

1.- Caldria considerar la possibilitat d'enllaçar les xarxes de rodalies de Tarragona i de Barcelona en més d'un punt. La previsió és que es trobin a Sant Vicenç de Calders. Seria interessant que la connexió fos a la franja Sant Vicenç – Vilanova, de manera que totes les estacions entre aquests dos punts pertanyessin a les dues xarxes. Això permetria una millor connexió interna del Garraf – Baix Penedès, descarregar la pressió a l'estació de Sant Vicenç, i una millor mobilitat per a municipis com Calafell o Cunit, que continuen tenint relació amb Tarragona, però que ara no hi tenen cap enllaç directe.

2.- Caldria articular el servei de rodalies fins a Montblanc, L'Espluga de Francolí, Vimbodí-Poblet i Vilaverd.

La consideració de la segona fase de rodalies a Montblanc i la supeditació al fet que el sistema urbà ho faci viable, se sol·licita que es prevegi en una primera fase donada la importància de la connexió de la Conca de Barberà en termes de reequilibri territorial i d'apropar els serveis als ciutadans.

3.- Caldria considerar també la integració tarifària entre bus i tren, a fi de facilitar la intermodalitat.

4.- Pel que fa a la millora de les eines de planificació, la georeferenciació s'hauria d'estendre també a les xarxes de bus urbà, per a una millor planificació de la intermodalitat.

5.- Caldria impulsar les experiències de carsharing, ja sigui des de l'àmbit municipal, o des de l'àmbit sectorial. La URV promou una oferta de carsharing dins la comunitat universitària, útil en la mesura que parlem de necessitats de desplaçament molt fragmentades en el temps i en l'espai.

6.- Sobre els carrils bus VAO, preveure una ampliació de la plataforma actual a la T-11 i a la CN-340 suposaria afectar diverses zones urbanes. Per raons de seguretat, resultaria complicat d'encaixar-hi nous carrils.

7.- Quant a serveis sostenibles de taxi, les fórmules de coordinació intermunicipal idònies són les corresponents a una concepte metropolitana, com a conversió de l'actual ATM.

8.- En l'apartat que fa referència a la gestió dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, a més d'estendre la necessitat d'EAMO a les propostes de sòl productiu de més de 150 ha, caldria considerar els creixements de sòl productiu ja existent, o bé la formació d'àrees àmplies per agregació de sòls productius existents.

9.- Caldria preveure plans específics per al CIM del Camp i per a les concentracions comercials de les Gavarres i del Carrefour.

10.- Sembla que es dona per bona l'oferta de 600 places controlades a l'estació de l'AVE. La realitat ens demostra que s'hi produeix un aparcament incontrolat als vorals de la carretera. L'oferta, doncs, no s'ajusta a la demanda. Caldria prendre mesures en aquest aspecte.

11.- Seria interessant preveure, a les grans concentracions urbanes, espais per a transvasament de mercaderies entre transports de gran capacitat i vehicles més reduïts, aptes per a la circulació urbana. Malgrat que això suposi una ruptura de càrrega -la qual cosa podria afavorir, indirectament, el transport ferroviari- permetria una millor adaptació de la distribució de mercaderies al medi urbà.

12.- Pel que fa a l'Observatori de la mobilitat turística al Camp de Tarragona, caldria aprofitar les estructures existents, i, especialment, integrar l'estudi de la mobilitat turística dins l'anàlisi del turisme. Seria interessant que aquest aspecte es desenvolupés al si de l'Observatori del Turisme de la Fundació d'Estudis Turístics de la Costa Daurada.

13.- Sobre el desenvolupament de les funcions legals de l'ATM, com s'ha dit en comentar l'actuació 2.4.2., caldria considerar l'ATM com a part d'un ens metropolità del Camp de Tarragona.

14.- Millorar la mobilitat en els polígons industrials i en general als sòls d'activitats productives en zona extraurbanes, més enllà dels polígons de Riu Clar i Constantí citats a l'actuació 3.5.

15.- Preveure instruments de planificació i resolució de la mobilitat generada per la possible arribada de creuers al port de Tarragona. Recentment, l'Ajuntament i el Port han signat un conveni per a impulsar aquest turisme, que pot suposar l'arribada -i les necessitats de trasllat- de grans quantitats de persones en un temps molt curt.

16.- Preveure l'adaptació de línies de transport públic -existents o futures- en funció de la localització de determinats serveis públics de caràcter supramunicipal. A tall indicatiu, cabria considerar:

- Els serveis sanitaris: els CAP tenen sovint un caràcter supramunicipal. Quan les ABS corresponents són de tipus rural, no sempre resulta fàcil el trasllat entre el nucli i el CAP de referència.

- Els serveis escolars. Tot i que el transport escolar és competència dels Consells Comarcals i està regulat, caldria considerar la integració d'aquest transport, especialment per als instituts d'ensenyament mitjà. Hi ha una certa correspondència entre la ubicació dels IES i la dels CAP.

- Els equipaments esportius. L'actual Pla director d'instal·lacions i equipaments esportius de Catalunya dóna pautes de localització d'equipaments de caràcter supramunicipal. Caldria preveure mecanismes per a facilitar la mobilitat quan es concretin i materialitzin aquestes localitzacions.