



## ESTUDI D'IMPLANTACIÓ DE ZONES 30 A TARRAGONA

Gener 2013

## 1. OBJECTE DE L'ACTUACIÓ

### **El concepte: una alternativa per a la pacificació del trànsit**

Algunes vies urbanes que no formen part de la xarxa viària principal poden ser redefinides amb l'objectiu de crear uns entorns urbans més amables i tranquils, on els ciutadans puguin portar a terme les seves activitats quotidianes sense la pressió permanent del trànsit.

Aquests carrers pertanyen a la categoria de les anomenades vies d'accés restringit, per diferenciar-les de les vies en les quals es dóna prioritat a la circulació de vehicles de motor, les vies de pas. Un dels tipus de solució que s'implanta actualment quan es desitja millorar la mobilitat dels vianants i reduir el volum circulatori i la velocitat dels vehicles és la 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.

Les zones 30 no formen part de la xarxa viària principal. 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 haurien de suportar el trànsit paràsit o de pas.

Una zona 30 no és una zona de vianants. Tanmateix, la transformació de determinats carrers en zones 30 no impedeix que posteriorment s'habilitin com a zones de vianants o de prioritat de vianants. S'aspira a una nova distribució de l'àrea perquè hi hagi més espai públic per al vianant, mentre que l'espai per al vehicle privat sigui més restringit i convidi a una circulació més pausada.

Els objectius fonamentals que es persegueixen amb la implementació d'aquest tipus de zones a les àrees urbanes són els següents:

**Donar un major protagonisme als vianants.** Les zones 30 afavoreixen la trobada social i una distribució més equitativa de l'espai públic entre els diferents tipus d'usuari, de manera que es recuperen els carrers com a espai de convivència.

**Evitar el trànsit de pas.** La reducció de la velocitat i els circuits tancats de circulació dissuadeixen els conductors d'utilitzar la xarxa viària veïnal com a drecera, un fet que afavoreix que els vehicles de pas utilitzin la xarxa bàsica.

**Incrementar la seguretat viària.** La limitació de la velocitat màxima de circulació a 30 km/h suposa unes millores significatives pel que fa a la seguretat viària:

- El risc de patir un accident es redueix a un 5%.
- La gravetat de les conseqüències sobre la integritat física de les persones, en cas de patir-ne un, no supera una sèrie de contusions.
- Els vianants i les persones amb la mobilitat reduïda poden travessar el carrer amb tota la seguretat.
- La capacitat de reacció i de frenada dels automobilistes davant una situació inesperada augmenta considerablement.

**Soroll generat en decibels (dB) per diferents activitats del nostre entorn**

En general, la implantació de zones 30 a les ciutats també contribueix a la millora de la qualitat de vida urbana en termes de contaminació acústica. Aconseguir una IMD a les vies d'accés restringit inferior als 3.000 vehicles/dia representa una reducció considerable de l'índex acústic general.

**Reduir el consum de combustible i augmentar l'eficiència energètica.** A través de la reducció de la velocitat màxima i de la moderació del trànsit en evitar els recorreguts de pas s'aconsegueix augmentar l'eficiència energètica, ja que el motor no es veu sotmès als canvis sobtats habituals de la circulació als carrers que permeten una major velocitat màxima i acostumen a patir processos de congestió.

**Major intervenció social en la planificació i la gestió de l'espai públic.** Tot i que és convenient que totes les actuacions que es porten a terme sobre l'espai públic gaudeixin del màxim suport dels ciutadans, aquest suport és imprescindible en els cas de les zones 30, ja que modifiquen en gran manera les pautes de mobilitat dels carrers afectats i del seu entorn més immediat.

## 2. CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES:

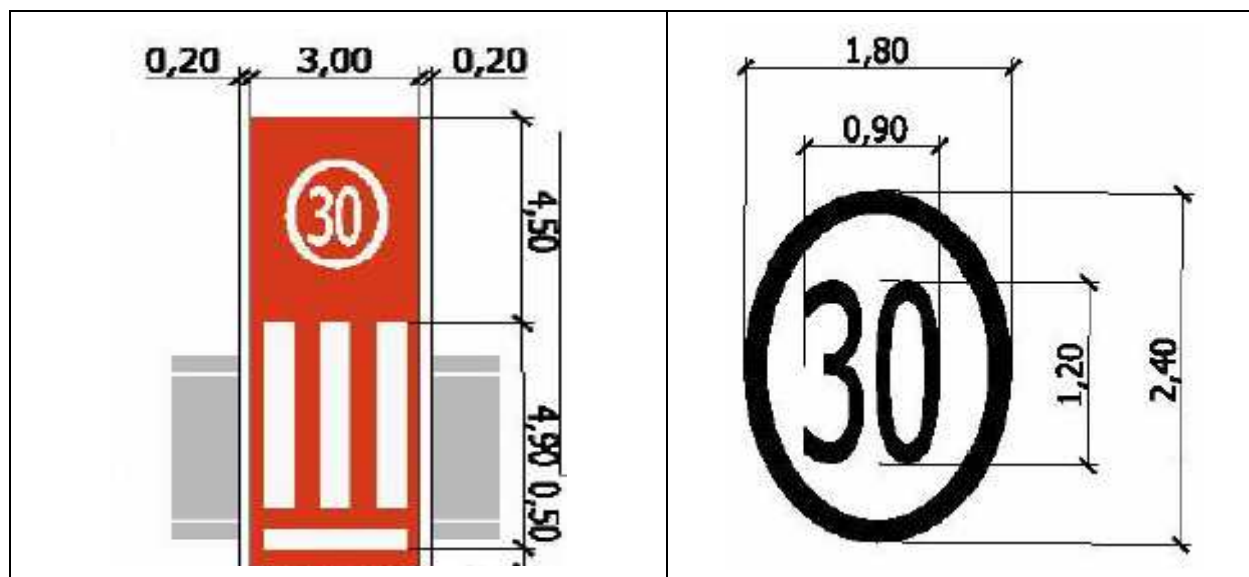
Senyalització horitzontal: Les zones 30 se senyalitzaran a l'entrada i a la sortida d'una manera clara i especialment visible.

Les entrades se senyalitzaran mitjançant el pintat en vermell d'una àrea que tindrà les dimensions que corresponguin a l'amplada del carrer de rigola a rigola, l'espai que existeixi entre la línia d'entrada al carrer i el pas de vianants, el propi pas de vianants i 4,5 metres després del pas per a encabir el senyal de 30 que es descriurà més endavant. El pas de vianants es pintarà en color blanc al damunt de l'àrea pintada en vermell.

Les sortides se senyalitzaran amb el senyal 30 damunt l'asfalt barrada amb una franja en diagonal de color fosc.

La pintura vermella i la del pas de vianants serà de doble component antilliscant.

El senyal 30 i la franja fosca es faran amb pintura acrílica.

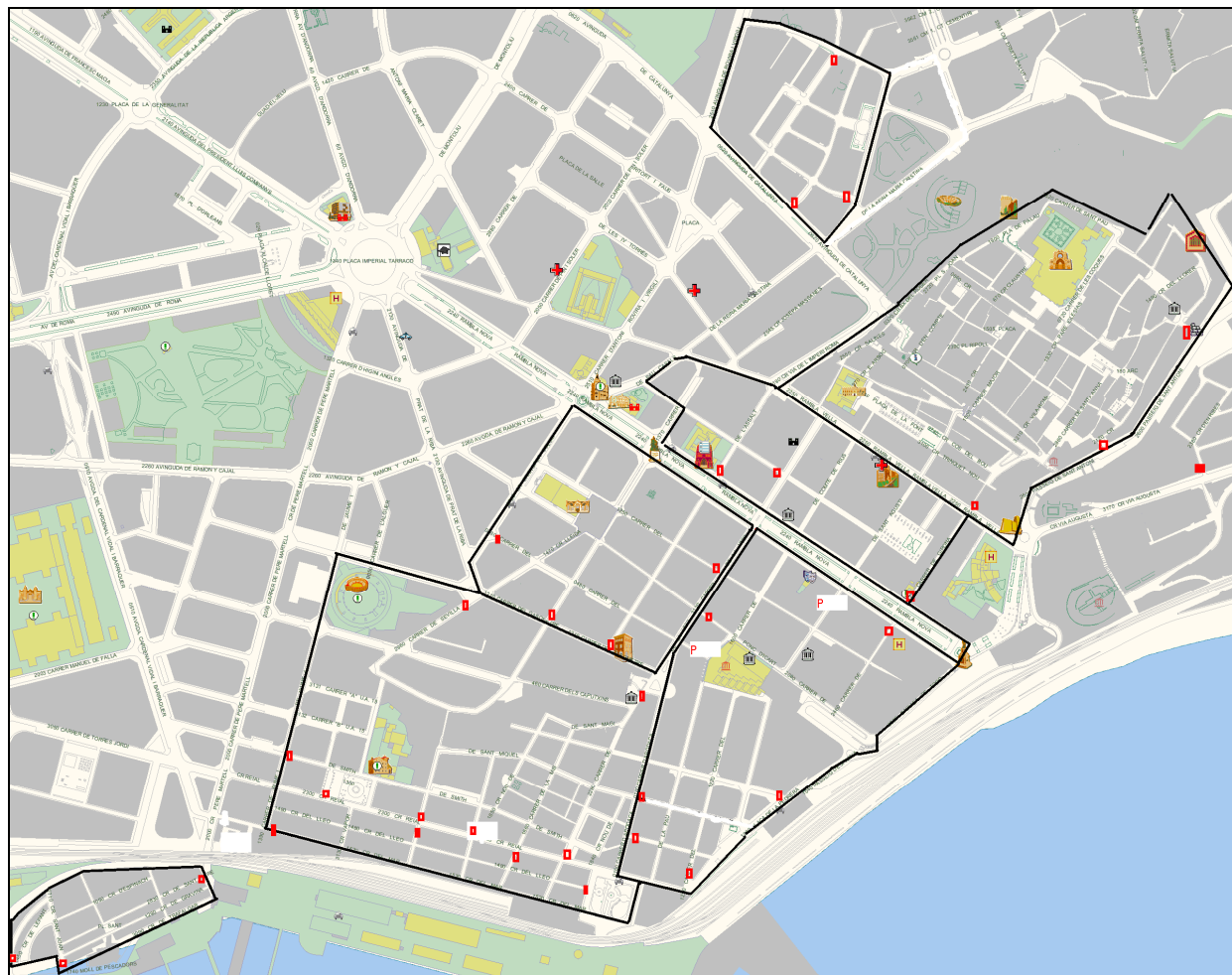


Senyalització vertical: Els senyals S-30 i S-31 s'instal·laran a l'entrada i a la sortida de l'àmbit d'actuació de la zona 30.



NOTA: La instal·lació de senyals verticals (S-30 i S-31) no és preceptiva

### 3. PROPOSTA D'UBICACIÓ DE LES ZONES 30 CIUTAT



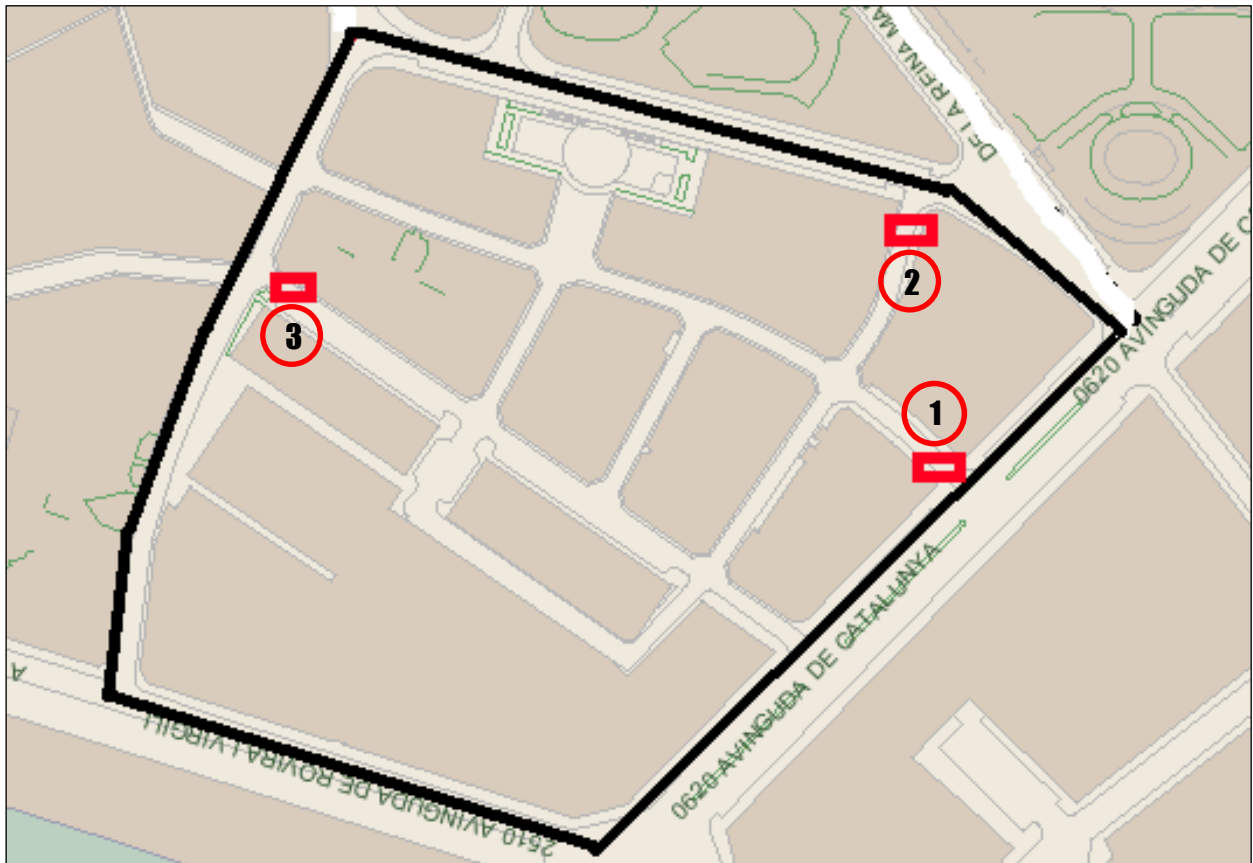
- ZONA CENTRE HISTÒRIC (a concretar)
- ZONA MONESTIR DE POBLET
- ZONA CARRER AUGUST
- ZONA CARRER FORTUNY
- ZONA ESTACIÓ
- ZONA PART BAIXA
- SERRALLO (a concretar)

### 4. UBICACIÓ ALTRES POSSIBLES ZONES 30 (a concretar)

- L'ALBADA
- BONAVISTA
- PARC DE RIUCLAR
- SANT PERE I SANT PAU
- SANT SALVADOR

## 5. FITXES INDIVIDUALS

### ▪ ZONA CARRER MONESTIR DE POBLET



- 1) Av. de Catalunya – **Cr. Monestir de Poblet**
- 2) Cr. de l'Escultor Verderol – **C/ d'Alfred Opisso**
- 3) Cr. Fra Antoni Cardona i Grau – **Cr. de Florenci Vives**

1) Av. de Catalunya – Cr. Monestir de Poblet



2) Cr. de l'Escultor Verderol – Cr, d'Alfred Opisso



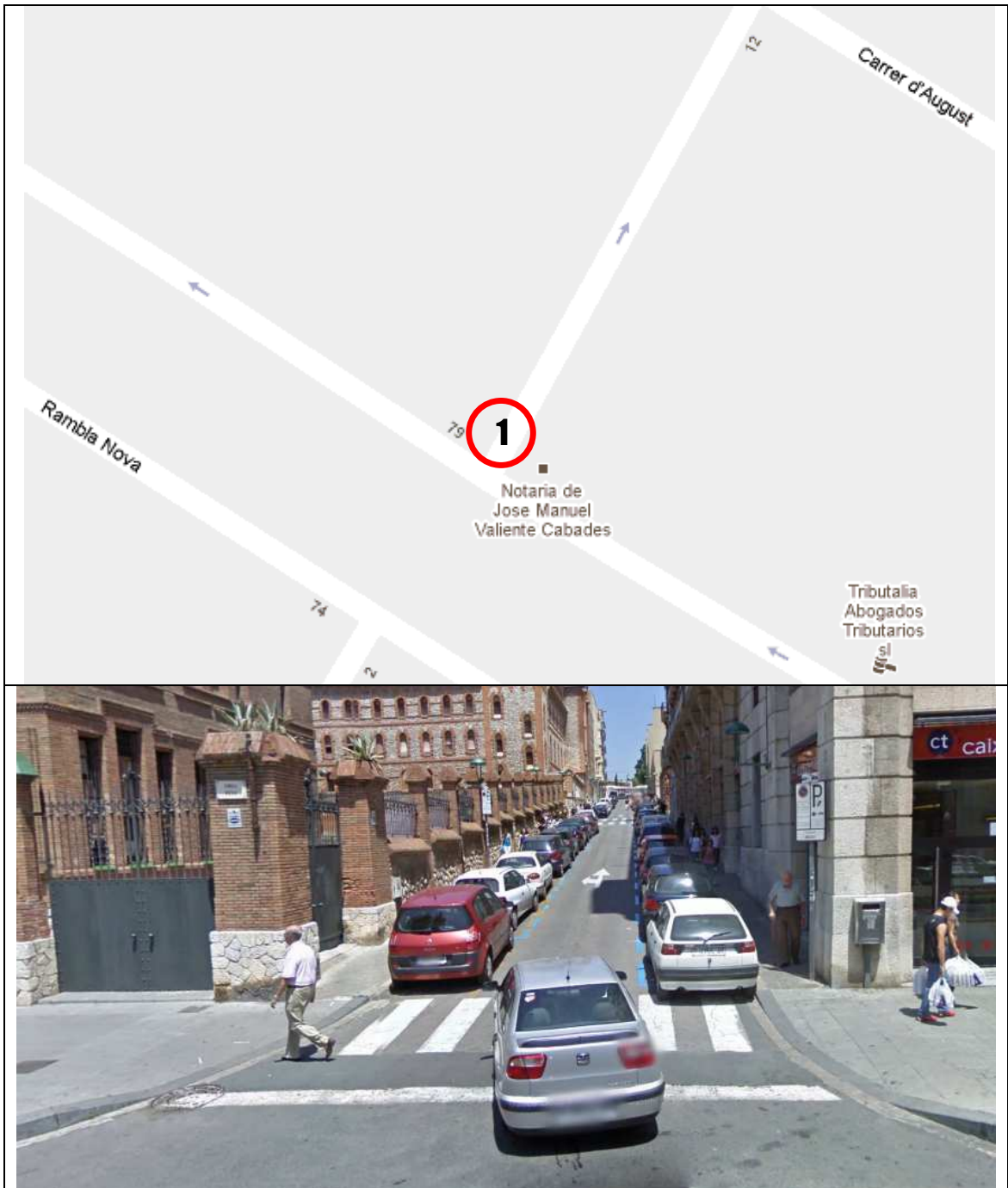


3) Cr. Fra Antoni Cardona i Grau – Cr. de Florenci Vives

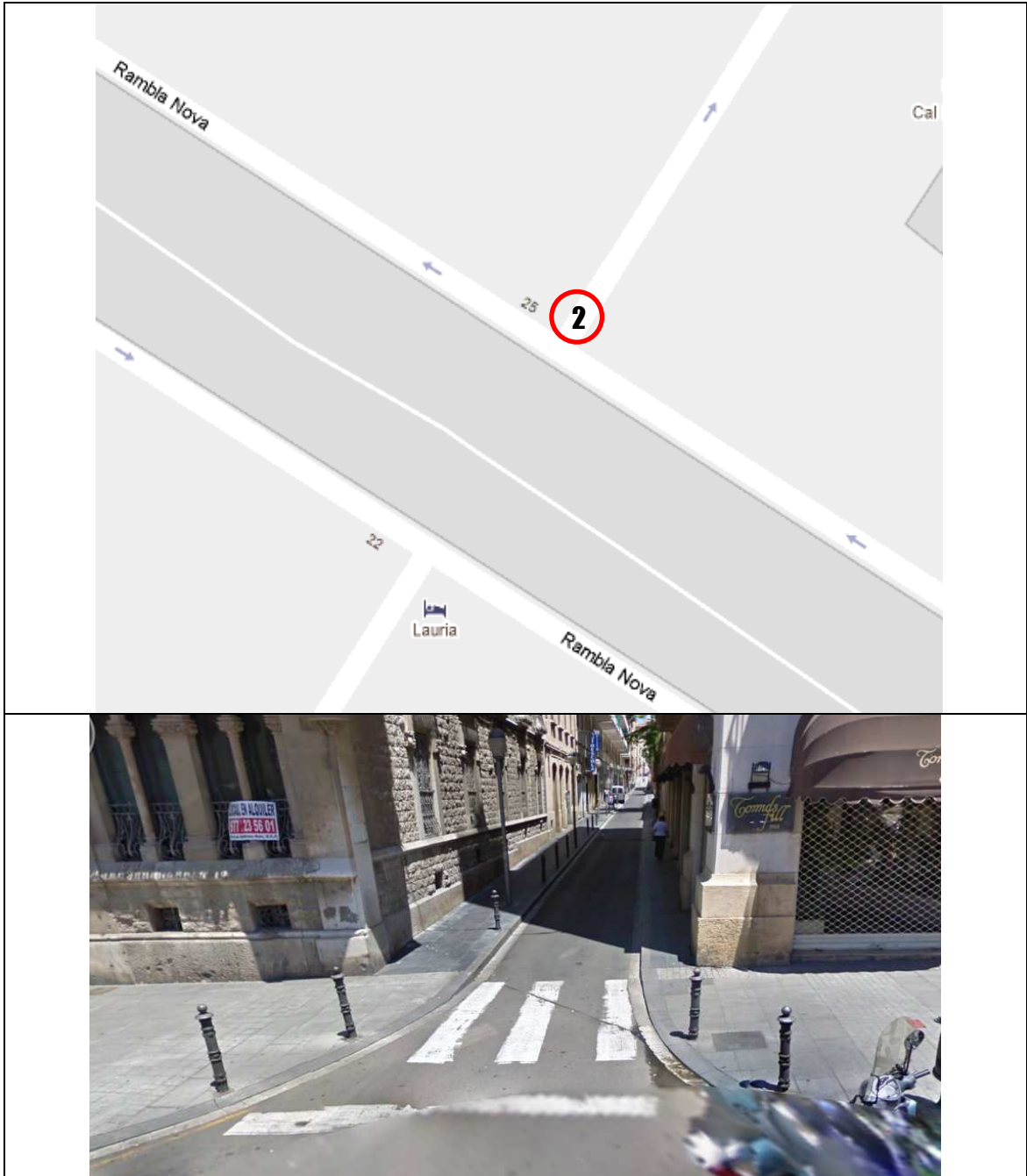




1) Rambla Nova – Cr. de l'Assalt



2) Rambla Nova – Cr. de Girona



3) Cr. de Sant Francesc – Cr. d'August



■ ZONA ESTACIÓ

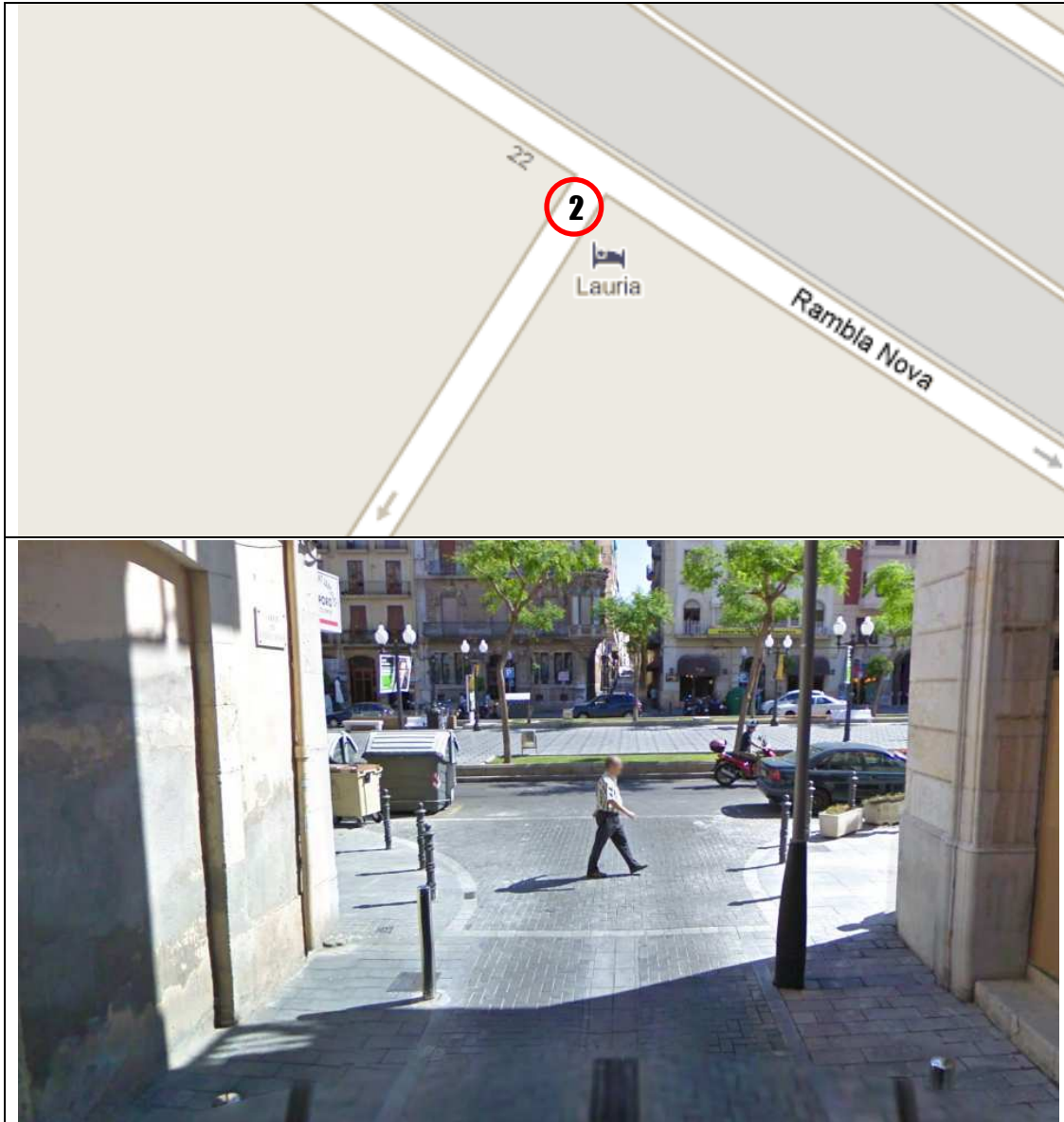


- 1) Rambla Nova – Cr. d'Adrià
- 2) Rambla Nova - Cr. Roger de Llúria
- 3) Passeig d'Espanya – Pl. de la Pedrera
- 4) Cr. del Comerç - Cr. del General Contreras
- 5) Cr. d'Apodaca – Cr. de Santiyán
- 6) Cr. d'Apodaca – Cr. de Barcelona
- 7) Cr. de La Unió – Cr. de Martí d'Ardenya
- 8) Cr. de La Unió – Cr. de Ponç d'Icart

1) Rambla Nova – Cr. d'Adrià

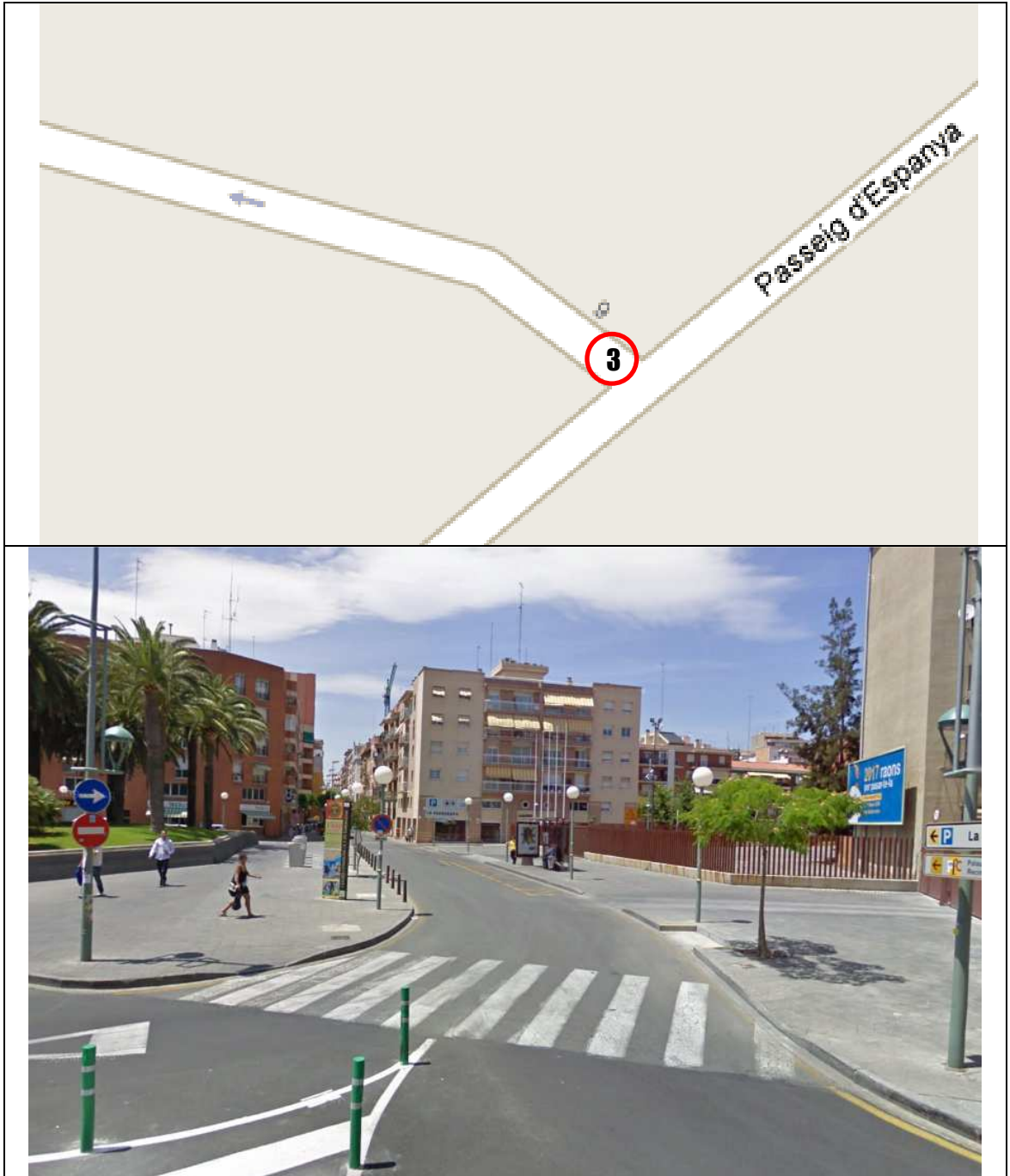


- **2) Rambla Nova – Cr. Roger de Llúria**

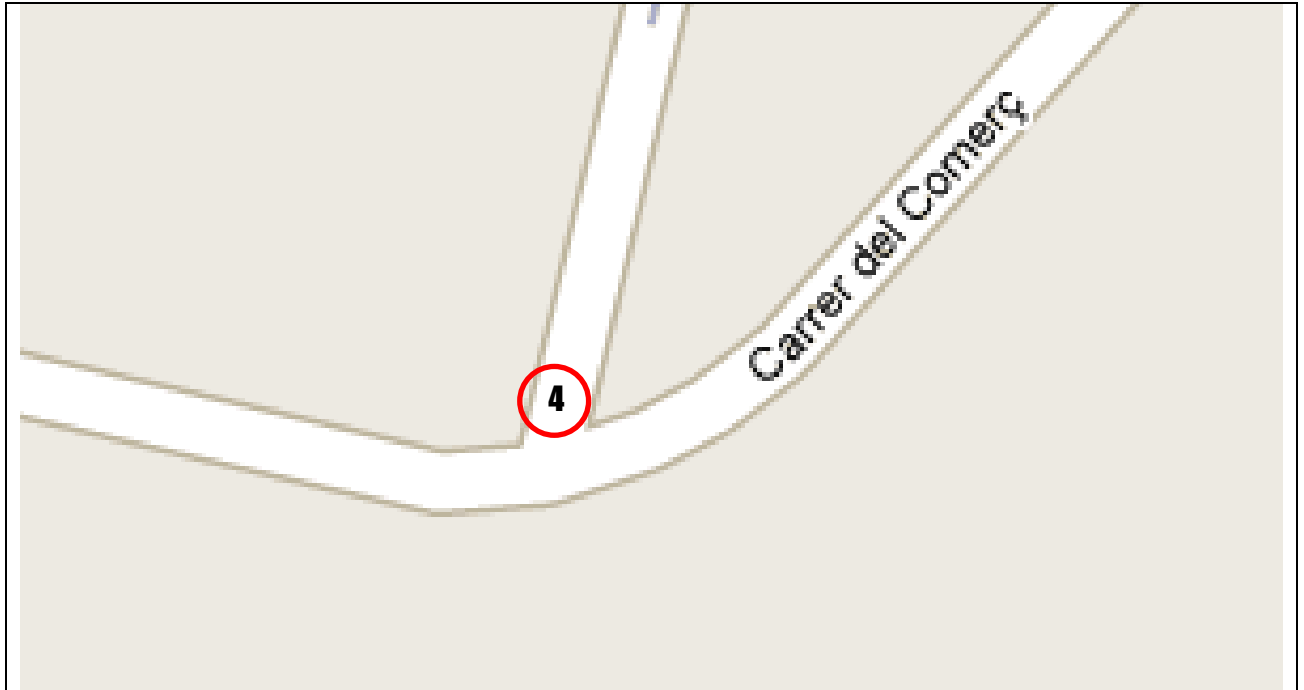




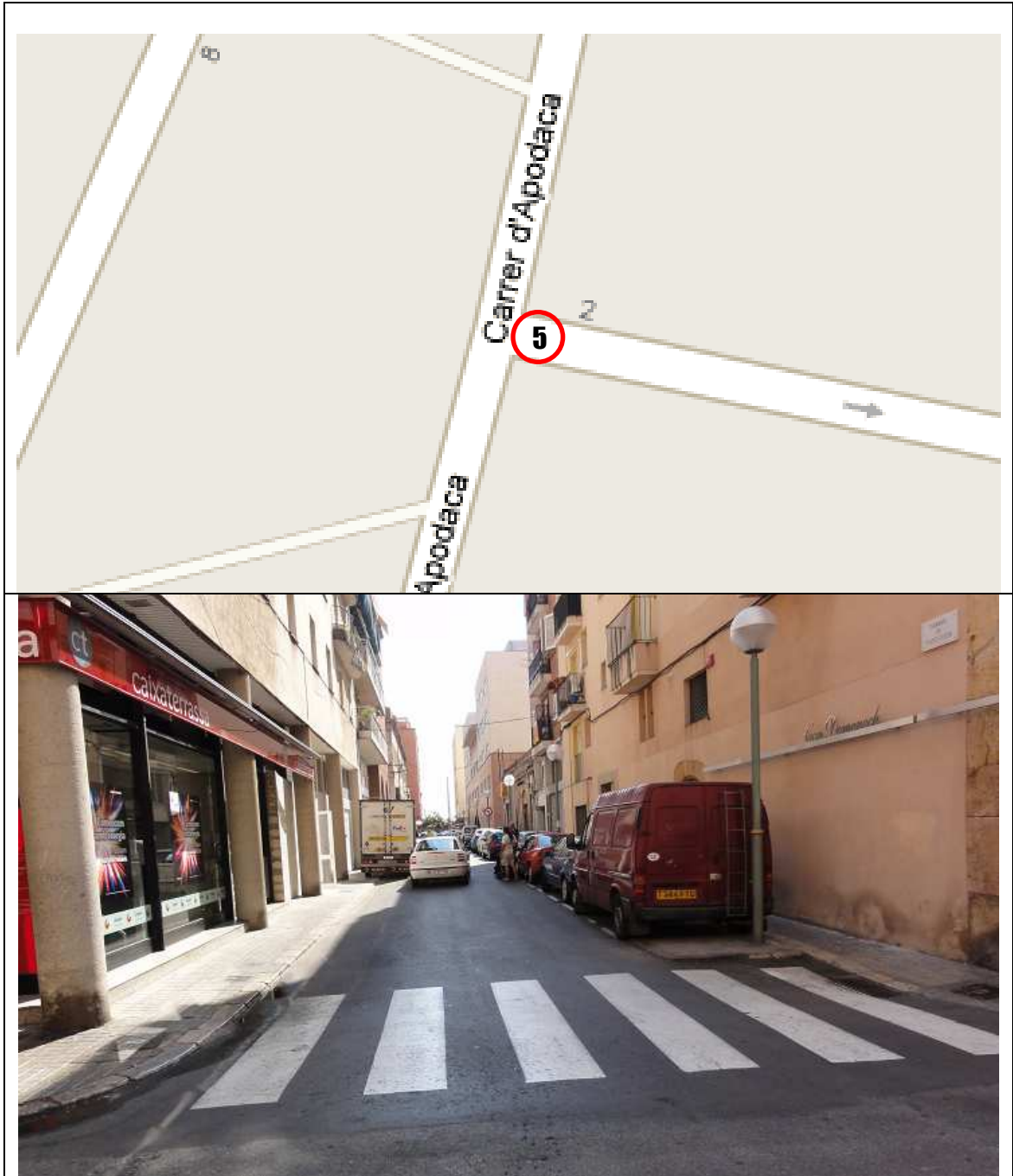
- **3) Passeig d'Espanya – Pl. de la Pedrera**



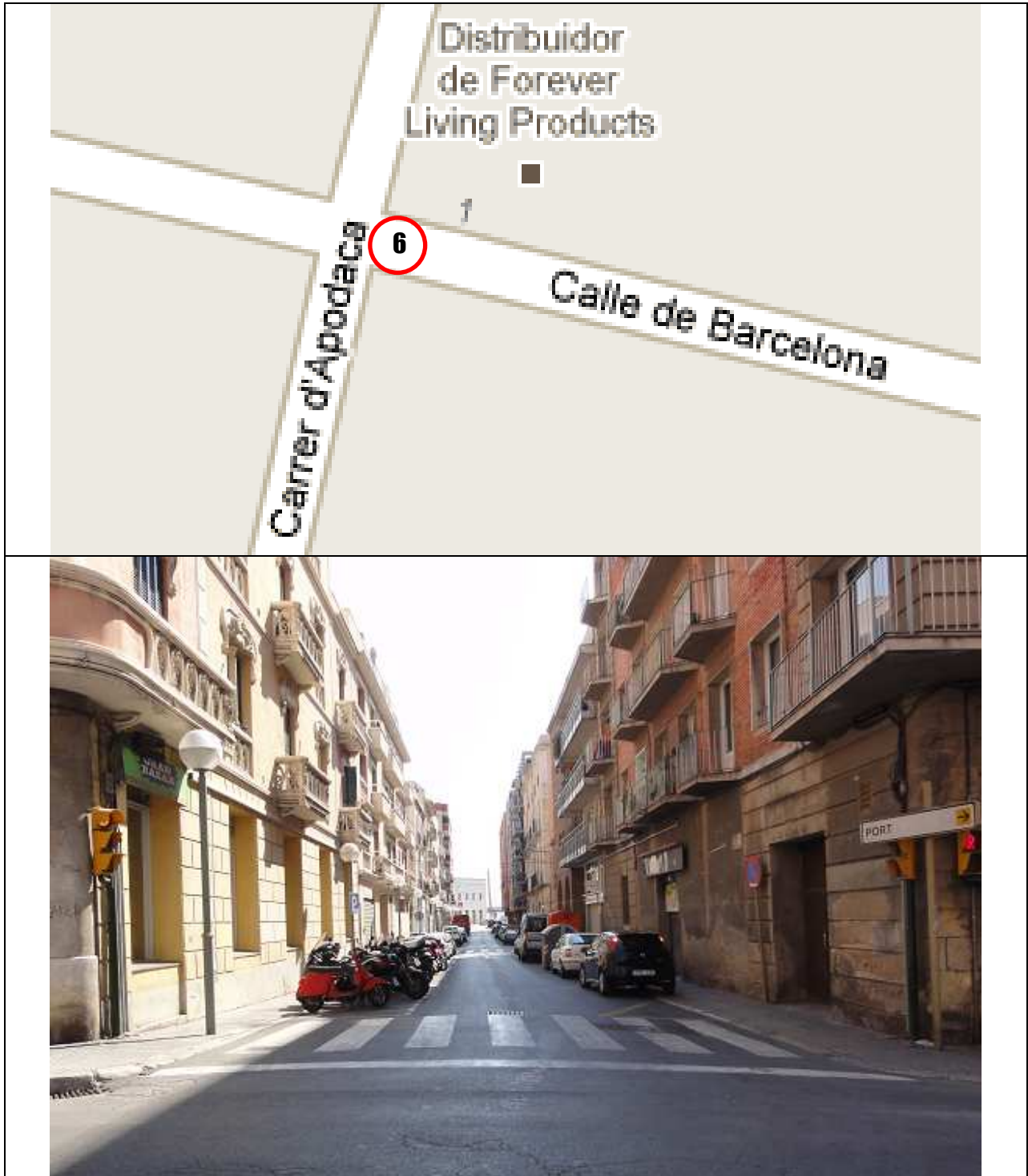
- **4) Cr. del Comerç - Cr. del General Contreras**



- **5) Cr. d'Apodaca – Cr. de Santiyán**



- **6) Cr. d'Apodaca – Cr. de Barcelona**

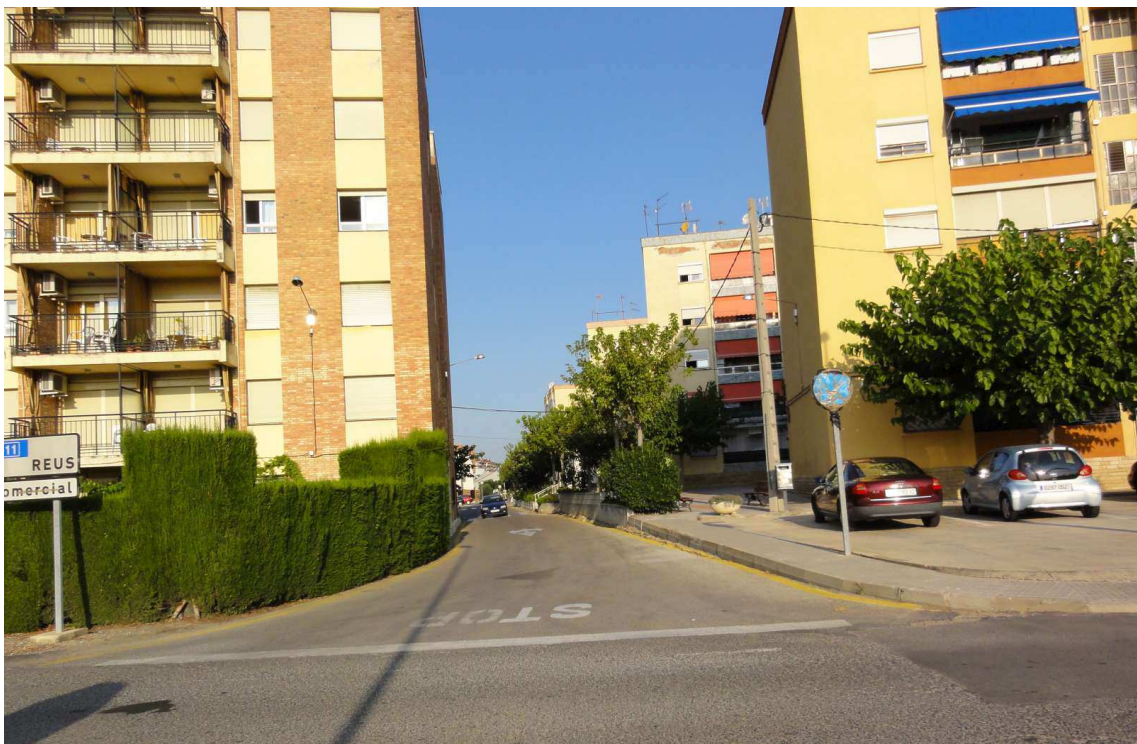


- **8) Cr. de La Unió – Cr. de Pons d'Icart**



6. POSSIBLES “PORTALS 30” ALS BARRIS

PARC DE RIUCLAR



**PARC DE RIUCLAR**



**L'ALBADA**









**BONAVISTA (Rambla)**



SANT SALVADOR





**SANT PERE I SANT PAU (Plaça de Cuba)**

