

DOCUMENTACIÓ DE L'EXPEDIENT AMBIENTAL ESTRATÈGIC

*En el marc de la redacció del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Salou (PMUS d'ara en endavant) i per finalitzar la tramitació d'Avaluació Ambiental Estratègica Ordinària es redacta el present **document resum del procediment d'avaluació ambiental**.*

Els documents que integren l'expedient d'avaluació ambiental estratègica complet són:

- *La proposta final del Pla.*
- *L'Estudi Ambiental Estratègic, completat d'acord a les observacions rebudes.*
- *El resultat de la informació pública i de les consultes.*
- *Document resum descriptiu de la integració a la proposta final del Pla dels aspectes ambientals, de l'EAE i de la seva adequació al DA, del resultat de les consultes realitzades i com aquestes s'han pres en consideració.*

Amb el present, es dona compliment al quart punt, és a dir, el Document resum del procediment d'avaluació ambiental del PMUS, elaborat per tal que l'òrgan ambiental formuli la declaració ambiental estratègica que posa fi al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària a què s'ha sotmès.

Índex

1. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA	3
1.1. OBJECTIUS DEL PLA	3
2. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVAUACIÓ.....	17
2.1. RAONS PER SOTMETRE EL PLA A L'AVAUACIÓ AMBIENTAL.....	17
2.2. HISTÒRIC DEL PROCÉS D'AVAUACIÓ AMBIENTAL	18
3. ABAST DE L'AVAUACIÓ DETERMINAT PEL DOCUMENT D'ABAST.....	19
4. VALORACIÓ DE L'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC (EAE) I LA SEVA QUALITAT.....	22
4.1 INCORPORACIÓ DE LES DETERMINACIONS DEL DOCUMENT D'ABAST.....	23
4.2 INCORPORACIÓ DE LES DETERMINACIONS DE L'INFORME SOBRE L'APROVACIÓ INICIAL DE L'OTAA.....	25
5. AVAUACIÓ DEL RESULTAT DE LES CONSULTES REALITZADES I EL SEU GRAU DE CONSIDERACIÓ	27
5.1. ORIGEN DE LES APORTACIONS	27
5.2. CONTINGUT I GRAU D'INCORPORACIÓ DE LES APORTACIONS AL PLA	32
6. CONCLUSIONS DEL PROCÉS D'AVAUACIÓ.....	50
6.1. VALORACIÓ DE LA INTEGRACIÓ DELS ASPECTES AMBIENTALS DEL PMUS	50
6.2. DIFICULTATS SORGIDES DURANT L'AVAUACIÓ AMBIENTAL.....	51
6.3. ANÀLISI DE LA PREVISIÓ DELS IMPACTES SIGNIFICATIUS DEL PLA	52
7. DETERMINACIONS FINALS PER A L'AVAUACIÓ AMBIENTAL DE LES MESURES I ACCIONS QUE DESENVOLUPIN O ES DERIVIN DEL PLA	61
8. CONCRECIÓ DE SEGUIMENT DEL PLA	62
8.1. INDICADORS DE SEGUIMENT.....	62
8.2. MODALITAT DE SEGUIMENT.....	65

1. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA

Tipus de Pla	Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Salou 2019-2024
Òrgan promotor	Ajuntament de Salou
Municipi	Salou
Plans aprovats de rang superior que inclouen l'àmbit del Pla	Directrius Nacionals de Mobilitat (tot i estar en revisió: DNM horitzó 2026) Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona (aprovat inicialment al març de 2010)
Superfície de l'àmbit del Pla	15,27 km ²
Equip redactor dels documents del Pla i dels documents d'avaluació ambiental	Ingeniería de Tráfico SL (INTRA)

1.1. OBJECTIUS DEL PLA

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, té per objecte establir els principis i objectius (articles 2 i 3 respectivament) 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 el ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

1.1.1. Eixos estratègics

Els eixos estratègics per aconseguir l'objectiu principal de la Llei de mobilitat, que es pot resumir en la **necessitat de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport**, són: una **mobilitat equitativa, sostenible, segura i eficient**.

El pdM del Camp de Tarragona assumeix com a pròpies les estratègies de les DNM pel que fa a:

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

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

1. Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que es minimitzi la distància dels desplaçaments
2. Traspasar desplaçaments als mitjans més adients en cada àmbit

3. Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport i reduir-ne els costos externs unitaris.

Aquests tres criteris són els objectius operatius per a l'elaboració del pla i el pla d'actuacions que en resulta.

1.1.2. Objectius específics del PMUS

Producte de les reunions que s'han celebrat amb l'Ajuntament de Salou vinculades a la mobilitat, participació ciutadana i treball tècnic, es desprenen les següents línies estratègiques bàsiques de treball en 9 objectius:

1. Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
2. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)
3. Minimitzar la distància dels desplaçaments
4. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
5. Fomentar l'ús del transport col·lectiu
6. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
7. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
8. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat
9. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Les actuacions contemplades al present PMUS permeten l'assoliment dels objectius generals i específics, així com els seus objectius ambientals.

Objectiu 1 PMUS: Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic

La principal mesura per racionalitzar la qualitat de la mobilitat a Salou és un canvi modal que suposi un traspàs d'usuaris des de mitjans de transport privats i mecanitzats, com els cotxes o les motocicletes, cap a mitjans de transport no motoritzat, com els viatges a peu o en bicicleta, o col·lectius, el transport públic.

El canvi modal serà una de les eines essencials per a definir els escenaris futurs i cap a la que es dirigeixen la majoria de les propostes del PMU.

El repartiment modal intern a Salou és del 69,2% per als desplaçaments a peu en tardor i 80,4% per als desplaçaments a peu en estiu, 2,8% en bicicleta en tardor i 1,9% en bicicleta en estiu, 0,8% en transport públic en tardor i 2,1% en transport públic a l'estiu, 27,2% pels viatges en transport privat motoritzat en tardor i 15,6% en transport privat motoritzat en estiu. A l'estiu hi ha un major nombre de desplaçaments a peu associat als desplaçaments de turistes. A la tardor, el percentatge de desplaçaments interns a peu és elevat però aquesta xifra encara es pot millorar.

Es considera que els mitjans no mecànics, bàsicament els desplaçaments a peu, gairebé han assolit la seva màxima potencialitat en els viatges a l'interior del nucli, tot i que encara es poden augmentar, principalment pel que fa als desplaçaments d'acompanyament a l'escola. En

aquests, l'objectiu principal és assolir un transvasament dels desplaçaments en vehicle privat cap al transport públic, o el mode a peu, considerant la baixa distància a recórrer en certs casos.

En els viatges intermunicipals, els desplaçaments a peu o amb bicicleta hi estan més limitats (11,1% del total en tardor i 10,5% a l'estiu) a causa de les distàncies majors, tot i que es podria donar el transvasament entre mitjans especialment amb la bicicleta cap als municipis veïns. El mitjà de transport que potencialment podria acollir un major traspàs d'usuaris és el transport públic, el qual actualment té una quota d'utilització moderada (6% en tardor i 16,6% a l'estiu). La millora del temps de viatge, a través d'una optimització de les línies, és un dels punts a tractar al PMU. La major part dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat (82,8% en tardor i 72,9% a l'estiu), fet molt condicionat per la disponibilitat d'aparcament lliure en destí.

Objectiu 2 PMUS: Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)

Per assolir aquest objectiu, el pdM fixa com a criteri traspassar desplaçaments als mitjans més adients en cada àmbit. També s'hi ha de millora de l'ocupació dels modes motoritzats.

Objectiu 3 PMUS: Minimitzar la distància dels desplaçaments

El pdM del Camp de Tarragona considera que escurçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts, susceptibles de fer-se a peu o en modes no mecànics, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats.

Objectiu 4 PMUS: Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants

Dins dels objectius específics del PMUS la millora de la qualitat de l'espai públic per a vianants és de gran prioritat a Salou. Aquesta mesura articula el transvasament modal cap a una mobilitat no motoritzada (mesura pull). L'objectiu que es fixa és assolir un 20% de la xarxa viària de Salou amb mesures de pacificació.

Objectiu 5 PMUS: Fomentar l'ús del transport col·lectiu

Un altre aspecte és la potenciació del transport públic, on es detecten importants potencialitats de millora.

Objectiu 6 PMUS: Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat

L'accessibilitat suposa un dels elements essencials per garantir un sistema de mobilitat que pugui ser utilitzat per tots els ciutadans en les mateixes condicions.

Objectiu 7 PMUS: Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació

Un element essencial de les mesures push o de dissuasió per racionalitzar l'ús del vehicle privat, és la gestió de l'aparcament, integrat amb la resta de mesures de jerarquització, senyalització i pacificació de la xarxa viària. L'objectiu és definir una gestió integral de l'aparcament, on les tipologies d'estacionament i la tarificació determinin els usos de l'espai públic.

Objectiu 8 PMUS: Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat

Les externalitats, enteses com a costos del sistema de transport assumits per la col·lectivitat i no per qui els genera, han d'avaluar-se i, a poc a poc, repercutir aquest cost sobre el seu causant.

Aquest objectiu inclou: reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic, reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat i reduir l'accidentalitat.

Canvi climàtic

Un dels principals sectors responsables de l'emissió de gasos amb efecte hivernacle (GEH) és el del transport, en especial el que utilitza vehicles amb combustible fòssil. Cal, per tant, reduir la contribució que el sistema de mobilitat del Camp de Tarragona fa al canvi climàtic, a través de la millora de la tecnologia i la reducció del consum energètic. L'escenari tendencial marca una augment de 13,81 (tones/any), actual a 17,84 (tones/any) en 2021 de les emissions de CO₂ equivalent i el PMUS marca una **reducció a 12,62 (tones/any) com a objectiu**.

Emissions contaminants

El trànsit rodat constitueix una important font emissora a l'atmosfera de partícules en suspensió (PM₁₀) i òxids de nitrogen (NO_x), entre els quals el diòxid de nitrogen (NO₂). Els valors fixats per la legislació europea i pel Reial Decret 1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient són: 40 µg/m³ per als PM₁₀ i 40 µg/m³ per als NO_x.

L'objectiu proposat del PMUS preveu una reducció a 1.017 PM₁₀ (tones/any), respecte als 2.582 PM₁₀ (tones/any), 6.042 NO₂ (tones/any) respecte a 9.839 NO₂ (tones/any) i a 20.895 NO_x (tones/any) respecte a 41.736 NO_x (tones/any).

Accidentalitat

L'accidentalitat és un dels problemes associats a la mobilitat amb conseqüències directes i contundents sobre la població. Per aquest motiu els objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Salou 2011-2014 eren una reducció del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2014 respecte de l'any 2009.

El Pla de Seguretat Viària de Salou 2017-2020 estableix objectius actualitzats. Per l'actualització del Pla es planteja l'objectiu d'assolir el 2020 una disminució del 25% del nombre d'accidents amb víctimes respecte a la mitjana dels anys 2014 i 2015. Suposa assolir una taxa d'accidentalitat per 1.000 habitants del 0,7 l'any 2020, índex mitjà de municipis similars. Implica assolir l'any 2021 un nivell igual o inferior a 19 accidents amb víctimes.

A més, s'ha de treballar dins del marc del Pla estratègic de seguretat viària de Catalunya, que estableix treballar cap a un objectiu visionari en què no es produeixi cap víctima mortal ni greu en accidents de trànsit l'any 2050.

Objectiu 9 PMUS: Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

La incorporació de les noves tecnologies aplicades a la mobilitat és un dels grans reptes dels propers anys per a tots els sistemes de mobilitat, però sobretot per al sistema públic de transport. Cal esmerçar esforços per incloure tots els operadors de transport públic en els sistemes d'informació en temps real.

Les actuacions contemplades al present PMU han de permetre l'assoliment dels objectius generals i específics.

1.1.3. Objectius Ambientals

Els objectius ambientals han d'estar d'acord amb el marc legal vigent a nivell local, català, espanyol i internacional, i han de partir del coneixement dels impactes derivats de la mobilitat actual.

L'elaboració i l'aprovació dels PMU és obligatòria per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers o bé d'acord amb el corresponent pdM.

D'acord amb els principis orientadors de les DNM, el pdM del Camp de Tarragona va definir una estratègia d'aplicació de les mateixes que té com a objectiu genèric proporcionar "més accessibilitat, menys impactes" i que queda definida en els tres criteris següents:

1. Coordinar la mobilitat tenint present els usos del territori i la xarxa d'infraestructures per tal de minimitzar la distància dels desplaçaments

2. Traspasar desplaçaments als mitjans més adients a cada àmbit

3. Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport i reduir-ne els costos externs unitaris.

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

El pdM estableix els següents objectius ambientals a considerar en el PMUS:

Objectius ambientals PDM de Camp de Tarragona

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

A continuació s'exposen els objectius ambientals específics del PMUS de Salou, elaborats d'acord amb la normativa de referència i en base les consideracions establertes en la diagnosi i descripció dels aspectes rellevants del PMU. Els objectius ambientals que es consideren en el present document són:

1. Potenciar el canvi modal
2. Reduir el volum de desplaçaments motoritzats i la distància de desplaçament motoritzat
3. Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport.
4. Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli.

5. Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport.
6. Disminuir la contaminació acústica resultant del transport.
7. Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles.
8. Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada.
9. Reduir l'accidentalitat.

Aquests objectius específics inclouen els del pdM del Camp de Tarragona, i els del document de referència emès per a la Generalitat de Catalunya per a l'avaluació ambiental.

Objectiu Ambiental 1: Potenciar el canvi modal

El canvi modal que suposi un traspàs d'usuaris des de mitjans de transport privats i mecanitzats, com els cotxes o les motocicletes, cap a mitjans de transport no motoritzat, com els viatges a peu o en bicicleta, o col·lectius, el transport públic, és una de les principals mesures per racionalitzar la qualitat dels desplaçaments dels habitants de Salou.

El canvi modal serà una de les eines essencials per a definir els escenaris futurs i cap a la que es dirigeixen la majoria de les propostes del PMU.

Les tres enquestes de mobilitat realitzades a Salou (residents, treballadors, i turistes) han permès definir dos escenaris de mobilitat en les dues situacions estacionals diferenciades que es donen: temporada baixa turística (tardor, amb una mobilitat residencial predominant) i una temporada alta turística (amb un augment exponencial dels residents temporals i turístics al municipi).

L'estacionalitat és un ingredient afegit que determina els patrons de mobilitat clarament oscil·lants del municipi. Les accions del PMU hauran de contemplar aquest fet, plantejant les accions de manera dual, és a dir, preveient-ne les implicacions tant en temporada alta com baixa.

La mobilitat interna del municipi es realitza principalment a peu. En la mobilitat estival (més turística), la quota a peu supera el 80%, mentre que a la tardor (amb una mobilitat resident), tot i ser més baix, arriba quasi al 70%.

Es considera en els desplaçaments a peu s'ha assolit una quota elevada, tot i que encara es poden augmentar continuant apostant per millores de la xarxa per a vianants. En canvi hi ha un elevat potencial de millora de la mobilitat en bicicleta (que actualment no disposa d'una xarxa prou connectada ni segura) i el transport públic urbà (no existeix actualment un transport públic pròpiament urbà, tot i que els autobusos interurbans realitzen un volum elevat de parades dins de zona urbana i poden efectuar aquest servei). Aquest servei de transport urbà té un especial potencial de connexió entre el centre i els barris exteriors, i en la intermodalitat cap a l'estació de Salou-Port Aventura, que serà el nus ferroviari del municipi amb el tancament de l'estació de Salou Centre.

En la mobilitat de connexió hi ha una predominança del vehicle privat (tant en l'escenari de tardor com d'estiu). Aquesta quota pot arribar a ser superior si no es gestionen de manera adequada els propers canvis que provocarà l'entrada en funcionament del Corredor ferroviari del Mediterrani i el desmantellament de l'estació urbana de ferrocarril de Salou. Les mesures

del PMU són clau per evitar un increment de la quota modal del vehicle privat en els desplaçaments de connexió del municipi. En els viatges intermunicipals, la millora de la intermodalitat és un dels punts a tractar al PMUS. La gestió de l'aparcament serà el punt fonamental per gestionar l'actual quota de desplaçaments en vehicle privat.

Durant l'hivern el municipi registra un excés d'oferta que es converteix en dèficit un cop arribats a la temporada alta. Cal combinar doncs en un mateix eix estratègic del pla d'una banda la necessitat de garantir la satisfacció de les necessitats d'aparcament dels residents a la vegada que es racionalitza la utilització del vehicle privat, i de l'altra, la implementació d'accions adreçades a potenciar l'aparcament de llarga durada en zones perifèriques però que permetin un accés ràpid, senzill i segur a peu al centre. L'espai central del municipi hauria de minimitzar la superfície destinada a aparcament, i recuperar en la mesura del possible aquest espai per l'ús públic per part dels vianants.

S'estableix un objectiu mínim de reducció del 10% de la mobilitat anual en vehicle privat.

S'avalua el grau de compliment en l'escenari objectiu traçat.

El canvi modal serà una de les eines essencials per a definir els escenaris futurs i cap a la que es dirigeixen la majoria de les propostes del PMU.

El PMU preveu un canvi modal com segueix:

Figura 1. Evolució de mobilitat i repartiment modal, escenari actual (2018) i escenari tendencial (2024)

Situació tardor

	2018-Actual						2024-Objectiu					
	Interns	Interns%	Connexió+ Externs	Connexió+ Externs%	Total	Total%	Interns	Interns%	Connexió+ Externs	Connexió+ Externs%	Total	Total%
A peu	56.364	69,2%	7.660	9,6%	64.024	39,8%	68.470	77,1%	9.641	11,3%	78.110	44,8%
En bici	2.247	2,8%	1.189	1,5%	3.436	2,1%	2.779	3,1%	1.692	2,0%	4.470	2,6%
TP	688	0,8%	4.807	6,0%	5.495	3,4%	1.069	1,2%	6.892	8,0%	7.961	4,6%
VP	22.174	27,2%	65.892	82,8%	88.066	54,7%	16.509	18,6%	67.457	78,7%	83.966	48,1%
Total	81.473	100,0%	79.548	100,0%	161.021	100,0%	88.827	100,0%	85.680	100,0%	174.507	100,0%

Situació estiu

	2018-Actual						2024-Objectiu					
	Interns	Interns%	Connexió+ Externs	Connexió+ Externs%	Total	Total%	Interns	Interns%	Connexió+ Externs	Connexió+ Externs%	Total	Total%
A peu	212.147	80,4%	14.868	9,0%	227.015	52,9%	252.005	88,6%	19.267	11,0%	271.273	58,9%
En bici	4.976	1,9%	2.518	1,5%	7.495	1,7%	6.449	2,3%	3.807	2,2%	10.256	2,2%
TP	5.517	2,1%	27.296	16,6%	32.813	7,7%	9.473	3,3%	41.563	23,6%	51.036	11,1%
VP	41.203	15,6%	120.215	72,9%	161.418	37,6%	16.655	5,9%	111.167	63,2%	127.822	27,8%
Total	263.843	100,0%	164.898	100,0%	428.741	100,0%	284.582	100,0%	175.804	100,0%	460.386	100,0%

En l'escenari objectiu s'assoleix una reducció de la mobilitat global en vehicle privat del 5% en la mobilitat de tardor i del 21% a l'estiu, amb disminucions molt més marcades en la mobilitat interna que en la de connexió. En la mobilitat interna la regulació de la zona blava i verda, que diferenciï el resident del visitant, i la previsió d'espais perifèrics d'estacionament que evitin la penetració de vehicles de visitants al nucli permet la gestió de la mobilitat privada. En la mobilitat de connexió es pot actuar sobre els desplaçaments amb destí a Salou, però no tan directament en aquells amb destí fora del municipi, que veuen influenciada la seva decisió de mobilitat per la presència d'aparcament lliure en destí. Aquest és el cas de la mobilitat de connexió en situació de tardor (relacionada amb mobilitat resident i no resident a Salou, que es desplaça per motius de feina, amb major dependència de vehicle privat).

Tot i aquest element, **a nivell promig anual es preveu una disminució del -10,8% dels desplaçaments en vehicle privat, assolint l'objectiu marcat de decreixement de la mobilitat privada (-10% en 6 anys).**

Figura 2. Increment de mobilitat prevista en l'escenari objectiu (2024) respecte l'escenari actual (2018), tardor i estiu

Situació tardor	Increment mobilitat en situació objectiu		
	Interns	Connexió+Externs	Total
A peu	21,5%	25,9%	22,0%
En bici	23,7%	42,3%	30,1%
Transport públic	55,4%	43,4%	44,9%
Vehicle privat	-25,5%	2,4%	-4,7%
Total	9,0%	7,7%	8,4%

Situació estiu	Increment mobilitat en situació objectiu		
	Interns	Connexió+Externs	Total
A peu	18,8%	29,6%	19,5%
En bici	29,6%	51,2%	36,8%
Transport públic	71,7%	52,3%	55,5%
Vehicle privat	-59,6%	-7,5%	-20,8%
Total	7,9%	6,6%	7,4%

Un dels modes amb major potencial, i que és objectiu del PMUS, és la bicicleta. Es preveu en l'escenari del Pla un increment de prop de 1.000 desplaçaments en dia de tardor, i dins a 2.700 en dia d'estiu, en bicicleta a Salou.

Un altre aspecte és el manteniment de la quota del transport públic, i el seu ordenament, on es detecten importants potencialitats de millora. La creació d'un nou servei de bus urbà al municipi permet modificar les previsions de creixement de la quota modal, fins a un 1,2% dels desplaçaments interns en transport públic a la tardor (increment de prop de 400 desplaçaments/dia), i sobre tot articular una xarxa intermodal amb els busos interurbans o amb les estacions més properes de ferrocarril. En el transport interurbà l'objectiu principal es el manteniment dels passatgers lligats al ferrocarril, i un augment dels viatgers d'autobús interurbà amb la substancial millora de l'estat del servei que es proposa a futur (fins una quota del 8% a la tardor, i del 23,6% a l'estiu).

Objectiu Ambiental 2: Reduir el volum de desplaçaments motoritzats i la distància de desplaçament motoritzat

El transvasament modal previst permet fer una estimació de l'efecte de reducció de veh-km o passatgers-km, així com els efectes de les polítiques d'augment de l'ocupació dels vehicles, i reducció de la distància mitjana de desplaçament. Eскурçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts, susceptibles de fer-se a peu o en modes no mecànics, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats.

S'estableix un objectiu de reducció del 6% del volum de vehicles quilòmetre anuals amb modes motoritzats.

La dificultat de quantificació de l'augment d'ocupació i de la distància de desplaçament fan optar per un objectiu qualitatiu al PMUS.

S'avalua el grau de compliment en l'escenari objectiu traçat.

El transvasament modal previst permet fer una estimació de l'efecte de reducció de veh-km o passatgers-km. **En l'escenari objectiu s'assoliria una reducció del 9,8% dels veh-km motoritzats anuals, superior a l'objectiu marcat al pdM (-5,8%).**

	Unitat	Actual 2018	Tendencial 2024	Alternativa B 2024	Objectiu 2024
Turismes	veh-km	111.333.184	126.118.220	103.316.267	100.459.752
Furgonetes	veh-km	3.282.631	3.718.564	3.046.254	2.962.031
Camions	veh-km	9.165.848	10.383.072	8.505.831	8.270.659
Autobusos i autocars	veh-km	8.486.760	9.613.801	9.032.929	9.076.555
Ciclomotors i motocicletes	veh-km	13.875.881	15.718.596	12.876.702	12.520.683
A peu (total)	pax-km	10.274.017	11.638.406	10.805.353	10.907.456
Bicicleta (total)	pax-km	517.687	586.436	544.460	549.605

El pdM considera que escurçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts, susceptibles de fer-se a peu o en modes no mecànics, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats.

Tot i la dificultat de quantificació, s'estima una distància mitjana actual de desplaçament en vehicle privat mitjana de 5,5 km urbans i 12 km interurbans, que en un escenari objectiu es reduiria a 5,2 km (-5%) i 11,7 km en interurbans (-3%)

Objectiu Ambiental 3: Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport

Derivat dels canvis en el repartiment modal s'hauria de donar una disminució dels consums energètics associats a la mobilitat. Com a norma generalista, es considera que **seria adequat una reducció del 10% del total del consum energètic en el transport en l'escenari +6 anys (2024, respecte 2018).**

S'avalua el grau de compliment en l'escenari objectiu traçat.

Les propostes del Pla permeten estimar una moderació del consum d'energia en el transport del 8,7% en l'escenari objectiu respecte la situació actual, proper a la reducció del 10% desitjable a 6 anys.

		Actual 2018	Tendencial 2024	Alternativa Objectiu 2024
(tep/any)	Consum	4.368	5.644	3.990
	$\Delta\%$		+29,2%	-8,7%

Objectiu Ambiental 4: Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli

La reducció en l'ús dels combustibles derivats del petroli anirà associada tant a la reducció del consum energètic del transport (donat bàsicament al transvasament modal entre usuaris de transport privat cap a altres mitjans) com a l'evolució de les fonts energètiques dels vehicles motoritzats (un dels punts forts d'aquest eix és la implantació del vehicle elèctric, que es pot iniciar amb la renovació de la flota de vehicles municipals i amb l'augment dels punts de recàrrega).

En aquest sentit, el Govern de la Generalitat de Catalunya ha aprovat l'Estratègia d'Impuls del Vehicle Elèctric a Catalunya (IVECAT), que té per objectiu avançar en tots els camps necessaris per afavorir la integració dels vehicles de motorització elèctrica en el període 2010-2015.

S'avalua el grau de compliment en l'escenari objectiu traçat.

En l'escenari del Pla es preveu un increment del consum de combustibles alternatius, doblant la fracció actual, però mantenint-se en valors molt baixos respecte el consum de combustibles fòssils.

	Consum (tep/any)		
	Actual 2018	Tendencial 2024	Alternativa Objectiu 2024
Consum global	4.368	5.644	3.990
Consum de combustibles derivats del petroli	4.363	5.637	3.981
Consum de combustibles alternatius	4,805	7,337	8,778
% consum de combustibles alternatius	0,11%	0,13%	0,22%

Objectiu Ambiental 5: Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport

Un dels objectius a assolir dins de les estratègies de lluita contra el canvi climàtic, és la reducció de les emissions de contaminants atmosfèrics: GEH, PM10, PM2,5, NO2, i NOx principalment.

Els resultats per l'escenari del pdM preveia

- Reducció del 10% de GEH.
- reducció d'emissions NOx del 19% en Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona
- reducció emissions de PM10 en 9% en l'escenari pdM.

Els objectius del PMUS seran com a mínim aquests assolits al pdM, o reduccions superiors.

S'avalua el grau de compliment en l'escenari objectiu traçat.

Canvi climàtic

Un dels principals sectors responsables de l'emissió de gasos amb efecte hivernacle (GEH) és el del transport, en especial el que utilitza vehicles amb combustible fòssil.

Pel que fa a les emissions de CO₂ en l'escenari objectiu del PMUS es preveu una reducció del 8,6% de les emissions de CO₂ total, lleugerament per sota dels objectius marcats (-10% en 6 anys derivat dels objectius del PAESC). Es partia d'una situació d'augment tendencial del 29% en cas de no aplicar les mesures del Pla.

		Actual 2018	Tendencial 2024	Alternativa Objectiu 2024
(t/any)	CO ₂	13.807	29,2%	-8,6%

Emissions contaminants

El trànsit rodat constitueix una important font emissora a l'atmosfera de partícules en suspensió (PM10) i òxids de nitrogen (NOx), entre els quals el diòxid de nitrogen (NO₂).

L'EAE del PMUS de Salou quantifica els indicadors associats, definint uns valors objectiu per al 2024 superiors als definits pel pdM:

- PM₁₀: El PMU assoleix una reducció en 6 anys d'un 63%.
- PM_{2,5}: El PMU assoleix una reducció en 6 anys d'un 61%.
- NO₂: El PMUS assoleix una reducció en 6 anys d'un 39%.
- NO_x: El PMUS assoleix una reducció en 6 anys d'un 50%.

Figura 3. Emissions en escenari actual, tendencial i objectiu

		Actual 2018	Tendencial 2024	Alternativa Objectiu 2024
(kg/any)	NO _x	41.736	2,4%	-49,9%
	NO ₂	9.839	2,6%	-38,6%
	PM _{2,5}	1.950	6,9%	-62,8%

	PM ₁₀	2.582	12,8%	-60,6%
(t CO ₂ /any)	CO ₂	13.807	29,2%	-8,6%

Objectiu Ambiental 6: Disminuir la contaminació acústica resultant del transport

L'objectiu a assolir és en primer lloc disminuir el nivell de soroll a les vies de la ciutat resultant del transport. Addicionalment, s'estableix com a objectiu que cap zona amb receptors acústics sensibles sobrepassi els 60 dB(A) en horari diürn i de vespre, i els 50 dB(A) nocturns.

Com a referència per establir els límits màxims de contaminació acústica es prenen els límits establerts en l'ordenança municipal de soroll.

En no disposar d'un mapa de soroll municipal (exclusivament un mapa de capacitat acústica) la valoració d'aquest objectiu es realitzarà amb un càlcul estimat en diverses vies urbanes dins de la zona de sensibilitat acústica alta.

S'avalua el grau de compliment en l'escenari objectiu traçat.

L'escenari objectiu previst pel PMUS millora de la contaminació acústica (com a conseqüència de la reducció de trànsit prevista, la reducció de la velocitat i la reducció de l'espai per a vehicles, i l'ampliació de voreres. En els entorns avaluats es comprova que s'assoleixen els objectius que cap zona amb receptors acústics sensibles sobrepassi els 60 dB(A) en horari diürn i de vespre (estimació realitzada a partir de l'IMD, no es disposa de valor específic en horari nocturn).

En l'escenari objectiu en tots els casos analitzats es millora la qualitat acústica en relació a l'estat actual i a l'escenari tendencial, però en 2 casos els nivells sonors estan lleugerament per sobre als 60 dB(A) marcats com a límit en zona de sensibilitat acústica alta en horari diürn.

El nivell sonor equivalent a façana és:

	Actual (2018)	Objectiu (2024)	Tendencial (2024)
C. Barcelona. Carrer d'accés a zona pacificada en la proposta.	LAeq = 71 dBA	LAeq = 60 dBA	LAeq = 69 dBA
c. Berlin. És un carrer de connexió entre la zona de la platja i la zona més residencial després de l'eliminació de les vies ferroviàries.	LAeq = 60 dBA	LAeq = 62 dBA	LAeq = 58 dBA
Via Augusta	LAeq = 67 dBA	LAeq = 60 dBA	LAeq = 66 dBA
Av. Pau Casals	LAeq = 68 dBA	LAeq = 65 dBA	LAeq = 68 dBA
c. del Carrilet	LAeq = 59 dBA	LAeq = 58 dBA	LAeq = 60 dBA

Objectiu Ambiental 7: Reduir l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles

L'ocupació dels carrers de la ciutat per part dels vehicles acostuma a ser una de les constants en les ciutats i pobles del nostre entorn, els elements dominants del paisatge urbà.

L'objectiu principal és augmentar el nombre d'espais destinats als vianants i ciclistes, la creació de noves vies ciclistes específiques per a les bicicletes i la pacificació del trànsit dins a les zones més residencials i comercials.

Com a resultat de les enquestes es pot apreciar com la mobilitat interna del municipi es realitza principalment a peu. Aquests percentatges de distribució modal no es corresponen amb la distribució de l'espai urbà entre vianants i vehicles i, per tant, el PMU haurà d'establir les bases per a un repartiment més equilibrat.

S'avalua el grau de compliment en l'escenari objectiu traçat.

Actualment Salou compta amb 13,3 km de xarxa viària exclusiva per a vianants o amb prioritat per a vianants, que representen l'11,6% de la xarxa viària municipal. L'objectiu del PMUS és arribar a 24,2 km, que representarà el 19,3% de la xarxa.

Aquesta proposta es complementa amb la creació d'illes residencials configurades com a zones 30, on la velocitat controlada del vehicle motoritzat permet la cohabitació amb la bicicleta. Actualment un 8,2% de la xarxa funciona com a zona 30, i es preveu augmentar al 72,9% de la xarxa amb aquesta regulació.

Entre les propostes del PMU també s'inclou l'adaptació de tots els passos de vianants no accessibles en la xarxa principal de vianants, i l'ampliació de voreres de menys de 0,9m (prioritàriament) i les inferiors a 1,8 m en fases successives.

Objectiu Ambiental 8: Reduir barreres i promoure l'accessibilitat no-motoritzada.

D'acord amb la diagnosi realitzada, hi ha marge de millora a Salou en l'accessibilitat d'itineraris per a vianants (voreres, guals), i és fonamental prendre decisions de millora de la permeabilitat entre els dos costats del municipi separats per la via ferroviària i les carreteres de xarxa bàsica.

El canvi estructural de la connectivitat exterior amb transport públic amb el desmantellament de l'estació de Salou centre i les vies, suposa un alliberament d'espai urbà que ha de vertebrar la mobilitat del municipi, i que necessàriament haurà de rep el tractament oportú en el pla de mobilitat urbana, ja que esdevé una oportunitat clau per assolir aquest objectiu plantejat.

S'avalua el grau de compliment en l'escenari objectiu traçat.

L'escenari objectiu preveu un creixement del 100% del nombre d'estacions accessibles (assolint una accessibilitat del 100% a l'estació ferroviària de Salou-Port Aventura) i les parades d'autobusos.

Així mateix, es desmantellament de les vies del tren dins del municipi, i la configuració prevista pel nou Eix Cívic, milloraran substancialment la permeabilitat no motoritzada dins del nucli.

Entre les propostes del PMU també s'inclou l'adaptació de tots els passos de vianants no accessibles en la xarxa principal de vianants, i l'ampliació de voreres de menys de 0,9m (prioritàriament) i les inferiors a 1,8 m en fases successives.

Objectiu Ambiental 9: Reduir l'accidentalitat

L'accidentalitat és un dels problemes associats a la mobilitat amb conseqüències directes i contundents sobre la població. Per aquest motiu **els objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Salou 2017-2020 eren una reducció del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2020 respecte el promig dels anys 2014 i 2015**. Suposa assolir una taxa d'accidentalitat per 1.000 habitants de 0,7 l'any 2020, per sota de la mitjana de municipis similars. Representa no superar l'any 2020 els 19 accidents en víctimes.

S'avalua el grau de compliment en l'escenari objectiu traçat.

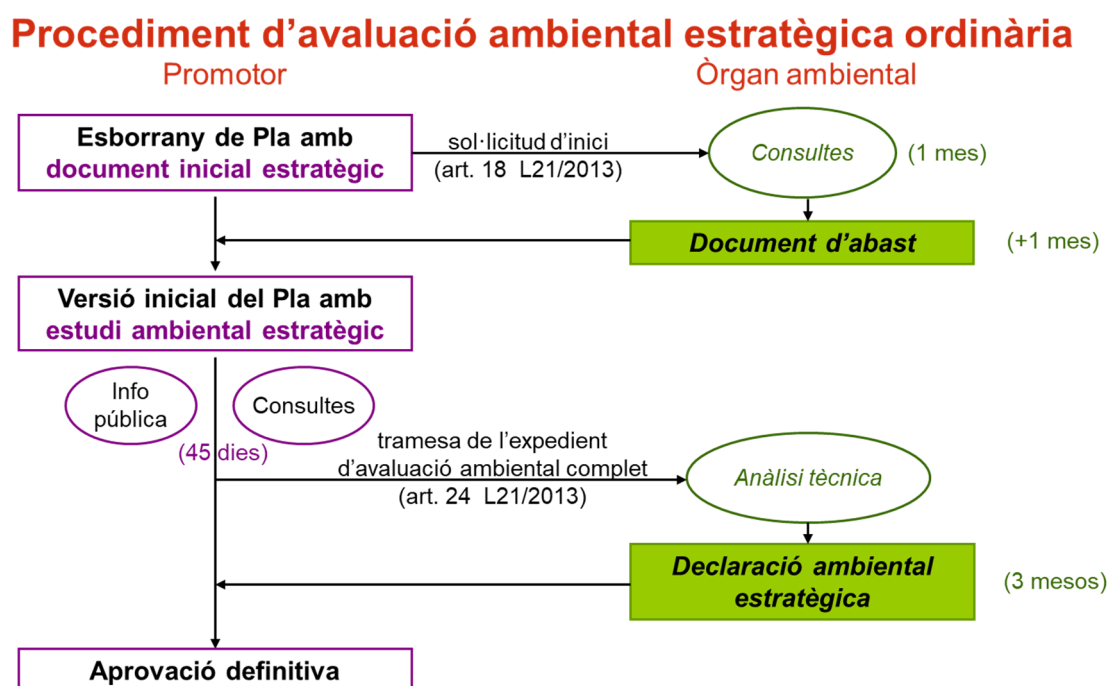
L'any 2019 l'accidentalitat era de 25 accidents amb víctimes en zona urbana, amb cert allunyament dels objectius marcats pel PLSV. Les mesures de transvasament modal i de pacificació del trànsit previstes al PMUS reforçaran l'acció del PLSV, preveient-se un efecte de reducció de la sinistralitat i la lesivitat.

2. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ

2.1. RAONS PER SOTMETRE EL PLA A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL

Els instruments de planificació previstos a la Llei de Mobilitat de 9/2003 s'han de sotmetre a una avaluació estratègica ambiental, d'acord amb l'òrgan ambiental i amb el que estableix la legislació comunitària.

El procediment de la tramitació de l'avaluació ambiental estratègica ordinària es reflexa en el següent esquema.



2.2. HISTÒRIC DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL

Les fases de redacció del PMUS i l'avaluació ambiental estratègica que s'han seguit i dels documents elaborats en cada fase del procés, han estat com segueix:

Inici de la redacció del PMUS: Juny 2018.
Treball de camp de la diagnosi: estiu i tardor 2018 (escenaris de diferent mobilitat)
Sessió de presentació pública de la Diagnosi: 28/02/2019
Finalització de la redacció de la diagnosi del PMUS i presentació del DIE : 25/04/2019
Consultes a l'òrgan ambiental, a administracions afectades i emissió Document d'abast : 05/08/2019
Sessió de presentació pública del Pla d'Acció: 28/11/2019
Finalització de la redacció del Pla d'Acció del PMUS i EAE : gener 2020
Aprovació inicial del PMUS : 24/02/2021; sotmès a informació pública per un termini de 45 dies mitjançant la publicació del corresponent edicte al BOPT de data 19/09/2021. Simultàniament s'ha sotmès a consulta de les Entitats i Administracions Públiques afectades (mateixes consultades per l'OTAA de Tarragona per l'elaboració del document d'abast),i ATM de Tarragona.
No es va sotmetre a la consulta de l'OTAA de Tarragona en aquesta data, però un cop detectat l'error, es va enviar amb data 26/07/2021. Es va rebre informe de l'OTAA amb data 15/11/2021.
La situació de la COVID durant l'any 2020 endarrereix l'aprovació inicial i el procediment d'avaluació ambiental. És per això que el calendari d'execució de les mesures del Pla d'Acció s'ha adaptat preveient l'inici de l'aplicació efectiva a partir de l'any 2021. PMUS amb vigència 2019-2024, però el calendari de mesures inicia l'any 2021.
Modificacions derivades de les consultes i tancament: previst per desembre 2021.

3. ABAST DE L'AVALUACIÓ DETERMINAT PEL DOCUMENT D'ABAST

En data de 25/04/2019 el promotor del pla va presentar a l'òrgan ambiental la diagnosi del pla realitzada i el DIE, a fi de sol·licitar l'emissió del document d'abast.

El document inicial estratègic contenia els apartats següents:

1. INTRODUCCIÓ
 - 1.1. EL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE PLANS I PROGRAMES
 - 1.2. CONTINGUT I ABAST DEL DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC
2. CONTINGUT I OBJECTIUS DEL PMUS DE SALOU
3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS
4. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA
 - 4.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA I ESTRUCTURA TERRITORIAL I MORFOLOGIA DEL TERRENY
 - 4.2. ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ
 - 4.3. HABITATGE
 - 4.4. ACTIVITAT ECONÒMICA
 - 4.5. CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES
 - 4.6. PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ
5. ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT
 - 5.1. XARXA DE VIANANTS
 - 5.2. XARXA DE CICLISTES
 - 5.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC
 - 5.4. XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS
 - 5.5. APARCAMENT
 - 5.6. SEGURETAT VIÀRIA
6. MOBILITAT URBANA DE SALOU
 - 6.1. ENQUESTA DE MOBILITAT A RESIDENTS
 - 6.2. ENQUESTA DE MOBILITAT A TREBALLADORS AL MUNICIPI DE SALOU
 - 6.3. ENQUESTA DE MOBILITAT A TURISTES AL MUNICIPI DE SALOU
 - 6.4. MOBILITAT GLOBAL EN ESCENARI D'ESTIU I TARDOR
 - 6.5. ANÀLISI DE FLUXOS
7. DIAGNOSI DELS FLUXOS AMBIENTALS
 - 7.1. QUALITAT DE L'AIRE
 - 7.2. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA
 - 7.3. IMPACTES POTENCIALS SOBRE EL CANVI CLIMÀTIC
8. OBJECTIUS AMBIENTALS
 - 8.1. OBJECTIUS AMBIENTALS GENERALS
 - 8.2. OBJECTIUS AMBIENTALS ESPECÍFICS
9. INDICADORS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DELS PMUS
10. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES
 - 10.1. ESCENARI TENDENCIAL
 - 10.2. ESCENARI OBJECTIU

Prenent com a base la diagnosi del OMUS i el DIE, l'òrgan ambiental va emetre, amb data de 05/08/2019, el document d'abast que determina:

- 1. Identificació de l'expedient
- 2. Fonaments de dret

- 3. Objecte
- 4. Antecedents / consultes efectuades
- 5. Aspectes estratègics per a la redacció del PMU i la seva avaluació ambiental
- 6. Valoració general del Document Inicial Estratègic
- 7. Amplitud i nivell de detall de l'Estudi Ambiental Estratègic
- 8. Modalitats d'informació i consulta. Identificació de les administracions públiques afectades i del públic interessat

A continuació es resumeixen les determinacions principals del document d'abast en relació a l'amplitud i nivell de detall de l'EAE.

A) Antecedents i consultes efectuades.

S'han rebut respostes de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Tarragona, Oficina Catalana del Canvi Climàtic i Servei per a la prevenció de la contaminació acústica i lumínica.

B) Valoració general del Document Inicial Estratègic (DIE)

L'estructura i el contingut del DIE dona compliment als requeriments de la Llei 21/2013, de 9 de desembre d'avaluació ambiental i va ser considerat suficient per iniciar el tràmit de consultes a administracions i públic interessat amb caràcter previ a l'emissió d'aquest document d'abast.

C) Amplitud i nivell de detall de l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE)

- El DIE planteja uns objectius ambientals genèrics inspirats en els criteris del Pla de Mobilitat del Camp de Tarragona, que adapta els principis orientadors de les Directrius Nacionals de Mobilitat
- Atès el curt horitzó temporal del PMU és important identificar els fluxos amb més potencial de canvi modal i prioritzar les accions per tal que siguin efectives i permetin assolir els objectius ambientals en el menor termini possible.
- Les accions que proposi el PMU han de tenir molt en compte la dualitat del municipi quan als patrons de mobilitat, resultant de la seva vocació turística.
- Seria interessant també veure com el PMU de Salou es relaciona amb els PMU de municipis fronterers com el de Tarragona.
- L'EAE ha d'incorporar a l'avaluació la relació del PMU amb l'estudi de mobilitat generada del Pla director urbanístic de reordenació de l'àmbit del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou.
- Caldrà avaluar la incidència en el model de mobilitat de Salou que provocarà l'entrada en funcionament del Corredor ferroviari del Mediterrani i el desmantellament de l'estació urbana de ferrocarril de Salou,
- Com s'ha esmentat abans, quan a la contaminació acústica, el Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica del DTES ha elaborat una nova eina (MOBIACUSTIC) de gestió per calcular l'estimació de l'impacte acústic del trànsit viari per l'elaboració dels plans de mobilitat, per avaluar l'impacte acústic que genera el trànsit viari i fer la comparativa entre els diferents escenaris que pugui contemplar un pla de mobilitat.

D) Modalitats d'informació i consulta. Identificació de les administracions públiques afectades i del públic interessat

En compliment de l'article 22 de la Llei 21/2013 i l'article 23 de la Llei 6/2009, cal que el PMU, amb l'EAE inclòs, estigui a disposició del públic durant un termini mínim de 45 dies per tal que es puguin presentar les al·legacions i observacions que es considerin oportunes.

En relació amb les administracions públiques afectades i públic interessat que caldrà consultar, s'hauran de considerar totes les administracions i entitats consultades per a l'emissió d'aquest document d'abast, així com l'Oficina d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona, sens perjudici d'altres que el promotor consideri oportunes.

ENTITATS I ORGANISMES CONSULTATS

L'Escrucó
Mediterrània Centre Iniciatives Ecològiques
GREENPEACE
DEPANA
ECOLOGISTES EN ACCIÓ
GEPEC
Associació per a la promoció del transport públic
Bicicleta Club de Catalunya (BACC)
Catalunya Camina
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya
Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya
Col·legi de Geògrafs de Catalunya
Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya
Col·legi d'enginyers Industrials de Catalunya
P(A)T Prevenció d'Accidents de Trànsit
Fundació RACC
ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES
Ajuntament de Cambrils
Ajuntament de Vila-seca
Diputació de Tarragona
Consell Comarcal del Tarragonès
Consell Comarcal del Baix Camp
Autoritat del Transport Metropolità de Tarragona (ATM)
Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestres (DTES)
Direcció General de Transports i Mobilitat (DTES)
Oficina Catalana del Canvi Climàtic (DTES)
Servei per a la prevenció de la contaminació acústica i lumínica (DTES)
Servei de vigilància i control de l'aire (DTES)

4. VALORACIÓ DE L'ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC (EAE) I LA SEVA QUALITAT

Amb data gener 2020 es finalitza la redacció de l'EAE, amb successives modificacions al novembre 2020 com a resultat del procés de treball intern de l'equip municipal que junt amb la documentació del PMUS es portarà a aprovació inicial el 24/02/2021.

L'EAE s'estructura com segueix:

1. INTRODUCCIÓ
 - 1.1. El procés d'avaluació ambiental de plans i programes
 - 1.2. Legislació ambiental aplicable
2. CONTINGUT I OBJECTIUS DEL PMU DE SALOU
 - 2.1. Objectius Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat
 - 2.2. Objectius PDM Camp de Tarragona
 - 2.3. Objectius específics del PMUS
3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS
4. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA
 - 4.1. Situació geogràfica i estructura territorial i morfologia del terreny
 - 4.2. Estructura i distribució de la població
 - 4.3. Habitatge
 - 4.4. Activitat econòmica
 - 4.5. Centres d'atracció i generació de viatges
 - 4.6. Parc de vehicles i dades de motorització
5. ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT
 - 5.1. Xarxa de vianants
 - 5.2. Xarxa de ciclistes
 - 5.3. Xarxa de transport públic
 - 5.4. Xarxa de vehicles privats motoritzats
 - 5.5. Aparcament
 - 5.6. Seguretat viària
6. MOBILITAT URBANA DE SALOU
 - 6.1. Enquesta de mobilitat a residents
 - 6.2. Enquesta de mobilitat a treballadors al municipi de Salou
 - 6.3. Enquesta de mobilitat a turistes al municipi de Salou
 - 6.4. Mobilitat global en escenari d'estiu i tardor
 - 6.5. Anàlisi de fluxos
7. DIAGNOSI DELS FLUXOS AMBIENTALS
 - 7.1. Qualitat de l'aire
 - 7.2. Contaminació acústica
 - 7.3. Impactes potencials sobre el canvi climàtic
8. OBJECTIUS AMBIENTALS
 - 8.1. Objectius ambientals generals
 - 8.2. Objectius ambientals específics
9. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES
 - 9.1. Descripció de les alternatives
 - 9.2. Avaluació de les alternatives
10. OBJECTIUS AMBIENTALS I GRAU D'ASSOLIMENT
11. PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA DEL PMUS
12. PRIORITZACIÓ AMBIENTAL DE LES ACTUACIONS

- 12.1. Incidència de les mesures sobre els principals fluxos i Avaluació de potencial de canvi modal
- 13. MARC TEMPORAL D'EXECUCIÓ DE LES MESURES I ACTUACIONS PROPOSADES
 - 13.1. Mesures de competència municipal
- 14. MESURES COORDINADES
- 15. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PMU
- 16. MESURES DE SEGUIMENT I SUPERVISIÓ
- 17. INDICADORS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DELS PMUS
- 18. SÍNTESI
 - 18.1. Objectius específics del PMUS
 - 18.2. Relació amb altres plans i programes
 - 18.3. Anàlisi territorial i socioeconòmica
 - 18.4. Anàlisi de les xarxes de transport
 - 18.5. Accidentalitat
 - 18.6. Mobilitat urbana
 - 18.7. Escenaris de mobilitat i alternativa escollida
 - 18.8. Actuacions previstes al PMUS
 - 18.9. Avaluació global del PMUS

Les determinacions del document d'abast va ser incorporades en l'EAE, tal com mostra la taula següent.

S'ha fet una modificació addicional de l'EAE en rebre l'Informe sobre l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Salou de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental (emès amb data 15/11/2021; modificacions a l'EAE amb data desembre 2021).

Les modificacions derivades de les consultes (algunes recollides al DA i a l'Informe sobre l'aprovació inicial) s'han explicat en l'apartat següent.

4.1 INCORPORACIÓ DE LES DETERMINACIONS DEL DOCUMENT D'ABAST

Determinacions del document d'abast	Grau d'incorporació a l'EAE (novembre 2020)
Identificar els fluxos amb més potencial de canvi modal i prioritzar les accions	Apartat 6.5 ANÀLISI DE FLUXOS, de l'EAE. S'indiquen els principals fluxos intra i intermunicipals en situació diferenciada de Tardor i Estiu, i les oportunitats de canvi modal. Apartat 12 PRIORITZACIÓ AMBIENTAL DE LES ACTUACIONS. Inclou apartat 12.1 Incidència de les mesures sobre els principals fluxos i Avaluació de potencial de canvi modal
Les accions del PMU han de tenir en compte la dualitat del municipi quan als patrons de mobilitat, resultant de la seva vocació turística.	Tant la DIAGNOSI de la mobilitat actual com les PROPOSTES tenen en compte la dualitat de la mobilitat en la situació de tardor vs situació d'estiu.
Veure com el PMU de Salou es relaciona amb els PMU de municipis fronterers com el de Tarragona.	S'analitza a l'apartat 3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS, dins de l'anàlisi de Planejament municipis veïns amb

Determinacions del document d'abast	Grau d'incorporació a l'EAE (novembre 2020)
	afectació al PMUS de Salou: contempla els Plans de Mobilitat Urbana de Cambrils i Tarragona. El municipi de Vila-seca no disposa de Pla de Mobilitat Urbana, i en aquest cas serà el Planejament urbanístic municipal el que determinarà les futures xarxes de mobilitat. Entre els dos termes municipals, s'analitza el Pla director urbanístic de reordenació de l'àmbit del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou
L'EAE ha d'incorporar a l'avaluació la relació del PMU amb l'estudi de mobilitat generada del Pla director urbanístic de reordenació de l'àmbit del Centre Recreatiu Turístic de Vila-seca i Salou.	S'analitza a l'apartat 3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS, dins de l'anàlisi de Planejament municipis veïns amb afectació al PMUS de Salou
Avaluar la incidència en el model de mobilitat de Salou que provocarà l'entrada en funcionament del Corredor ferroviari del Mediterrani i el desmantellament de l'estació urbana de ferrocarril de Salou	Es preveu la modificació en l'apartat 5.3 Xarxa de transport públic, 5.3.1 Oferta actual de transport públic , Xarxa de ferrocarril. La necessitat de gestionar la mobilitat associada a l'estació de Salou (tancada), per evitar transvasament cap a transport privat motoritzat, és un punt clau de les propostes del PMUS (apartat 11. PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA DEL PMUS i successius)
El Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica del DTES ha elaborat una nova eina (MOBIACUSTIC) de gestió per calcular l'estimació de l'impacte acústic del trànsit viari per l'elaboració dels plans de mobilitat, per avaluar l'impacte acústica que genera el trànsit viari i fer la comparativa entre els diferents escenaris que pugui contemplar un pla de mobilitat.	Inicialment es va avaluar l'impacte acústic derivat de la proposta del PMUS amb l'eina AMBIMOB, qualitatiu. Es complementa aquest anàlisi amb una estimació quantitativa, amb l'eina MOBIACÚSTIC, en la revisió de desembre 2021.

4.2 INCORPORACIÓ DE LES DETERMINACIONS DE L'INFORME SOBRE L'APROVACIÓ INICIAL DE L'OTAA

Determinacions de l'informe sobre l'aprovació inicial (OTAA Tarragona) <i>L'Estudi Ambiental Estratègic es considera suficient, amb les consideracions següents:</i>	Grau d'incorporació a l'EAE (desembre 2021)
L'Oficina Catalana del Canvi Climàtic ha emès un nou informe sobre el PMU aprovat inicialment, al que l'Estudi Ambiental Estratègic ha de donar compliment.	Es tracta en detall a l'apartat relatiu a CONSULTES. Incorporats els seus comentaris a l'EAE i al PMUS.
Cal definir les mesures concretes adreçades a pal·liar el possible efecte de la desaparició de l'estació de ferrocarril de Salou en l'augment de l'ús del vehicle privat.	<p>El nou model de mobilitat previst al PMUS es defineix al voltant del canvi substancial de la mobilitat que genera el tancament de l'estació de Salou.</p> <p>S'explicita a l'apartat 11 (PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA DEL PMUS): <i>El canvi de paradigma amb l'eliminació de les vies ferroviàries i l'estació de Salou Centre, genera una situació de canvi modal que pot incrementar la mobilitat en vehicle privat motoritzat. Des del PMU s'ha de vetllar per reduir aquest impacte i donar solucions a la població usuària del transport públic. A més aquest alliberament de l'espai suposa una oportunitat de millora de la connexió interna del municipi i l'oportunitat de generar un espai compartit amb els diferents mitjans de transport.</i></p> <p>Amb aquest objectiu es defineixen les mesures:</p> <p>A PEU 3 Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu</p> <p>BICICLETA 1 Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada</p> <p>SISTEMA FERROVIARI 1 Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal</p> <p>AUTOBÚS 1 Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou</p> <p>AUTOBÚS 2 Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes</p> <p>AUTOBÚS 3 Estació intermodal de Salou – Port Aventura</p> <p>TP 3 Coordinació de la intermodalitat</p>

Determinacions de l'informe sobre l'aprovació inicial (OTAA Tarragona) <i>L'Estudi Ambiental Estratègic es considera suficient, amb les consideracions següents:</i>	Grau d'incorporació a l'EAE (desembre 2021)
	MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT VEHICLE PRIVAT 1 Actualitzar la jerarquitització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit APARCAMENT 1 Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà APARCAMENT 2 Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada MOBILITAT 4 Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils
<p>Es preveu un indicador de reducció de la contaminació acústica però no s'indiquen valors actual, tendencial ni objectiu, tot i que s'apunta una millora per la reducció del trànsit. Per tal de poder avaluar el PMU en termes quantitius de reducció de la contaminació acústica, el Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica disposa d'una eina de gestió per calcular l'estimació de l'impacte acústic que genera el transit viari per a l'elaboració dels plans de mobilitat. Cal utilitzar aquesta eina per poder fer la comparativa entre els diversos escenaris que contempla el pla de mobilitat.</p>	<p>Es tracta en detall a l'apartat relatiu a CONSULTES.</p> <p>Incorporat a l'apartat 9.2 de l'EAE: Avaluació ambiental de les alternatives, 9.2.3. REDUCCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA</p>

5. AVALUACIÓ DEL RESULTAT DE LES CONSULTES REALITZADES I EL SEU GRAU DE CONSIDERACIÓ

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

DIAGNOSI:
Sessió de presentació pública de la Diagnosi: 28/02/2019
Consultes online: formulari al web municipal (22/02-22/03/2019)
Consultes a l'òrgan ambiental, a administracions afectades en relació al DIE, i emissió del Document d'abast : 05/08/2019 (amb referència a les respostes d'algunes entitats afectades consultades).
PLA D'ACCIÓ:
Sessió de presentació pública del Pla d'Acció: 28/11/2019
Consultes online: formulari al web municipal (28/11-18/12/2019)
Aprovació inicial del PMUS i EAE 24/02/2021: 45 dies d'informació pública i consulta a les entitats afectades)
Consulta a OTAA (26/07/2021) i recepció de l'informe sobre l'aprovació inicial (15/11/2021) (amb referència a les respostes d'algunes entitats afectades consultades).

5.1. ORIGEN DE LES APORTACIONS

Participació ciutadana

Tipus participació	Data	Resultats
<p>Sessió debat de la diagnosi del Pla de Mobilitat.</p> <p>Des del departament de Participació ciutadana de l'Ajuntament es van convocar les diferents associacions del municipi inscrites al registre municipal d'entitats municipal d'entitats, així com als membres dels consells de participació i als usuaris de la plataforma participa.salou.cat.</p> <p>Des del departament de Premsa es va realitzar difusió per la web municipal i les xarxes socials.</p> <p><i>Presentació tècnica, i debat en grups de treball. Plenari de posta en comú d'observacions.</i></p>	28/02/2019	<p>Participació de 12 persones, representants d'associacions de veïnals, especialment dels barris més perifèrics, representants de l'àmbit turístic, com l'associació d'empresaris de la zona turística i professors de l'institut Jaume I.</p> <p>També van assistir dos tècnics de l'Ajuntament i un de la policia local.</p> <p>Recollides aportacions derivades dels grups de treball.</p> <p>Incloues a l'Informe de participació de la diagnosi (annex al PMUS; document IV) i treballades dins del PMUS.</p>
Aportacions a l'espai web en fase de diagnosi	22/02-22/03/2019	Recollides 23 aportacions. Incloues a l'Informe de participació de la diagnosi (annex al PMUS; document IV) i treballades dins del PMUS.

<p>Sessió debat del Pla d'Acció del Pla de Mobilitat.</p> <p>La celebració de taller participatiu i presencial va ser obert a la ciutadania, i va comptar amb una difusió prèvia a la celebració, que s'ha articular a través dels mecanismes a l'abast de l'Ajuntament de Salou.</p> <p>Des del departament de Participació ciutadana de l'Ajuntament es van convocar les diferents associacions del municipi inscrites al registre municipal d'entitats, així com als membres dels consells de participació i als usuaris de la plataforma participa.salou.cat.</p> <p>Des del departament de Premsa es va realitzar difusió per la web municipal i les xarxes socials.</p> <p><i>Presentació tècnica, i debat en grups de treball. Plenari de posta en comú d'observacions.</i></p>	28/02/2019	<p>Participació de 10 persones. El grup es componia principalment de representants d'associacions de veïnals, especialment dels barris més perifèrics, representants de l'àmbit turístic, com l'associació d'empresaris de la zona turística i del Club Nàutic Salou.</p> <p>També van assistir dos tècnics de l'Ajuntament.</p> <p>Recollides aportacions derivades dels grups de treball. Incloses a l'Informe de participació del Pla d'Acció (annex al PMUS; document VI) i treballades dins del PMUS.</p>
Aportacions a l'espai web en fase de proposta	28/11-18/12/2020	Recollides 2 aportacions. Incloses a l'Informe de participació del Pla d'Acció (annex al PMUS; document VI) i treballades dins del PMUS.

Informació pública

Tipus participació	Data	Resultats
Aprovació inicial del PMUS, inclòs EAE	24/02/2021 45 dies informació pública	CAP al·legació.

Consulta a les administracions afectades

Tipus participació	Data consulta	Informes emesos per les administracions consultades	Data emissió informe
Esborrany del PMUS amb DIE	25/04/2019	Informe de l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic sobre el PMU de Salou 2019-2024.	31/05/2019 (Ref. IU_190522_PMU_Salou_2019_2024)

		Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.	
		Informe relatiu a la consulta realitzada a l'ATM del Camp de Tarragona per part del Departament de Territori i Sostenibilitat en relació al contingut del Document inicial estratègic del Pla de Mobilitat Urbana de Salou, de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de Camp de Tarragona.	11/06/2019
		Informe d'aprovació inicial per a l'avaluació ambiental del pla en relació a la Qualitat Acústica, de la Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic	21/06/2019 (N. exp. 2019_T118)
		Informe sobre l'abast pel que fa al vector aire, del Servei de vigilància i control de l'aire.- Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.	06/08/2019 (N. exp. 2019_T118)
		Document d'abast del pla de mobilitat urbana de Salou, l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental , Serveis Territorials a Tarragona, Departament de Territori i Sostenibilitat.	05/08/2019 (N. Exp. OTAATA 20190102)
Versió inicial del Pla amb EAE <i>Entitats i Administracions públiques afectades (exclòs OTAA)</i>	24/02/2021	Informe de l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic sobre el PMU de Salou 2019-2024. Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.	01/04/2021 (Ref. PMU_Salou_2019_2024_20210331)
		Informe per a l'avaluació ambiental del pla en relació a la Qualitat Acústica, de la Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic	16/04/2021 (N. exp. 2021T0350)
		Informe Comentaris sobre PMUS Salou, de la Rectora de la Universitat Rovira Virgili	19/04/2021

		(R.E. núm. 6306 de data 19-04-2021).	
		Consideracions prèvies a l'informe del PMUS de Salou, de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona	08/06/2021 <i>(Ref. 43905PMU2-2021/15)</i>
		Informe pel que fa al vector aire (en l'aprovació inicial del PMUS de Salou i l'EAE), del Servei de vigilància i control de l'aire.- Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.	13/07/2021 <i>(N. exp. 2021-T117)</i>
Versió inicial del Pla amb EAE <i>Consulta OTAATA</i>	26/07/2021	Informe sobre l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Salou, de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental, Serveis Territorials a Tarragona, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural.	15/11/2021 <i>(N. Exp. ME00266_OTAATA20190102)</i>

Dates de notificació i consulta a administracions afectades

PLA DE MOBILITAT URBANA DE SALOU		
ENTITATS I ORGANISMES CONSULTATS		
ENTITAT	DATA NOTIFICACIÓ	DATA INFORME
L'Escrucó	24/03/2021	No ha informat
Mediterrània Centre Iniciatives Ecològiques	24/03/2021	No ha informat
Greenpeace	14/05/2021	No ha informat
Depana	24/03/2021	No ha informat
Ecologistres en acció	24/03/2021	No ha informat
Gepec	24/03/2021	No ha informat
Associació per a la promoció del transport públic	04/05/2021	No ha informat
Bicicleta Club de Catalunya (BACC)	25/03/2021	No ha informat
Catalunya Camina	25/03/2021	No ha informat
Col.legi d'Arquitectes de Catalunya	25/03/2021	No ha informat
Col.legi d'Ambientòlegs de Catalunya	10/05/2021	No ha informat
Col.legi de Geògrafs de Catalunya	26/03/2021	No ha informat
Col.legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya	30/03/2021	No ha informat
Col.legi d'Enginyers Industrials de Catalunya	25/03/2021	No ha informat
Prevenió d'Accidents de Trànsit (PAT)	25/03/2021	No ha informat
Fundació RACC	24/03/2021	No ha informat
Universitat Rovira i Virgili	29/03/2021	19/04/2021
Centre Recreatiu Turístic Vila-seca i Salou	22/04/2021	No ha informat
Col.legi d'Arquitectes Tècnics de Catalunya a Tarragona	01/04/2021	No ha informat
Col.legi Enginyers Tècnics de Catalunya a Tarragona	30/03/2021	No ha informat
Col.legi Enginyers Tècnics Obres Públiques de Catalunya	29/03/2021	No ha informat
Col.legi Enginyers Tècnics Industrials de Tarragona	08/04/2021	No ha informat
ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES		
Ajuntament de Cambrils	25/03/2021	No ha informat
Ajuntament de Vila-seca	25/03/2021	No ha informat
Diputació de Tarragona	25/03/2021	No ha informat
Consell Comarcal del Tarragonès	25/03/2021	No ha informat
Consell Comarcal del Baix Camp	25/03/2021	No ha informat
Autoritat del Transport Metropolità de Tarragona (ATM)	25/03/2021	09/06/2021
Direcció Gral. d'Infraestructures de Mobilitat Terrestres	25/03/2021	No ha informat
Direcció Gral. De Transports i Mobilitat	25/03/2021	No ha informat
Oficina Catalana del Canvi Climàtic	25/03/2021	01/04/2021
Servei prevenció de la contaminació acústica i lumínica	25/03/2021	24/04/2021
Servei de vigilància i control de l'aire	25/03/2021	14/07/2021
Oficina Territorial Acció i Avaluació Ambiental a Tarragona	27/06/2021	15/11/2021

5.2. CONTINGUT I GRAU D'INCORPORACIÓ DE LES APORTACIONS AL PLA

5.2.1. Consideració de les aportacions de les administracions afectades, en la fase de diagnosi

Es detallen, per a cada fase de la tramitació del pla, les aportacions de recollides en els informes preceptius de les administracions afectades, i com aquest les ha incorporades.

Incorporació de les determinacions de l'Informe de l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic sobre el PMU de Salou 2019-2024. Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic, a l'esborrany del PMUS i DIE

Determinacions de l'informe Canvi Climàtic	Grau d'incorporació al PMUS
<i>Caldrà que l'estudi ambiental estratègic estableixi quin serà l'objectiu de reducció previst per a l'any 2024 i quines seran les emissions de GEH associades a la mobilitat un cop s'hagi implantat el PMU.</i>	Es va incloure a l'EAE i al PMUS abans de l'aprovació inicial.
<i>Caldrà presentar també una comparativa entre les emissions de l'escenari actual, tendencial i l'escenari objectiu i comparar aquests valors amb els compromisos assumits pel municipi de Salou en matèria de reducció d'emissions de GEH.</i>	Es va incloure a l'EAE i al PMUS abans de l'aprovació inicial.
<i>L'Oficina vol recordar que l'Ajuntament de Salou està treballant en l'elaboració del Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC) que serà l'eina que guiarà al municipi per assolir el compromís de reducció d'emissions de GEH més enllà del 20% per l'any 2020 i del 40% per l'any 2030 respecte el 2005.</i>	No es va disposar del document del PAESC durant la redacció del PMUS. S'ha obtingut el document posteriorment, i s'inclouen en les seves determinacions en la revisió del PMUS i l'EAE de desembre 2021 prèvia a l'aprovació definitiva.
<i>Caldrà que el PMU sigui un instrument útil per assolir els compromisos de reducció d'emissions del PAESC. De fet, les estratègies i mesures que preveu implantar el PMU són encaminades a assolir l'objectiu ambiental de millorar l'eficiència i reduir emissions, però caldrà que aquestes siguin realistes i esdevinguin plenament efectives per a aconseguir els objectius de reducció assumits.</i>	Es valora en la revisió del PMUS i l'EAE de desembre 2021 prèvia a l'aprovació definitiva
<i>Caldrà que el PMU de Salou faci referència als objectius de reducció d'emissions de GEH i a les mesures del sector transport previstes a la Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic per a Catalunya.</i>	S'inclou en la revisió del PMUS i l'EAE de desembre 2021 prèvia a l'aprovació definitiva

Determinacions de l'informe Canvi Climàtic	Grau d'incorporació al PMUS
<p><i>Pel que fa al transport de mercaderies, seria convenient que la documentació incorpori la referència al recent publicat Llibre Blanc de la Distribució Urbana de Mercaderia, manual encarregat per l'ATM i dirigit a tècnics, gestors i planificadors involucrats en la distribució urbana de mercaderies que vol oferir solucions potencials per tal de mitigar els efectes dels vehicles de mercaderies en les ciutats i ajudar a dissenyar i planificar millors solucions per a una DUM més eficient i sostenible.</i></p>	<p>S'inclou en la revisió del PMUS i l'EAE de desembre 2021 prèvia a l'aprovació definitiva</p>
<p><i>Caldria tenir en compte la vulnerabilitat de les infraestructures de mobilitat existents i proposar mesures preventives per fer front als impactes dels fenòmens meteorològics extrems, onades de calor o manca de subministrament energètic.</i></p>	<p>S'inclou en la revisió del PMUS i l'EAE de desembre 2021 prèvia a l'aprovació definitiva</p>

Incorporació de les determinacions de l'ATM en relació a Esborrany del PMUS i el DIE

Determinacions de l'informe ATM	Grau d'incorporació al PMUS
<p><i>("Aquestes apreciacions es refereixen principalment a aspectes que caldrà completar i no pas corregir, i que per tant, esperem que siguin analitzats amb la suficient profunditat en la versió definitiva dels documents integrants del Pla de mobilitat urbana de Salou")</i></p>	
<p><i>Tal com revela la diagnosi, hi ha profundes diferències entre la mobilitat dels residents i la dels visitants. L'estacionalitat és un ingredient afegit que determina els patrons de mobilitat clarament oscil·lants del municipi. Les accions del pla de mobilitat hauran de contemplar aquest fet, plantejant les accions de manera dual, és a dir, preveient-ne les implicacions tant en temporada alta com baixa. Els principals problemes poden ser que un sobredimensionament de la xarxa viària a l'hivern pot repercutir negativament facilitant l'accés a les solucions de mobilitat menys sostenibles, mentre que a l'estiu cal dotar les xarxes de mobilitat de capacitat suficient, i de la compatibilitat necessària per donar resposta</i></p>	<p>L'estacionalitat del municipi és un tema clau i es va tenir en compte en el plantejament del Pla d'Acció del PMUS, de forma transversal a tot el document.</p>

Determinacions de l'informe ATM	Grau d'incorporació al PMUS
<i>apropiada a les demandes dels visitants sense perjudicar les dels residents.</i>	
<i>Un dels punts forts de la documentació presentada rau en les tres enquestes que s'hi ha dut a terme (residents, visitants i treballadors), les quals permeten conèixer les característiques de la mobilitat que es registra a Salou tant a l'estiu com a l'hivern. Com a resultat de les enquestes es pot apreciar com la mobilitat interna del municipi es realitza principalment a peu. En el cas dels turistes, el percentatge supera el 90%, mentre que en el cas dels residents el percentatge, tot i ser més baix, està per damunt del 70%. Aquests percentatges no es corresponen amb la distribució de l'espai urbà entre vianants i vehicles, i per tant, el pla de mobilitat haurà d'establir les bases per a un repartiment molt més equilibrat.</i>	Incrementar l'espai per als vianants i un major equilibri entre modes és l'eix central del Pla d'Acció. Es va contemplar l'ampliació de la zona pacificada del nucli antic, incrementant els carrers compartits (Mesura APEU 1, definir la trama urbana de zones pacificades, i Pla de Centre) i la reducció de la velocitat a tot el municipi (Mesura de VEHICLE PRIVAT 3, Pacificar el nucli urbà).
<i>Un dels principals problemes detectats en la diagnosi fa referència a l'accessibilitat, amb bastants carrers amb voreres que per les seves característiques, bàsicament en referència a la seva amplada útil de pas, no són prou accessibles. En molts casos però, l'amplada dels carrers no permet eixamplar les voreres sense fer impracticable la calçada. En aquest sentit, és un repte lligat al primer dels punts del llistat apostar per carrers de convivència on tots els modes puguin cohabitar sense conflicte en una plataforma a un sol nivell.</i>	Segons les zones del municipi i les característiques de la xarxa viària es va ajustar la proposta de millora de l'accessibilitat. En carrers de menys de 7 metres de secció la proposta inclou la creació de vies de plataforma única (incloses a la proposta de carrers compartits, Mesura APEU 1), mentre que en zones més perifèriques l'ampliació de voreres implica la pèrdua d'un cordó d'estacionament (Mesura APEU 5, arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat).
<i>D'altra banda, pel que fa a la mobilitat interurbana, en el cas dels turistes existeix una preferència pel transport públic, mentre que en el cas dels residents el vehicle privat domina àmpliament. En aquest cas, els esforços del pla de mobilitat urbana hauran d'anar dirigits a potenciar la utilització del transport públic també entre els residents tot identificant les seves necessitats. La intermodalitat en la nova configuració de la xarxa de transport públic, i la</i>	La millora de la intermodalitat i l'increment de la quota modal en transport públic del resident són elements treballats al Pla d'Acció. La nova estació Salou - Port Aventura es configura com a estació de tren i autobusos, amb connexió amb bus urbà, en bicicleta, a peu i amb aparcament park&ride, amb clar caràcter intermodal (mesura SISTEMA FERROVIARI 1, Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a

Determinacions de l'informe ATM	Grau d'incorporació al PMUS
<i>seva interconnexió senzilla, ràpida i còmoda han de ser objectius ineludibles.</i>	nus intermodal; i mesura TP 3, coordinació de la intermodalitat).
<i>Un dels punts als quals la documentació presentada fins al moment no fa referència és el canvi estructural de la connectivitat exterior amb transport públic, la qual patirà una profunda remodelació amb l'entrada en funcionament del corredor del Mediterrani. L'escenari tendencial és força optimista preveient un increment dels modes més sostenibles, i resulta poc versemblant. No és improbable que els canvis propers, si no són afrontats de la manera adequada, puguin suposar un notable increment de la quota modal del vehicle privat en els desplaçaments de connexió del municipi. En conseqüència, la diagnosi hauria de contemplar els canvis a curt i mig termini que s'albiren, mentre que el pla d'acció hauria de plantejar les accions concretes per conduir la demanda cap als modes més sostenibles.</i>	L'escenari tendencial s'havia realitzat respecte a la projecció del camp Tarragona. És cert que aquest escenari es massa optimista, degut als canvis respecte al ferrocarril al municipi de Salou, i per tant va ser revisat i modificat al document del PMUS.
<i>D'altra banda, el canvi estructural de la connectivitat exterior amb transport públic esmentat en el punt precedent suposa un alliberament d'espai urbà que ha de vertebrar la mobilitat del municipi, i que necessàriament haurà de rebre el tractament oportú en el pla de mobilitat urbana, ja que esdevé una oportunitat clau per assolir els seus objectius plantejats.</i>	Les propostes contemplen la zona de la via ferroviària alliberada com eix vertebrador del municipi, en tots els modes de mobilitat. Es va treballar de forma coordinada amb el projecte de l'Ajuntament en relació en aquest espai. ES concreta a la mesura A PEU 3: Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu.
<i>Un altre element a considerar són els desplaçaments dels visitants que no pernocten en el municipi, dels quals resulta molt complicat obtenir dades adients. Molts d'aquests visitants accedeixen al municipi en vehicle privat i generen una pressió afegida sobre el trànsit i l'aparcament del municipi. El Pla de mobilitat urbana haurà de preveure les estratègies per aconseguir el transvasament modal d'una part d'aquests desplaçaments, i evitar la penetració dins del teixit urbà central d'una altra part important mitjançant el disseny d'una política d'aparcament de dissuasió atractiva.</i>	Es van tenir en compte al PMUS. Es tracta el problema a la Mesura APARCAMENT 4: Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis)

Determinacions de l'informe ATM	Grau d'incorporació al PMUS
<p><i>Un dels objectius és racionalitzar la utilització del vehicle privat, i per aquesta raó, les polítiques d'aparcament han d'esdevenir una eina indispensable, tal com queda recollit en la documentació presentada fins al moment, la qual el dota d'un eix d'actuació amb accions prioritàries de tipus genèric. Durant l'hivern el municipi registra un excés d'oferta que es converteix en dèficit un cop arribats a la temporada alta. Cal combinar doncs en un mateix eix estratègic del pla d'una banda la necessitat de garantir la satisfacció de les necessitats d'aparcament dels residents a la vegada que es racionalitza la utilització del vehicle privat, i de l'altra, la implementació d'accions adreçades a potenciar l'aparcament de llarga durada en zones perifèriques però que permetin un accés ràpid, senzill i segur a peu al centre. L'espai central del municipi hauria de minimitzar la superfície destinada a aparcament, i recuperar en la mesura del possible aquest espai per a l'ús públic per part dels vianants.</i></p>	<p>Es van tenir en compte al PMUS.</p> <p>Es tracta a les mesures APARCAMENT 1, 2 i 4.</p>
<p><i>Finalment, la perspectiva urbanística és un element essencial que determina en gran mesura els patrons modals d'un municipi. El pla de mobilitat haurà d'adreçar de manera adient criteris els quals s'hauran de satisfer en els dissenys urbanístics dels creixements futurs, així com els objectius de mobilitat que hi siguin directa o indirectament traslladables. Aquests criteris i paràmetres poden fer referència a elements diversos com: grau de connectivitat dels itineraris dels diversos modes del municipi d'una manera segura, distribució de l'espai del viari entre modes, amplades mínimes (exemple: amplada mínima de la vorera, del carril-bici) o màximes (exemple: amplada màxima dels carril de circulació o nombre de carrils) per a cadascuna de les xarxes, quotes modals el compliment de les quals caldrà preservar, bosses d'aparcament fora de la calçada, supressió d'aparcament en la calçada etc.</i></p>	<p>Es van incloure criteris a tenir en compte en l'urbanisme de la ciutat, Mesura URBANISTICA 1, Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària.</p>

Incorporació d'observacions en resposta a Informe d'aprovació inicial per a l'avaluació ambiental del pla en relació a la Qualitat Acústica, de la Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.

Determinacions de l'informe de Qualitat Acústica	Grau d'incorporació al PMUS
<p><i>En la definició de l'escenari actual i proposta, cal incloure l'anàlisi de la població exposada a nivells de soroll superiors a 65 dB(A) de dia i a 55 dB(A) de nit, i proposar mesures de reducció, sobre tot en els trams més afectats per les zones urbanes amb receptors acústics sensibles exposats (habitatges, centres docents i hospitalaris)</i></p>	<p>No es disposa en la redacció del pla de dades de població suficientment desagregades per a realitzar aquest anàlisi. Així, en l'avanç de Pla es va analitzar de forma qualitativa el grau de millora de la qualitat sonora, i es va establir com a indicador "Zones exposades >65 dB".</p>
<p><i>El PMU ha de contenir les mesures de seguiment i supervisió, així com establir l'indicador de qualitat acústica que li permetran fer el seguiment dels objectius i verificar periòdicament l'eficàcia del desplegament del pla.</i></p>	<p>En la revisió del PMUS i l'EAE de desembre 2021 prèvia a l'aprovació definitiva es fa un anàlisi quantitatiu de diferents entorns acústics sensibles, en els 3 escenaris del Pla, i s'estableix un indicador quantitatiu.</p>

Incorporació d'observacions en resposta a sobre l'abast pel que fa al vector aire, del Servei de vigilància i control de l'aire, de la Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.

Determinacions de l'informe del vector aire	Grau d'incorporació al PMUS
<p><i>Fent referència al document ambiental estratègic i en relació a l'estimació de creixement de les emissions de contaminants globals previstes a l'escenari tendencial de l'ordre del 22%, també cal preveure un augment dels contaminants locals que caldria avaluar amb l'objectiu de preservar la qualitat de l'aire a la zona i garantir, com a mínim, el manteniment de les emissions d'aquests contaminants a l'escenari futur.</i></p>	<p>L'EAE fa una valoració de les emissions de contaminants en els diferents escenaris, i el creixement de la mobilitat te en compte els principals fluxos de mobilitat (incloent principals municipis i àmbits d'origen/destí d'acord als resultats de les diferents enquestes, centres generadors de mobilitat, i les previsions futures com pot ser el del PDU de Vilaseca-Salou).</p>
<p><i>Aquesta estimació hauria d'incorporar com a mínim la quantificació de:</i></p>	
<p><i>- El creixement de la mobilitat de connexió als principals municipis i concretament a l'àmbit-40 (Port i Aeroport de Barcelona) donat que a l'escenari actual la mobilitat és alta pel que fa al vehicle privat i a la de mercaderies.</i></p>	
<p><i>Cal tenir en consideració que a partir del 2020 aquesta mobilitat generada es pot veure afectada per les</i></p>	

restriccions dels vehicles més contaminants a l'àmbit-40.

- Les emissions associades als centres generadors de mobilitat i com pot ser els polígons industrials o espais recreatius.

- I per últim com es pot veure afectada aquesta mobilitat i les emissions associades per les planificacions aprovades i com pot ser el Pla Director Urbanístic de Vilaseca-Salou.

Incorporació de les determinacions del Document d'Abast del pla de mobilitat urbana de Salou, l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental,

(Veure taula a l'Apartat previ: 4.1 INCORPORACIÓ DE LES DETERMINACIONS DEL DOCUMENT D'ABAST)

5.2.2. Consideració de les aportacions de les administracions afectades, en la fase de propostes

Incorporació d'observacions en resposta a l'Informe de l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic sobre el PMU de Salou 2019-2024. Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.

Determinacions de l'informe de Canvi Climàtic	Grau d'incorporació al PMUS
Antecedents	
<p><i>- Es compleix parcialment els articles 24.2 de Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i 34. de la Llei 16/2017, d'1 d'agost, de canvi climàtic, sobre l'avaluació de l'impacte del pla sobre les emissions de GEH, ja que caldrà que l'estudi ambiental estratègic estableixi quin serà l'objectiu de reducció previst per a l'any 2024 i quines seran les emissions de GEH associades a la mobilitat un cop s'hagi implantat el PMU:</i></p> <p><i>Caldrà presentar una comparativa entre les emissions de l'escenari actual, tendencial i l'escenari objectiu i comparar aquests valors amb els compromisos assumits pel municipi de Salou en matèria de reducció d'emissions de GEH (Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima).</i></p>	<p>Revisat i incorporat a l'EAE un cop analitzats els compromisos assumits al PAESC.</p>
<p><i>Caldrà que el PMU de Salou faci referència als objectius de reducció d'emissions de GEH i a les mesures del sector transport previstes a la Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic per a Catalunya.</i></p>	<p>Inclou referència a l'apartat 3 EAE, i al PMUS; i Inclòs en els objectius ambientals.</p>

Pel que fa al transport de mercaderies, incorporar la referència al Llibre Blanc de la Distribució Urbana de Mercaderia.

Inclòs referència a l'apartat 3 EAE, i al PMUS

- El document inicial estratègic no fa cap referència a la qüestió de l'adaptació al canvi climàtic, i per tant, caldria tenir en compte la vulnerabilitat de les infraestructures de mobilitat existents i proposar mesures preventives per fer front als impactes dels fenòmens meteorològics extrems, onades de calor o manca de subministrament energètic.

Inclòs apartat referent a l'adaptació al canvi climàtic a l'EAE. S'han inclòs mesures preventives al PMUS dins de: *AUTOBÚS 4 i AUTOBUS 5; URBANÍSTICA 1*

Consideracions:

Es consideren adequades les referències legals i planificadores en matèria de canvi climàtic descrites a l'apartat 3. Relació amb altres plans i programes connexos de l'estudi ambiental estratègic. Amb tot, caldria actualitzar algunes de les citades referències ja que amb el pas del temps algunes d'elles ja són caduques o no estan en vigor.

S'han actualitzat al PMUS i l'EAE refós (apartat 3) d'acord amb les actualitzacions citades a l'informe.

Caldria també, que el PMU fes referència al compromís del municipi de Salou amb les polítiques de canvi climàtic i fer esment al Pla d'acció per a l'energia sostenible i el clima (PAESC 2030) que el municipi està tramitant.

S'ha inclòs al PMUS i l'EAE refós, tant en l'apartat 3 de referències com en els objectius ambientals.

Entre els objectius ambientals del PMU [...]Caldria, en primer lloc, detallar quin és l'any base a partir del qual s'estableixen les propostes de reducció de consums energètics (any 2018?) i en segon lloc, caldrà especificar millor quins són els anys pels quals s'estableixen els objectius de reducció (+6 anys 2024?).

S'ha aclarit. Any de referencia 2018, any objectiu 2024.

L'apartat 7.3.Impactes potencials del canvi climàtic fa referència al Pacte d'Alcaldes horitzó 2020 impulsat per la Comissió Europea l'any 2008. Caldrà actualitzar aquest apartat, doncs la referència renovada amb objectius de reducció de les emissions de GEH d'un 40% pel 2030 és el PAESC.

Actualitzat d'acord al PAESC l'apartat 7.3.

Les DNM estan en procés de revisió per part del Departament de Territori i Sostenibilitat (DNM horitzó 2026) per tal d'adaptar-les als nous reptes socials, ambientals i tecnològics, per la qual cosa, caldria que aquest fet s'indica a l'estudi ambiental estratègic.

S'ha indicat al PMUS i l'EAE refós (apartat 3).

Incorporació d'observacions en resposta a l'Informe per a l'avaluació ambiental del pla en relació a la Qualitat Acústica, de la Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.

Determinacions de l'informe de Qualitat Acústica	Grau d'incorporació al PMUS
<p><i>El PMUS de Salou han d'incorporar informació sobre els trams de les vies urbanes més afectats pel trànsit amb receptors acústics sensibles. El PMUS de Salou ha de contenir les mesures de seguiment i supervisió, així com establir indicadors de qualitat acústica, que han de tenir en compte els períodes d'avaluació dia, vespre i nit. (% de població exposada a nivells de soroll de dia, de vespre i de nit).</i></p> <p><i>Aquests indicadors permetran fer el seguiment dels objectius i verificar periòdicament l'eficàcia del desplegament del pla, per tal d'avaluar la reducció progressiva de la població exposada al soroll.</i></p> <p><i>Atès que el Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica disposa d'una eina de gestió per calcular l'estimació de l'impacte acústic que genera el transit viari per a l'elaboració dels plans de mobilitat, es recomana utilitzar aquesta eina per poder fer la comparativa entre els diversos escenaris que contempli el PMUS.</i></p>	<p>En el PMUS i el document refós de l'EAE (desembre 2021) s'inclou una estimació (realitzada amb l'eina MOBIACUSTIC) de l'impacte acústic que genera el transit viari els trams de les vies urbanes més afectats pel trànsit amb receptors acústics sensibles (zona de sensibilitat acústica alta d'acord amb el mapa de soroll de Salou). S'ha realitzat una comparativa pels diferents escenaris del Pla. S'estableixen indicadors de qualitat acústica, però no es pot establir el % de població impactada, ja que no es disposa de desagregació suficient d'aquestes dades.</p>

Incorporació d'observacions en resposta a l'Informe de Comentaris sobre PMUS Salou, de la Rectora de la Universitat Rovira Virgili

Determinacions de l'informe de URV	Grau d'incorporació al PMUS
<p>(Un cop revisat el document, no es troben elements que siguin susceptibles de presentar esmenes des de la URV)</p> <p><i>Com a comentaris:</i></p> <p><i>Recomanem assegurar la millor connexió possible amb vies ciclables segures de les 2 estacions de tren que quedaran connectades amb el futur tren-tramvia amb els municipis universitaris de Vila-seca, Tarragona i Reus. Una bona comunicació en bicicleta ampliarà el radi de captació d'usuaris de les estacions i facilitarà la intermodalitat bicicleta-tren-tramvia per accedir als nostres campus, en substitució de modes en vehicle privat.</i></p> <p><i>Recomanem garantir que les parades de bus contemplin espai suficient per facilitar les tasques de</i></p>	<p>Aquesta mesura és compatible amb el plantejament del PMUS d'una nova xarxa ciclable continua i connectada, que pot ser ampliada quan es desenvolupi el tren tramvia.</p> <p>La mesura AUTOBÚS 5 preveu Millorar l'accessibilitat i qualitat de</p>

<i>càrrega i descàrrega de bicicletes i altres VMP en els busos.</i>	les parades d'autobús. S'inclou en la proposta la recomanació feta per la URV.
<i>Suggerim contemplar la mobilitat als campus URV dins el futur pla de mobilitat sectorial sobre centres educatius.</i>	A la mesura EDUCACIO 2 S'INCLOU Valorar la possibilitat d'inclusió de la mobilitat als campus URV dins el futur pla.
<i>Suggerim incloure els desplaçaments cap a i des de la URV en les accions de promoció de la mobilitat sostenible que es preveuen al pla d'acció.</i>	A la mesura EDUCACIO 2 S'INCLOU Realitzar campanyes de sensibilització, I ENTRE ELLES Accions de promoció de la mobilitat sostenible en els desplaçaments cap a i des de la URV.

Incorporació d'observacions en resposta a l'Informe del PMUS de Salou, de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona

Determinacions de l'informe ATM

Vianants

“Ampliar les voreres de tots els eixos que formen part de la xarxa per a vianants i que actualment no tenen amplada suficient”. Es tracta d'una actuació molt ambiciosa i a la vegada necessària per a potenciar els desplaçaments a peu. Només se li pot criticar el fet que la referència sigui els 0,9 metres d'amplada lliure de pas, enlloc dels 1,8 metres, que estableix l'Ordre VIV/561/2010. Aquests 1,8 metres es poden reduir però, a 1,5 metres en entorns urbanitzats, en circumstàncies excepcionals, d'acord amb l'esmentada normativa. L'actuació hauria de deixar clar que l'objectiu hauria de ser l'assoliment d'aquesta amplada lliure d'obstacles, i en cas que l'amplada del carrer no ho permetés, optar per seccions de plataforma única.

Grau d'incorporació al PMUS

Es detalla a l'actuació A PEU 5: “El PMUS contempla la millora de l'accessibilitat de les voreres del municipi. Es recomana aplicar paviment únic en tots aquells carrers amb una secció inferior a 7 metres i l'ampliació de la vorera (quan aquesta no compleix amb els mínims normatius) a la resta de carrers, fins als 2 metres i garantir de mitjana una amplada d'1,5 metres lliure de pas (1,8 metres, que estableix l'Ordre VIV/561/2010. Aquests 1,8 metres es poden reduir però, a 1,5 metres en entorns urbanitzats, en circumstàncies excepcionals, d'acord amb l'esmentada normativa).

L'actuació es divideix en dos fases: a curt termini s'actuarà en aquelles vies prioritàries de la xarxa principal (allà on ara mateix l'ample útil de vorera és inferior a 0,9m) i a mig-llarg termini, a la resta de la xarxa de vianants que ho requereixi.

En alguns casos, la mesura d'ampliació de l'ample útil de la vorera es pot assolir desplaçant el mobiliari urbà mal situat que redueix l'espai de pas.”

Transport públic urbà

Un bus llançadora que supleixi el recorregut que ara realitza el tren, entre les estacions de Port Aventura i Salou. Aquesta línia realitzaria un recorregut de 6,5 quilòmetres d'anada i tornada. S'ha d'estudiar un recorregut fins a l'estació de Vila-seca per millorar la connexió amb aquesta que tindrà un major nombre de viatgers.[...] Cal tenir en compte que la primera de les opcions es contraposa amb el contingut de l'Estudi del nou tren-tramvia del Camp de Tarragona en el tram Cambrils-Vila-seca i connexió amb xarxa Adif. La plataforma alliberada per la desafectació de la traça ferroviària fins a l'estació de Port Aventura, d'acord amb aquest projecte serà utilitzada pels modes tramviaris. En conseqüència, és necessari redefinir la proposta per tal d'esmenar aquest element en el contingut del document.

Grau d'incorporació al PMUS

No es considera en contraposició, si no com a mesura a curt termini, fins no disposar del tren tramvia. No es poden perdre els usuaris de transport públic mentre s'espera que arribi aquest nou transport: cal buscar les maneres a molt curt termini de seguir connectant el nucli de Salou amb les parades de tren actives. En ser una línia independent, deslligada de les altres de proposta de bus urbà, pot ser activada i desactivada en funció de les necessitats que es vagin detectant.

S'especifica aquesta complementarietat a la mesura AUTOBUS 1 "Línia llançadora que supleixi el recorregut que ara realitza el tren, entre les estacions de Port Aventura i Salou, a disposar mentre no existeixi el tren-tramvia de Camp de Tarragona, que realitzarà aquesta connexió quan s'executi. Aquesta línia realitzaria un recorregut de 6,5 quilòmetres d'anada i tornada."

De fet, la nova infraestructura de transport públic ha de tenir un paper clau en la vertebració de la mobilitat del municipi de Salou, tant pel que respecta a la mobilitat urbana, com pel que fa a la interurbana durant els propers anys, i per aquesta raó, hauria de prendre un paper molt més central en el document.

Grau d'incorporació al PMUS

Queda incorporat a la mesura SISTEMA FERROVIARI 1, que es la primera mesura del bloc de transport públic. Durant la redacció del Pla no es va basar tota la proposta en l'arribada del tren-tramvia ja que no es disposava de data clara de posada en servei (i el termini del Pla era fins any 2024, si bé els endarreriments en la tramitació ho estan alterant). És per això que es va acordar establir mesures complementaries que a curt termini evitessin perdre els usuaris de transport públic, i no basar-se únicament en aquesta possibilitat, amb uns terminis d'execució que queden fora de l'abast municipal.

En cas que l'Ajuntament decidís posar en funcionament el servei urbà en el període de vigència de les concessions del transport interurbà, caldrà respectar el marc legal establert per l'article 109 del Reglament de la Llei 12/1987 de regulació del transport de viatgers per carretera. Una possible alternativa seria incorporar el nou servei urbà a una de les concessions vigents en l'actualitat.

Grau d'incorporació al PMUS

S'inclou aquesta apreciació de forma literal a la mesura **AUTOBÚS 1**.

La titularitat dels serveis de transport públic col·lectiu per carretera correspon a la Generalitat de Catalunya. Això fa que l'Ajuntament de Salou, quan planteja "redissenyar els recorreguts de les línies interurbanes", no estigui en condicions de dur a termes aquesta actuació en el règim actual de concessions, com a mínim fins a l'any 2028, moment del seu venciment. És per això, que cal modificar l'actuació. [...] En resum, el PMUS té competències per a assenyalar les directrius d'allò que caldria estudiar pel que fa al transport interurbà col·lectiu per carretera, però no per a determinar actuacions directes en aquest àmbit. En tot cas, podria advocar per l'establiment de col·laboracions amb el titular dels serveis per tal de treballar de manera conjunta en la millora de recorreguts, freqüències i parades.

Grau d'incorporació al PMUS

Ja s'especificava a l'acció AUTOBÚS 2: "El redisseny dels recorreguts i parades del transport interurbà no és competència de l'Ajuntament de Salou, sinó del seu titular, la Generalitat de Catalunya. Per tant, caldria tractar aquest tema amb el titular del servei, com a mínim fins a l'any 2028, moment del seu venciment". I dins de les fitxes de les actuacions figuren els actors necessàriament involucrats, quedant clar que no és una mesura de competència exclusiva de l'Ajuntament de Salou. Per a major aclariment s'inclou una nota literal també a la fitxa de l'actuació. No totes les actuacions del PMUS són de competència exclusiva de l'Ajuntament, especialment en matèria de transport públic, però es creu necessari que estiguin incloses, i que es detectin les possibilitats de millora, especialment d'un servei que mostra gran marge de millora.

S'inclou el comentari literal també a l'actuació **AUTOBÚS 5**, relativa a les parades, per evitar confusions.

Carrils BUS-VAO en els eixos següents: [...] · Eix cívic del ferrocarril. El darrer d'aquests eixos però, forma part de la traça prevista en el l'Estudi del nou trentramvia del Camp de Tarragona en el tram Cambrils-Vila-seca i connexió amb xarxa Adif.

Grau d'incorporació al PMUS

S'inclou aquesta anotació l'acció AUTOBÚS 4. Com ja s'especificava abans, si a curt termini s'activa aquesta línia (prèvia a l'arribada del tren-tramvia) és interessant que compti amb un bus-VAO en aquest tram. I tant el servei com l'itinerari i la reserva d'espai pot quedar posteriorment anul·lat quan arribi el tren-tramvia.

En relació a l'estació de Salou – Port Aventura, l'actuació SISTEMA FERROVIARI 1 preveu els següents aspectes: [...] La coordinació horària de les diverses alternatives de transport públic seran un pilar bàsic de l'èxit d'aquest punt intermodal.

Grau d'incorporació al PMUS

S'inclou aquesta anotació l'acció SISTEMA FERROVIARI 1.

Vehicle privat

Tenint en compte l'ambició de les diverses actuacions que planteja el pla en l'àmbit dels modes actius, el transport públic, i la regulació de l'aparcament, la jerarquitització viària proposada podria ser un pèl més ambiciosa, per estar-hi en consonància. Per aquesta raó, seria coherent amb la resta del document que els vials que queden per davall de l'eix transversal a la línia de la costa, i que creua el municipi d'oest a est, configurat per la traça ferroviària desafectada entre el límit municipal amb Cambrils fins la C-31B, el tram de l'esmentada via entre la via de ferrocarril i l'Avinguda de Pompeu Fabra, l'Avinguda de Pompeu Fabra i la del Pla de Maset, no formessin part de la xarxa primària per a vehicles. De la mateixa manera, l'Eix Cívic és

dubtós que hagi de formar part de la xarxa primària, atès que es tracta d'un carrer on tenen preferència els vianants d'acord amb el PMUS.

Grau d'incorporació al PMUS

A l'actuació VEHICLE PRIVAT 4 s'especifica què "En la tercera fase de la jerarquitització viària, depenent del grau d'implantació de les fases I i II, i del calendari de desenvolupament de l'eix civil, es podria arribar a estudiar d'alliberar de la xarxa primària viària tot allò que queda al sud de l'Eix Cívic, C-31B i Pompeu Fabra."

En relació al propi eix cívic, es va mantenir dins de la xarxa bàsica, en la seva funció com a canalitzador de mobilitat en autobús, en una primera fase. Per a les fases successives s'afegeix una nota, com segueix "Amb la transformació de l'eix civil amb l'arribada del tren-tramvia, aquesta via deixaria de ser part de la xarxa bàsica rodada per passar a ser una via d'ús secundari-veïnal, d'acord al seu projecte final".

El document també assenyala la redacció d'un Pla d'aparcaments. Aquest estarà molt enfocat a la creació d'aparcaments de dissuasió en zones perimetrals del teixit urbà. Aquest Pla d'aparcaments no només hauria de centrar-se en aquest aspecte, sinó també en l'estudi de la supressió de places d'aparcament en les zones més properes al centre urbà. Aquest aspecte és rellevant, ja que d'ell també depèn la disposició dels carrils bici sobre la calçada.

Grau d'incorporació al PMUS

Ja quedava explicat a la mesura APARCAMENT 1, i està quantificat al còmput de places que es preveuen (inclou "Notes del còmput: L'objectiu del Pla d'estacionament és l'eliminació d'aparcament en calçada al nucli urbà, i la creació d'aparcaments fora de calçada perifèrics al centre. [...] Eliminat aparcament en calçada en vies on es transforma el carril bici en vorera, en carril bici en calçada. Eliminació de aparcament fora de calçada, en zones que es recuperen per a ús públic...")

Però es repeteix el missatge a la mesura APARCAMENT 4 (mesura complementària de la 1), per a major claredat.

Indicadors

Els únics indicadors que no mostren resultats en concordança amb la resta del pla, i del pdM són:

- 7.1. Zones de càrrega i descàrrega (places), el qual mostra un increment molt tímid, sobretot tenint en compte les necessitats que s'albiren durant els propers anys.
- 11.6.1. Consum d'energia (milers tep/any), que també experimenta una disminució relativament petita tenint en compte el canvi modal esperat al municipi.

Grau d'incorporació al PMUS

7.1. Zones CiD: increment baix ja que no es detectaven mancances en aquest sentit, ja que la disponibilitat està ajustada a una situació d'elevada demanda;

11.6.1. Hi ha un decreixement del consum d'energia del 8,7% en 6 anys, valor proper als resultats objectius de referència de decreixement del 10%. El model en contrastar actual i objectiu ha de fer front a la pèrdua de l'estació ferroviària de Salou, i a un transvasament en un primer període a transport per carretera, amb un consum energètic superior (en quan el

consum elèctric del ferrocarril no s'està comptabilitzant a l'eina de càlcul de consums AMBIMOB). El resultat és coherent amb la situació.

Incorporació d'observacions en resposta a l'Informe pel que fa al vector aire (en l'aprovació inicial del PMUS de Salou i l'EAE), del Servei de vigilància i control de l'aire.- Direcció General Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.

Determinacions de l'informe del vector aire	Grau d'incorporació al PMUS
<p><i>En aquest sentit i donat que a la zona hi ha previstes modificacions substancials que poden tenir afectació sobre la mobilitat, tant urbana com de connexió, amb d'altres municipis i per tant amb un increment d'emissions de contaminants a l'aire, caldria establir mesures o accions al pla de mobilitat urbana per tal d'evitar i prevenir aquest increment:</i></p>	<p>Les mesures o accions que es proposen estan desenvolupades al PMUS, amb aquests criteris de reducció de l'exposició a contaminació.</p>
<p><i>Pel que fa a la mobilitat urbana, amb mesures que puguin reduir l'exposició de la població a valors de contaminació (principalment zones sensibles, com escoles i centres sanitaris) ja sigui amb mesures de pacificació, creació de Zones de Baixes Emissions o gestionant la mobilitat amb criteris ambientals.</i></p>	<p>Les mesures A PEU 1 i VEHICLE PRIVAT 3 preveuen l'ampliació de la zona de vianants del nucli antic de Salou, i la creació d'un nucli compartit en el barri de la salut i en el primer i segon eixample. L'estratègia d'increment de la zona del nucli antic, que potenciarà la mobilitat a peu i en bicicleta, serà possible si es complementa amb desenvolupament o la consolidació d'infraestructures dins d'un esquema de mobilitat que no pivoti sobre els vials del centre. En aquest sentit, el Pla de circulació crea anelles exteriors al nucli pacificat per a la mobilitat rodada.</p>
<p><i>Pel que fa a la mobilitat de connexió amb municipis propers, garantint la mobilitat amb modes de transport sostenibles, principalment si hi ha afectació a infraestructures viàries que connecten a l'àmbit 40.</i></p>	<p>Pel que fa la mobilitat de connexió s'articula una bateria de mesures de millora de la mobilitat en transport públic i en bicicleta, i de gestió de la mobilitat privada, i a l'EAE s'estudien els efectes sobre la mobilitat en relació als principals fluxos de connexió.</p>

Incorporació d'observacions en resposta a l'Informe sobre l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Salou, de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental, Serveis Territorials a Tarragona, Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural.

Determinacions de l'informe de la OTAA

- *L'Oficina Catalana del Canvi Climàtic ha emès un nou informe sobre el PMU aprovat inicialment, al que l'Estudi Ambiental Estratègic ha de donar compliment.*

Grau d'incorporació al PMUS

Es dona compliment a totes les observacions de l'informe de l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic, segons queda recollit punt per punt anteriorment.

- *Cal definir les mesures concretes adreçades a pal·liar el possible efecte de la desaparició de l'estació de ferrocarril de Salou en l'augment de l'ús del vehicle privat.*

Grau d'incorporació al PMUS

El nou model de mobilitat previst al PMUS es defineix al voltant del canvi substancial de la mobilitat que genera el tancament de l'estació de Salou.

S'explicita a l'apartat 11 (PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA DEL PMUS): *El canvi de paradigma amb l'eliminació de les vies ferroviàries i l'estació de Salou Centre, genera una situació de canvi modal que pot incrementar la mobilitat en vehicle privat motoritzat. Des del PMU s'ha de vetllar per reduir aquest impacte i donar solucions a la població usuària del transport públic. A més aquest alliberament de l'espai suposa una oportunitat de millora de la connexió interna del municipi i l'oportunitat de generar un espai compartit amb els diferents mitjans de transport.*

Amb aquest objectiu es defineixen les mesures:

A PEU 3 Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, garantint la permeabilitat a peu

BICICLETA 1 Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada

SISTEMA FERROVIARI 1 Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal

AUTOBÚS 1 Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou

AUTOBÚS 2 Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes

AUTOBÚS 3 Estació intermodal de Salou – Port Aventura

TP 3 Coordinació de la intermodalitat

MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

VEHICLE PRIVAT 1 Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit

APARCAMENT 1 Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà

APARCAMENT 2 Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada

MOBILITAT 4 Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils

El tancament de l'estació també suposa un impacte en els escenaris definits (va portar a replantejar l'escenari tendencial, en què el potencial de creixement del vehicle privat és encara superior al definit inicialment) i mitiga els efectes en l'escenari objectiu, en què els esforços van centrats a frenar aquest potencial transvasament d'usuaris del transport públic cap al privat.

- Es preveu un indicador de reducció de la contaminació acústica però no s'indiquen valors actual, tendencial ni objectiu, tot i que s'apunta una millora per la reducció del trànsit. Per tal de poder avaluar el PMU en termes quantitativus de reducció de la contaminació acústica, el Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica disposa d'una eina de gestió per calcular l'estimació de l'impacte acústic que genera el transit viari per a l'elaboració dels plans de mobilitat. Cal utilitzar aquesta eina per poder fer la comparativa entre els diversos escenaris que contempla el pla de mobilitat.

Grau d'incorporació al PMUS

En absència d'un mapa de soroll municipal, s'ha fet servir l'eina MOBIACUSTIC per realitzar els càlculs d'acord amb el què es demanava en l'informe relatiu a contaminació acústica.

S'han fet els càlculs relatius als escenaris actual, tendencial i objectiu, derivats de la reducció de trànsit, en zones amb receptors acústics sensibles. S'ha realitzat una avaluació quantitativa.

Ha quedat inclòs als documents del Pla i EAE.

5.2.3. Consideració de les aportacions derivades dels procés d'informació pública

No hi ha al·legacions ciutadanes.

5.2.4. Consideració de les aportacions derivades dels procés de participació pública

Com a resultat del procés ja exposat de participació ciutadana **s'han incorporat al redactat del PMUS la major part dels suggeriments fets, ja que fan referència a mesures de millor de la mobilitat activa o en transport públic.**

Es relaciona el conjunt de propostes elaborades pels participants en el procés participatiu, segons cinc àmbits: Mobilitat a peu; Mobilitat en bicicleta; Mobilitat en transport col·lectiu; Mobilitat en vehicle motoritzat i Aparcament. Per a cada una d'elles s'incorpora el detall de si la proposta ha estat incorporada i en quina acció/proposta del PMUS es pot veure reflectida.

En l'àmbit dels **vianants** les aportacions rebudes feien referència a la seguretat en carrers compartits amb bicicletes, i proposaven restringir el transit de bicicletes en moments d'aglomeració, un exemple és el carrer Carles Buïgas. Aquesta proposta s'ha incorporat a l'acció A PEU 1 i BICICLETA 2. També es proposa reduir la velocitat al carrer Jaume I per incrementar la sensació de seguretat, i aquesta proposta esta incorporada a l'acció VEHICLE PRIVAT 3.

En l'àmbit de la **bicicleta** proposen reduir la velocitat a 30 km/h, d'aquesta manera fer més fàcil la convivència entre els diferents mitjans de transport i no tenir la necessitat de realitzar carrils bici. Aquesta acció s'ha de completar amb la realització de carrils segregats en les arteries amb major transit de vehicles de motor, perquè actualment la població no està conscienciada amb els usuaris de bicicleta. S'inclouen a les propostes BICICLETA 1 i BICICLETA 2.

En referència al **transport públic**, els participants van mostrar la seva preocupació pel desmantellament de les vies i la gestió de l'espai i com afectarà el transport públic de Salou. El PMUS treballa amb aquest escenari definint la proposta d'Eix cívic (A PEU 3), i desenvolupant una xarxa que permeti absorbir aquesta mobilitat i evitar que es traspassi al vehicle privat (BICICLETA 1: xarxa ciclable al municipi; SISTEMA FERROVIARI 1: Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal; AUTOBÚS 1: Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou; AUTOBÚS 2: Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes; TP 3: Coordinació de la intermodalitat).

Proposen la millora de les connexions amb l'aeroport de Reus, de Barcelona i amb estació del Camp, i la creació d'una línia de bus interurbà entre els municipis de Salou, Vila-seca i Salou que funcioni com urbà per millorar la connexió. Aquestes propostes s'han d'estudiar dins de l'actuació AUTOBÚS 2: Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbanes, que preveu analitzar conjuntament amb l'operador de les línies interurbanes la millora d'itineraris i expedicions.

També es va proposar la creació d'una línia de bus urbà, amb un itinerari concret annexat a la proposta. És una proposta molt vàlida, tot i que desenvolupada amb un itinerari diferent a la mesura AUTOBUS 1 en el PMUS, per garantir una freqüència de pas suficient. I condicionat a tempos de les concessions.

Les propostes en referència a l'àmbit del **vehicle privat i aparcament** fan referència a la necessitat de millorar l'accés al barri de Cap Salou, la reducció a 30 quilòmetres hora (es contempla a l'acció BICICLETA 2 i VEHICLE PRIVAT 3), la gestió de l'aparcament (APARCAMENT

1) i la necessitat de zones de càrrega i descàrrega properes a les zones comercials (DUM 1; DUM 4)..

La proposta de fer una nova connexió amb ciutat de Reus i el futur eix cívic per millorar les connexions amb el mar, aquesta aportació s'ha descartat perquè es prioritza reduir el transit motoritzat al front marítim.

Tota la informació referent a la participació es troba annexada al PMUS.

6. CONCLUSIONS DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ

6.1. VALORACIÓ DE LA INTEGRACIÓ DELS ASPECTES AMBIENTALS DEL PMUS

Les propostes del PMUS estan relacionades directament amb el foment dels modes de mobilitat més sostenibles, per tant hi ha una total integració entre els objectius del PMUS i els objectius ambientals.

Les temàtiques principals que es treballen en el pla d'acció:

- Millora de l'accessibilitat i qualitat de l'**espai públic urbà**. L'objectiu és millorar la qualitat de la xarxa per a desplaçaments a peu. Millorant la seva accessibilitat i seguretat. La diagnosi posa de manifest deficiències en l'amplada útil de pas de les voreres i manca d'accessibilitat als passos de vianants.
- Plantejament estratègic de la **mobilitat en bicicleta**. L'orografia del municipi i la climatologia beneficia els desplaçaments en mitjans no motoritzats com la bicicleta. Per incrementar el nombre de desplaçaments en bicicleta es proposa la re-ubicació a la calçada, ja sigui en carrils segregats com en vies compartides a 30 quilòmetres/hora.
- El canvi de paradigma amb l'**eliminació de les vies ferroviàries** i l'estació de Salou Centre, genera una situació de canvi modal que pot incrementar la mobilitat en vehicle privat motoritzat. Des del PMUS s'ha de vetllar per reduir aquest impacte i donar solucions a la població usuària del transport públic. A més aquest alliberament de l'espai suposa una oportunitat de millora de la connexió interna del municipi i l'oportunitat de generar un espai compartit amb els diferents mitjans de transport.
- Plantejament estratègic de la **mobilitat en vehicle privat**. Salou requereix un replantejament dels itineraris de circulació en vehicle privat, per tal de reduir la mobilitat dins de la xarxa més urbana, i protegir els entorns residencials.
- Gestió integral de l'**aparcament**. Cal definir àrees d'aparcament dissuasiu i complementar amb senyalització orientativa per reduir els desplaçaments en recerca d'aparcament. A més s'ha de millorar l'experiència d'aparcament per als residents, especialment als mesos estivals.
- Les àrees que aborda la mobilitat han de tenir una perspectiva orientada a l'estacionalitat oscil·lant del municipi entre l'hivern i l'estiu. L'objectiu és no sobredimensionar la mobilitat i donar solucions que s'adaptin a les dues realitats del municipi.
- És necessari una guia de criteris sobre perspectiva i disseny urbanístic. Especialment per usar-la de referència als nous creixements urbanístics o projectes del municipi.

Les mesures més significatives de les plantejades per al Pla, amb els potencials mes significatius seran:

- Tot i que un volum molt important de residents i sobre tot turistes que ja es desplacen habitualment a peu per dins del municipi, encara hi ha accions a portar a terme per tal de poder fer còmode aquestes desplaçaments, el que repercutirà en una millora de la qualitat dels desplaçaments.

- Una part dels desplaçaments interns es realitzen en vehicle privat tot i cobrir una distància mitja baixa, per la facilitat d'estacionament en temporada baixa, o per estacionament lliure en destí fora del municipi. La bicicleta té un gran potencial de creixement a Salou. És molt important portar a terme accions de millora de la xarxa tant a nivell intern del municipi com de connexió amb les poblacions veïnes. Aquest mode pot col·laborar a reduir la dependència del vehicle privat en part dels desplaçaments de connexió. Aquest potencial incrementa amb l'electrificació de bicicletes i vehicles de mobilitat personal.
- La creació de línies de transport públic és clau en el canvi modal previst en els desplaçaments interns, i en les connexions amb els pols intermodals que apareixen: estació bus al nou eix cívic, estació bus-tren-park&ride Salou Port Aventura, connexió amb estació ferrocarril de Vila-seca.
- Cal una millora de la gestió dels serveis de busos interurbans per facilitar-ne la comprensió, fiabilitat, informació del punt de parada exacte, que porti a un ús reglat.
- La regulació de l'aparcament és fonamental en diverses vessants:
 - Eliminació d'estacionament lliure en calçada.
 - Eliminació de zones d'estacionament en el front marítim per pacificació de les vies.
 - Ampliació de les zones blaves i creació de zona verda, resident, amb funcionament diferenciat entre tardor i estiu.
 - Millora i ampliació de les bosses d'aparcament dissuasiu perifèriques, que evitin l'estacionament en zona centre. Informació dinàmica de guiatge i ocupació d'aquests bosses.

6.2. DIFICULTATS SORGIDES DURANT L'AVALUACIÓ AMBIENTAL

La principal dificultat del PMUS ha estat l'endarreriment de la tramitació: inicialment la redacció del document finalitza amb data novembre 2019, però la situació d'emergència sanitària de la COVID endarrereix l'aprovació inicial i el procés d'avaluació ambiental. Finalment l'aprovació definitiva es preveu pugui dur-se a terme l'any 2022.

En general el procés d'avaluació ambiental té un llarg període de tramitació, amb multitud d'agents implicats.

Dificultats tècniques que s'han presentat son:

- la magnitud de dades necessàries a recollir (tràmit enquestes) i processar per crear els escenaris de mobilitat en una situació d'estiu tan diferent a la situació de tardor-hivern per a un municipi turístics.
- el tancament de l'estació de Salou es produeix durant la redacció del PMUS (posterior a l'avaluació de l'escenari "actual" (2018). Implica que l'escenari actual és més optimista respecte a la situació en que es troba el municipi un cop tancada l'estació , i requereix reajustar l'escenari tendencial.

- les dificultats d'avaluar la situació acústica quan no es disposa d'un mapa de soroll. Requereix realitzar estimacions. S'han seguit les indicacions de l'informe relatiu a Qualitat Acústica, avaluant els trams de vies urbanes més afectats pel trànsit amb receptors acústics sensibles, a través de l'eina MOBIACÚSTIC. L'eina, però, fa servir com a paràmetre la IMD (intensitat mitja diària de trànsit) i per tant no permet realitzar una avaluació diferenciada per períodes de dia, vespre i nit. Tampoc es disposa de dades de població desagregades a nivell de carrer, i per tant no es pot avaluar la població afectada. Així mateix, la eina només permet comparar 2 escenaris i s'ha de duplicar l'entrada de dades per poder contrastar 3 escenaris, com es el cas dels PMUS.

Seria interessant rebre major detall sobre com realitzar l'avaluació d'aquest vector, ja que és un aspecte que ha canviat en els últims anys i sobre el què potser no s'està fent una correcta avaluació des dels PMUS.

6.3. ANÀLISI DE LA PREVISIÓ DELS IMPACTES SIGNIFICATIUS DEL PLA

Per a cada una de les mesures s'ha avaluat la capacitat de produir canvis en el model de mobilitat, contribuint al compliment de cada un dels objectius, generals i específics, previstos al PMUS, i les possibles relacions entre actuacions, la implementació de les quals ha d'anar sincronitzada.

Pel que fa a la **Priorització ambiental**, s'expliciten els objectius afectats i el seu gran de millora segons la següent escala:

Alta	Mitja	Baixa
------	-------	-------

Figura 4. Canvi modal i prioritat PMUS i ambiental

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
	MOBILITAT A PEU					
A PEU 1	Definir la trama urbana en zones pacificades de prioritat vianants, carrers compartits i zones 30	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2, 7 i 8	Alta	Alta
A PEU 2	Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu, entre els principals punts d'atracció del municipi	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2, 7 i 8	Alta	Mitja
A PEU 3	Creació de l'Eix cívic del ferrocarril, , garantint la permeabilitat a peu	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2 i 8	Alta	Mitja
A PEU 4	Senyalització específica per vianants	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2, 7 i 8	Mitja	Baixa
A PEU 5	Arranjar l'amplada de les voreres i millorar-ne l'estat	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2, 7 i 8	Alta	Mitja
A PEU 6	Augmentar l'accessibilitat i el nombre de passos de vianants	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 4, 6 i 8	1, 2, 7 i 8	Alta	Mitja

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
MOBILITAT EN BICICLETA						
BICICLETA 1	Definir una xarxa bàsica d'itineraris de bicicleta segregada	Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils	1, 2, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Alta	Alta
BICICLETA 2	Integrar la bicicleta en calçada a les zones pacificades, els carrers compartits i zones 30	Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils	1, 2, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Alta	Alta
BICICLETA 3	Eliminar progressivament la xarxa de carrils bicicleta en vorera		1, 2, 6 i 8	9	Alta	Mitja
BICICLETA 4	Augmentar l'oferta d'aparcament en la via pública i fora	Fluxos interns de veh. a bicicleta	1, 2, 6 i 8	1	Mitja	Baixa
BICICLETA 5	Incentivar un lloguer de bicicletes entre els municipis de Salou, Cambrils i Vila-seca	Fluxos interns de veh. a bicicleta i fluxos de connexió amb Vila-seca, la Pineda i Cambrils	1, 2, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Mitja	Mitja
BICICLETA 6	Mesures de prevenció de robatoris		1, 2, 6 i 8	1	Baixa	Baixa
BICICLETA 7	Incentivar l'ús de la bicicleta		1, 2, 6 i 8	1	Mitja	Baixa
MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC						
SISTEMA FERROVIARI 1	Configurar la nova estació Salou-Port Aventura com a nus intermodal	Fluxos connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	4, 5, 6 i 7	Alta	Alta
AUTOBÚS 1	Estudiar una xarxa d'autobús urbà a Salou	Fluxos interns de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	4, 5, 6 i 7	Alta	Alta
AUTOBÚS 2	Redissenyar els recorreguts de les línies d'autobús interurbans	Fluxos connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	4, 5, 6 i 7	Alta	Alta

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
AUTOBÚS 3	Estació intermodal de Salou – Port Aventura	Fluxos connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	4, 5, 6 i 7	Alta	Alta
AUTOBÚS 4	Incentivar l'ús de vehicles més sostenibles		1, 2, 5, 6, 8 i 9	3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Mitja
AUTOBÚS 5	Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús	Fluxos interns i connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	3, 4, 5, 6 i 7	Alta	Mitja
AUTOBÚS 6	Configuració de carrils Bus-VAO	Fluxos interns i connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	7	Mitja	Mitja
TAXI 1	Fomentar l'ús de vehicles sostenibles i accessibles		1, 2, 5, 6, 8 i 9	3, 4, 5 i 6	Mitja	Baixa
TAXI 2	Facilitar tecnologies en la gestió de parades de taxi de la ciutat		1, 2, 5, 6, 8 i 9	-	Baixa	Baixa
TP 1	Elaboració e implementació del Pla de Mobilitat Turístic		1, 2, 5, 6, 8 i 9	1, 2 i 8	Mitja	Alta
TP 2	Millorar la informació a l'usuari del transport públic	Fluxos interns i connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	1 i 2	Alta	Baixa
TP 3	Coordinació de la intermodalitat	Fluxos interns i connexió de veh. a TP	1, 2, 5, 6, 8 i 9	1	Alta	Mitja
MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT						
VEHICLE PRIVAT 1	Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi, amb reordenació del trànsit	Fluxos interns i de connexió	2, 3, 8 i 9	2, 5, 6 i 7	Alta	Mitja
VEHICLE PRIVAT 2	Pla de sentits únics de circulació	Fluxos interns i de connexió	2, 3 i 8	5, 6, 7 i 9	Alta	Mitja
VEHICLE PRIVAT 3	Pacificar el nucli urbà i establir àrees ambientals amb regulació 20 i 30km/h.	Fluxos interns	2, 3 i 8	1, 2, 5, 6, 7 i 9	Alta	Alta
VEHICLE PRIVAT 4	Completar les infraestructures previstes al PGOU	Fluxos interns i de connexió	2, 3 i 8	1 i 2	Mitja	Baixa
VEHICLE PRIVAT 5	Millorar la senyalització d'orientació i informativa	Fluxos interns	2, 3 i 8	2	Mitja	Baixa
APARCAMENT						

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
APARCAMENT 1	Regulació i senyalització de tot l'aparcament urbà	Fluxos interns de veh. a peu	2, 6, 7, 8 i 9	1, 2, 5, 6 i 7	Alta	Alta
APARCAMENT 2	Incentivar estratègies d'aparcament fora de calçada	Fluxos interns de veh. a peu	7	1, 2, 5, 6 i 7	Alta	Mitja
APARCAMENT 3	Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos	Fluxos de connexió	7	2	Mitja	Baixa
APARCAMENT 4	Pla d'aparcaments: Promoure la construcció de pàrquings dissuasius (cotxes, motos, bus, bicis)	Fluxos de connexió de veh. a TP i a peu	7	1, 2, 5, 6 i 7	Alta	Mitja
APARCAMENT 5	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública		7	7 i 9	Mitja	Baixa
DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES						
DUM 1	Eficàcia i gestió. Estudiar la implantació d'àrees de proximitat i centres de distribució	Fluxos de connexió	2, 3 i 8	2, 5, 6 i 7	Alta	Mitja
DUM 2	Millorar la informació disponible en la distribució urbana de mercaderies		2, 3 i 8	-	Alta	Baixa
DUM 3	Incorporar noves tecnologies per realitzar la gestió		2, 3 i 8	-	Mitja	Baixa
DUM 4	Promocionar el repartiment de la DUM en mitjans de Baix impacte	Fluxos de connexió	2, 3 i 8	3, 4, 5 i 6	Mitja	Mitja
MOBILITAT SEGURA						
SEGURA 1	Reduir l'accidentalitat i complir paràmetres del PLSV		4, 6 i 8	9	Mitja	Baixa
SEGURA 2	Millorar la seguretat a les cruïlles	Fluxos interns i de connexió	4, 6 i 8	9	Alta	Baixa
SEGURA 3	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	Fluxos interns i de connexió	4, 6 i 8	9	Mitja	Baixa
SEGURA 4	Creació de centre de control coordinador de la mobilitat		9	9	Mitja	Baixa
BAIXES EMISSIONS						
BAIXES EMISSIONS 1	Bonificació de l'impost de circulació per a vehicles etiquetats ECO		8 i 9	4, 5 i 6	Mitja	Alta

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
BAIXES EMISIONS 2	Canvi de la flota de vehicles de l'ajuntament per vehicles de baixes emissions		8	4, 5 i 6	Baixa	Alta
BAIXES EMISIONS 3	Incrementar el nombre de punts de recarrega per vehicles elèctrics		8 i 9	4, 5 i 6	Mitja	Baixa
BAIXES EMISIONS 4	Incentius per als usuaris de vehicles elèctrics.		8	4, 5 i 6	Mitja	Alta
BAIXES EMISIONS 5	Foment de la conducció eficient i segura.		8	3, 4, 5 i 6	Mitja	Baixa
BAIXES EMISIONS 6	Millores sobre la contaminació acústica		8	6	Mitja	Mitja
	INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT					
MOBILITAT 1	Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Alta
MOBILITAT 2	Realització del Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Alta
MOBILITAT 3	Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT	Fluxos de connexió de veh. a TP	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Mitja
MOBILITAT 4	Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils	Fluxos de connexió de veh. a TP	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Mitja
	PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES					
EDUCACIÓ 1	Crear el consell de mobilitat o taula de mobilitat de Salou		6	-	Alta	Baixa
EDUCACIÓ 2	Realització d'un pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi	Fluxos interns de veh. a peu	1, 2, 3, 4, 5, 6 i 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9	Alta	Alta
EDUCACIÓ 3	Promocionar la mobilitat sostenible	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 i 9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Alta	Alta
EDUCACIÓ 4	Promoció del cotxe compartit	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 i 9	2, 3, 4, 5, 6 i 7	Mitja	Mitja

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectius PMU	Objectius Ambientals	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
EDUCACIÓ 5	Adhesió a una APP de mobilitat		9	1	Mitja	Mitja
EDUCACIÓ 6	Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP	2, 6, 8 i 9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Alta	Baixa
EDUCACIÓ 7	Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Salou		9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8	Alta	Baixa
EDUCACIÓ 8	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta		8	4, 5, 6, 7, 8 i 9	Alta	Baixa
EDUCACIÓ 9	Difondre l'oferta dels modes no motoritzats	Fluxos interns i de connexió de veh. a peu i TP	8	1, 2 i 8	Alta	Baixa
EDUCACIÓ 10	Actualització d'informació del PMUS.	-	-	-	Baixa	Baixa
CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS						
NORMATIVA 1	Modificació de les ordenances de circulació viària de Salou		-	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 i 9	Alta	Baixa
PERSPECTIVA URBANÍSTICA						
URBANISTICA 1	Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana, criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària		-	-	Alta	Baixa
ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS						
ALTRES ADMINISTRACIONS 1	Propostes incloses en diferents accions del PMU		-	-	Alta	Alta

Figura 5. Resum de la priorització temporal de mesures en relació als fluxos

PRIORITAT AMBIENTAL	MESURES		
Alta	A PEU 1	AUTOBÚS 3	BAIXES EMISIONS 4
	BICICLETA 1	VEHICLE PRIVAT 1	MOBILITAT 1
	BICICLETA 2	VEHICLE PRIVAT 3	MOBILITAT 2
	SISTEMA FERROVIARI 1	APARCAMENT 1	ALTRES ADMINISTRACIONS 1
	AUTOBÚS 1	BAIXES EMISIONS 1	
	AUTOBÚS 2	BAIXES EMISIONS 2	

Mitja	A PEU 2	AUTOBÚS 5	DUM 1	EDUCACIÓ 2	
	A PEU 3	AUTOBÚS 6	DUM 4	EDUCACIÓ 3	
	A PEU 5	TP 3	BAIXES EMISIONS 5	EDUCACIÓ 4	
	A PEU 6	VEHICLE PRIVAT 2	BAIXES EMISIONS 6	EDUCACIÓ 5	
	BICICLETA 5	APARCAMENT 2	MOBILITAT 3		
	AUTOBÚS 4	APARCAMENT 4	MOBILITAT 4		
Baixa	A PEU 4	TAXI 2	APARCAMENT 5	SEGURA 4	EDUCACIÓ 9
	BICICLETA 3	TP 1	DUM 2	BAIXES EMISIONS 3	EDUCACIÓ 10
	BICICLETA 4	TP 2	DUM 3	EDUCACIÓ 1	NORMATIVA 1
	BICICLETA 6	VEHICLE PRIVAT 4	SEGURA 1	EDUCACIÓ 6	URBANÍSTICA 1
	BICICLETA 7	VEHICLE PRIVAT 5	SEGURA 2	EDUCACIÓ 7	
	TAXI 1	APARCAMENT 3	SEGURA 3	EDUCACIÓ 8	

Incidència de les mesures sobre els principals fluxos i Avaluació de potencial de canvi modal

La incidència de les principals mesures sobre els fluxos, es valora com segueix. El pes de les mesures en relació al seu efecte sobre els fluxos i el grau de rellevància mostren la relació de les mesures amb el seu potencial impacte en el canvi de mobilitat. Aquesta variable es tradueix en un nou repartiment i en una reducció dels veh-km motoritzats, i per tant configura l'escenari ambiental de l'alternativa objectiu del PMU. **S'ha avaluat el repartiment modal dels fluxos assolit amb l'alternativa objectiu escollida, dels fluxos (estudiats per corredors) amb major potencialitat de canvi.**

Situació de tardor

Flux	Actual (2018)				Objectiu (2024)				Mesures amb efecte en el transvasament
	Peu	Bici	TP	VP	Peu	Bici	TP	VP	
Interns Barenys-Centre	80,4%	1,0%	0,0%	18,6%	▲▲	▲▲	▲	▼	-Connexió en bus urbà centre-barenys (moderat) -Mesures de millora entorns escolars i equipaments
Interns Segon Eixample Turístic	89,9%	4,5%	0,0%	5,6%	-	-	-	-	(Pocs efectes previsibles en situació de tardor. Barris predominantment turístics)
Interns Centre	91,5%	1,4%	0,0%	7,1%	▲	▲	▲	▼	-Mesures a l'eix cívic del ferrocarril (Carles Roig), estació intermodal -Bus urbà, connexió entre equipaments -Pacíficació del centre (nucli antic)
Interns Barenys	78,7%	0,0%	0,0%	21,3%	▲▲	▲▲	-	▼	-Mesures de millora entorns escolars i equipaments
Interns Primer Eixample-Segon Eixample	87,3%	12,7%	0,0%	0,0%	-	▲	▲	▼	-Bus urbà -Carrils bici segregat entre barris i zones 30

Connexió amb Tarragona	0,0%	0,0%	10,3%	89,7%	-	-	▲	▼	-Nova xarxa de bus interurbà -Connexions amb estació intermodal Salou-Portaventura, i estació Vilaseca
Connexió amb Port Aventura	0,0%	0,0%	19,4%	80,6%	▲	▲	▲	▼	-Red primària a peu i en bicicleta fins a Port Aventura, i amb connexió fins a Vila-seca -Bus urbà de connexió amb estació intermodal Salou-Port Aventura -Estacionament park&ride a Salou-Port Aventura
Connexió amb Reus	0,0%	0,0%	4,1%	95,9%	-	-	▲	▼	-Nova xarxa de bus interurbà
Connexió amb Cambrils	24,3%	5,8%	1,4%	68,6%	▲	▲	▲	▼	-Connexions itineraris vianants i carrils bicicleta amb la xarxa de Cambrils, tant pel ramal nord (Eix de Cavet) com marítim (pg. Miramar) -Connexió busos interurbans amb Cambrils
Connexió amb Barcelona	0,0%	0,0%	19,7%	80,3%	-	-	-	-	-Manteniment de volum de viatgers, tot i mesures de canvi xarxa ferroviària
Connexió amb Vilaseca	21,9%	2,2%	3,7%	72,2%	▲	▲	▲	▼	-Red primària a peu i en bicicleta fins a Vila-seca -Bus urbà de connexió (llançadora) amb estació de ferrocarril Vila-seca

Situació d'estiu

Flux	Actual (2018)				Objectiu (2024)				Mesures amb efecte en el transvasament
	Peu	Bici	TP	VP	Peu	Bici	TP	VP	
Intern Primer i Segon Eixample	87,3%	12,7%	0,0%	0,0%	▲	▲▲	▲▲	▼	[Elevada quota a peu actual, tot i així es beneficia de mesures de millora urbana als barris]
Intern Segon Eixample	89,9%	4,5%	0,0%	5,6%	▲	▲▲	▲▲	▼	-Nova xarxa d'itineraris a peu entre barris. -Xarxa segregada de carrils bicicleta. -Zona de carrers pacífics, compartits.
Intern Primer Eixample	100%	0,0%	0,0%	0,0%	▲	▲▲	▲▲	▼	-Xarxa de bus urbà. -Eliminació aparcament en calçada. -Ampliació zona blava. -Ampliació aparcaments dissuasius fora de calçada.
Intern Barri de la Salut	100%	0,0%	0,0%	0,0%	▲▲	▲	▲	▼	[Elevada quota a peu actual, tot i així es beneficia de mesures de millora urbana als barris] -Pacifació del Barri de la Salut (vies compartides 20km/h) -Eix cívic del ferrocarril, transformació, i creació de nova estació de bus urbà i interurbà. -Eliminació aparcament front marítim. Quedarà com a eix exclusiu per a vianants. -Regulació en carrers perpendiculars zona blava i verda.

									-Ampliació aparcaments dissuasius fora de calçada (més proper: Eix cívic, soterrat, 400 places).
Intern Primer Eixample-Barri de la Salut	100%	0,0%	0,0%	0,0%	▲	▲		▼	-Nova xarxa itineraris vianants. -Xarxa segregada de carrils bicicleta. -Zona 30 carrers pacificats.
Interns Barenys-Centre	80,4%	1,0%	0,0%	18,6%	-	-	-	-	[Manteniment]
Interns Centre	91,5%	1,4%	0,0%	7,1%	-	▲	-	-	-Pacificació carrers compartits.
Interns Cap Salou-Segon Eixample	18%	1,5%	0,0%	80,5%	▲	▲	▲	▼	-Xarxa bàsica itineraris a peu fins a Cap Salou. -Xarxa de carrils segregats bicicleta. -Línia de bus urbà en connexió amb barris Cap Salou, Mirador i Xalets. -Manteniment de línies interurbanes en connexió.
Connexió amb Tarragona	0,0%	0,0%	26,0%	74,0%	-	-	▲	▼	-Nova xarxa de bus interurbà, potenciació serveis estivals. -Connexions amb estació intermodal Salou-Portaventura, i estació Vilaseca
Connexió amb Port Aventura	0,0%	0,0%	38,5%	61,5%	▲▲	▲▲	▲	▼	-Red primària a peu i en bicicleta fins a Port Aventura, i amb connexió fins a Vila-seca. -Bus urbà de connexió amb estació intermodal Salou-Port Aventura -Estacionament dissuasiu a Salou-Port Aventura.
Connexió amb Reus	0,0%	0,0%	12,1%	87,9%	-	-	▲	▼	-Nova xarxa de bus interurbà.
Connexió amb Cambrils	12,9%	7,7%	5,6%	73,8%	▲▲	▲▲	▲	▼	-Connexions itineraris vianants i carrils bicicleta amb la xarxa de Cambrils, tant pel ramal nord (Eix de Cavet) com marítim (pg. Miramar) -Connexió busos interurbans amb Cambrils
Connexió amb Barcelona	0,0%	0,0%	50,3%	49,7%	-	-	▲	▼	-Manteniment de volum de viatgers, tot i mesures de canvi xarxa ferroviària -Nova xarxa de bus interurbà, potenciació serveis estivals.
Connexió amb Vilaseca	33,7%	1,2%	11,5%	53,6%	▲▲	▲▲	▲	▼	-Red primària a peu i en bicicleta fins a Vila-seca -Bus urbà de connexió (llançadora) amb estació de ferrocarril Vila-seca

7. DETERMINACIONS FINALS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LES MESURES I ACCIONS QUE DESENVOLUPIN O ES DERIVIN DEL PLA

Els plans, estudis o convenis que es proposa desenvolupar arran de l'aprovació del PMUS de Salou, que apareixen a les propostes, són

- Pla de Mobilitat Turístic
- Pla d'Aparcaments
- Estudi de distribució urbana de mercaderies
- Creació de centre de control coordinador de la mobilitat
- Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses
- Pla de desplaçaments d'empresa per part de l'Ajuntament de Salou
- Impulsar un Pla de mobilitat específic per a tot el conjunt del CRT
- Col·laborar en un estudi de mobilitat supramunicipal, conjunt entre els municipis de Salou, Vila-seca i Cambrils
- Pla de mobilitat sectorial sobre mobilitat als centres educatius del municipi.
- Campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres
- Projectes de Camins escolars.
- Campanyes continuades de promoció de la mobilitat sostenible.
- Campanyes de promoció del cotxe compartit.
- Modificar l'Ordenança de circulació viària de Salou.
- Aplicar en les actuacions urbanístiques de Salou en zona urbana criteris de mobilitat sostenible, accessibilitat i seguretat viària: El PMUS defineix els aspectes que hauran de complir els nous desenvolupaments i implantacions singulars recollits en els respectius estudis de mobilitat (bàsicament estudis d'avaluació de la mobilitat generada)

El PMUS inclou nova infraestructura, com pot ser la xarxa d'itineraris ciclistes, que d'acord amb la llei exigiran la redacció del seu corresponent estudi de viabilitat.

- Projectes per aplicar criteris d'accessibilitat a la via pública: aplicar paviment únic en tots aquells carrers amb una secció inferior a 7 metres i l'ampliació de la vorera (quan aquesta no compleix amb els mínims normatius) a la resta de carrer, garantint de mitjana una amplada d'1,5 metres lliure de pas (1,8 metres que estableix l'Ordre VIV/561/2010, es poden reduir però, a 1,5 metres en entorns urbanitzats, en circumstàncies excepcionals, d'acord amb l'esmentada normativa). Accessibilitat de passos de vianants i guals.
- Projecte de senyalització d'orientació per a vianants
- Projecte de xarxa ciclable d'acord a la proposta del PMUS i als criteris de seguretat.
- I altres

8. CONCRECIÓ DE SEGUIMENT DEL PLA

8.1. INDICADORS DE SEGUIMENT

Els següent quadre d'indicadors ens permet fer una avaluació sobre l'adequació del sistema de mobilitat als criteris proposats de sostenibilitat, seguretat, eficiència i equitat, així com als objectius sectorials.

Es tracta de més de 50 indicadors, molts d'ells recomanats per les Directrius nacionals de mobilitat, que permeten fer la funció d'Observatori de la Mobilitat com a instrument de seguiment i control dels objectius del PMUS.

Amb la finalitat d'avaluar el grau de compliment i possibilitar la implementació de mesures correctores, s'assignen valors per a l'escenari objectiu de l'any 2024 coincidint en el període de vigència del PMUS.

Nom indicador	Valor actual (2018)	Valor tendencial (2024)	Valor objectiu (2024)
1. Mobilitat global			
1.1. Repartiment modal total (tardor)			
1.1.1. A peu	39,8%	38,0%	44,80%
1.1.2. En bicicleta	2,1%	2,0%	2,60%
1.1.3. En transport públic	3,4%	2,0%	4,60%
1.1.4. En vehicle privat motoritzat	54,7%	58,0%	48,10%
1.2. Repartiment modal intern (tardor)			
1.2.1. A peu	69,2%	66,4%	77,10%
1.2.2. En bicicleta	2,8%	2,1%	3,10%
1.2.3. En transport públic	0,8%	0,8%	1,20%
1.2.4. En vehicle privat motoritzat	27,2%	30,1%	18,60%
1.3. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta) (tardor)			
1.3.1. A peu	9,6%	8,9%	11,30%
1.3.2. En bicicleta	1,5%	1,4%	2,00%
1.3.3. En transport públic	6,0%	3,3%	8,00%
1.3.4. En vehicle privat motoritzat	82,8%	86,5%	78,7%
1.4. Repartiment modal total (estiu)			
1.4.1. A peu	52,9%	51,8%	58,90%
1.4.2. En bicicleta	1,7%	1,7%	2,20%
1.4.3. En transport públic	7,7%	5,1%	11,10%
1.4.4. En vehicle privat motoritzat	37,6%	41,1%	27,80%
1.5. Repartiment modal intern (estiu)			
1.5.1. A peu	80,4%	78,9%	88,60%
1.5.2. En bicicleta	1,9%	1,9%	2,30%
1.5.3. En transport públic	2,1%	2,0%	3,30%
1.5.4. En vehicle privat motoritzat	15,6%	17,3%	5,90%
1.6. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta) (estiu)			
1.6.1. A peu	9,0%	8,5%	11,00%
1.6.2. En bicicleta	1,5%	1,4%	2,20%
1.6.3. En transport públic	16,6%	10,1%	23,60%
1.6.4. En vehicle privat motoritzat	72,9%	79,9%	63,2%
1.7. Autocontenció			
1.7.1. Autocontenció municipal	35,33%	35,00%	36,50%

Nom indicador	Valor actual (2018)	Valor tendencial (2024)	Valor objectiu (2024)
2. Vianants			
2.1 Prioritat per a vianants (xarxa viària exclusiva vianants o convivència/xarxa viària total)	11,62%	11,6%	19,31%
2.2 Dèficit per a vianants (% vorera < 0,9 m) (NU)	10,00%	10,0%	0,00%
2.3 Passos de vianants adaptats i practicables/total passos	69,48%	69,5%	79%
3. Bicicletes			
3.1. Xarxa ciclable segregada en calçada (% respecte a km de la xarxa ciclable)	0,45%	0,45%	23,05%
3.2. Xarxa bicicletes (km carrils ciclables o zona 30 / 1000 habitants)	1,53	1,53	2,82
3.2. Xarxa ciclable (km carrils ciclables o zona 30/xarxa viària total)	35,78%	35,78%	95,12%
3.3. Aparcaments bicicleta / 1000 habitants	13,07	13,07	17,77
4. Transport Públic			
4.1. Adaptació PMR autobusos	10%	10%	50%
4.2. Adaptació a PMR parades TP	87%	87%	100%
4.3. Integració tarifària	100%	100%	100%
4.4. Cobertura del transport públic	81%	81%	85%
4.5. Parades amb marquesina / total parades	29%	29%	60%
5. Vehicle Privat Motoritzat			
5.1. Turismes per cada 1.000 habitants	460	455	450
5.2. Motos per cada 1.000 habitants	81	80	80
5.3. Saturació xarxa viària	3%	7%	2,00%
5.4. Xarxa primària o bàsica (respecte el total)	29,01%	29,01%	29,93%
5.5. Zones 30 (al Nucli Urbà)	8,21%	8,21%	72,86%
6. Aparcament			
6.1. Aparcament regulat en calçada (regulat calçada/total)	7,27%	7,27%	70,23%
6.2. Aparcament lliure (lliure/total)	56%	56%	28,65%
6.3. Aparcament soterrat (soterrat/total)	3%	3%	35,39%
7. Distribució de mercaderies			
7.1. Zones de càrrega i descàrrega (places)	118	118	120
8. Seguretat viària			
8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (2017)	5	5	0
8.2. Accidents amb víctimes zona urbana (acc./1000 hab.)	0,3	0,3	0,1
8.3. Víctimes vianants / Víctimes totals (2017)	13,64%	13,64%	11%
9. Reduir contaminació acústica resultant del transport			
9.1. Zones amb receptors acústics sensibles que no sobrepassen els 60 db(A) diürns	0%	0%	60%
10. Reduir ocupació espai públic pels vehicles			
10.1. Carrers amb prioritat per a vianants (xarxa viària exclusiva vianants o convivència/xarxa viària total)	11,62%	11,6%	19,31%
11. Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona			
11.1. Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana (tardor)			
11.1.1. % desplaçaments intra+ intermunicipals a peu i bicicleta	41,90%	40,00%	47,40%
11.1.2. % desplaçaments intra+ intermunicipals en TP	3,40%	2,00%	4,60%

Nom indicador	Valor actual (2018)	Valor tendencial (2024)	Valor objectiu (2024)
11.1.3. % desplaçaments intra+ intermunicipals en VP	54,70%	58,00%	48,10%
11.2. Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana (estiu)			
11.2.1. % desplaçaments intra+ intermunicipals a peu i bicicleta	54,60%	53,50%	61,10%
11.2.2. % desplaçaments intra+ intermunicipals en TP	7,70%	5,10%	11,10%
11.2.3. % desplaçaments intra+ intermunicipals en VP	37,60%	41,10%	27,80%
11.3. Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana (anual)			
11.3.1. Mobilitat en vehicle privat total (M veh-km/any)	87,28	114,97	77,18
11.4. Incrementar l'eficiència del sistema de transport			
11.4.1. Ocupació autobús urbà (pers./veh)	0	0	20
11.5. Minimitzar distància mitjana de desplaçament			
11.5.1. Distància mitjana intramunicipal en vehicle privat (km)	5,5	5,5	5,2
11.6. Reduir externalitats de sistema metropolità de transports			
11.6.1. Consum d'energia (milers tep/any)	4,37	5,64	3,99
11.6.2. Consum de combustibles derivats del petroli (milers tep/any)	4,363	5,637	3,981
11.6.3. Consum de combustibles alternatius (milers tep/any)	0,005	0,007	0,009
11.6.4. Emissions de CO ₂ (milers tones/any)	13,81	17,84	12,62
11.7. Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport			
11.7.1. Emissions de PM ₁₀ (tones/any)	2.582	2.913	1.017
11.7.2. Emissions de NO ₂ (tones/any)	9.839	6.478	6.042
11.7.3. Emissions de NOx (tones/any)	41.736	42.722	20.895
11.8. Reduir l'accidentalitat			
11.8.1. Nombre d'accidents amb víctimes per cada 10 ⁸ veh-km anuals	33,04	33,04	22,42
11.9. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat			
11.9.1. Estacions ferroviàries accessibles (RENFE)	0%	0%	100%
11.9.2. Parades d'autobús accessibles dins la zona urbana (%)	87%	87%	100%
11.10. Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat			
11.10.1. Operadors amb informació en temps real (%)	0%	0%	100%
11.10.2. Nombre de plafons amb informació sobre la previsió d'arribada de l'autobús a la parada en temps real	0	0	100% (APP)

8.2. MODALITAT DE SEGUIMENT

El seguiment ambiental del Pla s'ha d'integrar en els mecanismes de seguiment propis del PMUS. El seguiment comportarà, com a mínim, la realització d'informes als 3 i als 6 anys des de l'aprovació del Pla.

Els informes de seguiment es transmetran a la Subdirecció general d'avaluació ambiental qui, en cas necessari, emetrà un informe valoratiu. Aquest òrgan ambiental és el responsable de la supervisió dels efectes ambientals de l'aplicació dels plans i programes, de rebre els informes periòdics de seguiment i d'identificar els efectes adversos.

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

- L'estat d'execució de les diverses mesures en relació amb el programa d'actuació establert.
- El seguiment dels objectius ambientals, que ha de comportar el càlcul dels indicadors corresponents als objectius.
- En cas necessari, l'establiment de noves actuacions i/o directrius per tal d'assegurar l'assoliment dels objectius fixats.