels ens locals
Permetre la connexió de les xarxes de transport en diversos punts i posada en funcionament de la integració tarifària del transport públic per tal d'afavorir la intermodalitat	1.5	Tot i la integració tarifària, els intercanviadors no es potencien, i en conseqüència, es desincentiva la intermodalitat.
Racionalització de l'ús del vehicle privat	1.6	No es preveu racionalitzar l'ús del vehicle privat
El transport públic i el transport no motoritzat avança en competitivitat i és més fàcil que siguin escollits per l'usuari	1.7	Els residents i turistes del Camp de Tarragona augmenten l'ús del vehicle privat, perquè esdevé cada cop més competitiu en relació a les altres alternatives de transport.
L'usuari disposa d'informació àmplia sobre els mitjans de transport disponibles que és accessible per una diversitat de vies, però al mateix temps és homogènia per entendre-la i identificar-la fàcilment	1.8	Continuen vigents les dificultats per poder comprendre l'estructura de la informació a l'usuari.
Sostenibilitat de la mobilitat de les mercaderies	2	Els mitjans de transports escollits per a les mercaderies solament consideren la dinàmica empresarial sense que es plantegin actuacions de coordinació i sostenibilitat
Guany de la quota del transport de mercaderies per mitjà del ferrocarril, compatibilitzant-lo amb la seguretat dels nuclis urbans	2.1	Deixar que el transport de mercaderies es distribueixin entre les noves infraestructures viàries i ferroviàries previstes en el PITC.
Anàlisi i elaboració de propostes per a la millora de la mobilitat de les àries logístiques, que tenen un gran impacte econòmic sobre el territori però també sobre la seva mobilitat	2.2	No es plantegen millores en aquest àmbit, i per tant resta en mans de la normativa vigent i les pròpies zones logístiques la seva mobilitat.
Elaboració i aplicació de propostes per una distribució de les mercaderies dins dels municipis més sostenible i eficient, reduint les molesties que pugui generar als veïns	2.3	No s'elaboren els estudis, i per tant, és complicat avançar en la sostenibilitat i eficiència de la distribució urbana de mercaderies
Coordinació i seguiment del model de mobilitat	3	Únicament disposar d'aquelles eines per a la planificació de la mobilitat que es preveuen en la llei
Planificació i seguiment de la mobilitat urbana mitjançant la coordinació dels PMUs	3.1	Els PMUs es sotmeten únicament a les exigències legals
Creació de l'Observatori de la Mobilitat, responsable d'analitzar tant sectorialment com en el seu conjunt la mobilitat del Camp de Tarragona i que en permet un coneixement de les seves particularitats.	3.2	El coneixement sobre la mobilitat del Camp de Tarragona es redueix a les eines de que disposen en l'actualitat.
Estudi de la logística per avançar vers una mobilitat de les mercaderies i un sector de distribució més sostenibles	3.3	Organització regulada pel que estableix la normativa vigent
Realització d'estudis que partint d'una diagnosi determinen accions per tal de millorar la mobilitat en l'àmbit territorial.	3.4	No es disposarà d'aquests estudis.
Anàlisi de la mobilitat i elaboració de propostes per als llocs generadors de mobilitat: polígons industrials, centres sanitaris, centres universitaris, zones comercials, i altres concentracions laborals.	3.5	L'elaboració dels plans de mobilitat dels llocs generadors de mobilitat dependrà únicament de les exigències legals.
Reducció dels impactes generats per la mobilitat	4	Treballar en l'escenari actual que d'una banda preveu la reducció de l'accidentalitat, però l'altra és comportarà conseqüències negatives pel que fa a la sostenibilitat ambiental.
Reducció de l'accidentalitat gràcies a la distribució més sostenible i eficient entre els diferents modes de transport i les accions concretes previstes en el Pla	4.1	Reducció de l'accidentalitat en l'horitzó del Pla per mitjà de les mesures que ja s'apliquen actualment. Com a resultat, la disminució ja no és tan accentuada en l'horitzó del Pla.
Plantegar un model més sostenible potenciant els mitjans de transport menys contaminants, per aturar el creixement de la contaminació derivada del transport.	4.2	El ritme de creixement de les emissions contaminants no es ralentitza.
Potenciació de combustibles menys contaminants	4.3	El mercat determina en funció de l'oferta i la demanda els combustibles utilitzats sense tenir en compte les externalitats que es generen.
Millora de l'accessibilitat	5	L'accés a la mobilitat es veurà només millorat per la posada en marxa de la integració tarifària i per algunes millores tendencials en l'accessibilitat per a les persones de mobilitat reduïda.
S'accentua l'esforç per afavorir l'accés al transport públic i als principals llocs generadors de mobilitat a les persones amb mobilitat reduïda.	5.1	Tot i que la mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda millora, les millores no són tan importants.
S'aconsegueix un accés més universal al transport, perquè se n'ha abaratit el seu preu per l'usuari mitjançant la integració tarifària.	5.2	La integració social deriva de la integració tarifària, però calen més millores en termes d'accessibilitat a moltes localitzacions.
Es permet l'accessibilitat a indrets on abans només era possible fer-ho en vehicle o en transport públic però amb moltes limitacions.	5.3	Tot i que l'accessibilitat millora, aquesta millora no és substancial per al transport públic

Alternativa 1: suposa posar en funcionament un nou model de mobilitat que queda definit en els punts següents:

- Aposta pel transport públic i el transport no motoritzat i la interrelació entre les diverses opcions de transport
- Sostenibilitat de la mobilitat de les mercaderies
- Coordinació i seguiment del model de mobilitat
- Reducció dels impactes generats per la mobilitat
- Millora de l'accessibilitat

La taula precedent sintetitza les diferències de plantejament pel que fa al model de mobilitat entre l'alternativa pdM i l'alternativa zero. Com es pot observar, les diferències són evidents, sobretot pel que fa al desenvolupament de la xarxa de transport que té per objectiu la interconnexió dels diferents modes per tal d'afavorir la intermodalitat. En l'alternativa zero, l'opció de l'usuari pel transport públic serà més difícil donat que el sistema de transport no oferirà les oportunitats que es presenten amb l'alternativa pdM. En el transport de mercaderies, l'alternativa pdM fa una aposta decidida per millorar la seva sostenibilitat, incrementant la quota dels mitjans més sostenibles. En relació als impactes ambientals, es fa palès que cal esperar una millor evolució dels indicadors en l'alternativa pdM que no pas en l'alternativa zero.

La taula següent resumeix mitjançant símbols la valoració ambiental de les alternatives respecte dels objectius ambientals i els aspectes ambientals rellevants del territori. De la taula es dedueix que l'impacte ambiental de l'alternativa pdM és preferible en comparació a l'alternativa zero en la totalitat dels objectius ambientals, amb l'excepció de l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge, que cal tenir en compte que no es veurà modificada pel pdM, donat que aquest Pla no té com a objectiu el plantejament de noves infraestructures de transport. En el cas de la generació de residus, l'efecte positiu del pdM, es reflectirà més enllà de l'horitzó del Pla, però serà difícil que els fruits comencin a fer-se efectius abans. Tot i això s'ha considerat que cal fer notar un impacte ambiental positiu.

Cal prestar especial atenció a les emissions de GEH i PM₁₀, donat el seu impacte sobre el medi, com ja s'ha comentat en l'ISA. Tot i que el pdM no aconsegueix aturar la tendència creixent d'aquestes emissions, la seva evolució no és tan negativa com en el cas de no dur a terme les actuacions previstes en el Pla. El creixement del nombre de desplaçaments previst per a l'any 2015, és el factor clau que cal considerar com a responsable dels augments. Les actuacions que conté el Pla són necessàries per reduir l'impacte ambiental tan negatiu de l'escenari tendencial.

Taula 7. Valoració ambiental de les alternatives

Aspectes ambientals rellevants del Territori	Objectius ambientals segons la importància relativa	Impactes ambientals rellevants de les alternatives	
		Alt. 0	Alt. 1
Sostenibilitat global del model de mobilitat	1. Potenciar el canvi modal de la mobilitat	--	++
Consum d'energia	2. Minimitzar el consum d'energia	--	+
Ambient atmosfèric	3. Reduir els contaminants de l'aire (PM ₁₀)	--	-
Ambient atmosfèric	4. Reduir les emissions de GEH	--	+/-
Risc de la dependència sobre el petroli	5. Potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli	--	+
Seguretat viària	6. Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	+	++
Accessibilitat de les persones	7. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada	-	+
Ambient atmosfèric	8. Reduir la contaminació acústica.	--	++
Biodiversitat territorial, permeabilitat ecològica i patrimoni natural en genera	9. Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge	+/-	+/-
Residus	10. Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus	-	+

S'ha utilitzat la simbologia següent per determinar els nivells d'impacte en cada objectiu ambiental:

++ molt positiu + positiu +/- neutral - negatiu -- molt negatiu

4.3.2 Avaluació de l'alternativa adoptada

El pdM és una eina de planificació que presenta el desenvolupament d'un model de mobilitat per al Camp de Tarragona fins a l'any 2015. Per tant, l'alternativa escollida que integra aquest model de mobilitat només podrà ser implementada mitjançant l'articulació d'un conjunt d'actuacions, les quals es detallen en el Document de Propostes del Pla. Cal valorar el Pla com una estratègia global per tal d'assolir el model de mobilitat desitjat, en el qual s'hi integren com a part inherent els seus 10 objectius ambientals.

La taula següent presenta el grau d'eficàcia de les actuacions del Pla en relació a l'assoliment dels 10 objectius ambientals. Com es pot veure, els 6 objectius que es consideraven com a prioritaris són els més eficaçment coberts amb les actuacions del Pla. D'altra banda, es veu com l'acompliment de tots i cadascun dels objectius ambientals depenen en gran mesura del desenvolupament de les funcions legals de l'ATM i de l'actualització del pdM.

La necessitat d'impulsar els modes més sostenibles i els intercanviadors es mostren com els elements claus per avançar vers el canvi el modal, una mobilitat amb menys emissions contaminants i més eficient des del punt de vista energètic. En la taula també es fa palesa la necessitat de coordinar els instruments de planificació de la mobilitat de rang inferior i la implantació de l'Observatori de la Mobilitat.

Taula 8. Eficàcia de les mesures proposades del pla respecte als objectius ambientals adoptats (segons fitxes)

Objectius Mediambientals	1. Potenciar el canvi modal de la mobilitat	2. Minimitzar el consum d'energia	3. Potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli	4. Reduir les emissions de GEH	5. Reduir els contaminants de l'aire (PM10)	6. Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	7. Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge	8. Reduir la contaminació acústica	9. Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus	10. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada
Mesures										
Rodalies L1 (PTVC 2008-2012)										
Rodalies L2 (PTVC 2008-2012)										
Rodalies L3 (PTVC 2008-2012)										
Rodalies L4 (PTVC 2008-2012)										
Pla de serveis - Trens Regionals										
Plataforma Segregada del Transport Públic (TramCamp)										
Sistema Tarifari Integrat 1										
Sistema Tarifari Integrat 2										
Informació a l'usuari										
Informació dinàmica a l'usuari										
Millora de les eines de planificació										
Actuacions per augmentar l'ocupació dels vehicles										
Carrils bus-VAO										
La promoció de serveis sostenibles de taxi										
Millora dels serveis de TP de baixa demanda										
Millores del transport públic per carretera										
Coordinació dels PMU del territori										
Gestió dels EAMG										
Coordinació dels plans específics dels llocs singulars										
Serveis de les àrees residencials estratègiques										
Estudis/plans dels llocs generadors de mobilitat										
Intercanviadors tren - cotxe										
Intercanviadors de transport col·lectiu										
Intercanviadors tren - no motoritzats										
La distribució urbana de mercaderies sostenible										
Millores de la xarxa ferroviària de mercaderies										
Millores de mercaderies: Port de Tarragona										
Actuacions en aparcaments de camions										
Promoció dels serveis de transport marítim de curta distància										
La logística al Camp de Tarragona										
Xarxa ciclista										
Fomentar bones pràctiques d'anar a peu										
Accés no motoritzat als llocs de primer ordre										
Acció coordinadora per promoure les bicicletes públiques										
Nova infraestructura viària										
El Raval del Mar										
Gestió del trànsit: eixos principals, accessos urbans i el port										
Reducció del soroll del trànsit										
Acció coordinada per reduir els accidents de trànsit										
Promoció de l'ús del biocombustible										
Accés de persones amb mobilitat reduïda al transport col·lectiu										
Observatori de la mobilitat										
Desenvolupament de les funcions legals de l'ATM										
Actualització del pdM										

5. Avaluació del resultat de les consultes realitzades i el seu grau de consideració

Les consultes al públic i a les administracions afectades s'han realitzat durant les fases següents:

- Conferència de presentació de l'avantprojecte de Pla¹
- Participació pública prèvia a la redacció del pdM²
- Consultes de l'òrgan ambiental, a les administracions afectades i al públic interessat en referència a l'abast de l'avaluació durant la redacció del Pla.
- - Aprovació inicial
 - Informació pública i institucional del Pla aprovat inicialment.
 - Informes del Consell de la Mobilitat, el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària

L'objectiu d'aquest capítol és valorar la presa en consideració dels resultats de la participació pública i institucional. És per això que els apartats següents se centren en les aportacions rebudes i en la valoració de la integració d'aquestes en el pla i en l'avaluació ambiental.

5.1. Origen de les aportacions

Aquest apartat detalla l'origen de les aportacions rebudes, tot especificant els processos de consulta que les han originat. Així, la taula 9 presenta els ens públics i privats que han pres part del procés d'elaboració del pdM del Camp de Tarragona. Els ens que han participat en el procés de redacció del Pla comprenen departaments de la Generalitat, ajuntaments, consells comarcals, la Diputació de Tarragona, cambres de comerç, operadors de transport i/o d'infraestructures de transport, associacions de municipis, sindicats i associacions empresarials.

¹ Conferència realitzada el 22 de novembre de 2007, amb assistència d'unes 20 persones.

² De novembre 2007 fins a setembre 2008 – veure la taula 10.

Taula 9. Altres processos de participació

Grup 1	Departaments de la Generalitat	Grup 4	Ajuntaments principals municipis
	DPTOP- Equip del Pla territorial		Ajuntament de Tarragona
	DPTOP- Servei Territorial Carreteres		Ajuntament de Reus
	DPTOP-Secretaria de Planificació Territorial		Ajuntament de Cambrils
	DPTOP-Secretaria Mobilitat Sostenible		Ajuntament de Salou
	SCT-Pla de Seguretat Vial		Grup 5 Operadors
	SCT-Departament d'Operacions, i Oficina del PSVC		AENA
	Medi Ambient i Habitatge		Autoritat Portuària de Tarragona
	ICAEN (Institut d'Energia)		RENFE
	Serveis Territorials de Salut, Carreteres a Tarragona		Grup 6 Autoritats alts nivells
	Grup 2 Consells comarcals		CE
	C. Comarcal de l'Alt Camp		Foment
	C. Comarcal del Baix Camp		ADIF
	C. Comarcal del Baix Camp		DGT
	C. Comarcal del Baix Penedès		IFERCAT
	C. Comarcal del Baix Penedès		MMA
	C. Comarcal de la Conca de Barberà		Grup 7 Altres actors (consens)
	Grup 3 Altres ens supramunicipals		Federació de Municipis de Catalunya
	Cambra de Comerç Tarragona		Associació Catalana de Municipis
	Cambra de Comerç de Reus		CCOO
	Diputació de Tarragona		UGT
	Consorti intermunicipal Vila-seca/Salou (Port Aventura)		

Durant aquest procés àmpliament participatiu s'han celebrat un total de 53 reunions, que es llisten en la taula 10. Aquestes reunions han tingut lloc entre el 10 d'octubre de 2007, que va tenir lloc la primera trobada amb el Servei Català de Trànsit, fins el 25 de març que es va produir la darrera amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge.

Taula 10. Reunions efectuades amb administracions durant el procés de redacció.

Data	Organització
10 oct.07	SCT
23 oct. 07	Aj. Tarragona
31 oct. 07	Comitè executiu ATM
31 oct. 07	Comissió consultiva usuaris ATM
19 nov. 07	DPTOP
12 des. 07	IFERCAT
13 des. 07	Consorti intermunicipal Vila-seca/Salou (Port Aventura)
29 gen. 08	Consultrans
31 gen. 08	Cinesi, ATM
1 feb. 08	ADIF
11 feb. 08	C. C. Priorat
11 feb. 08	C. C. Conca de Barberà
11 feb. 08	C. C. Baix Camp
12 feb. 08	C. C. Baix Penedès
12 feb. 08	C. C. Tarragonès
14 feb. 08	C. C. Alt Camp
29 feb. 08	DPTOP, Secr. Mobilitat
29 feb. 08	Equip del Pla territorial
04 mar. 08	Comitè executiu ATM
12 mar. 08	DMAH DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat
25 mar. 08	Comissió consultiva d'usuaris ATM
25 mar. 08	Comissió tècnica d'operadors ATM
27 mar. 08	Comitè executiu ATM
28 mar. 08	DPTOP
9 abr. 08	Port de Tarragona
11 abr. 08	DPTOP
17 abr. 08	DPTOP, DGC
21 abr. 08	Port de Tarragona

Data	Organització
21 abr. 08	DGC Tarragona
23 abr. 08	SCT
24 abr. 08	Comitè executiu ATM
25 abr. 08	Diputació de Tarragona
28 abr. 08	CCOO
29 abr. 08	DPTOP (Equip PTVC)
30 abr. 08	Comitè executiu ATM
30 abr. 08	SCT
8 mai. 08	Comitè executiu ATM
22 mai. 08	Comitè executiu ATM
27 mai. 08	Comitè executiu ATM
29 mai. 08	Comitè executiu ATM
29 mai. 08	Consell d'administració ATM
8 jul. 08	Jornada pdM a Catalunya
16 jul. 08	Comitè executiu ATM
08 set. 08	Comitè executiu ATM
08 set. 08	Consell d'administració ATM
16 gen 09	DPTOP
16 juny 09	DPTOP
09 nov 09	DMAH DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat
09 des 09	DMAH Plans de Millora de la qualitat de l'aire
25 març 10	DMAH DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat
11 juny 10	DMAH DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat
16 agost 10	DMAH DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat

Prèviament a l'aprovació inicial es van rebre els informes de la Direcció General de Carreteres, el Programa de Planejament Territorial i el Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures. Aquests informes van incorporar una sèrie de modificacions al document que havia de ser aprovat inicialment.

El 12 de març de 2010 el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques va aprovar inicialment el pdM. Un cop es va fer efectiva la publicació en el DOCG, el 22 de març del mateix mes, es va iniciar el període d'informació pública, fins el dia 20 de maig, i el període d'informació institucional, fins el dia 25 de maig. Durant aquests períodes es van rebre un total de 77 al·legacions realitzades per 10 ens i organitzacions. A aquestes també cal afegir l'informe realitzat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge, el qual feia diverses consideracions a tenir en compte per tal de millorar la sostenibilitat ambiental del Pla.

Les darreres aportacions van a càrrec dels informes preceptius del Consell de la Mobilitat, el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària.

Finalment, el Departament de Medi Ambient i Habitatge va realitzar una sèrie de consideracions que van ser incloses en l'Informe de consideracions prèvies a la resolució de la memòria ambiental del Pla director de Mobilitat del Camp de Tarragona. L'objectiu d'aquest informe era assenyalar allò que cal afegir al pdM per completar les aportacions realitzades en l'informe anterior del mateix departament.

5.2. Contingut i grau d'incorporació de les aportacions de caire ambiental al pla

5.2.1 Consideració de les aportacions de les administracions afectades

Es detallen, per a cada fase de la tramitació del pla, les aportacions de caire ambiental recollides en els informes preceptius de les administracions afectades, i altres ens que han participat en els processos d'informació pública i institucional. Considerem per separat les aportacions rebudes abans de l'aprovació inicial i aquelles rebudes amb posterioritat

5.2.2 Aportacions rebudes amb anterioritat a l'aprovació inicial

El procés de participació del pdM ha estat ampli i, tal com s'ha observat en les taules 9 i 10 s'ha caracteritzat pel fet que hi ha pres part un extens ventall d'institucions i organitzacions de caire públic i privat. Sense tenir en compte els informes preceptius necessaris previs a la informació inicial, a partir de les diverses jornades i reunions celebrades, el pdM ha incorporat bàsicament dades per a la diagnosi i suggeriments d'actuació.

El Programa per a la Mobilitat, la Direcció General de Carreteres, la Direcció general del Transport Terrestre i la Direcció General de Planejament Territorial van emetre els informes preceptius requerits abans de l'aprovació inicial. Tot seguit es resumeixen els punts principals dels informes rebuts, els quals han estat incorporats en el Pla:

- DPTOP, Programa per a la mobilitat
 - L'informe subratlla la coherència del pdM.
- DPTOP, Direcció General de Carreteres
 - Esmenar nomenclatura de la xarxa viària
 - Revisar l'evolució prevista de l'accidentalitat
 - Aclarir la presentació dels indicadors per als escenaris de mobilitat previstos
 - Desenvolupar el calendari i el pressupost de les actuacions any a any
- DPTOP, Direcció General del Transport Terrestre
 - Millora i actualització del pdM en línia amb el contingut del PTVC i Pla Territorial
 - Desenvolupar les funcions de l'ATM del Camp de Tarragona
- DPTOP, Direcció General de Planejament Territorial
 - Subratlla la coherència del pdM amb el Pla Territorial

Altres aportacions durant aquest període foren les realitzades per l'Oficina Tècnica de Plans de Millora de la Qualitat de l'Aire del Departament de Medi Ambient i Habitatge. Aquestes millores es varen centrar en l'actualització de les dades d'emissions i oferir informació més detallada de la metodologia emprada per a la modelització.

5.2.3 Aportacions rebudes amb posterioritat a l'aprovació inicial

Un cop s'ha aprovat inicialment el document, durant els períodes d'informació pública i institucional es va rebre l'informe del Departament de Medi Ambient i Habitatge, en el qual es valora l'ISA i el Pla en el seu conjunt. El contingut d'aquest informe es resumeix en el quadre 11, com també el grau d'incorporació de les observacions realitzades.

Tal com es constata, la consideració de la territorialització és un aspecte cabdal de l'informe. Aquesta sobretot fa èmfasi sobre les mesures *push*, el tracte específic per a aquelles zones on la mobilitat assoleix uns volums més grans, tant a nivell municipal com de grans corredors interurbans, i posar especial atenció a la implantació de carrils BUS-VAO, aparcaments dissuasoris i els intercanviadors.

Taula 11. Aportacions procedents dels informes dels òrgans del Departament de Medi Ambient i Habitatge i grau d'incorporació. Fase d'aprovació inicial

Òrgans del DMAH	Aportacions	Incorporació en el pla
DMAH DG de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat	Model de mobilitat plantejat pel pdM	Es desenvolupen les bases del model de mobilitat en el document de Propostes del Pla.
	Territorialització de les mesures	Es defineix millor la territorialització de les actuacions incloses en el pdM. En aquelles actuacions que és possible, aquesta es fa directament per mitjà del mateix document. En el cas que no és possible es determinen els instruments de rang inferior que hauran de realitzar aquesta tasca i els criteris que hauran de complir: PMUs, plans de mobilitat específics, pla de serveis. D'altra banda, s'analitzen els principals 4 corredors de trànsit interurbà. S'examina quina és la situació actual de la mobilitat i quin és l'objectiu en l'horitzó del Pla.
	Priorització temporal de les mesures	S'estableix la priorització de les actuacions en funció de la seva importància per al model de mobilitat.
	Determinació de l'aparcament intrazonal	Es determinen un conjunt de places d'aparcament que s'hauran d'assolir en els municipis i es fixen les línies bàsiques d'actuació que hauran de seguir els municipis. El desenvolupament concret de la seva implantació es farà mitjançant els PMUs.
	Criteris per als plans que defineixen infraestructures	Es fa constar l'ATM del Camp de Tarragona té competències per emetre informes en relació a les futures infraestructures. També es comenta l'impacte de cadascuna d'elles sobre el territori i la seva necessitat (A6.1 del document de Propostes del Pla).
	Definir la xarxa jeràrquica d'intercanviadors	Incorporada a l'actuació A3.7 del document de Propostes del Pla, i es defineix el paper dels principals intercanviadors. La taula 12 en la Memòria Ambiental.
	Necessitat d'establiment de mesures pull&push.	A banda de les mesures pull que contenia el Pla es desenvolupen mesures <i>push</i> com els carrils BUS-VAO i s'estableix que aquestes han de tenir un paper fonamental a les poblacions mitjançant els PMUs (amb nombre aproximat de places d'aparcament dissuasoris, carrils bus, zones de restricció de trànsit)

	Recalculat els indicadors erronis	Recalculats
	Identificar i analitzar els corredors més transitats	Estudi inclòs (ISA Annex 1 – ATM, 2010b)

En el cas dels intercanviadors, el pdM determina un conjunt d'estacions ferroviàries on els usuaris podran canviar de mitjà de transport i que pel volum de viatgers, es consideren intercanviadors de 1er nivell: Estació Central, Estació del Camp, Sant Vicenç de Calders, Tarragona-ciutat, Reus-nord, Vila.-seca, Cambrils (nova estació). Altres estacions amb un menor nombre de viatgers, també tenen la categoria d'intercanviadors. La taula 12 recull el llistat d'intercanviadors amb les seves possibilitats d'intercanvi en l'horitzó del Pla.

Taula 12: Intercanviadors previstos i la seva funcionalitat

Intercanviador	Tipus	Funcionalitat l'any 2015
Estació Central	Intercanviador regional	Altes prestacions - llarg recorregut Altes prestacions - regionals Bus urbà Bus interurbà Connexió a l'Aeroport
Camp de Tarragona (la Secuita - Perafort)	Intercanviador regional	Altes prestacions - llarg recorregut Altes prestacions - regionals Bus interurbà
Sant Vicenç de Calders	Intercanviador regional	Rodalies Camp de Tarragona i Barcelona Regional convencional Bus urbà Bus interurbà
Tarragona-ciutat	Intercanviador urbà	Rodalies Regional convencional Bus urbà
Reus-nord	Intercanviador urbà	Rodalies Regional convencional Bus urbà Bus interurbà (pla de serveis)
Vila-seca	Intercanviador urbà	Rodalies Bus interurbà (pla de serveis)
Nova estació de Cambrils	Intercanviador urbà	Altes prestacions - regionals Rodalies Regional convencional Bus urbà Bus interurbà (pla de serveis)
Marçà – Falset	Intercanviador regional	Rodalies (estudi de demanda) Regional convencional Bus interurbà
Montblanc	Intercanviador urbà	Rodalies (estudi de demanda) Regional convencional Bus interurbà (pla de serveis)
Torredembarra	Intercanviador urbà	Rodalies Regional convencional Bus urbà Bus interurbà (pla de serveis)
Cunit	Intercanviador urbà	Rodalies Barcelona Bus urbà Bus interurbà (pla de serveis)
Valls	Intercanviador urbà	Rodalies Bus urbà
El Vendrell	Intercanviador urbà	Rodalies Barcelona Bus urbà Bus interurbà (pla de serveis)
Calafell	Intercanviador urbà	Rodalies Barcelona Bus urbà Bus interurbà (pla de serveis)

Durant el període d'informació pública i institucional es van rebre un total de 77 al·legacions realitzades per un conjunt de 10 organitzacions:

- Consell Comarcal de la Conca de Barberà
- AAVV de la ciudad de Tarragona de San Ramon y San Salvador
- CCOO
- CUP
- UGT
- Unió de Pagesos
- Port Aventura
- Consell Comarcal de l'Alt Camp
- Ajuntament de Valls
- Ajuntament de Rodonyà

La taula 13 recull el conjunt d'al·legacions rebudes al pdM de manera resumida, així com la resposta que s'ha emès al respecte. Els colors indiquen el grau de consideració que se n'ha fet. En color verd apareixen aquelles que han estat totalment o parcialment estimades. En color violat, apareixen aquelles consideracions que ja formen part del Pla, i en color groc apareixen aquelles al·legacions que han hagut de ser desestimades. En la columna de la dreta apareix el grau d'incorporació en el cas d'haver estat estimades les propostes. En cas d'haver estat desestimades, també apareix el motiu. 36 al·legacions han estat estimades i han suposat canvis en el text del pdM, 37 s'han considerat que ja es troben recollides en el text actual, i només han estat desestimades 4. La principal raó que porta a la desestimació de les al·legacions rau en el fet que la seva acceptació comportaria entrar en incoherències en relació amb altres plans com són el PTVC, el PITC i el Pla Territorial.

Arrel del procés d'informació pública i institucional també es va rebre uns comentaris, de l'Associació d'Independents del Priorat i d'un particular, en Josep Maria Campanera. En el primer cas, es posaven de manifest una sèrie de problemes que pateixen els usuaris de transport públic de la comarca del Priorat, i en el segon, del Baix Penedès. La millora de la mobilitat en transport públic, incloses les dues comarques esmentades, serà l'objectiu del Pla de serveis, la realització del qual és una exigència que el pdM planteja a l'ATM del Camp de Tarragona. Fora de termini es va rebre una al·legació de l'ajuntament de Mont-roig del Camp.

Els darrers passos abans de l'aprovació definitiva del pdM són l'emissió dels informes del Consell de la Mobilitat, el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i la resolució de la Memòria Ambiental per part del Departament de Medi Ambient i Habitatge. En aquests moments, es resta a l'espera de la recepció dels informes de les comissions esmentades.

Taula 13. Resum de les al·legacions i les seves respectives respostes.

Entitat	Al·legació	Decisió	Inclusió
CCCB	Incorporar Montblanc a les rodalies del CdT	Estimat	Depenent d'estudis de demanda (PTVC)
AAVV SRSS	Problemes acústics N-240 a Sant Salvador i Sant Ramon (pantalles sonores), Vorals i carril bici fins el centre ciutat	Inclòs	Actuacions previstes en el pdM i PMUs hauran de contribuir a millorar aquests problemes
CCOO	Ampliar les línies de Rodalies previstes en el PDM i afegir una que connecti Tarragona amb l'Estació del Camp	Desestimada	No està previst en el PTVC, ni en el PITC, ni tampoc en el Pla Territorial.
CCOO	Augmentar freqüències dels trens regionals	Estimat	Indicar freqüències PTVC
CCOO	Proposta de Tramcamp	Inclòs	El pdM preveu la infraestructura d'acord amb el que estableix el Pla Territorial. L'estudi informatiu aprofundirà en els detalls.
CCOO	Creació de títols de transport socials	Estimat	Estudi de la seva necessitat
CCOO	Proposta de parada per homogeneitzar la informació a l'usuari	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
CCOO	Actuacions per augmentar l'ocupació dels vehicles	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
CCOO	Proposta de creació de carrils BUS-VAO	Estimat	Es crearan d'acord als estudis específics de cada cas
CCOO	Millores del transport públic	Estimat	Realització del Pla de Serveis i indicar freqüències de ferrocarril del PTVC
CCOO	Plans de mobilitat als principals centres de d'activitat productiva	Estimat	Dins dels PMUs i concentracions laborals > 1500 treballadors
CCOO	Aparcaments dissuasoris a les estacions de tren	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
CCOO	Pla d'intercanviadors de transport col·lectius	Estimat	Xarxa d'intercanviadors jerarquizada
CCOO	Actuacions sobre la distribució de mercaderies sostenible	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
CCOO	Actuacions en el Port de Tarragona	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
CCOO	Promoure canvi modal en el transport de mercaderies	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
CCOO	Logística al Camp de Tarragona	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
CCOO	Actuacions per a bicicletes	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
CCOO	Potenciar la xarxa viària secundària	Estimat	Depenent d'estudis a realitzar per l'ATM
CCOO	Creació d'un observatori de la mobilitat, no únicament turística	Estimat	Creació de l'Observatori de la Mobilitat
CCOO	Adopció per part de l'ATM de les funcions que estipula la Llei de Mobilitat	Estimat	Creació del Consell Territorial de la mobilitat
CUP	Incorporar Valls a les rodalies del CdT	Inclòs	Es tenen en compte les consideracions previstes en el PTVC
CUP	Concretar millores en regionals i resoldre connexió amb Barcelona i Lleida	Estimat	Indicar freqüències PTVC
CUP	Programar l'oferta de transport públic en funció de la demanda potencial en lloc de sobre la demanda real i potenciar Educació, sensibilització i participació ciutadana	Inclòs	Tal com està plantejant el Pla, ja es fa així
CUP	Resoldre el problema de mobilitat que té Valls i es resolgui la connexió amb la resta del Camp, Lleida i Barcelona	Estimat	Indicar freqüències PTVC
CUP	Resoldre el problema de la intermodalitat i la connexió als centres generadors de mobilitat	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
UGT	Connexió xarxes de rodalies del Camp de Tarragona - Barcelona	Estimat	Incloure integració dels serveis tarifaris el 2012 que permetrà la connexió de xarxes de rodalies
UGT	Rodalies del CdT fins a Vilaverd, Montblanc, Vimbodi i Poblet	Estimat	Depenent d'estudis de demanda
UGT	Integració tarifària bus - tren	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
UGT	Georeferenciació xarxes bus urbà	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
UGT	Impuls <i>carsharing</i>	Estimat	Col·laboració de l'ATM en desenvolupament de propostes de <i>carsharing</i>
UGT	Dificultats dels carrils bus VAO T-11 i N-340	Estimat	Es crearan d'acord als estudis específics de cada cas
UGT	Metropolització del taxi	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
UGT	Elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada als creixements de sòl productiu ja existent	Estimat	Incloure els requisits legals que ja ho preveuen
UGT	Plans específics CIM del Camp, Gavarras i Carrefour	Estimat	Dins dels PMUs i concentracions laborals > 1500 treballadors
UGT	Augmentar oferta aparcament cobertes estació TAV Camp de Tarragona	Estimat	Estudi de la seva mobilitat com a lloc singular
UGT	Espais per a transvasament de mercaderies entre transports de gran capacitat i vehicles més reduïts	Estimat	S'analitzarà dins dels estudis de la logística
UGT	Integrar Observatori de la Mobilitat Turística dins l'Observatori del Turisme de la Fundació d'Estudis Turístics de la Costa Daurada	Desestimada	S'integrarà dins de l'Observatori de la Mobilitat, dins de l'ATM del CdT

Entitat	Al·legació	Decisió	Inclusió
UGT	Considerar l'ATM com a part d'un ens metropolità del Camp de Tarragona	Inclòs	Ja es fa aquesta consideració en el Pla
UGT	Millorar la mobilitat als polígons industrials	Estimat	Dins dels PMUs i concentracions laborals > 1500 treballadors
UGT	Planificar la mobilitat generada per la possible arribada de creuers al Port de Tarragona	Inclòs	Mitjançant l'Observatori de la Mobilitat
UGT	Adaptar les línies de transport públic als serveis sanitaris, escolars i esportius.	Inclòs	Serà part integrant del Pla de Serveis previst en el pDM
UP	Concreció temporal de les actuacions i contemplar l'activitat agrària	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
UP	Contemplar l'activitat agrària i proposi alternatives de mobilitat en aquells trams on es prohibeixi la circulació de vehicles especials.	Estimat	Realització dels estudis adients
UP	Contemplar accessos a finques agrícoles i ocupació de vies no permeses	Estimat	Realització dels estudis adients
UP	Adequació de la infraestructura viària a la maquinària agrícola	Estimat	Realització dels estudis adients
UP	Tenir en compte l'activitat agrària periurbana productiva al voltant dels nuclis urbans	Estimat	Realització dels estudis adients
UP	Modificar objectiu PDM	Inclòs	Els objectius actuals cobreixen les necessitats de mobilitat de tots els agents del Camp de Tarragona
Port Aventura	Incloure les previsions de mobilitat de l'estudi de mobilitat de Port Aventura	Estimat	Inclusió en l'estudi de la mobilitat a Port Aventura
Port Aventura	Establir previsions concretes sobre la mobilitat generada pel parc i la resta d'instal·lacions	Estimat	Inclusió en l'estudi de la mobilitat a Port Aventura
Port Aventura	Actualitzar el Pdm per recollir les implicacions de la construcció de 2477 habitatges	Estimat	Inclusió en l'estudi de la mobilitat a Port Aventura
Port Aventura	Al·legacions al Pla Parcial Urbanístic	Estimat	Inclusió en l'estudi de la mobilitat a Port Aventura
CCAC	Tracte equitatiu respecte la resta de Comarques del CdT	Inclòs	Totes les comarques reben un tracte equitatiu en el pDM
CCAC	Inclusió de la línia St. Vicenç - la Plana-Picamoixons dins les rodalies	Inclòs	Es tenen en compte les consideracions de demanda prevista del PTVC
CCAC	Concreció del pla de serveis dels trens regionals	Estimat	Indicar freqüències PTVC
CCAC	Connexió ferroviària entre Valls i l'Estació del Camp	Desestimat	No està previst en el PTVC, ni en el PITC, ni tampoc en el Pla Territorial
CCAC	Establir una connexió directa entre l'Alt Camp i l'Aeroport de Reus	Inclòs	Aquesta connexió existeix en l'actualitat i es podrien ampliar els serveis en funció de la demanda. No es preveuen noves infraestructures.
CCAC	Trobar solucions per a la intermodalitat	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
CCAC	Elaboració de propostes en base a la demanda potencial dels serveis i prenent transport públic com a punt de partida	Inclòs	Tal com està plantejat el Pla, ja es fa així
CCAC	Informació senzilla	Estimat	Estipular que la informació a l'usuari sigui senzilla
CCAC	Connexió dels CAPs de l'Alt Camp amb els municipis als quals donen servei	Inclòs	Serà part integrant del Pla de Serveis previst en el pDM
CCAC	Servei de transport públic als polígons industrials	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
CCAC	Contemplar el nou accés ferroviari de mercaderies a Valls i al Polígon de Puigpelat	Desestimat	El Pla Territorial preveu la connexió ferroviària als polígons, però no es preveu que aquesta es dugui a terme en l'horitzó del pDM
CCAC	Connectar la línia Valls - Reus amb els facultats de la URV	Inclòs	Pla de mobilitat previst
Aj Valls	By-pass a l'estació de la Plana-Picamoixons per permetre que rodalies arribin a Valls	Inclòs	Seguint el PITC, es preveu la connexió mitjançant les obres necessàries a la Plana-Picamoixons.
Aj Valls	Concreció de l'ús per a regionals de la via entre St. Vicenç i la Plana-Picamoixons	Estimat	Indicar freqüències PTVC
Aj Valls	Concreció de la L3 de rodalies	Inclòs	Seguint el PITC, es preveu la connexió de la L3 fins Valls mitjançant les obres necessàries a la Plana-Picamoixons.
Aj Valls	Definició del calendari de la integració tarifària per al CdT	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
Aj Valls	Concreció i territorialització de la millora de la informació a l'usuari	Inclòs	Les aportacions realitzades formen part de les actuacions del Pla
Aj Valls	Concreció en la distribució de la partida destinada a la millora del transport públic per carretera	Estimat	Elaboració del Pla de Serveis
Aj Valls	Estudi de mobilitat al PI de Valls i de mobilitat dels estudiants universitaris de l'Alt Camp a les facultats de la URV	Inclòs	Plans de mobilitat previstos
Aj Valls	Com afavorir la intermodalitat en les estacions de tren que són principals	Estimat	Xarxa d'intercanviadors jerarquitzada
Aj Valls	Concreció del pressupost i calendari de creació de places d'aparcament de bicicletes i 2km de carril bici a cada estació	Inclòs	Els PMUs hauran de preveure-ho
Aj Valls	Concretar el ramal ferroviari per mercaderies al PI de Valls que apareix al PTPCdT	Estimat	S'inclou la connexió Reus-Valls directa per mercaderies prevista en el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona en el termini 2006-2015
Aj Valls	Marcar calendari i prioritització de l'estudi de la logística	Inclòs	Es preveuen un conjunt d'estudis i els horitzons temporals corresponents
Aj Valls	Especificar paper de l'ATM a l'hora de controlar i fer seguiment en relació a la nova infraestructura viària	Estimat	Introduir que recauran sobre l'ATM les funcions d'estudiar i analitzar la mobilitat, tant els desplaçaments en transport públic, com privat.
Aj Rodonya	Parada a Rodonya dels trajectes Valls - el Vendrell - Calafell	Inclòs	S'estudiarà dins del Pla de Serveis previst en el pDM

6. Conclusions del procés d'avaluació

En aquest apartat se sintetitzen quins són els principals aspectes ambientals que s'han integrat dins del Pla, i que per tant, formen part com un element essencial del model de mobilitat del Camp de Tarragona.

6.1. Integració dels aspectes ambientals

El model de mobilitat que el pdM del Camp de Tarragona consisteix en 5 eixos que ja han estat tractats en el primer apartat d'aquesta memòria ambiental. Primerament, caldrà analitzar el grau d'interrelació entre els 5 pilars del model de mobilitat sostenible i els 10 objectius plantejats. Aquest anàlisi apareix en la taula 14.

Taula 14. Grau de relació entre els objectius ambientals i els pilars del model de mobilitat sostenible al Camp de Tarragona

Objectius Mediambientals	1. Potenciar el canvi modal de la mobilitat	2. Minimitzar el consum d'energia	3. Reduir els contaminants de l'aire (PM10)	4. Reduir les emissions de GEH	5. Potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli	6. Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	7. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada	8. Reduir la contaminació acústica	9. Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge	10. Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus
Pilars del model de mobilitat										
Aposta pel transport públic i el transport no motoritzat i la interrelació entre les diverses opcions de transport										
Sostenibilitat de la mobilitat de les mercaderies										
Coordinació i seguiment del model de mobilitat										
Reducció dels impactes generats per la mobilitat										
Millora de l'accessibilitat.										

La taula posa de manifest que el grau d'interrelació entre els objectius ambientals i els 5 punts que defineixen el model de mobilitat que es proposa per al període 2009-2015 és molt elevat. Aquesta és la conseqüència de que els objectius ambientals es troben perfectament integrats dins del model de mobilitat del pdM. El quadre únicament genera dubtes sobre el grau d'integració dels objectius ambientals amb el cinquè punt, és a dir, la millora de l'accessibilitat. Cal dir, que la millora de l'accessibilitat s'assolirà mitjançant un conjunt d'actuacions molt específiques en aquest àmbit i per això només està relacionada amb 2 dels objectius ambientals. Els 4 elements restants del model són de caire molt més general i per tant, això fa que, comparativament, el seu lligam amb el conjunt d'objectius ambientals sigui molt més notori.

6.2. Avaluació de la integració dels aspectes ambientals

L'elaboració del pdM del Camp de Tarragona respon a una necessitat del territori per avançar vers un model concret caracteritzat per uns criteris fàcilment identificables, per tal d'assolir una millora constatable en el 2015 en la qualitat de la mobilitat en el Camp de Tarragona.

Per aquest motiu, un cop definit el model i els objectius cal plantejar la manera d'assolir-los. Els mitjans per la consecució dels objectius són els eixos d'actuació que contenen el conjunt d'actuacions. En aquest apartat es passa a avaluar la contribució de cadascun dels eixos d'actuació per a assolir els objectius plantejats en el Pla.

6.2.1 Eix d'actuació 1: serveis de tren i PSTP (plataformes segregades del transport públic)

Per tal de poder desenvolupar el model de xarxa de transport col·lectiu que es planteja en aquest pdM és indispensable donar un impuls al transport per ferrocarril. Les vies existents en l'actualitat serveixen per unir els municipis amb més població, i per tant els que generen volums de mobilitat més destacables. Malauradament, la vertebració en l'actualitat es limita a serveis regionals amb freqüències que no els permeten ser atractius de cara a l'usuari en els seus desplaçaments interns pel Camp de Tarragona.

D'acord amb el Pla, la mobilitat entre els principis nuclis de població podria ser atesa mitjançant un sistema de rodalies que transportaria els usuaris d'una manera ràpida i econòmica. Si a més, es complementa amb altres actuacions, com la potenciació de la xarxa d'intercanviadors, es contribuiria en gran mesura al canvi modal, a la disminució del consum d'energia, a la disminució de la contaminació i també de l'accidentalitat.

L'avaluació ambiental ha fet les següents aportacions:

- Configuració d'una xarxa de rodalies integrada amb la resta de modes de transport, sobretot aquells més sostenibles
- Definició del pla de serveis de ferrocarril

6.2.2 Eix d'actuació 2: transport col·lectiu de superfície

Cal millorar la competitivitat del transport públic col·lectiu de carretera en relació al vehicle privat per tal d'afavorir el canvi modal. Els guanys de competitivitat tindran lloc mitjançant la reducció de les tarifes via integració tarifària, la millora de les freqüències i les connexions que s'hauran de desenvolupar en el Pla de Serveis, i la interconnexió amb la resta de mitjans de transports. En aquest sentit també caldrà tenir molt en compte l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda al transport públic.

Com en el cas del transport per ferrocarril, és indispensable potenciar la interconnexió de les xarxes de transport per afavorir la intermodalitat.

L'avaluació ambiental ha fet les següents aportacions:

- Configuració d'una xarxa de transport públic col·lectiu per carretera integrada amb la resta de modes de transport, sobretot aquells més sostenibles.
- Necessitat de desenvolupar el Pla de serveis.
- Millora de l'accessibilitat a punts del territori on és molt difícil fer-ho si no és mitjançant el transport privat.
- Reduir el cost del transport públic per a l'usuari.
- Millorar l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda.
- Estudi de la necessitat de la implantació de carrils BUS-VAO
- Actuacions per a augmentar l'ocupació mitjana dels vehicles.

6.2.3 Eix d'actuació 3: planificació de la mobilitat

El pdM estableix les línies mestres de la mobilitat en el territori fins l'any 2015. Ara bé, aquesta planificació ha d'estar coordinada amb la planificació sectorial o d'unitats territorials més petites que hauran de desenvolupar línies bàsiques que determina el Pla. Aquests instruments de rang inferior al pdM són essencials per a la consecució dels objectius plantejats. Entre ells trobem els PMUs, els plans específics de mobilitat i els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

D'altra banda, aquest eix estratègic estableix que cal desenvolupar els intercanviadors per tal de vertebrar la mobilitat del Camp de Tarragona, potenciant la intermodalitat i incrementant la competitivitat dels modes de transport més sostenibles.

L'avaluació ambiental ha fet les següents aportacions:

- Desenvolupament de la xarxa jerarquizada d'intercanviadors en les estacions
- Posar a disposició dels usuaris de les estacions aparcaments per a bicicletes
- Definició dels aparcaments dissuasoris
- Millora dels accessos a les estacions en bicicleta i a peu
- Definició dels criteris que hauran de seguir els PMUs i altres instruments de planificació de la mobilitat de rang inferior
- Criteris per definir les concentracions laborals que hauran de realitzar plans de mobilitat.
- Selecció dels municipis que hauran de dur a terme PMUs

6.2.4 Eix d'actuació 4: promoció del transport sostenible de mercaderies

El model de mobilitat determina que el canvi modal també ha de tenir lloc en el transport de mercaderies. En aquest sentit, el pdM aposta per potenciar el ferrocarril per tal de reduir la quota relativa del transport de mercaderies per carretera. Les actuacions en aquest àmbit són de particular importància en el Camp de Tarragona si es té en compte, el pes que té la logística en l'activitat del territori i també en la seva mobilitat.

L'avaluació ambiental ha fet les següents aportacions:

- Posar l'èmfasi en la potenciació del transport de mercaderies per mitjà del ferrocarril
- Anàlisi de l'activitat logística per proposar actuacions que suposin millores en la seva mobilitat
- Potenciar la logística mitjançant el Port de Tarragona

6.2.5 Eix d'actuació 5: promoció dels desplaçaments a peu i en bicicleta

L'àmbit municipal genera el 70% aproximadament dels desplaçaments que tenen lloc en el Camp de Tarragona. És per això, que la potenciació dels desplaçaments a peu i en bicicleta representa una molt bona oportunitat per tal de racionalitzar la utilització del cotxe privat. Cal augmentar considerablement els km de carrils-bici dins les ciutats, de la mateixa manera que cal incrementar la seguretat dels desplaçaments a peu. Tot i el considerable potencial dels desplaçaments dins dels municipis, el pdM també té molt en compte les oportunitats que sorgeixen en l'àmbit interurbà.

L'avaluació ambiental ha fet les següents aportacions:

- La connexió d'aquests modes de transport amb els altres mitjans de transport públic col·lectiu.
- Les possibilitats que apareixen en l'àmbit interurbà, sobretot en la línia de la costa, on hi ha un continu urbà que supera els límits municipals.
- El creixement proposat per a la xarxa de carrils-bici
- L'ampliació de les zones exclusives per a vianants, com també els seus itineraris segurs.
- Les millores en l'accessibilitat als llocs generadors de mobilitat
- Les estratègies de tipus *push* per racionalitzar l'ús del vehicle privat.
- El desenvolupament d'estratègies concretes en els PMUs per afavorir aquests modes.

6.2.6 Eix d'actuació 6: millores a la xarxa viària i la seva gestió

L'aposta pel canvi modal fa que la introducció de noves infraestructures viàries dificulti la implantació de model de mobilitat que proposa aquest pdM. És per aquest motiu, que el Pla només inclou els projectes d'infraestructures ja recollits en altres plans d'infraestructures, amb l'única excepció del Raval del Mar. D'acord amb el pdM, l'ATM disposarà dels recursos per tal de determinar mitjançant l'emissió d'informes la necessitat social de noves infraestructures de transport com també propostes per a la seva gestió, dins les quals també s'inclouen les viàries.

L'avaluació ambiental ha fet les següents aportacions:

- Fer palès les competències de l'ATM a l'hora d'emetre informes sobre la gestió de la xarxa viària i la construcció de noves infraestructures
- Estudiar des de l'ATM quines mesures es poden aplicar sobre la xarxa viària per reduir els impactes de la utilització de la mateixa.

6.2.7 Eix d'actuació 7: integració de polítiques socials i accions de coordinació

L'estratègia global del pdM necessita de la coordinació necessària per a que les actuacions dels altres eixos ens acostin al nou model de mobilitat. Aquesta tasca recau sobre l'ATM del Camp de Tarragona. A banda, l'Observatori de la mobilitat és l'ens que, dins de la mateixa ATM, ha de fer el seguiment del Pla, i coordinar els diversos instruments de planificació.

Aquest eix també contempla aquelles actuacions que tenen com a fita una millor integració social en l'àmbit del transport, com ara el seu accés a les persones de mobilitat reduïda.

L'avaluació ambiental ha fet les següents aportacions:

- L'aplicació de mesures per a la reducció del soroll del trànsit
- Avançar per continuar la reducció progressiva de l'accidentalitat de les carreteres
- Millorar l'accés al transport públic de les persones amb mobilitat reduïda.
- Potenciació de la utilització del biocombustible
- Seguiment i coordinació del pdM
- Coordinació amb els altres plans de mobilitat
- Anàlisi de la mobilitat del territori mitjançant l'Observatori de la Mobilitat
- Necessitat de desenvolupar plenament les funcions de l'ATM.

6.3. *Avaluació de la integració dels objectius ambientals*

Per tal de fer el seguiment acurat de la consecució dels objectius ambientals del Pla, s'han determinat un conjunt d'indicadors, un per a cadascun dels objectius, que es presenten en la taula 4.1. En ella es comparen els resultats de l'any base (2006 o 2007 depenent de la dada disponible), amb el valor de l'indicador ambiental l'any 2015 havent implementat les mesures del Pla i amb el valor del mateix indicador l'any 2015 sense haver dut a terme les actuacions previstes en el document de Propostes del Pla (alternativa zero).

Taula 15. Consecució dels objectius ambientals

Objectiu	Indicador	Unitat	Escenari Base		Objectiu PdM 2015	Escenari Tendencial 2015
			any ref.	Valor		
1. Potenciar el canvi modal de la mobilitat	Utilització del transport privat	%	2009	59,84%	55,27%	64,00%
2. Energia - reduir el consum de combustibles derivats del petroli	Consum carburants automoció per habitant	kep/hab anuals	2006	637	522	712
3. Energia - potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli	Biodiesel venut	Tones	n.d	n.d	9.000	n.d.
4. Reduir les emissions de GEH	Emissions CO2 i altres gasos d'efecte hivernacle	Tones	2006	954.507	905.770	1.232.489
5. Reduir els contaminants de l'aire (PM ₁₀)	Emissions PM10	Tones anuals	2006	637	577	775
6 Reduir la contaminació acústica associada a la mobilitat i completar-ne la quantificació	Emissions soroll	% estacions soroll > 65 LAR en dB(A)	2006	16,67%	11,23%	23,00%
7. Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge	Fragmentació ecosistemes i hàbitats per infraestructures transport	ha.	2007	92.290	92.290	92.290
8. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada	Adaptació a PMR del parc mòbil de transport públic de superfície	% vehicles adaptats	2006	38,15%	71,90%	45,02%
9. Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus	Generació de residus associats al transport	vehicles fora d'ús / any	2006	19.355	28.755	28.755
10.Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	Accidents amb víctimes per veh-km	accidents/milió veh-km/any	2007	25,72	21,86	24,18

1. Potenciar el canvi modal de la mobilitat

La tendència prevista en l'escenari tendencial incrementa els desplaçaments en vehicle privat fins el 64%. Canviar el model de mobilitat no és senzill perquè també implica modificar la mentalitat dels residents i visitants de l'àmbit. Una visió compacta i global de les actuacions del Pla permet una visió completa de l'oferta de mobilitat composta per diferents xarxes amb punts de connexió entre elles que faciliten la intermodalitat. El canvi modal tindrà lloc fins al punt de reduir la quota d'utilització del vehicle privat en 4,6 punts, gràcies al guany en la proporció de viatges realitzats en tren, autobús, i especialment en els modes no motoritzats .

2. Energia - reduir el consum de combustibles derivats del petroli

En relació a aquest indicador es preveu capgirar la tendència prevista. Això hauria de ser possible gràcies bàsicament a la racionalització de l'ús dels mitjans de transport que més demanda tenen d'aquest tipus de combustible, una major eficiència en la seva utilització (més ocupació dels vehicles, desplaçaments més curts i vehicles més eficients) i la promoció dels combustibles alternatius.

3. Energia - potenciar l'ús de combustibles no derivats del petroli

Tot i que no disposem d'informació per a l'any base, ni s'ha establert una xifra per a l'escenari tendencial és previsible que l'evolució d'aquest indicador per a l'any 2015 sigui positiva amb independència de l'escenari. Tot i que l'objectiu per a les comarques del Camp de Tarragona està per sota del que es presenta en les DNMs,

4. Reduir les emissions de GEH

La implantació del conjunt d'actuacions del pdM permet reduir aquestes emissions l'any 2015 gràcies en bona mesura a l'escenari de mobilitat previst. No obstant, tot i el canvi en l'evolució que això representa, cal tenir present que no és possible assolir els objectius plantejats per a la resta de Catalunya en les DNMs.

5. *Reduir els contaminants de l'aire (PM10)*

Un dels contaminants amb una incidència més preocupant segons amb la diagnosi, reduiria notablement el seu impacte per mitjà de la racionalització de l'ús del vehicle privat, la millora de l'accessibilitat i l'eficiència del transport públic i els mitjans no motoritzats.

6. *Reduir la contaminació acústica associada a la mobilitat i completar-ne la quantificació*

Aquest és un dels indicadors en el que es fa visible un gir de tendència. Les actuacions del Pla - n'hi ha una específica dirigida a reduir la contaminació acústica complementada per la potenciació dels mitjans de transport públics i no motoritzats - han de permetre la consecució de l'objectiu plantejat.

7. *Minimitzar l'afectació de la matriu ambiental i del paisatge*

El PDM no planteja noves infraestructures que vagin en perjudici del paisatge. Tampoc s'esperen canvis amb l'escenari tendencial. És per aquesta raó que no hi ha una modificació en cap dels 2 escenaris en relació a l'any base.

8. *Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada*

L'accessibilitat no motoritzada i la reducció de les barreres s'acceleren mitjançant les actuacions del Pla. A les millores específiques en l'accessibilitat al transport públic i als llocs de primer ordre, cal afegir les actuacions dirigides a la mobilitat a peu i en bicicleta i la seva connexió a les xarxes de transport públic mitjançant intercanviadors.

9. *Minimitzar l'impacte ocasionat per la generació de residus*

Aquest és l'únic indicador que en l'escenari PDM té una evolució pitjor en relació a l'any base, i que al mateix temps no presenta una millora respecte a l'escenari tendencial. Tot i que el model de mobilitat plantejat ha de suposar una millora en aquest sentit, s'ha de tenir en compte l'evolució creixent de l'ús del vehicle privat i els increments del parc de vehicles. El PDM es planteja aturar el creixement de la motorització, però això no és suficient en el curt termini per canviar la tendència. Les actuacions que es duquin a terme en aquest sentit no es veuran en l'horitzó del Pla, sinó que els fruits s'observaran a més llarg termini.

10. *Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat*

Les actuacions del PDM acceleren la reducció de l'accidentalitat a la xarxa viària del Camp de Tarragona de l'escenari tendencial. Racionalitzar la circulació del vehicle privat, les millores en la xarxa viària i la coordinació de les mesures per incrementar la seguretat són els principals contribuïdors a la millora.

L'evolució d'aquests indicadors s'avaluarà tal com que s'estableix en l'apartat 7.2 d'aquesta memòria ambiental.

6.4. Amenaces

El pdM del Camp de Tarragona s'enfronta a un conjunt d'amenaques que cal tenir presents perquè poden limitar l'efectivitat i l'abast en l'aplicació de les actuacions. Aquestes es detallen a continuació.

6.4.1 La conjuntura econòmica actual i la necessitat de prioritzar

És evident que el període actual de reequilibri dels comptes públics és un moment de contracció de les inversions. El pdM conté un total de 44 actuacions, cadascuna de les quals té una dotació pressupostària indispensable per a la seva realització en l'horitzó del Pla. Caldrà veure si les limitacions de tipus pressupostari permeten dur a terme les actuacions previstes amb els terminis estipulats. És a dir, no és descartable que algunes actuacions es vegin endarrerides en la seva realització o en el pitjor dels casos no es puguin realitzar abans d'arribar a l'any 2015.

Per aquest motiu el pdM inclou una priorització de les actuacions, que es presenta en la taula 16. De la taula es desprèn que cal prioritzar aquelles actuacions que estan lligades amb més força al model de mobilitat proposat i que a més, són complementàries entre elles. D'aquesta manera s'aposta pels modes de transport més sostenibles, pels intercanviadors, per les actuacions que redueixin els impactes de la mobilitat, aquelles que incrementin l'accessibilitat i aquelles que facilitin la coordinació i desenvolupament a l'ATM del Camp de Tarragona.

Taula 16: Prioritat de les actuacions proposades.

Actuacions	Prioritat
1.1 Rodalies de Tarragona (actuacions A1.1.1 – A1.1.4)	Molt necessària
1.2 Pla de serveis – trens regionals (actuació A1.2)	Important
1.3. Plataforma segregada de transport públic (actuació A1.3)	Important
2.1. Integració tarifària (actuacions A2.1.1 - A2.1.2)	Molt necessària
2.2. Eines d'informació a l'usuari (actuacions A2.2.1 - A2.2.3)	Important
2.3. Actuacions per augmentar l'ocupació dels vehicles (actuació A2.3)	Important
2.4. Altres serveis de transport col·lectiu (actuacions A2.4.1 - A2.4.3)	Important
2.5. Millora del transport públic per carretera (actuació A2.5)	Molt necessària
3.1. Coordinació dels PMU del territori (actuació A3.1)	Molt necessària
3.2. Gestió dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (actuació A3.2)	Important
3.3. Coordinació dels plans específics (actuació A3.3)	Molt necessària
3.4. Serveis de les àrees residencials estratègiques (actuació A3.4)	Important
3.5. Estudis/plans dels llocs generadors de mobilitat (actuació A3.5)	Molt necessària
3.6. Intercanviadors tren–cotxe (actuació A3.6)	Molt necessària
3.7. Intercanviadors de transport col·lectiu (actuació A3.7)	Molt necessària
3.8. Intercanviadors tren–no motoritzats (actuació A3.8)	Molt necessària
4.1. La distribució urbana de mercaderies sostenible (actuació A4.1)	Important
4.2. Millores de la xarxa ferroviària de mercaderies (actuació A4.2)	Molt necessària
4.3. Millores de mercaderies: Port de Tarragona (actuació A4.3)	Important
4.4. Actuacions en aparcaments de camions (actuació A4.4)	Important
4.5. Promoció dels serveis de transport marítim de curta distància (actuació A4.5)	Convenient
4.6. La logística al Camp de Tarragona (actuació A4.6)	Convenient
5.1. Xarxa ciclista (actuació A5.1)	Molt necessària
5.2. Fomentar bones pràctiques d'anar a peu (actuació A5.2)	Molt necessària
5.3. Accés no motoritzat als llocs de primer ordre (actuació A5.3)	Molt necessària
5.4. Acció coordinada per promoure bicicletes públiques (actuació A5.4).	Convenient
6.1. Nova infraestructura viària (actuació A6.1)	Important
6.2. El Raval del Mar (actuació A6.2)	Important
6.3. Gestió del trànsit: eixos principals, accessos urbans i el port (actuació A6.3)	Important
7.1. Reducció del soroll del trànsit (actuació A7.1)	Important
7.2. Acció coordinada per reduir els accidents de trànsit (actuació A7.2)	Molt necessària
7.3. Promoció de l'ús de biocombustible (actuació A7.3)	Molt necessària
7.4. Accés de persones amb mobilitat reduïda al transport col·lectiu (actuació A7.4)	Molt necessària
7.5. Establiment d'un observatori de la mobilitat al Camp de Tarragona (actuació A7.5)	Molt necessària
7.6. Desenvolupament de les funcions legals de l'ATM (actuació A7.6)	Molt necessària
7.7. Actualització del pdM (actuació A7.7)	Molt necessària

6.4.2 La complementarietat de les actuacions

El fet de considerar un model global de mobilitat per tal d'impulsar una xarxa de transport públic que fomenti la intermodalitat fa que l'efectivitat d'algunes actuacions depengui de la posada en marxa d'altres actuacions. En aquest entorn és necessari establir prioritats, impulsant algunes actuacions de forma conjunta en l'horitzó del Pla per damunt d'altres.

Aquesta prioritització ja ha estat plantejada en el punt anterior i s'ha pogut observar en la taula 16. D'acord amb aquest criteri, cal donar preferència les actuacions que permetin la potenciació dels modes de transport més sostenible, els intercanviadors, i la coordinació i l'anàlisi de la mobilitat del territori.

6.4.3 Coordinació entre els diferents instruments de planificació

El pdM no és l'únic instrument per a la planificació de la mobilitat en el Camp de Tarragona. Hi ha diversos plans, l'àmbit dels quals és tota Catalunya (PITC, PTVC; PEB,...), d'altres que també tenen el Camp de Tarragona com a àmbit d'actuació (Pla

Territorial) i d'altres que es corresponen amb unitats territorials més petites (PMUs, PEMs, EAMG,...)

En primer lloc, el pdM ha de ser coherent amb els plans de rang superior. Per tant, tot i que la seva influència a l'hora de determinar la creació d'infraestructures, l'ATM del Camp de Tarragona podrà emetre informes valorant alternatives i suggerint actuacions per tal de millorar-ne la gestió.

Al mateix temps ha de marcar directrius clares per als plans de rang inferior i establir uns mecanismes de coordinació amb aquests. Aquestes tasques de coordinació correspon a l'ATM del Camp de Tarragona, que amb aquesta finalitat necessitarà que es desenvolupin les funcions que té legalment i estatutàriament assignades.

6.4.4 Influir en el volum de trànsit de les vies d'alta capacitat

La particular situació del Camp de Tarragona com a cruïlla entre els eixos econòmics i de transport que configuren el corredor mediterrani i el corredor de l'Ebre fan que el territori estigui creuat per carreteres caracteritzades per volums de trànsit molt grans, i per als quals resulta molt complicat des del pdM poder determinar mesures per a millorar la sostenibilitat en els desplaçaments.

Des de l'Observatori de la Mobilitat, però, es podran elaborar informes amb propostes que analitzin millores en aquests àmbits, tot i que difícilment seran aplicables des de l'ATM del Camp de Tarragona.

6.4.5 Visió molt general de la distribució de mercaderies

Les actuacions previstes en relació a la distribució de mercaderies segueixen uns criteris un tant generals, degut a que és un sector molt dinàmic, que en els darrers anys ha experimentat un fort creixement en el Camp de Tarragona.

Un dels objectius principals del conjunt d'actuacions en aquest marc és generar el coneixement necessari per posar en marxa les propostes que es generin durant l'etapa inicial de vigència del pdM. Per aquest motiu caldrà treballar en col·laboració amb les àrees logístiques.

6.4.6 Condicionants del creixement urbanístic

L'urbanisme és un element clau que determina les característiques de la mobilitat del territori. El Camp de Tarragona, tal com es presenta en el Pla, té unes previsions de creixement poblacional molt elevades, que contribuiran a fer créixer l'entrellat urbà dels nuclis de població. La significació del Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona com a marc regulador d'aquest creixement és un element molt important per fer front a les inèrcies d'aquesta amenaça.

D'una banda, el creixement urbà farà inevitable la tendència a l'augment de la distància dels desplaçaments, i que per tant, farà més convenient per a l'individu la utilització del vehicle privat. D'altra banda, caldrà fer seguiment d'aquests creixements, per veure si són compactes o tendeixen a la disgregació, fet que encara accentuarà més la dependència del vehicle privat en els desplaçaments.

L'Observatori de la mobilitat caldrà que faci el seguiment adient dels patrons de la mobilitat del territori per actuar de forma coordinada amb els Plans Directors

d'Urbanisme i potenciar la competitivitat dels modes de transport més sostenibles en aquest entorn.

6.5. Dificultats sorgides

Durant el procés d'elaboració del Pla han sorgit dificultats que s'han anat superant. En aquest apartat es comentaran aquelles relacionades amb l'absència d'informació disponible, de tipus metodològic, i de coordinació.

6.5.1 Absència d'informació disponible

Es considera, que la manca d'informació fiable i actualitzada per a dur a terme l'avaluació ambiental ha estat més notable en relació amb els punts següents:

- La distribució minorista dels moviments de mercaderies.
- Cicle de vida, càlculs dels impactes de CO₂ relacionats amb l'ús de biocombustibles.
- Simplificacions en la modelització d'emissions de contaminants derivats de la mobilitat (no desglossar el parc de vehicles diesel segons categoria Euro 1- 5).

S'ha de dir també que molts indicadors no han pogut ser calculats per a l'any 2008. La manca de dades actualitzades per aquell any ha fet que s'hagi hagut de traslladar l'any de referència al 2007 i el 2006. Només en un cas un indicador té el seu punt de referència en el 2005 i un altre en l'any 2004.

La diagnosi presenta mancances en termes de dades de la congestió viària i dades centralitzades dels temps dels serveis de busos (SAE) per actualitzar l'anàlisi de competitivitat en temps entre els diferents mitjans de transport presentat en el Pla Territorial Parcial, recomanat pel Document de referència.

6.5.2 Dificultats metodològiques

En moltes ocasions aquestes estan estretament relacionades amb problemes d'absència de dades i són freqüents en els indicadors. En el cas de les simulacions realitzades amb l'AMBIMOB és necessari fer un desglossament del parc de vehicles, del qual no es disposen dades suficients, i en conseqüència cal realitzar suposicions al respecte.

Per al càlcul de les víctimes d'accidents de trànsit, es produeix una ruptura metodològica en la sèrie de dades proporcionada pel Servei Català de Trànsit, que produeix distorsions en les dades i comporta que es perdi comparabilitat. Problemes similars es reproduïxen en el càlcul del consum energètic.

Finalment, cal tenir en compte que l'enquesta utilitzada per a fer la diagnosi dels desplaçaments en el Camp de Tarragona, l'EMQ 2006, presenta alguns problemes de representativitat de la mostra, donat que aquesta enquesta està centrada sobretot en l'àmbit territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona.

6.5.3 Dificultats de coordinació

Alguns plans com ara el PTVC, el PEB, o el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, de recent aprovació, han tingut en alguns moments una evolució en paral·lel al pdM, el qual hi ha de guardar coherència. Lògicament, a mesura que aquests plans han passat les diverses etapes prèvies a la seva aprovació definitiva han anat patint modificacions que han afectat a la redacció del pdM.

D'altra banda, el procés de tramitació i participació pel qual ha passat el pdM ha suposat rebre algunes aportacions que podrien semblar de signe contradictori en funció de l'agent que les realitzava; la discussió d'aquestes aportacions s'ha transformat en valoracions molt positives i el que podria semblar una debilitat s'ha pogut convertir en fortalesa gràcies a analitzar amb deteniment els diferents comentaris i considerar aquells que millor s'ajustaven al model de mobilitat desitjat.

6.6. Mesures protectores, correctores i compensatòries

En aquest apartat s'introdueixen aquelles actuacions que tenen com a objecte corregir l'impacte d'aquelles mesures recollides en el pdM amb un impacte ambiental a tenir present. Les infraestructures que produeixen un major impacte ambiental són aquelles que es preveuen en l'actuació A6.1 del document de Propostes del Pla, i que es corresponen amb la primera fase del PITC, fins el 2016: AP-7 (tercer carril); A-7/N-340, conversió en autovia; C-14 (desdoblament); autovia A-27 (conversió en autovia Tarragona-Montblanc); variant de Riudecols, C-51 (eix el Vendrell-Valls-Alcover); desdoblament Valls-Alcover. A aquestes cal afegir el Raval del Mar corresponent a l'actuació A6.2. Per a totes aquestes infraestructures viàries caldrà crear espais on es garanteixi la seguretat per a la circulació de vianants i ciclistes, sempre d'acord amb les determinacions dels estudis informatius, i amb les excepcions lògiques d'aquelles vies en que això no sigui possible, autovies i autopistes. En aquest sentit, el projecte del Raval del Mar és un exemple a seguir amb un carril bici de 2,5 quilòmetres i zones de passeig i descans. També caldrà considerar l'opció de crear carrils-bici i espais per a vianants en aquelles vies on es redueixin els nivells de congestió a causa de la construcció de noves vies d'alta capacitat. Aquesta pot esdevenir una manera de desenvolupar la xarxa ciclista interurbana, com també connexions interurbanes per a vianants.

Les principals actuacions destinades a corregir l'impacte ambiental d'aquestes noves infraestructures són les centrades en afavorir el canvi modal. L'objectiu és que les alternatives proposades al vehicle privat siguin competitives. El pla de serveis tindrà en compte aquestes variables per tal de coordinar una oferta de transport públic coordinada

En l'horitzó temporal del Pla es preveu la posada en marxa de diverses estacions de ferrocarril que a més a més funcionaran com a intercanviadors. Les més importants són l'Estació Central del Camp de Tarragona i la nova estació de Cambrils. En les proximitats d'aquestes noves estacions, com s'exigeix a la resta d'estacions, caldrà habilitar places d'aparcament per facilitar el canvi del vehicle privat al tren, crear 2 km de carril-bici per arribar-hi, garantir l'accés segur a peu i coordinar en la mesura del possible els horaris d'autobús amb els horaris del tren.

Com es pot apreciar el pdM estipula un conjunt de mesures de caire general, que caldrà desenvolupar de manera particular en cadascun dels casos concrets. En el cas de desenvolupaments urbanístics en l'àmbit municipal, com és el cas de la zona que creix al voltant del nou Hospital de Reus, seran els PMUs els que determinin de forma directa quines són les mesures protectores, correctores i compensatòries per a cada cas, o com a mínim defineixin els criteris que hauran de seguir els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada. És per això que cal desenvolupar les funcions legals que li corresponen a l'ATM i posar en marxa l'Observatori de la Mobilitat per disposar de les eines de supervisió adequades. Aquest pdM estableix els requisits que hauran de complir els PMUs i altres estudis i plans de mobilitat de rang inferior dins l'àmbit territorial del Camp de Tarragona.

7. Determinacions finals que hauran d'incorporar-se a la Proposta del Pla

7.1. Determinacions per a l'avaluació ambiental dels projectes / instruments que desenvolupin o es derivin del pla

El Pla estableix una sèrie de requisits que hauran de complir els plans que es derivin d'aquest pdM. Aquests plans són principalment: els PMUs, els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, els Plans Específics dels llocs singulars i els Estudis / plans dels llocs generadors de la mobilitat. El pdM preveu la creació de l'Observatori de la Mobilitat que ha d'impulsar l'assoliment de les actuacions dels plans i estudis anteriorment assenyalats.

7.1.1 PMUs

L'ATM vigilarà que els PMUs que s'assenyalen en el pdM (Tarragona, Reus, Valls, el Vendrell, Montblanc, Falset, Cambrils – Salou – Vila-seca, Calafell – Cunit, Altafulla – Torredembarra) compleixen un conjunt de requisits per tal de valorar la seva coherència amb el pdM del Camp de Tarragona. A continuació es fixen un conjunt de criteris generals mínims relacionats amb actuacions concretes del pdM que hauran d'incorporar en la mesura del possible. En cas de no fer-ho s'hauran de justificar les causes. Els criteris fixats pel pdM són:

1. Informació a l'usuari (A2.2)

- El transport urbà haurà d'oferir una imatge que sigui fàcilment identificable per a l'usuari i que haurà de ser homogènia i senzilla per tal de facilitar la seva comprensió.
- Caldrà avançar en la qualitat de la informació a la qual es pugui accedir per mitjà d'internet: línies, horaris, serveis a l'usuari...
- Els punts que compleixin les funcions d'intercanviadors hauran de ser degudament senyalitzats.
- Col·laborar amb l'ATM per tal de millorar la informació dels serveis d'autobusos interurbans.

2. Actuacions per augmentar l'ocupació dels vehicles (A2.3)

- Col·laboració dels municipis en les mesures per fomentar l'ús del cotxe compartit.
- Promoure l'ús del vehicle compartit en els desplaçaments a/des els principals llocs generadors de mobilitat, especialment quan es tracti de polígons industrials o altres concentracions laborals.

3. Carrils bus-VAO (A2.4.1)

- Estudi dels llocs on la congestió i el volum de trànsit de transport públic justifica la seva creació, especialment en les proximitats de les estacions d'autobusos o els principals llocs generadors de mobilitat.

4. La promoció dels serveis sostenibles de taxi (A2.4.2)

- Coordinació amb la resta de municipis per tal d'assolir finalment un sistema d'àrees territorials de prestació conjunta.

5. Coordinació dels PMUs del territori (A3.1)

- Els PMUs que es realitzin hauran de tenir en compte la incidència de les actuacions que proposen pot superar els límits dels seus municipis i per tant, hauran d'actuar de forma coordinada amb la redacció dels PMUs dels municipis veïns.

6. Intercanviadors tren – cotxe (A3.6)

- Aquests intercanviadors suposen la creació d'aparcaments per al vehicle privat en les immediacions de les estacions existents i de les estacions i baixadors de nova creació.
- Es preveuran mesures per a que els usuaris d'aquests aparcaments siguin els usuaris del tren.
- A banda, els principals municipis hauran d'oferir places d'aparcament dissuasori en les entrades dels municipis per evitar que arribin al centre
 - Tarragona: haurà d'arribar a les 2000 places. Les actuacions hauran d'anar adreçades especialment a la zona de Llevant
 - Reus: creació de com a mínim 1.500 places noves
 - Cambrils: haurà d'arribar a les 500 places

7. Intercanviadors transport col·lectiu (A3.7)

- Preveure el pas dels serveis d'autobús municipals pels intercanviadors.
- Coordinar les freqüències en la mesura del possible.

8. Intercanviadors tren - no motoritzats (A3.8)

- Instal·lació de places d'aparcament segures per a bicicletes en les estacions de tren incloent les noves estacions i els nous baixadors previstos en el Pla Territorial del Camp de Tarragona.
- Creació de 2 km de carril bici en l'accés de les estacions que figuren en la descripció de l'actuació A3.8.

9. La Distribució Urbana de Mercaderies sostenible (A4.1)

- Dotar d'oferta de càrrega i descàrrega suficient per evitar que aquestes es facin en condicions de poca seguretat i entorpeixen el trànsit de persones i vehicles.
- Promoure pràctiques més sostenibles com la distribució de mercaderies silenciosa.

10. Actuacions en aparcaments de camions (A4.4)

- Oferir espais amb les característiques adients per a aquests vehicles.
- Analitzar la capacitat dels existents, per veure si cal ampliar-los i/o habilitar nous espais

11. La logística al Camp de Tarragona (A4.6)

- Analitzar la relació entre la distribució urbana de mercaderies i àrees logístiques o d'altres zones d'activitat donat que es tracta d'un canal d'estudi important per ordenar l'arribada de mercaderies als grans centres de venda, alguns al mig de les ciutats i nuclis de població i d'altres situats en el seu entorn.
- Caldrà tenir present la mobilitat del sector agrari sempre dins dels límits del municipi, i la connexió amb els municipis veïns

12. Xarxa ciclista (A5.1)

- Creació de places d'aparcament segures per a bicicletes en els principals llocs generadors de mobilitat i en les estacions i principals parades d'autobús.
- Creació de carrils bici per a accedir a aquests llocs generadors de mobilitat
- Allà on no hi hagi carrils bici posar en marxa actuacions per augmentar la seguretat dels ciclistes

13. Fomentar bones pràctiques d'anar a peu (A5.2)

- S'hauran d'implementar mesures del tipus següent:
 - Zones exclusives per a vianants
 - Instal·lació de semàfors amb comptador de temps per creuar
 - Creació de zones 30 i zones d'accés controlat³ Instal·lació d'escales mecàniques per superar desnivells importants

14. Accés no-motoritzat als llocs de primer ordre (A5.3)

- Garantir i potenciar l'accés amb mitjans no motoritzats mitjançant la creació de carrils bici i zones exclusives per a vianants sempre que sigui possible, i sobretot, assegurar que l'accés sigui segur.
- Eliminar les barreres per a les persones de mobilitat reduïda en aquests llocs

15. Reducció del soroll del trànsit (A7.1)

- Determinar medis per evitar les molèsties ocasionades pel soroll ocasionat pel trànsit en els nuclis urbans.
- Reducció de la velocitat en les vies més sorolloses.

16. Accés de Persones amb Mobilitat Reduïda al Transport Col·lectiu (A7.4)

- Adaptar els autobusos i les seves parades per a facilitar la seva utilització a les persones de mobilitat reduïda.
- Realitzar propostes per adaptar les estacions de ferrocarril a aquest col·lectiu
- Concretar actuacions en les principals llocs generadors de mobilitat

17. Gestió dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (A3.2), Coordinació dels Plans Específics dels llocs singulars (A3.3), AREs (A3.4), Estudis / plans dels llocs generadors de la mobilitat (A3.5).

³ Les zones 30 fan referència a zones on la velocitat màxima dels vehicles és de 30 km/h.

- Hauran d'identificar els llocs singulars, els generadors de mobilitat, els AREs, i aquells que d'acord amb la planificació existent requeriran un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada
- Hauran de marcar uns objectius de mobilitat, en termes de distribució de mobilitat de forma individualitzada per cadascuna d'aquestes zones.
- Els municipis hauran de dur a terme els estudis i plans de mobilitat pertinents per a aquests llocs tenint en compte que :
 - Garanteixin i potenciïn l'accessibilitat en transport públic, i si és necessari proposin la creació de carrils BUS-VAO, implantació de prioritat semafòrica, zones 30, eliminació de carrils de circulació o de línies d'aparcament per augmentar la velocitat comercial dels autobusos, ...
 - Garanteixin i potenciïn l'accés amb mitjans no motoritzats mitjançant la creació de carrils bici i zones exclusives per a vianants sempre que sigui possible, i sobretot, assegurin que l'accés sigui segur.
 - Permetin un accés sense barreres a les persones amb mobilitat reduïda.
 - Assegurin l'accessibilitat per al transport privat, almenys fins a una zona d'aparcament des de la qual s'hi pugi accedir amb altres modes més sostenibles en un temps raonable.
 - Regulin adequadament l'aparcament i les zones de càrrega i descàrrega.
 - Estipulin el finançament de les accions i el seu horitzó temporal.
 - Millorin l'accessibilitat a les persones amb mobilitat reduïda.
 - Evitin en la mesura del possible la congestió en les hores de màxima afluència.
- Si es tracta de concentracions laborals, a més hauran de considerar que d'acord amb la Llei 9/2003, de 13 juny, de la mobilitat els plans de mobilitat urbana hauran *d'incloure un pla d'accés als sectors industrials de llur àmbit territorial*. Aquest Pla haurà de contemplar:
 - Trobar les fórmules adients per fomentar l'ús del cotxe compartit, seguint les directrius que es marquen en l'actuació A2.3
 - Millorar la seguretat i comoditat dels desplaçaments a peu dins dels polígons industrials i/o comercials
 - Habilitar carrils bici des del centre de les ciutats i habilitar zones on es puguin aparcar amb seguretat
 - Regular adequadament l'aparcament i les zones de càrrega i descàrrega, afavorint que els desplaçaments a peu i en bicicleta no es vegin dificultats per aquest motiu.

- Regular el trànsit de vehicles pesants i controlar la velocitat dins del polígon.

La mobilitat dins dels municipis representa més del 70% de la mobilitat total del Camp de Tarragona. És per aquest motiu, que els nuclis amb més població i que per tant tenen l'obligació, seguint les indicacions d'aquest pdM de redactar els PMUs, hauran d'incloure en aquests la creació de places d'aparcament dissuasori per estacionar vehicles fora dels centres de les poblacions.

En els casos concrets de Reus, Tarragona, Cambrils i el Vendrell, l'emplaçament dels aparcaments dissuasoris es trobarà en punts d'entrada al nucli urbà. Les vies d'accés principal a Tarragona estarien en la T-11, l'A-7 i l'A-27 o N-240 i a Reus, per la T-11, la C-14 i l'A-7 (N-240a i T-315). En l'horitzó del pdM:

- Tarragona haurà de disposar de 2.000 places d'aparcament dissuasori, Reus n'haurà de crear 1.500 de noves, mentre que Cambrils i el Vendrell hauran de disposar d'un total de 500 cadascuna. L'objectiu d'aquestes places d'aparcament és facilitar l'aparcament per al vehicle privat sense que aquest accedeixi als centres de les poblacions.
- Per a potenciar la seva utilització caldrà posar en marxa en paral·lel altres mesures:
 - Situar una parada d'autobús a menys de 300 metres de l'aparcament de dissuasió que permeti accedir al centre de la població en un màxim de 15 minuts sempre i quan la parada es trobi a més de 1,5 km del centre.
 - Implantació de polítiques de tarificació creixent de l'aparcament, ja sigui en superfície o soterrat, amb la proximitat dels centres dels nuclis de població.
 - Contemplar en els PMUs l'eliminació de places d'aparcament en superfície per ampliar les zones destinades a vianants.

Les poblacions de costa o que tenen nuclis costaners importants hauran de recollir en el seus PMU la creació de places d'aparcament de dissuasió en els accessos a les platges per evitar els freqüents problemes de congestió. És el cas de Tarragona, Salou, Vila-seca, Cambrils, Altafulla, Torredembarra, el Vendrell, Cunit i Calafell. Les places d'aparcament s'hauran de situar a una distància d'entre 500 metres i 1 quilòmetre de les platges. L'objectiu és ordenar l'accés a les platges d'una manera més sostenible i potenciar els modes de transport no motoritzats. Les poblacions amb transport públic urbà hauran de disposar de serveis que facilitin un accés més sostenible a les platges.

- Els PMUs dels municipis situats en els 4 principals corredors de la mobilitat interurbana del Camp de Tarragona, analitzats en l'annex de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental, és a dir, Tarragona, Reus, Salou, Cambrils, Vila-seca, Altafulla, Torredembarra, el Vendrell, Calafell i Cunit, hauran d'analitzar l'impacte d'aquesta mobilitat en els municipis i proposar actuacions per tal d'ordenar-la de manera adequada

Els PMUs hauran de justificar la seva contribució a la consecució dels objectius del pdM, com també als objectius plantejats en les DNMs. L'avaluació d'aquest

acompliment s'haurà de dur a terme mitjançant indicadors que s'hauran de calcular biennalment. Aquests indicadors s'hauran de presentar en un informe a l'ATM del Camp de Tarragona, en el qual també es presentarà el grau d'acompliment de les actuacions proposades en el Pla.

Un cop s'aprovi definitivament un PMU, passarà a formar part d'un registre d'instruments de planificació de la mobilitat consultable a la pàgina web de l'ATM del Camp de Tarragona.

7.1.2 Gestió dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (A3.2), Coordinació dels Plans Específics dels llocs singulars (A3.3), Estudis / plans dels llocs generadors de la mobilitat (A3.5).

Els municipis hauran de dur a terme els estudis i plans de mobilitat pertinents per a aquests llocs tenint en compte que :

- Garanteixin i potenciïn l'accessibilitat en transport públic, i si és necessari proposin la creació de carrils BUS-VAO, implantació de prioritats semafòrica, zones 30, eliminació de carrils de circulació o de línies d'aparcament per augmentar la velocitat comercial dels autobusos, ...
- Garanteixin i potenciïn l'accés amb mitjans no motoritzats mitjançant la creació de carrils bici i zones exclusives per a vianants sempre que sigui possible, i sobretot, assegurin que l'accés sigui segur.
- Permetin un accés sense barreres a les persones amb mobilitat reduïda.
- Assegurin l'accessibilitat per al transport privat, almenys fins a una zona d'aparcament des de la qual s'hi pugi accedir amb altres modes més sostenibles en un temps raonable.
- Regulin adequadament l'aparcament i les zones de càrrega i descàrrega.
- Estipulin el finançament de les accions i el seu horitzó temporal.
- Millorin l'accessibilitat a les persones amb mobilitat reduïda.
- Evitin en la mesura del possible la congestió en les hores de màxima afluència.
- Si es tracta de concentracions laborals, a més hauran de considerar que d'acord amb la Llei 9/2003, de 13 juny, de la mobilitat els plans de mobilitat urbana hauran *d'incloure un pla d'accés als sectors industrials de llur àmbit territorial*. Aquest Pla haurà de contemplar:
 - Fomentar l'ús del cotxe compartit
 - Millorar la seguretat i comoditat dels desplaçaments a peu dins dels polígons industrials i/o comercials
 - Habilitar carrils bici des del centre de les ciutats
 - Regular adequadament l'aparcament i les zones de càrrega i descàrrega, afavorint que els desplaçaments a peu i en bicicleta no es vegin dificultats per aquest motiu.

- Regular el trànsit de vehicles pesants i controlar la velocitat dins del polígon.

Un cop tancats aquests plans, passaran a formar part d'un registre d'instruments de planificació de la mobilitat consultable a la pàgina web de l'ATM del Camp de Tarragona. Cada any, a partir de l'any 2012, l'ATM realitzarà una memòria on s'avaluarà el desenvolupament de les AREs, per examinar si el seu desenvolupament s'ajusta a la planificació urbanística i la planificació de la mobilitat prevista. Aquesta memòria contemplarà:

- Itineraris per a vianants
- Espais exclusius per a vianants
- Km de carrils-bici
- Cobertura amb transport públic i utilització del mateix
- Disponibilitat d'aparcament
- Rotondes

7.1.3 L'Observatori de la mobilitat

Des de l'Observatori de la Mobilitat, a banda de coordinar i gestionar les dades de mobilitat generades en el territori s'hauran de redactar i/o coordinar els diversos estudis, anàlisis i plans que se'n deriven d'altres actuacions del pdM:

- Estudis / plans de mobilitat dels llocs generadors de mobilitat
- Els plans específics dels llocs singulars
- Estudis sobre la necessitat i localització de carrils BUS-VAO
- Pla de serveis del transport públic col·lectiu per carretera analitzat des d'una perspectiva global de l'oferta de mobilitat
- Redacció dels informes corresponents a l'avaluació dels PMUs i els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Intercanviadors
- Propostes per a la xarxa ciclista
- Propostes per als desplaçaments a peu
- Emetre informes sobre la necessitat de noves infraestructures viàries.
- Emetre informes sobre l'evolució de la contaminació derivada del transport.

En totes les funcions comentades, cal tenir present una atenció específica a la mobilitat dels no residents i visitants estacionals en ser part inherent al sistema de mobilitat del Camp de Tarragona, i per tant, també forma part inherent de les funcions de l'Observatori de la mobilitat. Durant l'estiu la mobilitat turística de la Costa Daurada representa un efecte multiplicador sobre el nombre de desplaçaments que es produeixen en l'àmbit. Lògicament, totes les actuacions d'aquest pdM s'adrecen tant a la població resident, com també a la població que arriba en els períodes de vacances. És a dir, el canvi modal, ha d'incidir per igual en la conducta de la població resident, com en la conducta dels turistes. A més d'aquestes consideracions de caràcter general, es concretaran aspectes més específics en funció de les particularitats de la demanda de mobilitat generada per l'afluència turística.

D'aquesta manera, des de l'observatori de la mobilitat es realitzaran un conjunt d'estudis que se centraran específicament en la mobilitat turística:

- Foment del transport públic i els modes no motoritzats entre els turistes, combinant la satisfacció de les seves necessitats de transport amb la dels residents.
- Gestió de l'aparcament durant els mesos d'estiu
- Gestió del trànsit en les vies congestionades de les poblacions costaneres
- Accés sostenible a les platges
- Consideracions a realitzar sobre la terminal de creuers
- Sistemes per donar a conèixer la informació sobre el transport públic als turistes.

7.2. Seguiment ambiental del Pla

D'acord amb el que estableix la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació de plans i programes, el promotor del Pla, en aquest cas l'ATM del Camp de Tarragona, és l'ens encarregat de dur a terme el seguiment del Pla. La revisió del Pla tindrà lloc l'any 2012, quan hagi transcorregut la meitat dels seus anys de vigència i en el seu moment final, l'any 2015. L'ATM realitzarà aquestes tasques per mitjà de l'Observatori de la Mobilitat del Camp de Tarragona i sempre amb la participació de l'òrgan d'avaluació ambiental pertinent.

El seguiment ambiental del Pla exigeix:

- La realització d'un informe anual de seguiment de les mesures del Pla per tal d'analitzar l'evolució de la implantació de les actuacions proposades, sobre el qual informarà el Departament de Medi Ambient i Habitatge.
- La realització d'un informe biennal d'avaluació dels objectius del pdM.

El contingut dels informes d'avaluació dels objectius del pdM no es limitaran a una bateria d'indicadors, sobre els quals es faci seguiment de la consecució o no consecució dels objectius ambientals establerts. Aquests informes hauran de justificar l'evolució dels indicadors en base de les actuacions que s'han dut a terme, el seu grau d'acompliment i el seu grau d'impacte en el resultat del mateix.

El grau d'acompliment dels objectius s'extraurà de la comparació de l'evolució esperada en el pdM, i aquella que es registri en el moment de l'avaluació. A partir del resultat obtingut, s'hauran de fixar les mesures correctores i compensatòries i les directrius per tal d'assegurar la concreció d'un model de mobilitat. Aquests informes podran complementar-se amb dades addicionals que es considerin suficientment importants per tal d'aportar informació substancial a l'informe, facilitar la seva comprensió i transmetre millor la imatge global del model.

El primer informe de seguiment del Pla es realitzarà a començaments de l'any 2012. Aquest serà el moment en el qual s'hagin revisat les DNMs, i en conseqüència, el pdM s'hi haurà d'adaptar, aportant els criteris i les orientacions necessàries al respecte, com també proposar els ajustos que calguin. Amb tot, i seguint amb les línies mestres del model de mobilitat traçades en aquest pdM, els informes continuaran centrant els esforços en el canvi modal i la coordinació entre els diversos instruments de planificació com a pilars.

Per a la realització d'aquestes informes caldrà substituir l'AMBIMOB per altres metodologies més adients, com ara el CORINAIR o del COPERT (aplicació informàtica que conté els factors d'emissió d'acord amb la metodologia europea *EMP/EAEA air pollutant emission inventory guidebook 2009*). Els càlculs faran referència tant a l'any base, com a l'any 2016.

A més dels elements ja comentats, la resolució de la memòria ambiental planteja un conjunt d'aspectes a tenir en compte per tal d'assolir el model de mobilitat plantejat pel pdM per al Camp de Tarragona durant el seu període de vigència. En conseqüència, aquests aspectes hauran de ser recollits en l'actualització del Pla, en la qual seran desenvolupats i es tractaran amb el grau d'aprofundiment necessari per tal de marcar directrius clares d'actuació. A continuació s'enumeren els principals elements en els quals caldrà incidir en l'actualització del Pla:

- a) Redefinir els objectius ambientals en l'horitzó del pdM en base al que marquen les DNMs i incorporar les actuacions necessàries per tal de complir-los un cop redifinitos.
- b) Vincular la planificació de les infraestructures i la seva gestió per tal d'analitzar la seva necessitat concreta i plantejar paral·lelament mesures específiques per potenciar la mobilitat no motoritzada en els corredors afectats.
- c) Ampliar la informació relativa als principals corredors de mobilitat interurbans detallant les actuacions viàries previstes tot lligant-les a les actuacions relatives a la mobilitat no motoritzada. Caldrà afegir una prioritització de les actuacions en cada corredor i contemplar els criteris i condicionants a tenir en compte en cadascun dels casos. A més, s'establirà com a criteri fonamental el canvi modal primant els modes de transport més sostenibles respecte el vehicle privat; al mateix temps que l'anàlisi i les propostes d'actuacions es realitzaran a partir d'un anàlisi detallat de l'estacionalitat.
- d) Concretar la xarxa d'intercanviadors, especificant les connexions del transport públic i també la mobilitat no motoritzada. Caldrà tenir en compte:

- L'efecte xarxa entre les línies ferroviàries.
- Autobusos llançadera en les principals estacions.
- Parks & ride.
- Línies d'aportació als nodes de la xarxa d'intercanviadors.
- Connexió del transport públic col·lectiu, especialment estacions de tren amb estacions d'autobusos.

D'acord amb la normativa aplicable (l'article 7 de la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes) caldrà sotmetre l'actualització del Pla a avaluació ambiental.

Llista de Taules i Figures

Taula 1. Dades bàsiques del pla	1
Figura 1. Plantejament del model de mobilitat per al Camp de Tarragona	2
Taula 2. Històric del procés d'avaluació ambiental	5
Taula 3. Determinacions del document de referència	7
Taula 4a. Incorporació de les determinacions: Objectius, indicadors ambientals	9
Taula 4b. Incorporació de les determinacions: Alternatives i descripció ambiental.....	10
Taula 4c. Incorporació de les determinacions: avaluació, síntesi, viabilitat econòmica	11
Taula 5. Aspectes ambientals rellevants i objectius ambientals ordenats.....	12
Taula 6. Valoració ambiental de les alternatives.....	16
Taula 7. Valoració ambiental de les alternatives.....	18
Taula 8. Eficàcia de les mesures proposades del pla respecte als objectius ambientals adoptats (segons fitxes)	19
Taula 9. Altres processos de participació	21
Taula 10. Reunions efectuades amb administracions durant el procés de redacció.....	21
Taula 11. Aportacions procedents dels informes dels òrgans del Departament de Medi Ambient i Habitatge i grau d'incorporació. Fase d'aprovació inicial	24
Taula 12: Intercanviadors previstos i la seva funcionalitat.....	25
Taula 13. Resum de les al·legacions i les seves respectives respostes.	27
Taula 14. Grau de relació entre els objectius ambientals i els pilars del model de mobilitat sostenible al Camp de Tarragona	29
Taula 15. Consecució dels objectius ambientals	34
Taula 16: Prioritat de les actuacions proposades.	37