



## COMISSIÓ DE TRÀNSIT 30 DE GENER DE 2013

### Introducció

El conjunt de propostes d'actuació del Pla de mobilitat tenen com a principal objectiu fomentar un canvi de la distribució modal de viatges cap a modes més sostenibles.

Destaquem les següents:

Millora de la xarxa principal de vianants (guals i ample de voreres), implantació de plataformes úniques i de camins escolars, pacificació de la N-340 i realització d'un Pla de Senyalització orientativa per al vianant.

Ampliació de la xarxa de bicicletes a la ciutat i creació d'aparcaments.

Reordenació de la xarxa de transport públic, creació d'infraestructures de suport a l'autobús i millora de parades i informació.

Establiment d'una jerarquització viària en concordança amb la resta de modalitats de desplaçaments i establiment d'illes de zones 30.

Regulació de l'aparcament al centre de la ciutat, creació d'aparcaments de dissuasió i aparcaments regulats en superfície de llarga durada i implementació de sistemes intel·ligents per a la vigilància de la indisciplina en l'aparcament.

Pel que fa a la **pacificació del trànsit** les actuacions bàsiques són:

### JERARQUITZACIÓ VIÀRIA

A partir dels accessos de les vies interurbanes, l'estructura viària de cada nucli es desglossa en: xarxa local principal, xarxa local secundària i xarxa veïnal, establint una jerarquia.

#### Vies Interurbanes i els seus accessos

S'ha considerat sota aquesta categoria tots els eixos que articulen els itineraris de llarg recorregut que actualment faciliten la connexió amb Tarragona, tant pel que fa a desplaçaments amb origen o destinació a la ciutat, com a desplaçaments de pas.

Es caracteritzen per suportar una gran intensitat de vehicles diària, tant pel que fa a vehicles lleugers com a vehicles pesants. Aquestes intensitats però varien en funció de les vies ja que aquesta categoria incorpora des de vies de peatge fins a carreteres de connexió interurbanes de caràcter local.



Una altra forma de definir aquestes vies és considerar-les com les que no són de caràcter urbà, sinó les autopistes i carreteres on el mode de desplaçament permès és exclusivament el motoritzat i generalment són de titularitat superior al municipi. S'ha de considerar que part d'aquestes vies entren dins l'entramat urbà de la ciutat i els seus nuclis i passen a ser xarxa principal local (N-340a, per exemple).

Les principals vies que configuren aquesta categoria són: A7, AP7, N-340, T11, N241, N240 i la C31b.

### **Xarxa principal o vertebradora**

Estructura la xarxa urbana principal de la ciutat de Tarragona i dels seus nuclis en tant que faciliten els desplaçaments a nivell global per tot el terme municipal i distribueixen el trànsit al llarg dels diferents sectors o barris del municipi. També faciliten la connexió amb les vies interurbanes, i en ocasions esdevenen autèntics corredors urbans pel que fa a la circulació en vehicle privat.

Són les vies més importants per la mobilitat rodada del municipi que formen l'esquelet vertebral sobre el que s'articula la resta de vies. Aquestes vies ja tenen un caràcter plenament urbà y son utilitzades per totes les modalitats de desplaçament.

Composat per les grans avingudes o els principals carrers, que sovint són les antigues carreteres que han quedat convertides en vials urbans, com per exemple la N-340a. Generalment presenten seccions molt amples, superiors a 15 metres, de dos sentits de circulació i de dos carrils per banda. Degut a les seves dimensions, sovint presenten també voreres amples (de més de 5 metres) i a vegades rambles centrals o mitjanes.

Alguns exemple de les vies que componen la xarxa principal de Tarragona són: Avinguda Catalunya, Plaça Imperial Tàrraco, Rambla Vella, Carrer Reial, Avinguda Estanislaus Figueras, Avinguda Països Catalans. Totes aquestes estan situades a la part del nucli central. Als barris de Ponent trobem els següents: Carrer del Riu Segre, Avinguda President Tarradellas, Carrer Riu Llobregat.

### **Xarxa secundària o articulars**

Són les vies que articulen la xarxa principal cap a l'interior o entre els principals sectors o barris del municipi i serveixen de distribuïdors cap a la xarxa veïnal. Composat per carrers majoritàriament d'un sentit de circulació, d'un o dos carrils, d'un mínim de 8 metres d'amplada.

Alguns exemples a Tarragona són: la major part de la Rambla Nova, Carrer de Mallorca, Carrer Jaume I, Avinguda de Josep Gramunt i Subiela, Passeig Marítim de Rafael de Casanova, Via de William Bryant. Al sector de Ponent alguns exemples són: Carrer Prades, Carrer Segarra, Carrer Tortosa i els Carrers Vint-i-dos i Quinze a Bonavista.



### Xarxa veïnal

S'inclouen sota aquesta categoria la resta d'eixos que no han estat considerats prèviament, és a dir, bona part dels eixos que formen la xarxa viària interna de la ciutat, també aquells camins o carrers de caràcter més rural.

Molts d'aquests carrers poden ser de prioritat invertida, sobretot pel que fa al Centre Històric, i són els que faciliten l'accés als habitatges, locals i comerços de Tarragona.

S'està estudiant la possibilitat d'establir al municipi de Tarragona la velocitat màxima genèrica de 40 km/h, senyalitzant aquesta mesura a les vies d'entrada de la ciutat. Igualment s'instal·larien senyals de limitació de velocitat a les vies en què la velocitat permesa és superior (50 km/h) o inferior (30 km/h o menys).

Per a implantar aquesta jerarquització cal estudiar en detall els canvis que cal aplicar en cada una de les vies, ja que en ocasions la jerarquització afectarà a tots els modes de desplaçaments. A mode d'exemple algunes de les mesures a aplicar més relacionades amb el vehicle privat seran:

- Senyalització: orientativa i de trànsit
- Senyalització i control de la velocitat
- Mesures pacificadoras: illes de vianants, Zones 30, etc.
- Canvi de sentits de circulació
- Eliminació o canvis d'ús dels carrils de circulació

En una fase prèvia es proposa realitzar un estudi detallat de les actuacions concretes que comportarà l'establiment de la jerarquització viària, que en definitiva serà la suma de múltiples actuacions proposades en aquest PMUS.

<b>Calendari d'implantació estimat:</b>						
Estudi de la implantació de la jerarquització viària del PMU	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Cost d'implantació de l'actuació:</b>	<b>% de realització:</b>		<b>Cost d'implantació de l'actuació durant el PMUS:</b>			
18.000 €	100%		18.000 €			
<b>Finançament de l'actuació:</b>						
Proposta	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Estudi de la implantació de la jerarquització viària del PMU	0 €	18.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>Responsables / possibles fonts de finançament:</b>						



## **Zones 30**

Què és una Zona 30?

Una zona 30 és un àrea urbana formada per vies d'accés restringit, a les quals s'accedeix des de les vies de pas que la delimiten mitjançant unes portes d'entrada i una senyalització específica, on la velocitat màxima permesa és de 30 km/h. Aquesta limitació de la velocitat exigeix la implantació d'uns elements físics que informin els conductors de les característiques especials de la zona, evitin la indisciplina viària i convidin a practicar una conducció adequada a la velocitat planificada.

Es tracta d'unes àrees en les quals les intensitats de trànsit han de ser inferiors als 3.000 vehicles al dia, per la qual cosa no formen part de la xarxa viària principal (vies principals). Per això, les vies de les zones 30 han de tenir fonamentalment un trànsit de destinació, és a dir, que garanteixi l'accés als habitatges i a les activitats terciàries que s'hi desenvolupin, i no han de suportar el trànsit de pas. Un carril de circulació acostuma a ser suficient per a aquest volum de trànsit. Una zona 30 ha de presentar una imatge homogènia que integri els diferents elements que la componen.

És preferible realitzar una intervenció completa, no a trossos, i fer les modificacions urbanístiques necessàries a totes les vies contingudes en una zona 30, fins i tot a les zones adjacents. Per garantir la velocitat fixada a tot el conjunt, cal senyalitzar d'una manera visible la zona per tal d'aconseguir l'efecte de porta d'entrada a totes les vies d'accés, així com reestructurar, per exemple, els encreuaments i, si és possible, ampliar les voreres i pacificar aquells itineraris de creuament amb vianants.

En l'actualitat a Tarragona s'ha començat a implantar les Zones 30 i compta amb 813 metres lineals de vies (Desembre de 2011) amb aquestes característiques. Ens referim a carrers degudament senyalitzats i que actuen plenament com a Zona 30, es possible que altres carrers tinguin característiques semblants bé per el poc trànsit, bé per algunes mesures de pacificació del trànsit.

Concretament la zona 30 actual s'ha establert als següents carrers: Cr. Huyà, Cr. d'en Ribes, Passatge d'en Ribes, Cr. Rocamora, Cr. Saragossa i Baixada de la Beneficència.

Aquestes zones també són òptimes per a ser utilitzades, per la calçada, per els desplaçaments en bicicleta i en definitiva amplien la seva xarxa.

### **Altres mesures de pacificació del trànsit**

- Construcció de passos de vianants elevats (amb ressalt)
- Instal·lació de reductors de velocitat (coixins berlinesos)
- Instal·lació d'elements de canalització del trànsit i abalisament (delimitadors de carril i fitons).



Calendari d'implantació estimat:						
Estudi per a l'establiment d'illes de zones 30	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cost d'implantació de l'actuació:		% de realització:	Cost d'implantació de l'actuació durant el PMUS:			
0 €		100%	0 €			
Finançament de l'actuació:						
Proposta	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Estudi per a l'establiment d'illes de zones 30	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Responsables / possibles fonts de finançament:						
Ajuntament de Tarragona						

Calendari d'implantació estimat:						
Senyalització de zones 30	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Construcció de 30 passos de vianants elevats (amb ressalt)	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Construcció de 100 coixins berlinesos	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Instal·lació de 3.000 elements de canalització del trànsit i abalisament	2012	2013	2014	2015	2016	2017

## MILLORA DE LA MOBILITAT EN BICICLETA

### Situació actual:

- L'ús de la bicicleta és residual tant en els desplaçaments interns com en els de connexió, amb només un 0,1% en el primer cas i un 0,2% en el segon.
- Tarragona presenta unes condicions orogràfiques que poden presentar algunes complicacions a la xarxa ciclista i que s'ha de tenir en compte a l'hora de planificar-la.
- Xarxa per a bicicletes actual d'uns 10,1 km de longitud (carril bici propi). És inconnexa i insuficient per a Tarragona, cal planificar-la i augmentar-la.
- Hi ha força propostes de futur per a la xarxa de bicicletes i hi ha planificacions superiors (Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya i pdM del Camp de Tarragona), que defineixen com ha de ser aquesta xarxa i que concorden amb la Diagnosi del PMU: connexió tren, bus, equipaments, PAE i nuclis urbans, línia costa, passeig marítim, etc..



- Es descarta el sistema de lloguer de bicicleta pública tipus Bicing. Cal plantejar sistemes de promoció de l'ús de la bicicleta amb mesures innovadores com pot ser la bicicleta elèctrica, els possibles punts de recàrrega, etc.
- Hi ha diferents modalitats de vies ciclistes. Cal elaborar la xarxa en funció de cada necessitat i evitant al màxim els conflictes intermodals.

### **Situació proposada:**

En els pròxims 6 anys, els de vigència de l'actual PMUS, es proposa realitzar 10 km de xarxa ciclable. Aquests s'han anomenat Proposta Bàsica, l'objectiu dels quals és obtenir una xarxa que actuï com a nexa d'unió entre el carril existents de la N-340 a Ponent, passant pel nucli urbà de Tarragona i connectant fins a la zona de Llevant.

La resta de xarxa, anomenada Proposta Futur contempla la xarxa que servirà per unir la resta de nuclis urbans (Sant Ramon i Sant Salvador), el polígon industrial de Riu Clar, la resta de barris, la resta d'equipaments i nodes de la ciutat. També inclou la proposta de carril per les platges de Llevant.

### **Estudi per a la implementació de la xarxa de carrils bici de Tarragona**

Degut a que hi ha diferents tipologies de carril i altres temes a considerar com les pendent dels carrers, es proposa prèviament realitzar un estudi d'implementació de la xarxa ciclista de Tarragona i posteriorment la pròpia implementació de la xarxa. Part d'aquesta serà de carrils segregats, altra serà sobre voreres, altra sobre calçada. En tots els casos es recomana que s'incorporin dos carrils, un per cada sentit, amb amplades suficientment còmodes.

Aquest estudi analitzarà amb detall (prenent en consideració els comentaris i suggeriments dels usuaris de la bicicleta a Tarragona) la xarxa òptima per a la ciutat i la tipologia de carrils en cada cas particular.

En cas d'ampliar la xarxa prevista a l'horitzó del pla hauria de ser considerada prioritària la connectivitat a Sant Pere i Sant Pau i als principals centres universitaris de la URV, Campus Tarragona i Campus Sescelades i la Platja de l'Arrabassada.

L'estudi també analitzarà la possibilitat de crear nous passos ciclables sobre el Francolí i estudiar la forma d'introduir mecanismes de millora de la convivència dels diversos modes de transport al Passeig Rafael Casanovas.



Calendari d'implantació estimat:						
1. Estudi per a la implementació de la xarxa de carrils bici de Tarragona	2012	2013	2014	2015	2016	2017
2. Construcció del 50 % dels 20 km xarxa bàsica de connexió	2012	2013	2014	2015	2016	2017

Finançament de l'actuació:						
Sub-proposta	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1. Estudi per a la implementació de la xarxa de carrils bici de Tarragona	0 €	20.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2. Construcció del 50 % dels 20 km xarxa bàsica de connexió	0 €	0 €	562.500 €	562.500 €	562.500 €	562.500 €

Altres propostes relacionades:	
2.2	Implantació d'aparcaments per a bicicletes relacionats amb la xarxa bàsica de bicicletes i els centres atractors i generadors de mobilitat, equipaments, estacions de bus i tren, etc.
2.4	Campanyes de promoció i sensibilització de l'ús de la bicicleta
2.5	Revisió de l'ordenança de circulació pel que fa a l'ús de la bicicleta

## INSTAL·LACIÓ D'APARCAMENTS DE BICICLETES

### Situació actual:

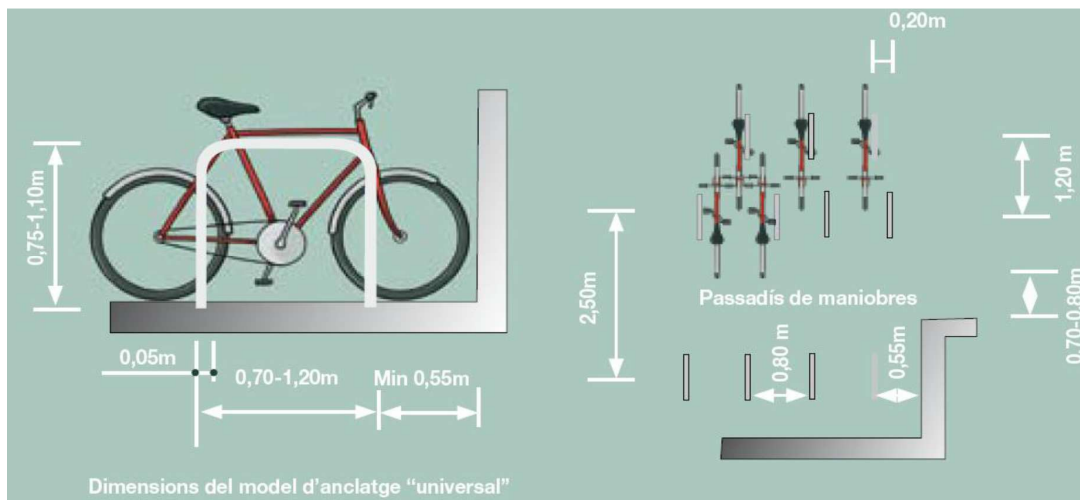
En l'actualitat no existeix una xarxa d'aparcaments de bicicletes a la ciutat, si bé hi ha algunes places als pavellons esportius municipals i en alguns equipaments i edificis públics de la ciutat. Aquests últims seran substituïts perquè el model d'aparcament no reuneix les condicions òptimes de seguretat.

### Situació proposada:

Caldrà instal·lar aparcaments als principals equipaments i nodes de la ciutat. És lògic anar instal·lant les places a mida que es vagi desenvolupant els carrils bici, encara que també cal anar implantant aparcaments en aquells llocs que generin demanda encara que no estiguin connectats directament a un carril (Universitat, centre, etc).



Aquesta connexió entre equipaments i nodes d'atracció també es pot resoldre mitjançant la implantació de les zones 30, on la bicicleta pot conviure amb el trànsit pacificat.



Tipus d'aparcament a instal·lar

El tipus d'aparcament escollit per a Tarragona és el recomanat pel Servei Català de Trànsit i pel Bicicleta Club de Catalunya (BACC) en forma d'U invertida ja que són més segurs (permet lligar el quadre de la bicicleta).

Es farà una primera actuació amb 100 unitats d'aparcament (per a dos bicicletes) que s'instal·laran en 25 punts de la ciutat durant els mesos de febrer i març de 2013.

Calendari d'implantació estimat:						
Implantació de 350 aparcaments de 1.750 places per a bicicletes	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Cost d'implantació de l'actuació:</b>		<b>% de realització:</b>	<b>Cost d'implantació de l'actuació durant el PMUS:</b>			
201.250 €		100%	201.250 €			
Finançament de l'actuació:						
Proposta	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Implantació de 350 aparcaments de 1.750 places per a bicicletes	0 €	40.250 €	40.250 €	40.250 €	40.250 €	40.250 €
Altres propostes relacionades:						
2.1	Ampliar la xarxa de bicicletes de la ciutat, obtenint com a resultat una xarxa principal de bicicletes que connecti els principals nuclis i equipaments de la ciutat.					
2.4	Campanyes de promoció i sensibilització de l'ús de la bicicleta					
2.5	Revisió de l'ordenança de circulació pel que fa a l'ús de la bicicleta					





## PROPOSTA D'UBICACIÓ DELS APARCAMENTS DE BICICLETES

- **Plaça de la Font.** Palau Municipal
- **Rambla Nova, 59.** OMAC
- **Centre Històric.** C. Les Coques. Consell Comarcal
- **Passeig de Sant Antoni.** Diputació Provincial
- **Passeig d'Espanya.** Davant estació RENFE
- **Av. de Catalunya.** URV. Facultat de Jurídiques
- **Rambla del president Lluís Companys.** IES Vidal i Barraquer
- **C. Dr. Mallafrè Guasch.** Hospital Joan XXIII
- **Pl. de la Imperial Tarraco.** Antiga facultat de Lletres
- **Carrer Sant Antoni M<sup>a</sup> Claret, 12.** Espai Jove Kesse
- **Serrallo.** C. Trafalgar
- **Parc de la Ciutat.** Accés Av. de Ramón y Cajal
- **Parc del Francolí.** Accés pel carrer de l'arquebisbe Josep Pont i Gol
- **Parc del Francolí.** C. Joan Baptista Plana (CEIP Cèsar August)
- **Av. Països Catalans.** Campus Sescelades (2 ubicacions)
- **Bonavista.** Aparcament de dissuasió
- **Bonavista.** Parc del Camí de la Coma
- **Campclar.** Rambla del C. Riu Segre (ambdós extrems)
- **Sant Pere i Sant Pau.** Camí del Pont del Diable (IES)
- **Sant Pere i Sant Pau.** Rambla (CEIP)
- **Platja del Miracle**
- **Platja de l'Arrabassada**
- **Platja de la Savinosa**

