

PLA DE MOBILITAT URBANA DE TARRAGONA: Anàlisi dels desplaçaments a peu i propostes d'actuació per la millora de la xarxa de vianants

La redacció del Pla de Mobilitat Urbana de Tarragona (PMU) s'emmarca dins de la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat i les directrius Nacionals de Mobilitat (DNM). La Llei 9/2003 desplega un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a diferents escales geogràfiques que, en l'àmbit local, correspon a l'elaboració dels plans de mobilitat urbana. Te per objecte establir els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la sostenibilitat i seguretat i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

Per dur a terme aquesta finalitat, s'han analitzat l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle privat), el transit i la seguretat viària, el transport públic de viatgers (col·lectiu i servei de taxi) , els aparcaments, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles, als escenari actual. Amb això, es defineix un model futur de mobilitat sostenible, basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt de sistemes de transport.

El conjunt de dades recollides que son rellevants en l'àmbit del pla, centrades en els factors més determinants com son; el context territorial en el qual s'emmarca el municipi, la seva estructura demogràfica i econòmica, la funcionalitat de l'espai, la motorització i mobilitat obligada, etc., han permès conèixer l'estat actual de la mobilitat. Permetent caracteritzar la configuració territorial, els patrons de mobilitat dels ciutadans, l'oferta d'infraestructures i serveis, així com les externalitats socials i ambientals del transport.

El pacte per la mobilitat en els desplaçaments a peu defineix una sèrie de propostes per actuacions genèriques a realitzar dintre de cada objectiu específic, com son:

- 1.1 Crear zones i vies de prioritat per a vianants. Els itineraris que connectin aquestes zones i vies requereixen una atenció especial, per exemple entre la part Alta de la ciutat i l'eixample i entre l'eixample i el port.
- 1.2 Dissenyar una xarxa d'itineraris segurs i accessibles amb traçats naturals, entre ells els camins escolars i l'accessibilitat a les àrees industrials.
- 1.3 Garantir el bon estat de les voreres i la seva amplada mínima, sense obstacles.
- 1.4 Afavorir la marxa del vianant, actuant sobre els semàfors. Els cicles semaforics actuals són massa llargs, especialment en carrers de calçada estreta com la Rambla Vella i altres carrers cèntrics.
- 1.5 Cercar solucions per a pal·liar els desnivells topogràfics facilitant els itineraris a peu.

- 1.6 Valorar els projectes d'obra i gestió de la mobilitat per garantir les necessitats dels vianants. Es recomana elaborar auditories independents per garantir l'adaptació dels projectes urbans a les necessitats dels vianants.
- 1.7 La orientació i informació dels itineraris per als vianants requereix senyalització específica. En tot nou projecte per a l'espai públic, cal estudiar específicament els itineraris per als vianants.

Això ha de portar, com a principal objectiu, fomentar un canvi de la distribució modal de viatges cap a modes més sostenibles. Com poden ser:

- **Pacificació de la N-340 i realització d'un Pla de Senyalització orientativa per al vianant.**
- **Establiment d'una xarxa principal de vianants (XPV), còmode, segura i accessible per als desplaçaments a peu. Actuacions dirigides principalment a la millora de guals de vianants, existents i de nova creació.**

Actualment aquesta XPV està composta per gairebé 300 trams de carrer i té un total de 25 kilòmetres de longitud, als quals cal afegir uns 5 quilòmetres de xarxa principal dels barris de ponent.

- **Fomentar la implantació de zones de prioritat de vianants en sistema de plataforma única, millorant la pacificació dels carrers de trama urbana antiga.** Aquests són els que tenen una secció total (de façana a façana) de 6 metres o menys i amb voreres amb un ample de pas generalment de 0,9 metres o inferior.

A Tarragona hi ha 42.030 m² de plataforma única repartits de la següent manera:

- Plataformes de convivència: carrers amb paviment únic per on està permesa la circulació de vehicles, encara que la prioritat és per als modes no motoritzats, especialment el vianant. Hi ha un total de 14.800 m²
- Illes de vianants: carrers o espais en plataforma que s'han reconvertit a ús exclusiu per a vianants, sense comptabilitzar els passejos, les rambles i les places que sempre han estat per a vianants. En total uns 27.230 m²



S'ha de tenir en conta que els carrers de plataforma única que diferencien la calçada central o bé utilitzen elements com els fitons o pilones, si bé garanteixen el pas còmode dels vianants, no garanteixen la seva seguretat i en ocasions no compleixen les condicions

d'accessibilitat, ja que en el moment del pas de vehicles els vianants utilitzen els costats com a voreres i per la naturalesa dels carrers no compleixen l'amplada de pas mínim exigít.

El municipi de Tarragona presenta una xarxa de vianants complexa i variada. Complexa, ja que el municipi conta amb diferents nuclis, configurats bàsicament per barris o per sectors que, o bé estan separats per elements físics o artificials (com per exemple el riu Francolí o el complex de vies d'alta capacitat, com l'A-7) o bé simplement estan a distàncies considerables, difícils d'establir connexions a peu entre ells.

Aquesta variació també es deguda, principalment, a la magnitud de la ciutat, originant un gran nombre de tipologies; voreres, rambles, passeigs, plataformes úniques, escales, passos a nivell, ponts, camins rurals etc.

Una varietat de vials que també be donada pels diferents usos del sòl que hi ha al municipi, en general el caràcter residencial, però també el destinat a activitats econòmiques, el comercial, així com aquells principals equipaments, que generalment configuren els nodes de la xarxa de vianants.

Per tant hi ha tres característiques a considerar a la **xarxa de vianants de la ciutat de Tarragona**:

- **No es continua a tot el terme**, si no que s'estructura en funció de cada barri o sector. Encara que hi ha una xarxa principal al nucli urbà que connecta els principals nodes.
- **Es de tipologies variada**, encara que la tipologia principal esta composta per les voreres de la xarxa viària.
- **Presenta problemes de desnivells i de connexió en punts concrets**. Aquest problema es més acusat especialment al nucli urbà i a les seves proximitats on es concentren la majoria de desplaçaments a peu.

La xarxa principal de vianants al nucli de la ciutat està composta generalment, per les vies de la ciutat que uneixen els centres generadors i atractors dels desplaçaments a peu: equipaments, estació d'autobusos, l'estació de tren, els carrers més comercials, etc. Però també conté els principals eixos que uneixen els diferents barris o sectors que estan en el nucli urbà més continu de Tarragona.

La informació recollida en aquests aspectes dins el treball de cap previ de diagnosi, avarca:

- **Eix viari:** pendent, sentit i carrils de circulació, existència i tipologia d'aparcament,
- **Voreres:** ample de pas i ample total de la vorera.
- **Guals:** Ubicació i tipologia
- **Mobiliari** o aspectes a considerar que generin conflicte amb el vianant
- **Altre informació destacable.**

De tot això, s'extreu que tan sols un 16,1% dels carrers son planers, mentre que més de la meitat (concretament el 56,4%) de la longitud de la xarxa principal de vianants presenta pendents considerables de categories superiors al 6% i més d'una quarta part de la xarxa presenta pendents altes (més del 12% de pendent).

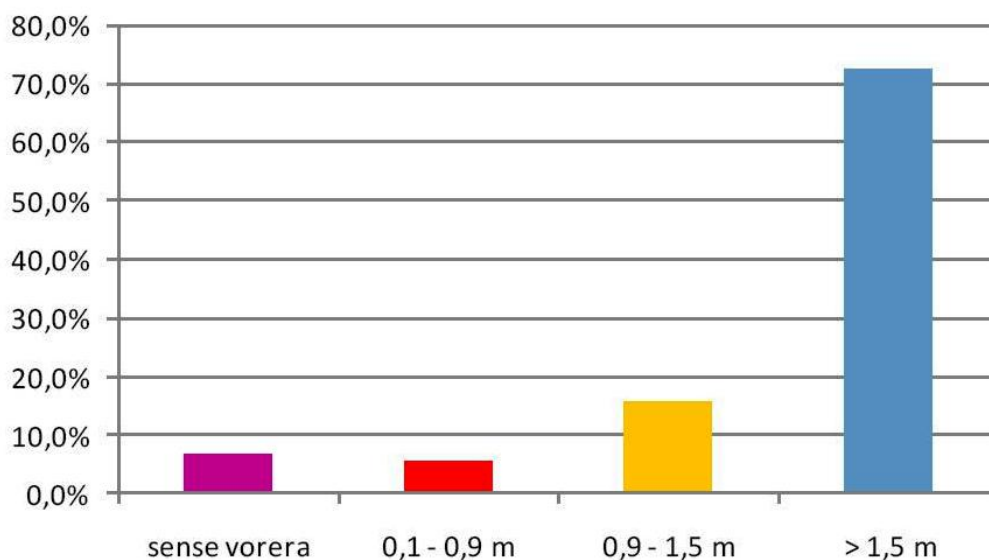
Aquestes dades denoten el problema dels desnivells que existeixen a la ciutat de Tarragona i que afecta de forma directa als desplaçaments a peu pel municipi.

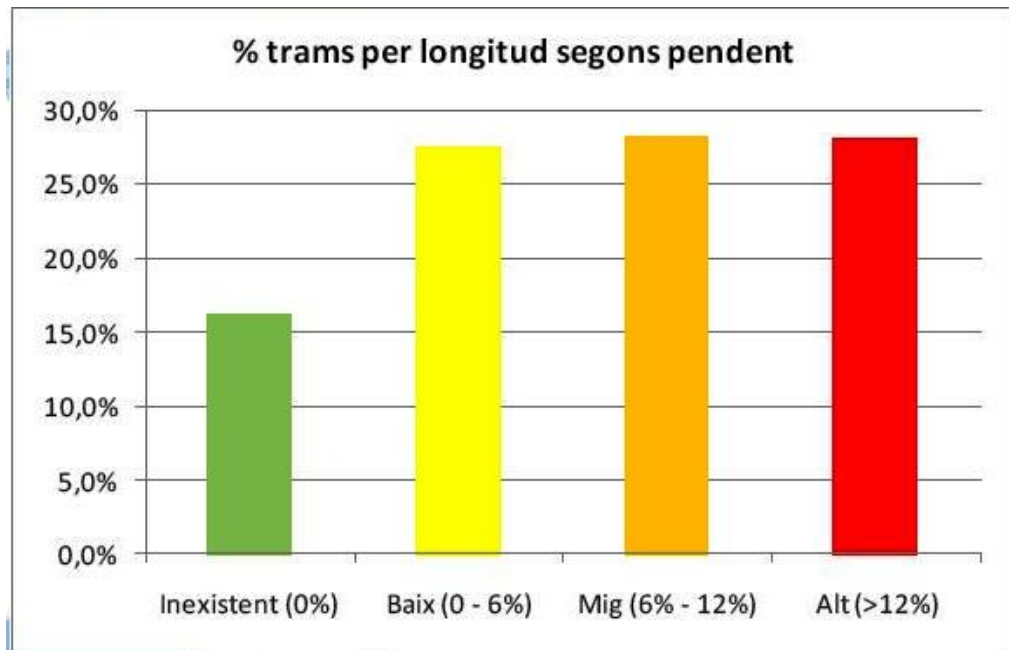
Pel que respecta a l'ample de pas de les voreres, s'han considerat quatre categories:

- sense vorera
- ample de fins a 0,90 m. (no accessibles)
- entre 0,90 i 1,50 m. (considerades voreres millorables, ja que no permeten el creuament de dos vianants amb comoditat)
- més gran de 1,50 m (voreres còmodes)

En general, gaire bé tres quartes parts de la longitud de les voreres de la xarxa principal de vianants de Tarragona (72,4%) presenta amplada de pas de vorera còmoda (> 1,5 m.)

% longitud de voreres segons ample de pas

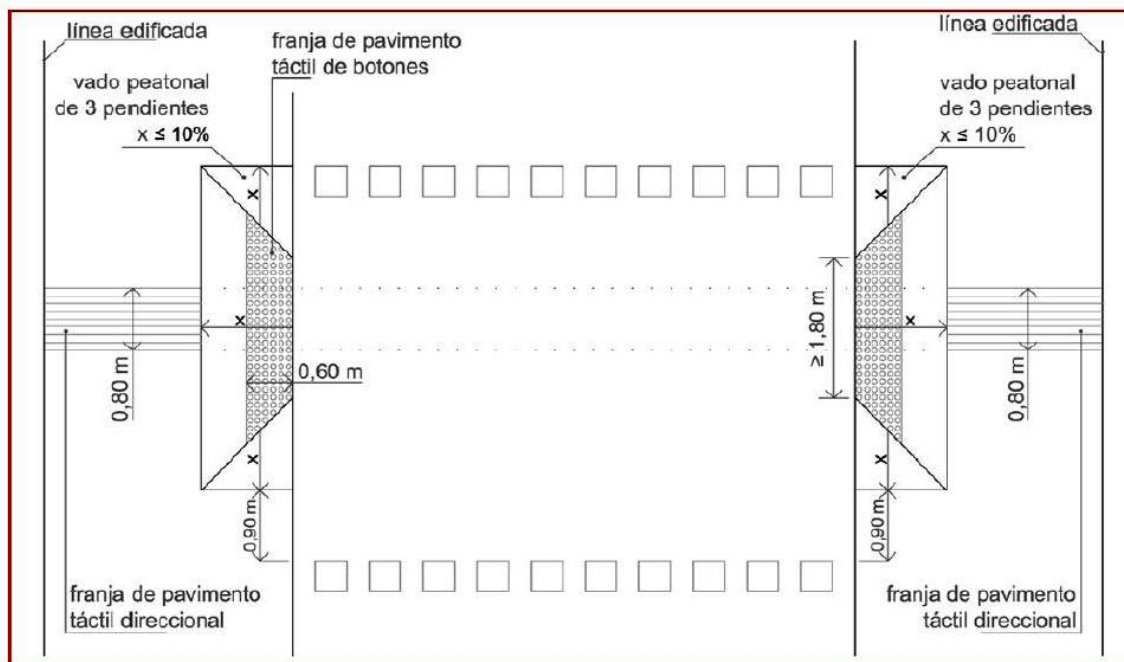




De cara a fixar propostes d'actuació, s'assenyala que “*les intervencions integrals on es reforma un tram sencer de la via pública (vorera i calçada), hauran d'incorporar 1,5 m d'amplada mínim de pas, d'acord amb la Orden VIV/561/2010*”

També s'assenyala que, “*en les actuacions de nova urbanització, s'hauran de seguir les prescripcions d'ample mínim de pas lliure descrites a la Orden VIV/561/2010, o sigui 1,80 m*”

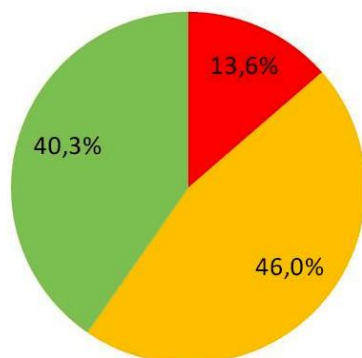
Imatge: Exemple de cruïlla per a vianants adaptada amb guals de tipus 120



Gràfic 4.8. Exemple de cruïlla per a vianants adaptada amb guals de tipus 120

Font: Orden VIV/561/2010

Tipologies de Guals (%)



■ Inexistents (1E) ■ Millorables (1B) ■ Guals correctes (1A)

Del conjunt global d'un total de 949 guals de vianants analitzats, s'ha detectat la inexistència de 150 (13,6%). Un 40,3 % (443) dels guals son correctes i en un 46 % (506) caldria realitzar alguna actuació de millora.

En aquest sentit, s'ha de considerar que, d'acord amb els criteris de disseny universal i "Design for all", es considera que qualsevol cruïlla ha de permetre la continuïtat de l'itinerari en totes les direccions possibles, de manera que s'han registrat totes aquelles inexistències de guals per vianants, independentment de si existeixen itineraris alternatius.

Un aspecte a destacar es l'elevat nombre de guals per vianants amb disseny millorable. En aquest sentit, cal recordar que, perquè un gual per vianants pugui ser considerat com adaptat, ha de complir els criteris de disseny vinculats a:

- Tipologia de guals, d'acord a l'amplada de la vorera en la qual s'ubiquen.
- Amplada de pas lliure del gual
- Pendants longitudinals i transversals
- Paviments tàctils diferenciats
- Ressalts amb la calçada
- Acabat de les peces que incorporen els guals (especialment en els guals de formigó prefabricats tipus 120)
- Relació amb els elements de mobiliari urbà i ubicació del gual

Font: Doc. Pla Mobilitat Urbana Sostenible de Tarragona

Lluís Roig
Fundació Tarragona Unida