

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPI DE CAMBRILS



MEMÒRIA AMBIENTAL

ÍNDEX

1	CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA.....	3
1.1	INTRODUCCIÓ	3
1.2	OBJECTE DEL PMU	3
1.3	ÀMBIT TERRITORIAL.....	4
1.4	RESUM DE L'ANÀLISI DE LA MOBILITAT A CAMBRILS	5
1.5	OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE CAMBRILS.....	7
1.6	PROPOSTES D'ACTUACIÓ	8
2	DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA.....	12
3	ABAST DE L'AVALUACIÓ DETERMINAT PEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA.....	14
3.1	AMPLITUD I NIVELL DE DETALL DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL....	14
4	VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT I LA SEVA QUALITAT	17
4.1	VALORACIÓ DE L'ESTRUCTURA FORMAL	17
4.2	ABAST DELS CONTINGUTS DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL	18
4.2.1	CONSIDERACIONS EN RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES	18
4.2.2	CONSIDERACIONS DELS ASPECTES DE LA DIAGNOSI AMBIENTAL DEL SISTEMA DE MOBILITAT.....	19
4.2.3	DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLA.....	20
4.2.4	CONSIDERACIONS DE LA DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ DE LES ALTERNATIVES ..	22
4.2.5	DESCRIPCIÓ DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA	23
4.2.6	AVALUACIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS SIGNIFICATIUS DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA.....	23
4.2.7	AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA.....	23
4.2.8	MESURES DE SEGUIMENT I SUPERVISIÓ	24
4.2.9	SÍNTESEI.....	24
5	AVALUACIÓ DEL GRAU DE CONSIDERACIÓ DE LES APORTACIONS DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL I LA PROPOSTA DEL PLA	25
5.1	APORTACIONS A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA.....	25
5.2	APORTACIONS EN PERÍODE D'INFORMACIÓ.....	27
5.2.1	APORTACIONS DE L'INFORME EMÈS PER L'AUTORITAT TERRITORIAL DE LA MOBILITAT ATM CAMP DE TARRAGONA.....	27
5.2.2	APORTACIONS DE L'INFORME EMÈS PER LA DIRECCIÓ GENERAL DE POLÍTIQUES AMBIENTALS	33
6	CONCLUSIONS DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ	51

ÍNDEX DE TAULES

Taula 1.	Objectius del Pacte per a la Mobilitat de Cambrils.....	7
Taula 2.	Jerarquitització dels objectius ambientals del PMU de Cambrils	8
Taula 3.	Procés d'avaluació ambiental del Pla de Mobilitat de Cambrils.....	13
Taula 4.	Identificació de l'expedient de tramitació del Pla de Mobilitat de Cambrils	14
Taula 5.	Objectius ambientals del PMU de Cambrils.....	20
Taula 6.	Jerarquitització dels objectius ambientals del PMU de Cambrils	21
Taula 7.	Aportació de les administracions al PMU.....	25
Taula 8.	Objectius ambientals, indicadors i valors objectiu.....	37

1 CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA

1.1 Introducció

La present Memòria Ambiental el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Cambrils es redacta en compliment de Llei 9/2003, de 13 de juny, de la Mobilitat, i de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient.

La Llei 9/2003 desplega un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a diferents escales geogràfiques que, en l'àmbit local, correspon a l'elaboració dels plans de mobilitat urbana. El Pla de Mobilitat té per objecte establir els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la sostenibilitat i la seguretat i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

L'objectiu de l'avaluació ambiental és garantir que han estat considerades i adequadament integrades al Pla les repercussions sobre el medi ambient del mateix.

L'objecte de la memòria Ambiental, és avaluar com s'ha dut a terme el procés d'avaluació ambiental i valorar la integració dels aspectes ambientals en la proposta del Pla. La Memòria Ambiental té en consideració tota la documentació generada en el procés d'avaluació, entre la que cal destacar l'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA), el Document de Referència emès per l'Administració Competent i les aportacions generades durant el període d'informació pública.

1.2 Objecte del PMU

L'objecte del Pla de Mobilitat (PMU) és establir les estratègies de mobilitat sostenible al municipi de Cambrils.

Per dur a terme aquest objectiu, el Pla analitza l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle privat), el trànsit i la seguretat viària, el transport públic de viatgers (col·lectiu i servei de taxi), els aparcaments, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles, a l'escenari actual. Posteriorment, defineix un model futur de mobilitat sostenible, basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport.

En un sentit més ampli, la Llei 9/2003 dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents:

- | | |
|----------------------|-------------------|
| a) Competitivitat | d) Salut |
| b) Integració social | e) Seguretat |
| c) Qualitat de vida | f) Sostenibilitat |

Aquests sis elements agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. En el Pla de Mobilitat Urbana Cambrils s'han establert aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

- a) Promouen l'ús del transport públic, configurant un model de transport més eficient.
- b) Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- c) Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- d) No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- e) Aporten més seguretat en els desplaçaments.
- f) Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

1.3 Àmbit territorial

El municipi de Cambrils se situa a la comarca del Baix Camp, formant part de l'àmbit territorial del Camp de Tarragona, configurat per les comarques del Tarragonès, l'Alt i el Baix Camp.

El seu terme municipal es localitza en el centre de la Costa Daurada i té una superfície de 35,2 km². Limita al nord amb els municipis de Montbrió del Camp i Vinyols i els Arcs, a l'est amb Salou i Vila-seca (comarca del Tarragonès) i a l'oest amb el municipi de Mont-roig del Camp.

Cambrils presenta un relleu pràcticament planer, amb un pendent molt suau - 2% de mitjana - en direcció cap al mar. L'altitud màxima del municipi no supera els 100 m. La xarxa hidrogràfica està dominada per torrents, barrancs i rieres de règim irregular que desemboquen directament al mar Mediterrani.

El terme municipal es caracteritza per la seva estructura: està dividit en dos grans sectors físics, units només per una estreta franja de 300 metres; la seva extensió longitudinal és de 9 km al llarg de la línia de costa i existeix una diferenciació territorial estructurada en sentit transversal dels usos del sòl, dividida en dues unitats: la meitat nord i la meitat sud:

- Meitat nord: correspon al 45% de la superfície del municipi i té un ús pràcticament agrícola.

- Meitat sud: la primera part és el corredor d'infraestructures, intercalat amb alguns nuclis aïllats que representa l'11% de la superfície, i la segona tot el tram urbà paral·lel a la línia de costa amb teixits molt densos, principalment a la part central.



Figura 1. Situació geogràfica del municipi de Cambrils.

1.4 Resum de l'anàlisi de la mobilitat a Cambrils

Mobilitat general:

En dia feiner tipus, els residents a Cambrils fan 77.841 desplaçaments, que comprenen tant els interns al municipi (62% del total), com aquells de connexió entre el municipi i l'exterior (38% del total).

Desplaçaments interns	48.605
Desplaçaments de connexió	29.236
TOTAL	77.841

Pel que fa als no residents, d'acord a les enquestes de mobilitat realitzades per a l'elaboració del PMU, el perfil dominant de les persones no residents que passen una temporada a Cambrils és de famílies tant espanyoles com estrangeres, que passen entre 7 i 15 nits al municipi per vacances, allotjats en pisos de lloguer o hotels. El 71 % dels no residents arriben al municipi amb vehicle privat. Els seus desplaçaments diaris amb vehicle motoritzat privat, però, no son significatius enfront als desplaçaments dels residents si tenim en compte el global de l'any.

Motiu dels desplaçaments:

En els desplaçaments urbans, la mobilitat no obligada o personal (motiu oci, compres, visita a metges...) predomina clarament per sobre de la mobilitat obligada (deguda a motiu treball o estudis).

En els desplaçaments de connexió, la distribució s'equilibra i ambdós tipus de mobilitat tenen un pes gairebé equivalent.

En ambdós casos del 45 al 48% dels desplaçaments són de tornada a casa, indicant que la majoria dels fluxos són pendulars.

Mitjans de transport utilitzats:

Globalment, pel que fa a mitjans mecànics, els desplaçaments en transport privat (60,3%) superen àmpliament els realitzats en transport públic. D'altra banda, un 37% dels desplaçaments es fan en modes no motoritzats (un 34,5% a peu, i un 2,8% en bicicleta).

Quant als desplaçaments interns, s'observa una situació inversa: els modes no motoritzats predominen, representant el 58% dels desplaçaments. Més detalladament, aquest 58% es descompon de la manera següent: un 54,1% de desplaçaments es fan a peu i un 4,2% en bicicleta.

En canvi, la preponderància del vehicle privat (92,4%) és major quan els desplaçaments són interurbans: només un 5,4% d'aquests s'efectuen amb transport públic.

Quota de mercat dels diferents modes de transport públic:

La majoria dels desplaçaments amb transport públic es realitzen amb ferrocarril (37 %), mentre que els autobusos urbans tenen una quota del 27 %, el interurbans una quota igualment del 27% i el taxi del 8%.

Cadena modal:

La majoria dels desplaçaments – un 98% - es fan amb un únic mode de transport, i d'aquests el 38% es fan a peu, el 60% en vehicle privat, i només un 2% en transport públic.

Aparcament:

Més de la meitat dels residents de Cambrils aparquen al carrer o en altres zones de l'espai públic gratuïtes destinades a aquesta funció, mentre que una quarta part ho fa en places de propietat o de lloguer. La resta d'aparcaments es corresponen a gratuït en destinació, zona blava i pàrquing de pagament.

Distribució horària dels desplaçaments:

En dia feiner, la primera punta horària – de major concentració de desplaçaments – es produeix entre les 8h i les 9h, moment en què s'inicien 6.900 desplaçaments (el 9% del total diari).

La segona punta horària es produeix entre les 10h i les 11h (6.000 desplaçaments) i la tercera entre les 18h i les 19h (6.058 desplaçaments, el 8% del total dels desplaçaments diaris).

Anàlisi dels fluxos externs:

El 38% dels desplaçaments diaris (29.236) en dia feiner dels residents a Cambrils són de connexió amb altres municipis. Les principals destinacions són Tarragona i Reus, que representen un 69% dels desplaçaments de connexió.

Nuclis propers a Cambrils com Salou, Vila-seca i Mont-roig del Camp són altres de les destinacions de la població, però amb un volum de viatges més baix.

Anàlisi dels fluxos interns:

El 62% de la mobilitat en dia feiner dels residents a Cambrils (48.605 desplaçaments diaris) es produeix dins el mateix terme municipal. D'aquests, el 16% (7.773) són interns a un mateix barri, mentre que el 84% restant es produeixen entre diferents barris de Cambrils.

Els majors volums de desplaçaments interns als barris corresponen a Vilafortuny (1.725 desplaçaments, el 4% del total de desplaçaments interns a Cambrils) i la Parellada (1.462 desplaçaments). Confirma que Cambrils és un municipi polinuclear.

1.5 Objectius ambientals del Pla de Mobilitat Urbana de Cambrils

La taula següent mostra els objectius definits en el Pla de Mobilitat del municipi de Cambrils:

Taula 1. Objectius del Pacte per a la Mobilitat de Cambrils

Objectius del Pacte per la Mobilitat de Cambrils
1. Promoure l'ús del transport públic , oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.
2. Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants.
3. Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de Cambrils i les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.
4. Aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada.
5. Millorar la informació, formació, implicació i el civisme de la ciutadania.
6. Fomentar un ús racional del cotxe , aplicant mesures que facilitin el transvasament modal a altres modes més sostenibles.
7. Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport.
8. Millorar la seguretat viària reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.

9. **Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica** causada pel trànsit.

10. **Millorar l'accessibilitat**, eliminant les barreres arquitectòniques, informatives, (etc.) a la via pública, als edificis i al transport.

D'altra banda, dels objectius generals del PMU de Cambrils se'n defineixen 7 objectius ambientals recollits en l'Informe de Sostenibilitat Ambiental:

Taula 2. Jerarquització dels objectius ambientals del PMU de Cambrils

OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PMU DE CAMBRILS	Objectius prioritaris
	Promoure l'ús del transport públic i fomentar un ús racional del cotxe
	Augmentar l'espai públic destinat a vianants i a modes de transport no motoritzats
	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle associades a la mobilitat
	Objectius rellevants
	Disminuir la contaminació atmosfèrica associada al transport
	Disminuir la contaminació acústica causada pel trànsit
	Objectiu secundari
	Millorar la seguretat viària

1.6 Propostes d'actuació

Per assolir els seus objectius, el Pla preveu les següents línies d'actuació i accions que les desenvolupen:



1. TRANSPORT PÚBLIC

Transport públic urbà

- 1.1. Establir un sistema urbà de transport adaptat a les necessitats del municipi i la sostenibilitat econòmica del servei.
- 1.2. Crear una imatge que identifiqui el servei de transport urbà Cambrils.
- 1.3. Adequació de les principals parades, per la seva funció d'intercanviador i intermodalitat: Ajuntament, Barri Antic, Port-Regueral, estació de trens.
- 1.4. Implantació d'un sistema de control i d'informació a temps real del servei des d'Aparcam.
- 1.5. Millorar la informació als usuaris de la xarxa de transport públic urbà.
- 1.6. Pla de seguiment de la qualitat del servei de transport públic urbà.
- 1.7. Impulsar un Pla de coordinació del transport urbà amb el transport interurbà.
- 1.8. Planificació de la xarxa de transport públic urbà actual a l'horitzó del desenvolupament de la nova estació intermodal i de nous desenvolupaments urbanístics.
- 1.9. Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives.

Transport públic interurbà

- 1.10. Promoure estratègicament la connectivitat amb altres municipis, infraestructures de transport i altres pols generadors de mobilitat. (aeroport de Reus, aeroport de Barcelona, estació del Camp de Tarragona...)
- 1.11. Fer el seguiment del compliment d'oferta i qualitat del transport públic contemplat en els plans directors superiors.
- 1.12. Fer el seguiment de l'oferta local de la futura xarxa ferroviària de viatgers de rodalies, regionals i llarg recorregut, i en cas que s'escaigui, impulsar la petició de millores.

Taxi

- 1.13. Propostes de millora per al servei que actualment ofereix el sector del taxi a Cambrils.



2. VIANANTS

- 2.1. Fomentar una xarxa d'itineraris atractiva i segura per a vianants: ampliar les illes de vianants en carrers comercials, turístics i generadors d'una alta mobilitat, impulsar la prioritat per als vianants als carrers secundaris residencials.
- 2.2. Millora de la seguretat als punts conflictius de circulació.
- 2.3. Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà basats entre d'altres en els criteris de seguretat viària i accessibilitat.
- 2.4. Implantar actuacions de millora d'itineraris als recorreguts escolars: moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars, creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles.
- 2.5. Millora i ampliació de la senyalització d'orientació per als vianants.



3. APARCAMENT

- 3.1. Implantar un sistema d'ordenació de l'aparcament públic en superfície, que faciliti espais d'aparcaments per als residents i rotació d'aparcaments pel sector serveis i equipaments.
- 3.2. Simplificació del sistema de comprovació i pagament de les zones regulades en via pública.
- 3.3. Implantació de sistemes de gestió intel·ligents dels aparcaments millorant la circulació i l'aparcament per aconseguir estalvi energètic.
- 3.4. Adequar i difondre els aparcaments alternatius.
- 3.5. Establir mesures de control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.



4. MERCADERIES I PRODUCTES

- 4.1. Planificació de la distribució urbana de mercaderies: criteris i ordenació per a la seva implantació.
- 4.2. Creació i difusió d'una ordenança sobre la distribució urbana de mercaderies.
- 4.3. Establir mecanismes de discriminació positiva dels operadors que adoptin mesures que redueixin l'impacte ambiental.



5. INFORMACIÓ, FORMACIÓ I IMPLICACIÓ

- 5.1. Edició d'una guia de la mobilitat a Cambrils (residents i turistes).
- 5.2. Impulsar Oficina de la Mobilitat Virtual. Creació del web de mobilitat amb l'objectiu de millorar la difusió i agilitzar els tràmits, sistemes d'obtenció de dades a temps real mitjançant dispositius mòbils (*smartphones...*).
- 5.3. Impulsar la campanya: Cambrils es mou! Per un municipi sostenible: promoure jornades, difusió de bones pràctiques, incentivació de conducció eficient...



6. TRANSPORT PRIVAT

- 6.1. Ordenar i reorganitzar la xarxa viària, amb l'objectiu de moderar la circulació establint diferents tipologies de carrers.
- 6.2. Planificar la jerarquització viària a l'horitzó futur del trasllat de l'estació ferroviària al nord del terme municipal.
- 6.3. Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor a l'entorn dels equipaments i serveis generadors de desplaçaments.
- 6.4. Recomanacions per a la creació d'aparcaments de motocicletes i la millora de convivència amb altres usuaris de la via pública.
- 6.5. Estudi de la demanda d'aparcaments de motos en via pública i propostes d'ordenació i/o ampliació per zones.
- 6.6. Creació d'una xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics. Els vehicles elèctrics no produeixen emissions contaminants en el punt d'utilització i això els fa especialment interessants a les zones urbanes.



7. BICICLETES

- 7.1. Ampliar la xarxa i garantir la connectivitat de la xarxa de bicicletes.
- 7.2. Estudi de la demanda d'aparcaments de bicicletes en via pública i propostes d'ordenació i/o ampliació per zones.
- 7.3. Adequació de la infraestructura de carrils bici.
- 7.4. Impulsar un sistema de bicicletes públiques

- 7.5. Promoció d'un sistema tipus "registre municipal voluntari de bicicletes".
- 7.6. Impulsar l'ús dels medis de transport no motoritzats com la bicicleta. Campanyes de promoció.



8. SEGURETAT VIÀRIA

- 8.1. Criteris i mesures per a la pacificació del trànsit.
- 8.2. Impulsar la figura de l'agent cívic per a recolzar la gestió i control en la via pública.
- 8.3. Millorar la senyalització estàtica i impulsar la dinàmica en la xarxa viària.



9. PLANIFICACIÓ I SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

- 9.1. Impulsar i garantir les eines de planificació de la mobilitat.
- 9.2. Estudi per a la implantació de sistemes de gestió de la mobilitat urbana tipus "smart city". Impulsar el centre observatori de la mobilitat.
- 9.3. Promoure i incentivar l'ús de vehicles menys contaminants.
- 9.4. Impulsar la campanya: Cambrils es mou! *Green City*.
- 9.5. Col·locació de paviment sono reductor.



10. ACCESSIBILITAT

- 10.1. Ampliació i adequació del pla d'accessibilitat: Cambrils es mou! *Una ciutat per a tothom*.
- 10.2. Adaptació de les parades existents de transport públic a les condicions bàsiques d'accessibilitat.
- 10.3. Adaptació o renovació del material mòbil existent per al transport de viatgers segons normativa per dotar-lo de les condicions bàsiques d'accessibilitat.

2 DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA

La Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, estableix que promotor d'un pla que ha d'ésser objecte d'avaluació ambiental, ha de trametre a l'òrgan ambiental un informe de sostenibilitat ambiental preliminar amb informació suficient sobre els aspectes que s'indiquen a continuació, adaptats a l'estadi d'elaboració en què es troba el pla:

- a) Els objectius principals i l'abast del pla.
- b) La descripció dels aspectes rellevants de la situació actual del medi ambient.
- c) Les característiques ambientals de les zones que es poden veure afectades d'una manera significativa.
- d) Tot problema ambiental existent que es consideri transcendent per al pla.
- e) Els objectius de protecció ambiental fixats en l'àmbit internacional, comunitari europeu, estatal, català o local que tinguin relació amb el pla.
- f) Els criteris i els objectius ambientals proposats per a elaborar el pla derivats de l'anàlisi dels vectors ambientals afectats.
- g) Si l'estadi d'elaboració en què es troba el pla o programa ho permet, la descripció i l'avaluació de les alternatives seleccionades.
- h) La informació addicional que es consideri raonablement necessària per tal d'assegurar la qualitat de l'informe.

A continuació, l'òrgan ambiental identifica les administracions públiques afectades i el públic interessat, que han d'ésser consultats sobre l'abast i el grau d'especificació de l'informe de sostenibilitat ambiental. Un cop finalitzada la fase de consultes, l'òrgan ambiental elabora el document de referència. Aquest document determina el contingut de la informació que cal tenir en compte en l'informe de sostenibilitat.

Un cop elaborat seguint les directrius del document de referència, l'informe de sostenibilitat ambiental es sotmet a consultes i informació pública.

Finalment, el promotor, un cop transcorregut el període de consultes i d'informació pública, elabora la memòria ambiental, tenint en compte la documentació presentada i les informacions rebudes. La memòria ambiental ha de valorar la integració dels aspectes ambientals en la proposta de pla, o de modificació, i ha de contenir una menció específica de com s'han incorporat les determinacions del document de referència, de l'anàlisi de l'informe de sostenibilitat ambiental del pla i de com s'ha tingut en compte el resultat de les consultes i de la informació pública. En el cas que la memòria ambiental i la documentació presentada pel promotor integrin adequadament els continguts que estableix el procediment, l'òrgan ambiental dicta una resolució en què manifesta el seu acord amb dita memòria ambiental.

El procés d'avaluació ambiental del PMU Cambrils ha seguit els passos descrits en els paràgrafs anteriors, els quals es mostren resumits en la taula següent:

Taula 3. Procés d'avaluació ambiental del Pla de Mobilitat de Cambrils

Acció	Data
Redacció del PMU en la seva versió provisional	Novembre de 2010
Redacció de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental Preliminar	Novembre de 2010
L'empresa APARCAM, Aparcaments i Mobilitat de Cambrils SLM, sol·licita a la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat, l'inici de la tramitació de l'avaluació ambiental del Pla de Mobilitat Urbana de Cambrils. Acompanya la sol·licitud l'Informe de Sostenibilitat Ambiental preliminar del PMU.	21 de gener de 2011
La Subdirecció General d'Avaluació Ambiental, un cop rebuda la documentació du a terme les consultes a les administracions públiques afectades i al públic interessat. Finalització del període de consultes	3 de març de 2011
La Subdirecció General d'Avaluació Ambiental emet el document de referència.	1 d'abril de 2012
Es publica al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya l'edecte sobre l'aprovació inicial del Pla de mobilitat urbana sostenible	5 de març de 2013
Període d'informació pública	45 dies
Informe d'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana de Cambrils, emès pel Departament de Territori i Sostenibilitat	11 d'abril de 2013

3 ABAST DE L'AVALUACIÓ DETERMINAT PEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA

El 21 de gener de 2011, l'empresa APARCAM, Aparcaments i Mobilitat de Cambrils SLM, sol·licita a la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat, l'inici de la tramitació de l'avaluació ambiental del Pla de Mobilitat Urbana de Cambrils. Acompanya la sol·licitud l'Informe de Sostenibilitat Ambiental preliminar del PMU.

Taula 4. Identificació de l'expedient de tramitació del Pla de Mobilitat de Cambrils

Núm. expedient:	OAA20110006
Data d'entrada:	5 de març de 2011
Àmbit:	Terme municipal de Cambrils
Sol·licitant:	Ajuntament de Cambrils
Tipus:	Pla sectorial
Pla/Programa:	Pla de mobilitat urbana de Cambrils

La Subdirecció General d'Avaluació Ambiental, un cop rebuda la documentació, va portar a terme les consultes a les administracions públiques afectades i al públic en general. Transcorregut el període de consultes (3 de març de 2011), s'havia rebut resposta de les següents administracions i organismes:

- Associació Catalana de Municipis.
- Consell Assessor pel Desenvolupament Sostenible.
- Oficina Catalana del Canvi Climàtic.
- Agència de Residus de Catalunya.
- Ajuntament de Tarragona.
- Ajuntament de Vinyols i els Arcs.
- Col·legi d'enginyers de camins, canals i ports.
- Direcció General de Qualitat Ambiental.

3.1 Amplitud i nivell de detall de l'informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA)

D'acord document de referència i segons l'article 21 i annex 3 de la Llei 6/2009, l'abast de l'avaluació que ha de contenir l'ISA és el següent:

1. Esbós del contingut i objectius principals del Pla: síntesi dels aspectes més rellevants del Pla.
2. Relació amb altres plans i programes connexos: recopilació de plans i d'actuacions significatives que afectin l'àmbit del Pla.
3. Diagnosi: anàlisi dels fluxos de mobilitat, càlcul d'indicadors i identificació dels aspectes més rellevants sobre els que el Pla pot tenir incidència.

4. Definició dels objectius ambientals: definir i quantificar objectius ambientals en base a altres documents normatius i objectius ambientals vinculats directament al Pla.
5. Descripció i avaluació d'alternatives i dels impactes ambientals de l'alternativa escollida: reflectir les diferents alternatives de futur considerades en l'elaboració del PMU (com a mínim l'alternativa tendencial i l'alternativa escollida), i avaluació quantitativa dels indicadors de seguiment relacionats amb els objectius ambientals per a les diferents alternatives. Anàlisi de les mesures del pla i dels seus impactes sobre el medi ambient, i programació de les actuacions.
6. Mesures de seguiment i supervisió: establiment dels mecanismes que permetin verificar periòdicament el compliment dels objectius ambientals
7. Informe de viabilitat econòmica: informe sobre els costos i la viabilitat econòmica de les alternatives i de les mesures dirigides a prevenir, reduir o pal·liar els efectes negatius del Pla.
8. Avaluació global del pla: contribució de les mesures al compliment dels objectius ambientals, identificació dels punts forts i febles del pla en relació als objectius proposats i especificació de les dificultats trobades en la realització de l'avaluació.
9. Síntesi: resum en termes fàcilment comprensibles dels principals aspectes tractats al llarg de l'ISA.

Segons el document de referència (DR) l'ISA ha d'avaluar la integració en el Pla de les aportacions dels organismes consultats i també avaluació els aspectes contextuais i estratègics exposats.

Pel que fa a la valoració global de l'ISA preliminar es destaquen les següents consideracions del Document de Referència, en quant a continguts de l'ISA definitiva:

1. L'ISA ha d'incorporar en el llistat de plans i programes relacionats diferents plans que es llisten en el DR. L'ISA haurà d'esmentar breument la implicació que tenen altres plans i programes en el PMU de Cambrils. En aquest sentit, cal fer referència especialment a les propostes infraestructurals del PTPCT i el PDU de l'àmbit que tinguin relació amb Cambrils.
2. L'ISA ha d'incorporar l'anàlisi dels fluxos de mobilitat, el càlcul dels indicadors globals i específics i el càlcul dels costos unitaris del transport per modes de transport, d'acord als annexes 1 i 2 del DR. Així mateix, s'han de valorar les oportunitats o situacions de conflicte en les disposicions d'altres plans i programes i establir una relació dels punts clau en què el PMU hauria d'incidir per obtenir el millor resultat ambiental possible.
3. L'ISA ha de definir els objectius ambientals del Pla, jerarquitzar-los i incorporar indicadors per a verificar el compliment dels mateixos. Caldrà tenir en compte els objectius fixats pels documents normatius que tinguin relació amb les actuacions del Pla, i garantir-ne l'assoliment dels valors unitaris.

4. L'ISA ha de justificar la idoneïtat ambiental de l'alternativa escollida en base a l'adequació als objectius ambientals. El DR introdueix unes esmenes a l'avaluació dels vectors ambientals que cal introduir en l'ISA definitiva.

5. El DR demana verificar, de manera sistemàtica, la contribució de cadascuna de les mesures del Pla al compliment dels objectius ambientals adoptats en el marc dels objectius generals del Pla. A aquests efectes, a més de les valoracions de caràcter qualitatiu, sempre que resulti possible caldrà aplicar els indicadors que s'estableixen en el propi DR.

L'Informe de Sostenibilitat Ambiental es va redactar tenint en consideració allò establert al Document de Referència (DR). A l'apartat 4. *Valoració de l'informe de sostenibilitat i la seva qualitat* i a l'apartat 5. *Avaluació del grau de consideració de les aportacions de l'avaluació ambiental i la proposta del Pla*, d'aquesta Memòria Ambiental, es recullen les consideracions establertes en l'esmentat Document de Referència (i altres documents) i com s'han tractat en l'Informe de Sostenibilitat Ambiental i/o PMU.

4 VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT I LA SEVA QUALITAT

4.1 Valoració de l'estructura formal

L'informe de sostenibilitat ambiental (ISA) presenta el següent índex:

1 PRESENTACIÓ	5.9.4 CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ D'AUTOBUSOS
2 OBJECTIUS DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL	5.9.5 OFERTA FERROVIÀRIA
3 CONTINGUTS I OBJECTIUS DEL PLA	5.9.6 SERVEI DE TAXI
3.1 ÀMBIT TERRITORIAL	5.9.7 MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT
3.2 COMPETÈNCIES I CONTINGUTS DELS PLANS DE MOBILITAT URBANA	5.9.8 APARCAMENT PÚBLIC I ESTACIONAMENT
3.3 OBJECTIUS DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE CAMBRILS	5.9.9 ACCIDENTALITAT
4 RELACIÓ AMB ALTRES PLANS O PROGRAMES	5.10 QUALITAT ATMOSFÈRICA DE CAMBRILS
4.1 PLANS I PROGRAMES RELACIONATS	5.11 CAPACITAT ACÚSTICA DE CAMBRILS
4.1.1 PLA D'ORDENACIÓ URBANA DE CAMBRILS	5.12 FLUXOS AMBIENTALS
4.1.2 PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA	5.12.1 CONSUM D'ENERGIA
4.1.3 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀMBIT CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA	5.12.2 ÚS DE COMBUSTIBLES DERIVATS DEL PETROLI
4.1.4 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA	5.12.3 CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA. EMISSIONS ATMOSFÈRIQUES ATRIBUÏBLES AL TRÀNSIT AL MUNICIPI DE CAMBRILS
4.1.5 PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DEL CAMP DE TARRAGONA	5.12.4 CONTAMINACIÓ ACÚSTICA
4.1.6 PLA D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026	5.13 ANÀLISI DELS FLUXOS
4.1.7 PLA DE TRANSPORTS DE VIATGERS DE CATALUNYA 2008-2012	5.14 INDICADORS GENERALS
4.1.8 PLA ESTRATÈGIC DE LA BICICLETA A CATALUNYA 2008-2012	6 OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLA
4.1.9 DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT DE CATALUNYA	6.1 OBJECTIUS AMBIENTALS DE PLANS RELACIONATS
4.1.10 PLANEJAMENT URBANÍSTIC DEL MUNICIPI VEÏ DE VINYOLS I ELS ARCS	6.1.1 DOCUMENT DE REFERÈNCIA PER A L'AVALUACIÓ DEL PMU DE CAMBRILS
4.1.11 PLA CATALÀ DE MITIGACIÓ DEL CANVI CLIMÀTIC 2008-2012	6.1.2 DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT
4.1.12 PLA DE MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE	6.1.3 PLA DE MITIGACIÓ DEL CANVI CLIMÀTIC A CATALUNYA 2008-2012
4.1.13 PLA DE L'ENERGIA DE CATALUNYA 2006-2015. REVISIÓ DE 2009	6.1.4 PLA DE MOBILITAT DEL CAMP DE TARRAGONA
4.1.14 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES ACTIVITATS INDUSTRIALS I TURÍSTIQUES DEL CAMP DE TARRAGONA	6.2 OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PMU DE CAMBRILS
4.1.15 IMPLANTACIÓ D'UN SISTEMA TRAMVIARI AL CAMP DE TARRAGONA	6.2.1 OBJECTIUS AMBIENTALS PRIORITARIS
4.2 ACTUACIONS PREVISTES A CAMBRILS	6.2.2 OBJECTIUS AMBIENTALS RELLEVANTS
5 DIAGNOSI	6.2.3 OBJECTIUS AMBIENTALS SECUNDARIS
5.1 MEDI FÍSIC I BIÒTIC	7 AVALUACIÓ DE LES ALTERNATIVES
5.1.1 RELLEU I GEOMORFOLOGIA	7.1 ESCENARI TENDENCIAL (2015)
5.1.2 CLIMATOLOGIA	7.1.1 PROJECCIÓ TENDENCIAL DELS INDICADORS
5.1.3 LA HIDROLOGIA I LA HIDROGEOLOGIA	7.1.2 PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT
5.1.4 ÀREES D'ESPECIAL PROTECCIÓ I CONSERVACIÓ	7.1.3 MOBILITAT DELS TURISTES
5.2 PAISATGE	7.1.4 FLUXOS AMBIENTALS ESCENARI TENDENCIAL
5.3 MEDI SOCIOECONÒMIC	7.1.5 CONCLUSIONS A L'ESCENARI TENDENCIAL 2015
5.3.1 EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ	7.2 ESCENARI OBJECTIU (2015)
5.3.2 ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓ	7.2.1 ESCENARI OBJECTIU 2015: PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT
5.3.3 DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ I DENSITAT	7.2.2 MOBILITAT DELS TURISTES
5.3.4 CARACTERÍSTIQUES DE LA POBLACIÓ	7.2.3 FLUXOS AMBIENTALS ESCENARI OBJECTIU
5.4 ESTRUCTURA ECONÒMICA	7.2.4 CONCLUSIONS A L'ESCENARI OBJECTIU 2015
5.5 DISTRIBUCIÓ DELS USOS I FUNCIONS DE L'ESPAI URBÀ	8 VALORACIÓ DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT DE CAMBRILS
5.5.1 USOS INDUSTRIALS	8.1 PROPOSTES D'ACTUACIÓ
5.5.2 USOS RESIDENCIALS	8.2 VALORACIÓ DE LES MILLORES PROPOSADADES
5.5.3 USOS TERCIARIS I DE SERVEIS	8.2.1 TRANSPORT PÚBLIC
5.5.4 POLS ESPECÍFICS	8.2.2 VIANANTS
5.5.5 USOS AGRÍCOLES I/O FORESTALS	8.2.3 APARCAMENT
5.6 PROJECTES FUTURS	8.2.4 MERCADERIES I PRODUCTES
5.7 RESIDUS	8.2.5 INFORMACIÓ, FORMACIÓ I IMPLICACIÓ
5.8 MOBILITAT	8.2.6 TRANSPORT PRIVAT
5.8.1 POBLACIÓ RESIDENT	8.2.7 BICICLETES
5.8.2 POBLACIÓ NO RESIDENT	8.2.8 SEGURETAT VIÀRIA
5.8.3 MOBILITAT DELS ESCOLARS	8.2.9 ESTALVI ENERGÈTIC, CONTAMINACIÓ ACÚSTICA I ATMOSFÈRICA
5.9 CARACTERITZACIÓ DE LES XARXES DE MOBILITAT	8.2.10 ACCESSIBILITAT
5.9.1 CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA PER ALS DESPLAÇAMENTS A PEU	9 PLA DE SEGUIMENT I SUPERVISIÓ
5.9.2 CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA PER ALS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA	10 VALORACIÓ GLOBAL DEL PLA
5.9.3 CARACTERITZACIÓ DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ D'AUTOBUSOS	11 DIFICULTATS TROBADES DURANT LA REALITZACIÓ DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL
	12 SÍNTESI

En referència a la seva estructura, l'ISA s'adapta als continguts indicats al document de referència i a l'article 21 i annex 3 de la Llei 6/2009.

4.2 Abast dels continguts de l'informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA)

4.2.1 Consideracions en relació amb altres plans i programes

L'ISA ha d'incorporar en el llistat de plans i programes relacionats diferents plans que es llisten en el DR. L'ISA haurà d'esmentar breument la implicació que tenen altres plans i programes en el PMU de Cambrils. En aquest sentit, cal fer referència especialment a les propostes infraestructurals del PTPCT i el PDU de l'àmbit que tinguin relació amb Cambrils.

L'ISA inclou en el seu capítol 4. *Relació amb altres plans i programes* informació referents als següents plans i programes connexos:

- Pla d'Ordenació Urbana de Cambrils
- Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona
- Pla Director Urbanístic de l'àmbit central del Camp de Tarragona
- Pla Director Urbanístic de les àrees residencials estratègiques del Camp de Tarragona
- Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona
- Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026
- Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012
- Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya 2008-2012
- Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya
- Planejament Urbanístic del Municipi veí de Vinyols i els Arcs
- Pla Català de Mitigació del Canvi Climàtic 2008-2012
- Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire
- Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015. revisió de 2009
- Pla Director Urbanístic de les activitats industrials i turístiques del Camp de Tarragona
- Estudi Informatiu d'implantació d'un sistema tramviari al camp de Tarragona

El mateix apartat 4 de l'ISA, aporta un resum de les actuacions que els diferents plans connexos han previst al municipi de Cambrils.

Finalment, la diagnosi de la mobilitat (apartat 5.8 de l'ISA) inclou l'anàlisi de riscos i oportunitats al municipi, i les propostes d'actuació (apartat 8 de l'ISA) es realitzen de forma coherent amb allò establert i previst en els plans i programes connexos.

4.2.2 Consideracions dels aspectes de la diagnosi ambiental del sistema de mobilitat

El Document de referència demana que:

L'ISA incorpori l'anàlisi dels fluxos de mobilitat seguint els requeriments de l'annex 1 del Document de Referència.

L'ISA incorpori el càlcul dels indicadors ambientals globals i específics seguint els criteris de l'annex 2 del Document de Referència.

S'han d'identificar les oportunitats, amenaces o situacions de conflicte de les disposicions d'altres plans i programes per afavorir el canvi modal.

S'han d'identificar els punts clau en què el PMU hauria d'incidir per tal d'obtenir el millor resultat ambiental possible.

La taula de l'annex 1 del document de referència es troba recollida en l'apartat 5.13 *Anàlisi de fluxos* de l'ISA.

La taula de l'annex 2 del document de referència s'ha inclòs en l'apartat 9 de l'ISA (*Pla de seguiment i supervisió*).

Com s'ha citat en el punt anterior, la diagnosi de la mobilitat (apartat 5.8 de l'ISA) inclou l'anàlisi de riscos i oportunitats al municipi, i les propostes d'actuació (apartat 8 de l'ISA) es realitzen de forma coherent amb allò establert i previst en els plans i programes connexos.

4.2.3 Definició dels objectius ambientals del pla

El Document de referència demana que:

L'ISA defineixi els objectius ambientals del Pla, els jerarquitzi i incorpori indicadors per a verificar el compliment dels mateixos. Caldrà tenir en compte els objectius fixats pels documents normatius que tinguin relació amb les actuacions del Pla, i garantir-ne l'assoliment dels valors unitaris.

Cal establir els valors objectiu que es pretén assolir amb el PMU i amb els horitzons +6 i +12.

En el capítol 6 *Objectius ambientals del Pla*, l'ISA del PMU de Cambrils analitza els objectius ambientals de plans relacionats i estableix i jerarquitzza els objectius ambientals del PMU.

Per a la jerarquització d'aquests objectius, s'ha avaluat el grau de rellevància segons la diagnosi de cadascun d'ells, la seva relació amb el medi ambient i finalment la relació amb els objectius marc fixats, atorgant a cadascun un valor entre 3 (alt), 2 (mitjà), o, 1 (baix). D'aquesta valoració se n'obté un valor total que s'utilitzarà per a la jerarquització dels objectius de la següent manera:

Objectius prioritaris: ≥ 8

Objectius rellevants: 6-7

Objectius secundaris: ≤ 5

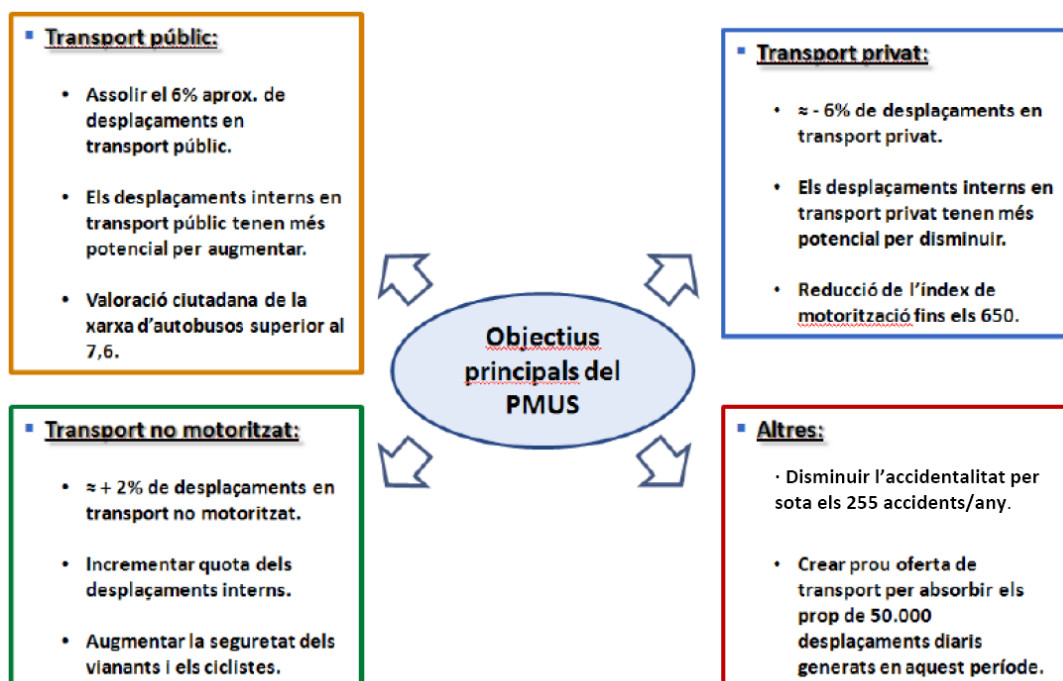
Taula 5. Objectius ambientals del PMU de Cambrils

OBJECTIU AMBIENTAL	IMPORTÀNCIA DE LA PROBLEMÀTICA SEGONS LA DIAGNOSI	NIVELL DE RELACIÓ AMB EL MEDI AMBIENT	NIVELL DE RELACIÓ AMB ELS OBJECTIUS MARC	VALOR TOTAL	JERARQUITZACIÓ
Promoure l'ús del transport públic i fomentar un ús racional del cotxe.	3	3	3	9	Prioritari
Augmentar l'espai públic destinat a vianants i a modes de transport no motoritzats	3	3	3	9	Prioritari
Millorar la seguretat viària	2	1	1	4	Secundari
Reduir les emissions de GEH associades a la mobilitat	2	3	3	8	Prioritari
Disminuir la contaminació atmosfèrica associada al transport	1	3	3	7	Rellevant
Disminuir la contaminació acústica causada pel trànsit	2	3	2	7	Rellevant

Els objectius ambientals del PMU de Cambrils ordenats jeràrquicament són:

Taula 6. Jerarquització dels objectius ambientals del PMU de Cambrils

OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PMU DE CAMBRILS	Objectius prioritaris
	Promoure l'ús del transport públic i fomentar un ús racional del cotxe
	Augmentar l'espai públic destinat a vianants i a modes de transport no motoritzats
	Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle associades a la mobilitat
	Objectius rellevants
	Disminuir la contaminació atmosfèrica associada al transport
	Disminuir la contaminació acústica causada pel trànsit
	Objectiu secundari
	Millorar la seguretat viària



La quantificació dels valors objectius ha quedat definida en la taula d'indicadors recollida en la síntesi de l'ISA.

Més endavant, veurem que aquesta quantificació d'objectius s'ha revisat i ampliat, en consideració a les indicacions de l'Informe d'Aprovació Inicial del Pla de Mobilitat de Cambrils, emès pel Departament de Territori i Sostenibilitat.

4.2.4 Consideracions de la descripció i avaluació de les alternatives

El document de referència indica que caldrà justificar la idoneïtat ambiental de l'alternativa escollida en base a l'adequació als objectius ambientals.

El document demana esmenes sobre els continguts dels vectors Emissions de contaminants atmosfèrics i Sorolls.

La Llei 9/2003 de la mobilitat estableix una vigència màxima del Pla de Mobilitat Urbana de 6 anys. Amb la idea de quantificar els beneficis que es volen assolir pel termini marcat per aquest pla, a l'ISA es recullen finalment dos escenaris de projecció de la mobilitat:

- Escenari tendencial (2015): projecció de l'escenari futur que avalua la mobilitat al municipi assumint les tendències de les realitats actuals sense contemplar canvis en el sistema. S'analitza l'evolució històrica dels indicadors de mobilitat més importants i se'n projecta la tendència fins al 2015 en base a unes hipòtesis determinades.

- Escenari objectiu (2015): projecció de l'escenari futur que avalua la mobilitat al municipi assumint la introducció de millores al sistema actual. Considerant l'evolució històrica de l'anàlisi tendencial i marcant els objectius que es desitgen assolir després de la implementació de les propostes, s'estableix l'escenari objectiu pel 2015.

L'avaluació de les alternatives es fa seguint els mateixos àmbits de l'apartat de diagnosi per a la situació actual (2009). El consum energètic i les emissions han estat estimats amb l'eina informàtica COPERT 4, si bé per a decidir la participació de combustibles alternatius s'ha tingut en compte les previsions base per a l'any +6 recollides a programa de càlcul AMBIMOB-U i les normatives vigents en referència a previsions d'implantació de biocombustibles.

S'han valorat quantitativament sempre que ha estat possible els efectes de les més rellevants de cada alternativa en l'escenari +6. No s'ha calculat quantitativament els fluxos ambientals l'escenari +12 degudes les dificultats d'establir previsions detallades en referència a creixement, mobilitat, evolució del parc de vehicles, etc.

Les esmenes sol·licitades al DR en referència al vector atmosfera i sorolls, s'han incorporat als capítols corresponents: 5.12 Fluxos ambientals.

4.2.5 Descripció de l'alternativa escollida

El Document de referència considera que:

L'apartat de descripció del PMU de Cambrils, corresponent al capítol de l'ISA preliminar presentat, ha de presentar-se després de l'avaluació de les alternatives i només ha de fer esment a la proposta de PMU sense entrar en valoracions, ja que aquestes es desenvolupen en els següents capítols.

La descripció del PMU s'ha inclòs en l'apartat 8.1 *Propostes d'actuació* de l'ISA, després dels capítols corresponents a l'avaluació d'alternatives.

4.2.6 Avaluació dels impactes ambientals significatius de l'alternativa escollida

Al Document de referència, es demana que l'ISA incorpori la contribució de cada mesura a l'assoliment dels objectius ambientals del Pla, així com les dades dels objectius establerts per cada flux de mobilitat, amb la situació que s'obtindrà amb l'aplicació de les mesures.

Caldrà fer esment també al grau de compliment dels objectius del PDMCT per part del conjunt de les mesures, i avaluar la programació de les actuacions conforme als objectius ambientals.

L'apartat 8.2 *Valoració de les millores proposades* de l'ISA inclou un anàlisi de la contribució de cada grup de mesures a l'assoliment dels objectius plantejats, tant generals com ambientals.

L'*Avaluació Global del Pla* (apartat 10 de l'ISA) avalua per als objectius fixats el grau de compliment d'allò establert en el PdM i per tant en el PDMCT.

En la taula final del document de síntesi de l'ISA, es documenta per a cada objectiu ambiental el valor actual corresponent al principal indicador que el defineix, el valor objectiu i el grau d'assoliment previst.

4.2.7 Avaluació global del Pla

Al Document de referència, es demana que l'ISA incorpori en l'avaluació global del Pla els punts forts i els punts febles del Pla amb relació als la contribució de cada mesura a l'assoliment dels objectius ambientals del Pla, i que especifiqui les dificultats trobades per a la realització de l'avaluació.

L'*Avaluació Global del Pla* es recull en l'apartat 10 de l'ISA i les dificultats trobades en l'11.

4.2.8 Mesures de seguiment i supervisió

Al Document de referència, es precisen continguts i freqüències sobre els informes de seguiment necessaris.

L'apartat 9 *Pla de Seguiment i Supervisió* de l'ISA s'han incorporat aquests continguts i freqüències.

4.2.9 Síntesi

Al Document de referència, es demana que s'incorporin, una síntesi en termes fàcilment comprensibles de tot el procés i de les previsions del Pla.

La síntesi es recull en l'apartat 12 *Síntesi*.

5 AVALUACIÓ DEL GRAU DE CONSIDERACIÓ DE LES APORTACIONS DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL I LA PROPOSTA DEL PLA

L'objectiu d'aquest capítol és el de valorar com s'han pres en consideració les al·legacions rebudes durant el període d'informació pública de l'aprovació inicial del PMU de Cambrils.

S'analitzaran tant els requeriments que tenien com objecte directe l'ISA i també les modificacions sofertes pel PMU.

5.1 Aportacions a l'avaluació ambiental del Document de Referència (DR)

La Subdirecció General d'Avaluació Ambiental (Departament de Territori i Sostenibilitat), un cop rebuda la documentació corresponent a la ISA Preliminar va portar a terme consultes a les administracions públiques afectades i al públic interessat i va emetre el 1 d'abril de 2011 el document de referència. Les incorporacions a l'ISA derivades del contingut i observacions emeses per la pròpia Subdirecció General d'Avaluació Ambiental s'han detallat 4.2 d'aquesta Memòria Ambiental. L'objectiu del present apartat se centra, doncs, en revisar el grau de consideració dins l'ISA d'aquelles aportacions que van ser efectuades per les administracions afectades.

Es detallen, per a les aportacions de cada òrgan que en va fer, el tractament que aquestes aportacions van tenir dins l'ISA.

Taula 7. Aportació de les administracions al PMU.

Òrgan	Aportacions	Incorporació en el Pla
Associació Catalana de Municipis	L'ISAP recull els continguts mínims establerts per l'article 17 de la Llei 6/2009. Mesures com potenciar el transport públic, el transport en bicicleta i a peu i la conscienciació de la població envers el vehicle compartit poden ser aplicables a tots els municipis i donar bons resultats.	El Pla incorpora en el seu sentit més ampli, aquests comentaris. Els objectius ambientals fixats se centren en la necessitat de fomentar el canvi modal del transport.
Consell Assessor pel Desenvolupament Sostenible	El CADS no emet comentaris en relació a aquest pla atesa la seva naturalesa excessivament específica que va més enllà de l'àmbit de les competències del CADS.	--

Organ	Aportacions	Incorporació en el Pla
Oficina Catalana del Canvi Climàtic	<ul style="list-style-type: none"> - Es proposa incorporar al marc general del PMU una sèrie de convenis i acords d'àmbit internacional, comunitari, estatal i autonòmic. - Es suggereixen algunes correccions a l'ISA preliminar. - Es proposa que es considerin les dades recentment actualitzades. - Proposa l'ús de la Guia de Càlcul d'emissions GEH per a factors d'emissió, a banda de l'ús de programes Copert i AMBIMOB-U. - Demana revisar les consideracions sobre l'ús de biodiesel, aclarir les accions encaminades a fomentar-ne l'ús i recalculer les reduccions d'emissions previstes 	<ul style="list-style-type: none"> - L'ISA i el PMU recullen les referències internacionals, estatals i autonòmiques. - S'incorporen les correccions a l'ISA. - L'ISA incorpora les dades més recents en el moment de la seva redacció. - S'ha revisat la coherència entre els factors d'emissió de la Guia de Càlcul i els factors d'emissió dels models emprats. La coherència existent permet mantenir a l'ISA els models de càlcul. - L'ISA revisa els càlculs d'acord a les observacions d'aquesta Oficina.
Agència de Residus de Catalunya	Proposa mesures per tal de minimitzar les afectacions les afectacions del servei de recollida de residus municipals i industrials i complir amb els objectius ambientals del Pla.	A l'ISA pren en compte les consideracions sobre la minimització de l'impacte originat per la generació de residus, seguint les pautes marcades pel planejament superior.
Ajuntament de Tarragona	S'argumenta que el PMU de Cambrils no interfereix en el Planejament de Tarragona.	El PMU té en compte plans i programes connexos.
Ajuntament de Vinyols i els Arcs	Conclou que no comporta conseqüències negatives per al municipi de Vinyols y el Arcs. Demana que es tinguin en compte les repercussions de mobilitat en les zones limítrofes	El PMU té en compte plans i programes connexos, especialment el dels municipis veïns.
Col·legi d'enginyers de camins, canals i ports.	Demana tenir en compte determinats plans i programes de l'entorn, especialment del sistema tramviari; Demana incorporar l'anàlisi de l'implementació de zones de 30 km/h i reflexiona sobre d'immediatesa de l'any horitzó.	L'ISA i el PMU han abordat els aspectes considerats pel Col·legi d'enginyers de camins, canals i ports.
Direcció General de Qualitat Ambiental	Considera que l'ISA aporta informació adient per l'avaluació de la qualitat de l'aire. Demana especificar la contribució del trànsit urbà, carreteres principals o secundàries, i aportar informació de PM10 de combustió i de desgast de neumàtics, frens i paviment.	En la revisió dels càlculs d'emissions s'han incorporat les peticions de la DGQA.

5.2 Aportacions en període d'informació

Finalitzat el període d'informació pública, s'ha rebut els següents informes:

- Informe de l'Autoritat Territorial del Transport (ATM) del Camp de Tarragona “*Consideracions prèvies a l'informe del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de Cambrils*”, de 18 d'abril de 2013.
- Informe del Departament de Territori i Sostenibilitat d'aprovació inicial del PMU de Cambrils, d'11 d'abril de 2013.

A continuació es detallen aquelles modificacions que s'han efectuat al PMU d'acord a les aportació d'aquests informes.

5.2.1 Aportacions de l'informe emès per l'Autoritat Territorial de la Mobilitat ATM Camp de Tarragona, signat amb data 18 d'abril de 2013.

Punt 3.1. Objectius del Pla

Es troba a faltar algun eix d'actuacions, enfocat a la planificació de la mobilitat i la seva relació amb l'urbanisme. D'altra banda, caldria poder relacionar les diverses actuacions de que consta el pla de mobilitat amb els diversos objectius plantejats pel pla.

Resposta:

- S'ha creat una proposta nova enfocada a la planificació de la mobilitat –mòdul III. Proposta 9.1 – Impulsar i garantir les eines de planificació de la mobilitat.
- S'ha relacionat les propostes del pla amb els diferents objectius plantejats, així mateix s'han prioritzat per menor cost i major impacte – apartat 13 del PMU.

Punt 3.2.1. Vianants

El PMUS proposa ampliar les zones de plataforma única, en les qual es restringirà la circulació de vehicles motoritzats. Una segona proposta en aquest àmbit fa referència a la seguretat dels vianants en les cruïlles. Aquestes propostes però, restringeixen el seu àmbit d'implantació a zones molt específiques del casc urbà. La primera se centra en la zona del port, mentre que la segona es focalitza en la millora del pas de vianants de l'Avinguda dels Països Catalans que dona accés a l'Ajuntament. Caldria explicar el motiu pel qual es limita tant l'àmbit d'actuació a unes zones tan concretes, i d'altra banda, aquelles zones sobre les quals no serà possible actuar dins l'horitzó temporal del PMUS.

Una altra actuació fa referència a la millora de l'accessibilitat amb l'objecte d'adaptar la xarxa d'itineraris per a vianants al contingut de la normativa de referència en aquest àmbit. La proposta no precisa quins seran els àmbits d'actuació. Caldria com a mínim, fer referència quines zones del municipi són prioritàries.

Pel que respecta a la dotació de pressupost assignada a les propostes, aquesta no es veu reflectida en la previsió de recursos econòmics, fet que dificulta contemplar la magnitud real de les actuacions.

Resposta:

- En les diferents propostes on es dona la casuística que durant el període de vigència del PMU es realitzarà únicament una part puntual de la proposta, s'especifica el motiu i quines actuacions es realitzaran per a la propera revisió del PMU. Com és el cas de la Proposta 2.1 – Fomentar una xarxa d'itineraris atractiva i segura per a vianants: ampliar les illes de vianants en carrers comercials, turístics i generadors d'una alta mobilitat, impulsar la prioritat per als vianants als carrers secundaris residencials.
- S'ha remarcat les zones del municipi prioritàries per a actuar durant el període de vigència del PMU, Proposta 2.3 – Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà basats entre d'altres en els criteris de seguretat viària i accessibilitat.

Punt 3.2.2. Ciclistes

Les propostes apareixen clarament identificades, i en el cas de l'extensió de la xarxa de carrils bici, es plantegen un conjunt de fases. El principal punt negatiu d'aquestes propostes radica en el fet que el cost necessari per aquestes actuacions no apareix reflectit en el pressupost global del PMUS. Tampoc es quantifiquen les noves places d'aparcaments per a bicicletes.

Es troba a faltar un esforç per tal d'implantar una xarxa de carrers qualificats com a zones 30, on es donin les condicions adients per a que el trànsit de turismes i motocicletes sigui compatible amb el trànsit de ciclistes sobre la calçada.

Resposta:

- S'explica les connexions de la xarxa de carrils bici amb els diferents punts generadors de mobilitat. Proposta 7.1 – Ampliar la xarxa i garantir la connectivitat de les vies ciclistes; l'punt 12. Resum de propostes d'actuació.

- Inventari i quantificació dels nous aparcaments per a bicicletes: Proposta 7.2 – Estudi de la demanda d'aparcaments de bicicletes en via pública i propostes d'ordenació i/o ampliació per zones.
- Explicació que les zones 30 representen una estratègia evident dins del pla de mobilitat: Proposta 7.3 – Adequació de la infraestructura de carrils bici.

Punt 3.2.3. Xarxa de transport públic

Transport públic urbà i interurbà

Les actuacions 10.2 i 10.3 incorporen uns criteris generals per tal de potenciar l'accessibilitat del transport públic. Caldria un reflex més real de les necessitats pressupostàries d'aquestes propostes.

Park & Ride a l'estació de trens

Per tal d'incrementar el nombre de viatgers en el mode ferroviari seria necessari crear l'oferta necessària de places d'aparcament destinades als usuaris d'aquest mitjà de transport.

Taxis

No es fa cap menció que impliqui avenços vers la creació d'una àrea de prestació conjunta de serveis de taxi al Camp de Tarragona, prevista en l'actuació 2.4.2 del pdM, sempre tenint present lògicament, les competències que són pròpies als agents implicats.

Aprofundiment de les actuacions per potenciar l'ús del cotxe compartit

Caldria detallar el desenvolupament de la proposta a partir dels principis establerts en l'actuació A2.3 del pdM:

- *Col·laboració intermunicipal per a fomentar l'ús del cotxe compartit*
- *Participació de la ciutat en una pàgina web amb aquest objecte o inclusió d'un link específic en la pàgina web de l'Ajuntament.*
- *Els plans/estudis de mobilitat hauran de preveure els mecanismes per tal de millorar l'ocupació dels vehicles des d'una perspectiva de conjunt, de les concentracions laborals, educatives i esportives.*

Senyalització

Es troba a faltar la proposta de realització d'un estudi concret per tal d'analitzar detingudament la coherència de la senyalització viària de la ciutat.

Resposta:

- **Park & Ride a l'estació de trens:** Respecte a la proposta de destinació de places d'aparcament per a la nova estació de trens, s'inclou la referència i explicació a la Proposta 3.1 – Implantar un sistema d'ordenació de l'aparcament públic en superfície, que faciliti espais d'aparcaments per als residents i rotació d'aparcaments pel sector serveis i equipaments.
- **Taxis:** Sobre la creació d'una àrea de prestació conjunta es fa una menció clara a la Proposta 1.13 – Propostes de millora per al servei que actualment ofereix el sector del taxi a Cambrils.
- **Potenciar el cotxe compartit:** S'intentarà afavorir aquesta pràctica. Proposta 6.3 – Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor a l'entorn dels equipaments i serveis, generadors de desplaçaments.

- Senyalització: El pla contempla una proposta específica adreçada a la millora de la senyalització viària del municipi, veure Proposta 8.3 – Millorar la senyalització estàtica i impulsar la dinàmica en la xarxa viària.

Punt 3.2.4. Aparcament

La proposta 3.1 incorpora una proposta de zonificació de l'aparcament distingint zones de residents, alta rotació i mitja rotació a partir de la realització d'un estudi que defineixi les necessitats de cada zona del nucli urbà. Tanmateix, la proposta es limita a preveure una ordenació de l'aparcament dins del nucli urbà. Seria necessari com a mínim establir uns objectius previs que marquin la direcció que ha de prendre aquesta proposta, i una política tarifària adient a aquests objectius per a cadascuna de les zones.

Una possibilitat que no es contempla és el fet d'ampliar zones de vianants mitjançant la supressió de places d'aparcament. Com a mínim caldria analitzar si aquesta opció és viable en algunes zones del nucli urbà.

Resposta:

- Aparcament: Es concreta els objectius a assolir per aquesta proposta i la política tarifària adient per a cadascuna de les zones, veure Proposta 3.1 – Implantar un sistema d'ordenació de l'aparcament públic en superfície, que faciliti espais d'aparcaments per als residents i rotació d'aparcaments pel sector serveis i equipaments.
- Aparcament: per a dissuadir l'ús del vehicle privat i afavorir la mobilitat dels vianants, el pla contempla accions d'ampliació de zones per vianants mitjançant la supressió de places d'aparcament, veure Proposta 2.1 – Fomentar una xarxa d'itineraris atractiva i segura per a vianants: ampliar les illes de vianants en carrers comercials, turístics i generadors d'una alta mobilitat, impulsar la prioritat per als vianants als carrers secundaris residencials.

Punt 3.2.5. Distribució urbana de mercaderies

Aparcament de camions

Diverses actuacions fan esment a l'habilitació d'aparcaments per a camions. Seria necessari incloure com a mínim les característiques que hauria de tenir aquest aparcament.

Mobilitat agrària

No s'ha trobat referències respecte a la mobilitat generada per les activitats relacionades amb el sector primari. Caldria com a mínim plantejar la necessitat d'analitzar els recorreguts que realitzen aquest tipus de vehicles, i si alguns d'aquests camins s'han vist tallats per la construcció de noves infraestructures, o si es veuran tallats en el futur. En cas afirmatiu, l'estudi haurà de proporcionar alternatives viables.

Resposta:

- Aparcament de camions: inclòs en la Proposta 6.3 – Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor a l'entorn dels equipaments i serveis, generadors de desplaçaments.

- Mobilitat agrària: el pla especifica que és possibilitarà la mobilitat agrària en planificacions futures, veure Proposta 6.1 – Ordenar i reorganitzar la xarxa viària, amb l'objectiu de moderar la circulació establint diferents tipologies de carrers.

Punt 3.2.6. Impactes del transport

La reducció del soroll es pot aconseguir sobretot per mitjà de la pacificació del trànsit motoritzat i la potenciació dels modes més sostenible. El PMUS representa una aposta per aquests elements. Tot i això, s'ha de considerar que s'han deixat de banda accions que el pdM proposava implementar com ara la disposició de proteccions sonores i la realització de controls de soroll.

Resposta:

- Soroll: Per tal de reduir el soroll produït pel trànsit a part de la pacificació del trànsit el pla contempla la Proposta 9.5 – Col·locació de paviment sonoreductor.

Punt 3.2.7. Planificació i centres generadors de mobilitat

El document presentat hauria de millorar l'enfocament en allò referent als punts següents:

Identificació del llocs generadors de mobilitat

Establiment d'objectius de mobilitat de referència per a futurs documents

Plans de mobilitat determinats per llei

Anàlisi de la mobilitat d'altres llocs generadors de mobilitat

Resposta:

- Identificació dels llocs generadors de mobilitat: el pla identifica els centres generadors mobilitat en el plànol de focus generadors de mobilitat. Veure 12.2 Principals focus generadors de mobilitat.
- Plans de mobilitat determinats per llei: en referència als estudis de mobilitat generada al que fa menció el document de consideracions, el PMUs explica les diferents actuacions que hauran de vetllar de manera concreta per a la planificació de la mobilitat, en concret veure Proposta 9.1 – Impulsar i garantir les eines de planificació de la mobilitat.

Punt 3.4. Indicadors i contribució a la consecució dels objectius del pdM i les DNMs

La documentació presentada inclou bona part dels indicadors. No obstant, per tal de poder concloure aquesta anàlisi caldria completar els indicadors.

Resposta:

- Respecte a incloure i completar una sèrie d'indicadors per a la realització del seguiment del pla, s'ha incorporat diferents indicadors dels que hi hauria possibilitat de recollir i calcular dades. Així mateix s'adaptaran les unitats utilitzades d'alguns indicadors per tal de comparar els seus valors i la seva evolució amb els del pdM i les DNMs.
- Indicador 13b: Emissions PM10.
- Indicador 19: Intensitat de vehicles pesants a les carreteres.
- Indicador 27: Distància de recorregut en els desplaçaments quotidians intermunicipals.

Punt 3.5. Procés participatiu

La Llei 9/2003, de la mobilitat estableix que en el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana ha de restar garantida la participació del consell territorial de la mobilitat. Ens consta la realització d'un ampli procés de participació ciutadana que s'ha traduït en nombroses aportacions al Pla. Caldria reflectir d'una manera més detallada en els documents que componen el PMUS el procés de participació.

Resposta:

- El document menciona en diferents punts els procés participatiu realitzat durant l'elaboració del pla, així com la intenció de continuïtat mitjançant el consell de la mobilitat. Un exemple el podem trobar en el document II i III del pla, veure pàg. 8.

3.6. Memòria econòmica

El PMUS contempla un pressupost de 995.500€. Aquesta xifra no inclou la dotació pressupostària de les propostes que impliquen una major inversió. En el moment actual d'escassetat de liquiditat de les administracions públiques, es pot entendre que algunes de les actuacions previstes no es puguin arribar a realitzar a causa de la manca de finançament. Per aquest motiu, és preferible incloure una partida econòmica per a totes les propostes, i a l'hora de desenvolupar el Pla, dur a terme aquelles accions que realment siguin viables finançament, havent establert prèviament una escala ordinal de prioritat.

Resposta:

- Respecte a les propostes que no tenen partida econòmica, s'estableix que restaran pendents a la disponibilitat pressupostària.

5.2.2 Aportacions de l'informe emès per la Direcció General de Polítiques Ambientals signat amb data 11 d'abril de 2013

Punts 4.1. Aspectes generals

Considera que s'ha de reforçar:

- Incorporació de la visió metropolitana en el PMU de Cambrils
- Establir els objectius a assolir per als principals fluxos de mobilitat
- Definició d'objectius en un horitzó temporal més ampli (+12)

Resposta:

- Respecte a la incorporació de la visió metropolitana en el PMU de Cambrils, el pla de mobilitat contempla diferents actuacions de coordinació de les xarxes interurbanes de mobilitat amb les urbanes. Veure:
 - Proposta 1.7 – Impulsar un Pla de coordinació del transport urbà amb el transport interurbà.
 - Proposta 1.10 – Promoure estratègicament la connectivitat amb altres municipis, infraestructures de transport i altres pols generadors de mobilitat.
 - Proposta 7.6 – Impulsar l'ús dels medis de transport no motoritzats com la bicicleta: campanyes de promoció.
 - Respecte a l'establiment d'objectius a assolir per als principals fluxos de mobilitat, el pla contempla quins objectius i valors relacionats es pretenen aconseguir durant l'horitzó del Pla. Veure pàg. 24-29 del PMU.
- Respecte a l'establiment d'objectius en un horitzó temporal més ampli (+12), s'han valorat quantitativament sempre que ha estat possible els efectes de les més rellevants de cada alternativa en l'escenari +6. No s'ha calculat quantitativament amb detall els fluxos ambientals l'escenari +12 degudes les dificultats d'establir previsions detallades en referència a creixement, mobilitat, evolució del parc de vehicles, etc.

Punt 4.2. Consideracions a les propostes del Pla

Considera que cal:

- Reforçar el grau de detall de part de les propostes del Pla.
- Establir xarxes de mobilitat per a modes no motoritzats que assegurin la connexió amb els principals nodes generadors/attractors del municipi.
- Fer la prioritització temporal de les actuacions en relació amb els principals fluxos de mobilitat.

Resposta:

- Respecte a mesures de dissuasió de l'ús del vehicle privat al municipi es concreta en:
 - Política tarifària per l'aparcament en les zones amb més demanda comercial, turística, entre d'altres, veure Proposta 3.1 – Implantar un sistema d'ordenació de l'aparcament públic en superfície, que faciliti espais d'aparcaments per als residents i rotació d'aparcaments pel sector serveis i equipaments.

- Així mateix, tal i com s'ha assenyalat anteriorment, per a dissuadir l'ús del vehicle privat i afavorir la mobilitat dels vianants, el pla contempla accions d'ampliació de zones per vianants mitjançant la supressió de places d'aparcament, veure Proposta 2.1 – Fomentar una xarxa d'itineraris atractiva i segura per a vianants: ampliar les illes de vianants en carrers comercials, turístics i generadors d'una alta mobilitat, impulsar la prioritat per als vianants als carrers secundaris residencials.
- Respecte a l'establiment de xarxes de mobilitat per a modes no motoritzats que assegurin la connexió amb els principals nodes generadors/attractors del municipi. El pla afegeix un plànol de focus generadors de mobilitat amb la connexió amb les xarxes de mobilitat, veure Proposta 7.1 – Ampliar la xarxa i garantir la connectivitat de les vies ciclistes, concretament xarxa de carril bici i principals punts generadors de mobilitat. També s'inclou un plànol de la tipologia del focus generadors de mobilitat a la pàg. 221 del PMU.
- Respecte a la prioritització temporal de les actuacions en relació amb els principals fluxos de mobilitat, el pla contempla la intenció de prioritzar les actuacions en relació a les zones amb més demanda. Veure 12.1 Priorització temporal de les actuacions en relació amb els principals fluxos de mobilitat i focus generadors de mobilitat.

Així mateix les actuacions estan relacionades entre elles, totes inventariades en fitxes que es prioritzen per impacte i cost. La realització d'aquesta prioritització és clau per tal de maximitzar els beneficis ambientals associats al Pla. Veure 12.1 Relació menor cost – impacte en el PMU.

Punt 5.1. Diagnosi Ambiental del Pla *del document de la DGPT:*

Considera que cal:

Identificar on es localitzen les potencialitats més grans de canvi modal i explicitar quines son les oportunitats de canvi modal per a cada un dels fluxos.

Resposta:

La taula inclosa en l'apartat 5.13 *Anàlisi de fluxos* de l'ISA, constitueix la síntesi de la informació recopilada en el procés de diagnòstic. La diagnosi Ambiental ha estat recollida resumida en l'Informe de Sostenibilitat Ambiental al llarg de tot els seu capítol 5. El seu abast complet es troba recollit en el document Mòdul I del Pla de Mobilitat Urbana. La pròpia taula 38 de l'esmentat apartat 5.13 de l'ISA fa esment en la última columna, per a cada flux, de les principals oportunitats de canvi modal. En l'apartat 5.9 *Caracterització de la xarxa de mobilitat* de l'ISA, s'analitza cada mode de transport al municipi (a peu, bicicleta, transport públic urbà, transport públic interurbà, ferrocarril, taxi i vehicle privat). Per a cada mode, se'n detecten les debilitats, forteses, amenaces i oportunitats.

D'altra banda, el PMU, mòdul I, recull en el seu capítol 2 *Escenaris de mobilitat*, que han portat a la definició dels objectius i a la proposta d'accions del Pla de Mobilitat de Cambrils, en base a la diagnosi i a l'anàlisi d'oportunitats. A continuació en presentem els elements més significatius:

Característiques bàsiques de la mobilitat al municipi:

- 1) L'estacionalitat és un factor important.
- 2) Elevat creixement poblacional els últims anys principalment degut a la immigració.
- 3) El 38% dels fluxos de mobilitat són externs mentre que el 62% són interns al municipi.
- 4) La quota de mercat del transport públic és baixa i la més valorada i utilitzada és la xarxa ferroviària.

Transport públic:

ES DETECTA DURANT LA DIAGNOSI:

- Poc competitiu
- Poca freqüència
- Manca de cobertura en algunes zones
- Mancança d'eines de gestió de la qualitat del servei

OPORTUNITATS PER POTENCIAR EL CANVI MODAL:

- Redefinir el servei transport públic urbà: adequar el sistema, freqüències, traçat, per donar el màxim de cobertura territorial, com ara la costa, i millorar eficiència i competitivitat.
- Implantar mesures de gestió i control del servei.
- Seguir impulsant la informació i la comunicació al ciutadà. Realitzar campanyes de promoció del transport públic.
- Impulsar la interconnectivitat i intermodalitat amb la resta de transports.
- Adaptar el servei d'autobusos interurbans a la demanda d'ús del transport públic interurbà (forta competència del tren i el vehicle privat).

Transport privat:

ES DETECTA DURANT LA DIAGNOSI:

- Índex de motorització elevat i congestió al centre.
- Millora de la xarxa viària interurbana (autovia A-7).
- Liberalització del corredor de la N-340 pel centre de Cambrils.

OPORTUNITATS PER POTENCIAR EL CANVI MODAL:

- Fomentar l'ús racional del cotxe. Campanyes d'ús del transport públic i de la reducció de les emissions contaminants.

- Incentivar l'ús de la xarxa viària urbana pel transport públic, el taxi, el transport de mercaderies i els transports no motoritzats.
- Millorar l'oferta d'aparcaments en llocs estratègics com l'estació de ferrocarril o a les entrades de la ciutat.

Transport no motoritzat:

ES DETECTA DURANT LA DIAGNOSI:

- Existència d'una xarxa de carril bici i de zones de vianants millorables.
- Liberalització del corredor de la N-340 pel centre de Cambrils.

OPORTUNITATS PER POTENCIAR EL CANVI MODAL:

- Fomentar l'ús dels mitjans no motoritzats amb la creació d'una xarxa connectada de carrils bici, zones de vianants i voreres amples i arreglades. Sobretot a les futures zones residencials planejades a curt i llarg termini.
- Millorar la seguretat dels vianants i els ciclistes introduint una senyalització de qualitat i respectant l'espai públic destinat a aquests modes de transport sovint envaïts pel transport motoritzat.
- Augmentar l'oferta d'aparcaments de bicicletes per tot el municipi i sobretot en llocs estratègics com la nova estació de ferrocarril. Eliminar les barreres arquitectòniques per facilitar l'accessibilitat als usuaris.

ALTRES OPORTUNITATS:

- El sistema de transport a Cambrils ha de ser capaç d'absorbir els quasi bé 50.000 desplaçaments que està previst que es creïn en aquest període a causa de l'increment poblacional i el planejament urbanístic previst:
 - Cobertura del transport públic: xarxa urbana d'autobusos.
 - Dotació de carril bicicleta i voreres suficientment amples.
- Disminuir l'accidentalitat.
- Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit fomentant l'ús de les noves tecnologies i també l'ús racional del transport privat.
- Crear un equilibri entre la jerarquització dels modes de transport en l'espai públic i la convivència de tots.

Punt 5.2. Objectius ambientals del Pla:

cal que s'estableixin objectius ambientals específics per als principals fluxos de mobilitat i se n'estableixin els valors objectiu.

Resposta:

Com s'ha comentat més amunt, respecte a l'establiment d'objectius a assolir per als principals fluxos de mobilitat, el pla contempla quins objectius i valors relacionats es pretenen aconseguir durant l'horitzó del Pla. (Veure pàg. 24-29 del PMU).

D'acord a la informació esmentada i a la recollida l'ISA del PMU de Cambrils, es presenta a continuació una taula resum dels valors objectiu fixats comparats amb els de l'any de referència 2009. Afegim als valors objectius ja recollits en la síntesi de l'ISA, els corresponents als dos fluxos principals de mobilitat: els desplaçaments urbans i els interurbans.

Taula 8. Objectius ambientals, indicadors i valors objectiu

Objectiu ambiental	Valor 2010	Valor PMU
Promoure l'ús del transport públic i fomentar un ús racional del cotxe Repartiment modal total (Nombre de desplaçaments per tipus de vehicle x 100 / nombre de desplaçaments totals)	60,3% transport privat 2,4% transport públic	53,5% transport privat 6,3% transport públic
Augmentar l'espai públic destinat a vianants i a modes de transport no motoritzats Repartiment modal total (Nombre de desplaçaments no motoritzat x 100 / nombre de desplaçaments totals)	37,3% despla. no motoritzats	40,2% despla. no motoritzats
Promoure l'ús del transport públic i fomentar un ús racional del cotxe Repartiment modal urbà (Nombre de desplaçaments per tipus de vehicle x 100 / nombre de desplaçaments totals)	41,0% transport privat 0,7% transport públic	32,1% transport privat 5,4% transport públic
Augmentar l'espai públic destinat a vianants i a modes de transport no motoritzats Repartiment modal urbà (Nombre de desplaçaments no motoritzat x 100 / nombre de desplaçaments totals)	58,3% despla. no motoritzats	62,5% despla. no motoritzats

Objectiu ambiental	Valor 2010	Valor PMU
Promoure l'ús del transport públic i fomentar un ús racional del cotxe Repartiment modal Interurbà (Nombre de desplaçaments per tipus de vehicle x 100 / nombre de desplaçaments totals)	92,4% transport privat 5,2% transport públic	91,9% transport privat 4,9% transport públic
Augmentar l'espai públic destinat a vianants i a modes de transport no motoritzats Repartiment modal Interurbà (Nombre de desplaçaments no motoritzat x 100 / nombre de desplaçaments totals)	2,4% despl. no motoritzats	3,2% despl. no motoritzats
Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle associades a la mobilitat (Tn/any CO ₂)	12.630,00	11.991,79
Disminuir la contaminació atmosfèrica associada al transport (Tn/any NO _x i PM ₁₀)	45,18 Tn de NO _x 3,63 Tn de PM ₁₀	38,81 Tn de NO _x 3,03 Tn de PM ₁₀
Disminuir la contaminació acústica causada pel trànsit (% població ue suporta nivells de pressió sonora en període diürn superiors a 65 dB(A))	12,0	11,1 %
Millorar la seguretat viària (Nombre d'accidents totals)	298	255

Punt 5.3. Avaluació de les alternatives i valoració de les propostes d'actuació del Pla

Considera que cal:

- *Prioritzar ambientalment les actuacions en base a l'assoliment dels objectius ambientals i establir la contribució de cada una de les mesures previstes al seu assoliment.*
- *Avaluar ambientalment la prioritització de les actuacions del Pla i establir, si s'escau, propostes de millora.*

L'apartat 6.2 *Objectius ambientals* de l'ISA del PMU de Cambrils estableix la relació entre objectius ambientals y cada una de les propostes ambientals del Pla. En aquest sentit, l'esmentat capítol indica aquelles mesures que contribueixen a assolir cadascun dels objectius ambientals establerts.

Com es pot observar a l'apartat 1.6 d'aquesta Memòria Ambiental, els objectius generals del Pla de Mobilitat de Cambrils i els Objectius Ambientals del mateix s'estructuren sobre eixos similars. De fet,

la potenciació del canvi modal vers a modes més sostenibles representa el punt de partida dels objectius tant ambientals com generals del Pla.

Tenint en compte aquest punt de partida i les dificultats pressupostàries actuals, es considera idònia la programació establerta en el Pla. El PMU efectua la prioritització en base a tres vectors: Els principals fluxos de mobilitat, els principals focus de mobilitat, i la relació menor cost/ major impacte. A continuació es presenta un resum de la prioritització de les actuacions.

Priorització temporal de les actuacions en relació amb els principals fluxos de mobilitat

Les actuacions de mobilitat es realitzaran prioritant els espais on es presenten els principals fluxos de mobilitat. Tot seguit, s'enumera la ubicació dels principals fluxos de mobilitat:

Els principals fluxos a peu es donen de forma interna en els mateixos barris, com es el cas dels barris de Vilafortuny i la Parellada. En època estival prenen importància els desplaçaments pels passejos marítics, i externament amb el municipi de Salou per la continuïtat urbanística entre ambdós municipis (voreres contínues dels passejos marítics).

Els principals fluxos en bicicleta es realitzen de forma interna pels passejos marítics, el centre, i el c/Camí del Cavet. De forma externa amb el municipi de Salou per la continuïtat del passeig marítim.

El principals fluxos interns en vehicle privat es produeixen en el barri dels Ametllers, entre el barri dels Ametllers amb el nucli antic, i en el barri del Port.

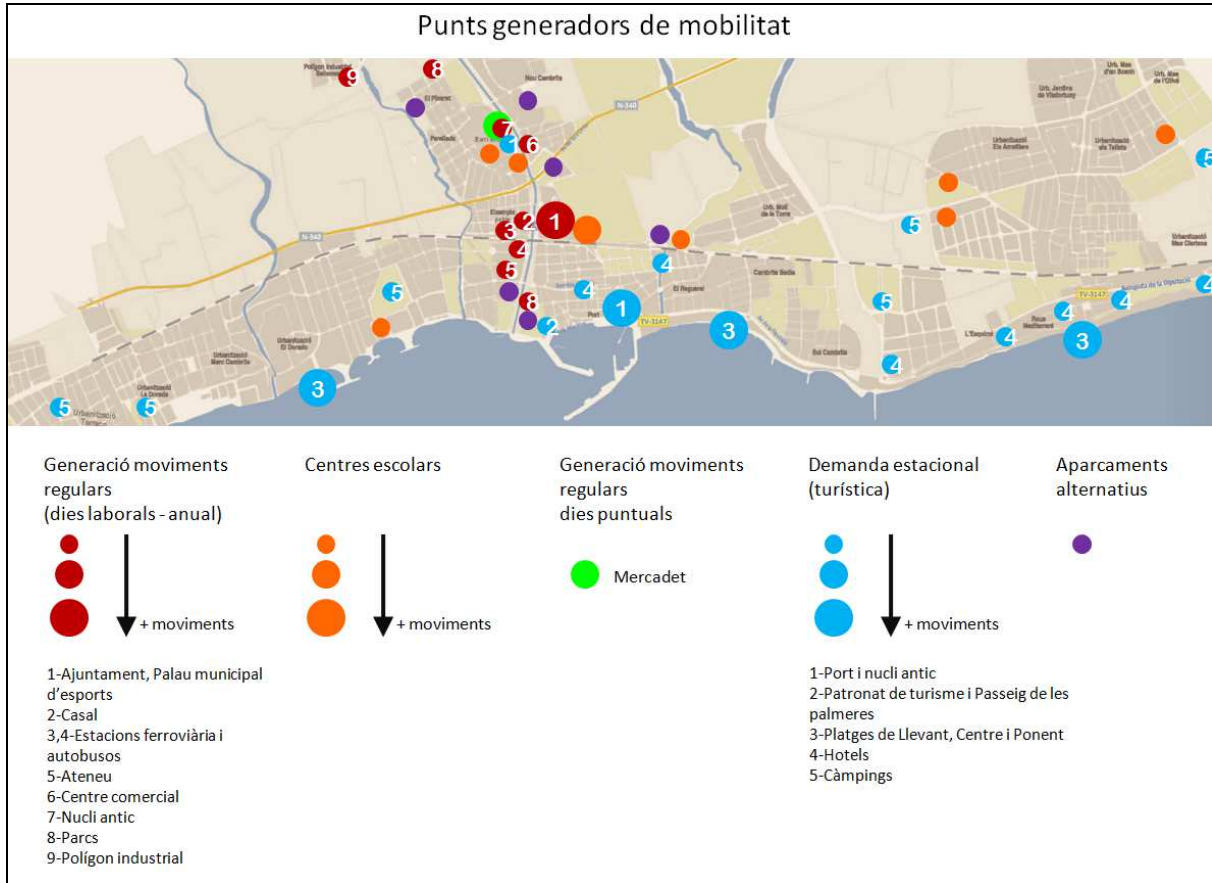
El principals fluxos externs en vehicle privat es produeixen entre els municipis de Tarragona, Reus, Salou, Mont-roig del Camp i Vila-seca amb el centre de la ciutat.

El principals fluxos interns en transport públic canvien de tendència segons l'època de l'any: en període escolar es produeixen en la línia de transport públic urbà de llevant, mentre que en el període no escolar es produeixen en la línia de ponent.

Els principals fluxos externs en transport públic es produeixen entre Cambrils i els municipis més propers.

Priorització temporal de les actuacions en relació amb focus generadors de mobilitat

Les actuacions de mobilitat es realitzaran prioritzant en segon lloc els espais on es presenten els principals fluxos de mobilitat.



Priorització de les accions en funció del fluxos i focus de mobilitat, en relació menor cost – més eficàcia

9.1	Impulsar i garantir les eines de planificació de la mobilitat			
	Objectiu	Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit.		
	Cost anual aproximat (€)	0	Durada	6 anys
	Impacte	Alt	Representa	60 % per a l'acompliment de l'objectiu
10.3	Adaptació o renovació del material mòbil existent per al transport de viatgers segons normativa per dotar-lo de les condicions bàsiques d'accessibilitat			
	Objectiu	Millorar l'accessibilitat, eliminant les barreres arquitectòniques, informatives, (etc.) a la via pública, als edificis i al transport.		
	Cost anual aproximat (€)	0	Durada	3 anys
	Impacte	Mig-alt	Representa	25 % per a l'acompliment de l'objectiu
6.4	Recomanacions per a la creació d'aparcaments de motocicletes i la millora de convivència amb altres usuaris de la via pública			
	Objectiu	Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el transvasament modal a altres modes més sostenibles.		
	Cost anual aproximat (€)	250	Durada	6 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	5 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.11	Fer el seguiment del compliment d'oferta i qualitat del transport públic contemplat en els plans directors superiors			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	500	Durada	6 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	2 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.12	Fer el seguiment de l'oferta local de la futura xarxa ferroviària de viatgers de rodalies, regionals i llarg recorregut, i en cas que s'escaigui, impulsar la petició de millores			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	500	Durada	6 anys

	Impacte	Mig-baix	Representa	2 % per a l'acompliment de l'objectiu
10.2	Adaptació de les parades existents de transport públic a les condicions bàsiques d'accessibilitat			
	Objectiu	Millorar l'accessibilitat, eliminant les barreres arquitectòniques, informatives, (etc.) a la via pública, als edificis i al transport.		
	Cost anual aproximat (€)	500	Durada	4 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	25 % per a l'acompliment de l'objectiu
4.3	Establir mecanismes de discriminació positiva dels operadors que adoptin mesures que redueixin l'impacte ambiental			
	Objectiu	Aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada.		
	Cost anual aproximat (€)	625	Durada	4 anys
	Impacte	Baix	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
7.5	Promoció d'un sistema tipus "registre municipal voluntari de bicicletes"			
	Objectiu	Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport.		
	Cost anual aproximat (€)	625	Durada	4 anys
	Impacte	Baix	Representa	5 % per a l'acompliment de l'objectiu
4.1	Planificació de la distribució urbana de mercaderies: criteris i ordenació per a la seva implantació			
	Objectiu	Aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada.		
	Cost anual aproximat (€)	667	Durada	6 anys
	Impacte	Alt	Representa	50 % per a l'acompliment de l'objectiu
9.4	Impulsar la campanya: Cambrils es mou! Green City			
	Objectiu	Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit.		
	Cost anual aproximat (€)	800	Durada	5 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	5 % per a l'acompliment de l'objectiu
7.3	Adequació de la infraestructura de carrils bici			
	Objectiu	Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport.		
	Cost anual aproximat (€)	833	Durada	6 anys
	Impacte	Mig-alt	Representa	20 % per a l'acompliment de l'objectiu
4.2	Creació i difusió d'una ordenança sobre la distribució urbana de mercaderies			
	Objectiu	Aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada.		
	Cost anual aproximat (€)	833	Durada	3 anys

	Impacte	Mig-baix	Representa	40 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.13	Propostes de millora per al servei que actualment ofereix el sector del taxi a Cambrils			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	1.000	Durada	6 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
3.3	Implantació de sistemes de gestió intel·ligents dels aparcaments millorant la circulació i l'aparcament per aconseguir estalvi energètic			
	Objectiu	Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de Cambrils i les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.		
	Cost anual aproximat (€)	1.000	Durada	6 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
7.6	Impulsar l'ús dels medis de transport no motoritzats com la bicicleta. Campanyes de promoció			
	Objectiu	Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport.		
	Cost anual aproximat (€)	1.000	Durada	3 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
5.3	Impulsar la campanya: Cambrils es mou! Per un municipi sostenible			
	Objectiu	Millorar la informació, formació, implicació i el civisme de la ciutadania.		
	Cost anual aproximat (€)	1.000	Durada	6 anys
	Impacte	Baix	Representa	20 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.5	Millorar la informació als usuaris de la xarxa de transport públic urbà			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	1.200	Durada	3 anys
	Impacte	Alt	Representa	5 % per a l'acompliment de l'objectiu
9.3	Promoure i incentivar l'ús de vehicles menys contaminants			
	Objectiu	Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit.		
	Cost anual aproximat (€)	1.333	Durada	3 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	20 % per a l'acompliment de l'objectiu

6.5 Estudi de la demanda d'aparcaments de motos en via pública i propostes d'ordenació i/o ampliació per zones				
Objectiu	Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el transvasament modal a altres modes més sostenibles.			
Cost anual aproximat (€)	1.500	Durada	2 anys	
Impacte	Mig	Representa	20 % per a l'acompliment de l'objectiu	
1.6 Pla de seguiment de la qualitat del servei de transport públic urbà				
Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.			
Cost anual aproximat (€)	1.500	Durada	6 anys	
Impacte	Mig-baix	Representa	6 % per a l'acompliment de l'objectiu	
6.6 Creació d'una xarxa de punts de recàrrega de vehicles				
Objectiu	Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el transvasament modal a altres modes més sostenibles.			
Cost anual aproximat (€)	1.833	Durada	6 anys	
Impacte	Mig-baix	Representa	15 % per a l'acompliment de l'objectiu	
2.4 Implantar actuacions de millora d'itineraris als recorreguts escolars				
Objectiu	Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants.			
Cost anual aproximat (€)	1.900	Durada	5 anys	
Impacte	Mig-alt	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu	
	10.1	Ampliació i adequació del pla d'accessibilitat: Cambrils es mou! Una ciutat per a tothom		
8.3 Millorar la senyalització estàtica i impulsar la dinàmica en la xarxa viària				
Objectiu	Millorar la seguretat viària reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport			
Cost anual aproximat (€)	1.917	Durada	6 anys	
Impacte	Mig-baix	Representa	35 % per a l'acompliment de l'objectiu	
5.1 Edició d'una guia de la mobilitat a Cambrils (residents i turistes)				
Objectiu	Millorar la informació, formació, implicació i el civisme de la ciutadania.			
Cost anual aproximat (€)	2.000	Durada	4 anys	

	Impacte	Mig-alt	Representa	30 % per a l'acompliment de l'objectiu
8.2	Impulsar la figura de l'agent cívic per a recolzar la gestió i control en la via pública			
	Objectiu	Millorar la seguretat viària reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport		
	Cost anual aproximat (€)	2.000	Durada	6 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	15 % per a l'acompliment de l'objectiu
9.2	Estudi per a la implantació de sistemes de gestió de la mobilitat urbana tipus "smart city". Impulsar el centre observatori de la mobilitat			
	Objectiu	Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit.		
	Cost anual aproximat (€)	2.000	Durada	2 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.8	Planificació de la xarxa de transport públic urbà actual a l'horitzó del desenvolupament de la nova estació intermodal i de nous desenvolupaments urbanístics			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	2.000	Durada	3 anys
	Impacte	Baix	Representa	3 % per a l'acompliment de l'objectiu
6.2	Planificar la jerarquizació viària a l'horitzó futur del trasllat de l'estació ferroviària al nord del terme municipal			
	Objectiu	Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el transvasament modal a altres modes més sostenibles.		
	Cost anual aproximat (€)	2.500	Durada	2 anys
	Impacte	Baix	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.7	Impulsar un Pla de coordinació del transport urbà amb el transport interurbà			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	3.000	Durada	2 anys
	Impacte	Mig	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
9.5	Col·locació de paviment sono reductor			
	Objectiu	Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit.		

	Cost anual aproximat (€)	3.333	Durada	3 anys
	Impacte	Baix	Representa	5 % per a l'acompliment de l'objectiu
2.5	Millora i ampliació de la senyalització d'orientació per als vianants			
	Objectiu	Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants.		
	Cost anual aproximat (€)	3.750	Durada	4 anys
	Impacte	Mig	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
5.2	Impulsar Oficina de la Mobilitat Virtual. Creació del web de mobilitat			
	Objectiu	Millorar la informació, formació, implicació i el civisme de la ciutadania.		
	Cost anual aproximat (€)	4.000	Durada	4 anys
	Impacte	Mig-baix	Representa	50 % per a l'acompliment de l'objectiu
6.3	Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor a l'entorn dels equipaments i serveis generadors de desplaçaments			
	Objectiu	Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el transvasament modal a altres modes més sostenibles.		
	Cost anual aproximat (€)	4.820	Durada	5 anys
	Impacte	Alt	Representa	30 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.2	Crear una imatge que identifiqui el servei de transport públic urbà de Cambrils			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	7.500	Durada	2 anys
	Impacte	Alt	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
3.1	Implantar un sistema d'ordenació de l'aparcament públic en superfície, que faciliti espais d'aparcaments per als residents i rotació d'aparcaments pel sector serveis i equipaments			
	Objectiu	Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de Cambrils i les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.		
	Cost anual aproximat (€)	7.500	Durada	2 anys
	Impacte	Alt	Representa	40 % per a l'acompliment de l'objectiu
2.2	Millora de la seguretat als punts conflictius de circulació			
	Objectiu	Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants.		

	Cost anual aproximat (€)	8.333	Durada	6 anys
	Impacte	Mig-alt	Representa	30 % per a l'acompliment de l'objectiu
3.2	Simplificació del sistema de comprovació i pagament de les zones regulades en via pública			
	Objectiu	Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de Cambrils i les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.		
	Cost anual aproximat (€)	11.000	Durada	1 any
	Impacte	Mig	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
		9.4	Impulsar la campanya: Cambrils es mou! Green City	
7.2	Estudi de la demanda d'aparcaments de bicicletes en via pública i propostes d'ordenació i/o ampliació per zones			
	Objectiu	Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport.		
	Cost anual aproximat (€)	11.867	Durada	3 anys
	Impacte	Mig-alt	Representa	15 % per a l'acompliment de l'objectiu
3.4	Adequar i difondre els aparcaments alternatius			
	Objectiu	Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de Cambrils i les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.		
	Cost anual aproximat (€)	11.900	Durada	6 anys
	Impacte	Alt	Representa	15 % per a l'acompliment de l'objectiu
3.5	Establir mesures de control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública			
	Objectiu	Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de Cambrils i les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.		
	Cost anual aproximat (€)	16.667	Durada	6 anys
	Impacte	Mig-alt	Representa	25 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.4	Implantació d'un sistema de control i d'informació a temps real del servei des d'Aparcam			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	25.000	Durada	1 any
	Impacte	Mig-baix	Representa	6 % per a l'acompliment de l'objectiu
10.1	Ampliació i adequació del pla d'accessibilitat: Cambrils es mou! Una ciutat per a tothom			

	Objectiu	Millorar l'accessibilitat, eliminant les barreres arquitectòniques, informatives, (etc.) a la via pública, als edificis i al transport.		
	Cost anual aproximat (€)	26.667	Durada	3 anys
	Impacte	Mig	Representa	50 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.3	Adequació de les principals parades, per la seva funció d'intercanviador i intermodalitat: Ajuntament, Barri Antic, Port-Regueral, estació de trens			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	33.750	Durada	4 anys
	Impacte	Mig	Representa	7 % per a l'acompliment de l'objectiu
2.3	Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà basats entre d'altres en els criteris de seguretat viària i accessibilitat			
	Objectiu	Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants.		
	Cost anual aproximat (€)	38.667	Durada	6 anys
	Impacte	Mig-alt	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
7.4	Impulsar un sistema de bicicletes públiques			
	Objectiu	Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport.		
	Cost anual aproximat (€)	59.067	Durada	3 anys
	Impacte	Mig	Representa	10 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.1	Establir un sistema urbà de transport adaptat a les necessitats del municipi i la sostenibilitat del servei			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	120.000	Durada	6 anys
	Impacte	Alt	Representa	30 % per a l'acompliment de l'objectiu
1.9	Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives			
	Objectiu	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en transport privat.		
	Cost anual aproximat (€)	200.000	Durada	3 anys
	Impacte	Baix	Representa	4 % per a l'acompliment de l'objectiu

6.1	Ordenar i reorganitzar la xarxa viària, amb l'objectiu de moderar la circulació establint diferents tipologies de carrers			
	Objectiu	Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el transvasament modal a altres modes més sostenibles.		
	Cost anual aproximat (€)	250.000	Durada	4 anys
	Impacte	Alt	Representa	20 % per a l'acompliment de l'objectiu
7.1	Ampliar la xarxa i garantir la connectivitat de les vies ciclistes			
	Objectiu	Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport.		
	Cost anual aproximat (€)	363.600	Durada	6 anys
	Impacte	Alt	Representa	40 % per a l'acompliment de l'objectiu
8.1	Criteris i mesures per a la pacificació del trànsit			
	Objectiu	Millorar la seguretat viària reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport		
	Cost anual aproximat (€)	439.000	Durada	3 anys
	Impacte	Mig-alt	Representa	50 % per a l'acompliment de l'objectiu
2.1	Fomentar una xarxa d'itineraris atractiva i segura per a vianants			
	Objectiu	Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants.		
	Cost anual aproximat (€)	792.000	Durada	3 anys
	Impacte	Mig-alt	Representa	40 % per a l'acompliment de l'objectiu

Punt 5.4. Mesures de seguiment i supervisió

Considera que cal:

- *Concretar els mecanismes de seguiment del Pla.*

El seguiment ambiental del PMU comportarà, com a mínim, la realització d'informes als 3 i 6 anys des de l'aprovació del Pla. Aquests informes es trametran a la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental qui, en cas necessari, emetrà un informe valoratiu.

Els informes de seguiment constaran, com a mínim, de la següent informació:

- Estat d'execució de les mesures en relació al programa d'actuació establert.
- Grau d'assoliment dels objectius ambientals generals del Pla i els específics establerts als principals fluxos de mobilitat.
- En cas necessari, incorporaran directrius ambientals per corregir situacions anòmales per tal de maximitzar l'assoliment dels valors dels objectius fixats al Pla.

6 CONCLUSIONS DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ

La present memòria Ambiental ha avaluat el procés d'avaluació ambiental i ha valorat la integració dels aspectes ambientals en la proposta del Pla, tenint en consideració tota la documentació generada en el procés d'avaluació, entre la que cal destacar l'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA), el Document de Referència emès per l'Administració Competent i les aportacions generades durant el període d'informació pública, especialment les aportacions de l'informe de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat ATM del Camp de Tarragona i aportacions de l'Informe d'Aprovació Inicial del Departament de Territori i Sostenibilitat.

Les aportacions d'aquests dos darrers informes han propiciat modificacions destacades a la Memòria del Pla de Mobilitat. Els canvis més destacats han estat:

- La creació de noves propostes d'actuació i la revisió del contingut de les propostes existents.
- Establiment d'una relació entre les propostes del Pla i els diferents objectius plantejats.
- Priorització de les actuacions, tenint en compte fluxos de mobilitat, focus de mobilitat, i cost/impacte de les diferents propostes.
- S'han revisat els objectius ambientals i establert indicadors per als fluxos de mobilitat principals i per al flux global.
- S'han concretat els mecanismes de control i seguiment del Pla.

Del procés efectuat, es pot concloure que la implantació del Pla de Mobilitat de Cambrils representa una millora en la qualitat ambiental del municipi i una optimització de la mobilitat, tant a nivell municipal com comarcal.