



## 1. Proposta de xarxa de camins per a la mobilitat lenta a senyalitzar

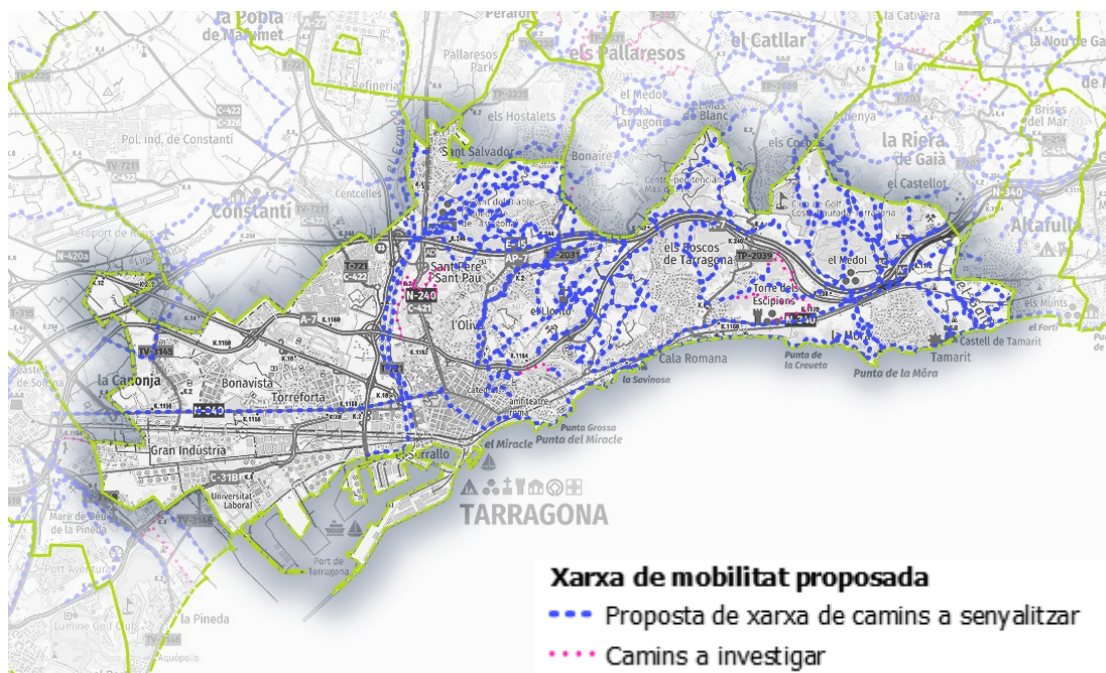
L'enfoc i limitacions del present estudi no permetien una anàlisi en profunditat de cada municipi, però sí una diagnosi substancial en l'àmbit municipal, tot contemplant a la vegada el conjunt comarcal. Com a resultat de la recerca efectuada, el mapa que es presenta a continuació recull la proposta bàsica de **xarxa municipal de camins a senyalitzar per a la mobilitat lenta**. La proposta sorgeix de la integració dels camins que hem constatat que mostren un clar interès per a **la mobilitat lúdica**, amb els camins identificats que poden resultar útils per donar resposta a les necessitats de **mobilitat obligada** o quotidiana de la població.

Constitueix un punt de partida a partir del qual prendre decisions i dur a terme actuacions. Es tracta d'una formulació oberta que vol servir d'orientació i ajuda als tècnics i responsables municipals i que necessàriament haurà d'evolucionar i adaptar-se a les necessitats que vagin sorgint en matèria de mobilitat.

La categoria de **Camins a investigar** recull camins que s'han detectat durant la recerca documental i que no s'han pogut recórrer durant el treball de camp. Són camins que no formen part de cap proposta de ruta i dels quals s'hauria de confirmar la seva titularitat i inscriure en el registre de béns municipals. En molts casos es tracta de camins amb un potencial interès patrimonial i històric que cal valorar en el cas de dissenyar futures propostes d'itineraris. A més, de vegades, a aquest interès cultural s'hi poden sumar funcions per a la mobilitat quotidiana.

Pel que fa a la **senyalització**, tal com s'explica en l'apartat específic dedicat a aquesta qüestió, resulta imprescindible adoptar el concepte de senyalització de camins en xarxa, en comptes del model de marcatge d'itineraris. Val a dir que el model de senyalització de camins en xarxa permet i fins i tot facilita la senyalització específica d'itineraris. Aquest és el model adoptat per la Generalitat de Catalunya i el *Manual de senyalització de camins i itineraris de Catalunya* constitueix el document de referència.

*Proposta de xarxa municipal de camins a senyalitzar per a la mobilitat lenta*



## 2. Criteris utilitzats per a la tria de camins que han de constituir la xarxa bàsica de mobilitat lenta

En primer lloc s'han considerat els principals camins que faciliten, tant a peu com en bicicleta, el gaudi i la descoberta del terme i que permeten l'accés al patrimoni més rellevant.

D'altra banda, **els itineraris específicament senyalitzats i promoguts per cada municipi**, han estat objecte d'una valoració des del punt de vista dels seus potencials usuaris i de la idoneïtat de les vies triades. En la majoria dels casos, els camins que segueixen aquests itineraris han estat incorporats al conjunt de la xarxa de camins per a la mobilitat lenta a senyalitzar. Les excepcions i les raons que les motiven, així com el conjunt de les valoracions s'exposen en l'apartat específicament dedicat als itineraris.

Per a la selecció d'aquests camins s'ha tingut en compte tant les **pràctiques lúdiques dels veïns** (passejades, aplecs, etc.), com els **interessos que poden mostrar visitants i turistes** pels valors del municipi. També s'ha contemplat el valor patrimonial que presenten determinats camins tradicionals o trams específics. A la vegada, sempre que ha estat possible, s'han identificat els **camins que permeten connectar amb els nuclis veïns**, com a mínim a peu.

En el cas de Tarragona, a nivell lúdic hi destaca tot l'entorn del pont del Diable, amb una xarxa de camins senyalitzada, així com l'anella verda de Tarragona, tota una xarxa de camins senyalitzada que connecta el nucli urbà amb els nuclis veïns. Així mateix, s'ha detectat l'antic entramat de camins agrícoles a la part oest del terme, en part de terra i que han mantingut la secció, i que poden constituir un indret d'interès per a la descoberta del terme. En canvi, en termes generals, la connexió amb els nuclis veïns no es pot realitzar de manera segura actualment, ja que els antics camins de carro s'han ampliat i asfaltat, amb vehicles que hi transiten a una velocitat alta o bé han quedat fragmentats per la construcció d'infraestructures.

D'altra banda, també s'han inclòs els camins susceptibles d'acomplir funcions de **mobilitat obligada** i quotidiana. Aquest aspecte es desenvolupa més endavant en un apartat específic.

## 3. Valoració dels itineraris municipals existents

El municipi de Tarragona compta amb 9 itineraris per a la descoberta a peu de l'entorn urbà i periurbà amb l'objectiu de donar a conèixer l'entorn natural i el patrimoni històric més proper al nucli urbà. Aquests itineraris són:

- > Platja Llarga - Bosc de la Marquesa
- > Arrabassada - Savinosa
- > Comellar-Font del Garrot
- > Font del Garrot
- > Parc ecohistòric del Pont del Diable
- > Camp de Mart - Muralles
- > Parc del Miracle
- > Llera del riu Francolí
- > Parc de la Ciutat - Quinta de Sant Rafael

A la pàgina web de l'ajuntament hi ha publicada una guia en pdf dels recorreguts, tot i que no se'n pot visualitzar l'itinerari sobre un mapa ni hi ha un enllaç a la descàrrega del track per poder-lo seguir amb un dispositiu mòbil o GPS.

Per altra banda, també es proposa un itinerari per connectar els dos grans rius que desemboquen a Tarragona, com són el riu Francolí i el riu Gaià. La ruta, circular, que passa per la zona d'interior (apta per a senderistes i ciclistes) i per la costa i el camí de ronda (apta només pels senderistes), té una longitud d'uns 34km i permet la descoberta de la gran riquesa patrimonial i natural del municipi. Des de la pàgina web de l'ajuntament se'n pot descarregar el track i també el text descriptiu de l'itinerari.



#### *Itinerari del Francolí al Gaià*

A nivell de descoberta del terme es podria documentar l'estat dels camins a la zona de la Torre dels Escipions i de Boscos de Tarragona, per fomentar la descoberta de l'entorn agrari i natural d'aquests indrets, ampliant l'oferta lúdica del municipi.

## 4. Camins d'interès per la mobilitat obligada

Facilitar la mobilitat no motoritzada per a trajectes de **mobilitat obligada o quotidiana** és un aspecte que anirà guanyant rellevància en el context actual de canvis forçats per l'emergència climàtica i la crisi de combustibles, tal com ha estat explicat en apartats precedents. Els canvis d'hàbits en la mobilitat de la població suposa també un canvi de percepció sobre el territori, és a dir, sobre la manera d'entendre l'entorn. És, de fet, una de les maneres més eficients de promoure canvis de valors i de mentalitat. A la vegada, constitueix una oportunitat per al municipi i la comarca de projectar una imatge d'avantguarda pel que fa a les dinàmiques d'adaptació als reptes plantejats en matèria ambiental i de mobilitat.

El present estudi s'ha centrat en la **connexió entre poblacions** i ha procurat identificar quins dels camins existents poden complir la funció de vies aptes per a mobilitats en bicicleta, de manera segura i sense dificultats rellevants. Els resultats obtinguts s'han agrupat en dos grups:

- > Els camins que actualment poden considerar-se com a **aptes**
- > Els camins **potencialment aptes** si s'aborden actuacions per condicionar el ferm.

A la vegada, també s'ha identificat els **trams de vies compartides amb vehicles a motor** imprescindibles per assegurar la connexió entre els nuclis. A la majoria de trams identificats hi caldria equipament específic i una gestió destinada a **fer-les prou segures** per als desplaçaments quotidians d'usuaris de bicicleta. És a dir, en referim a un ús no esportiu de la bicicleta i per part d'un ventall molt més ampli d'usuaris, que pot incloure des d'infants a gent gran.

En general es proposen mesures destinades a limitar o pacificar el trànsit de vehicles a motor, tal com permetre només el trànsit de veïns i propietaris, o la instal·lació d'obstacles que obliguin a reduir la velocitat. En altres casos, l'opció passa directament per projectar la construcció de carrils segregats. Aquests trams apareixen al mapa sota la categoria '**Trams de vies a adequar per una mobilitat segura**'.

### Camins al servei de la mobilitat obligada no motoritzada



#### Xarxa de mobilitat proposada

●●● Camins i vies aptes

#### Actuacions i potencialitat

●●● Camins i vies potencialment aptes

● Trams a adequar per a una mobilitat segura

A Tarragona, la connexió amb els nuclis veïns per a una mobilitat obligada es realitza en primer lloc per la trama urbana i les seves carreteres d'accés, que actualment no estan adaptades a una mobilitat segura. Només en el cas de la connexió amb Constantí, la connexió es pot dur a terme pel camí del riu. En tots els altres casos, els antics camins de carro han estat substituïts per les carreteres i vies asfaltades on es prioritza la circulació motoritzada. En aquests casos, i aplicant les mateixes estratègies que s'estan duent a terme a nivell europeu en moltes ciutats, es fa una proposta atrevida però funcional i eficient d'adequar infraestructures viàries existents a la mobilitat segura i efectiva de les bicicletes, tenint en compte l'elevat nombre d'usuaris potencials.

Així, es proposa l'adequació de les següents vies:

- > **La N-340 oest**, que permet l'enllaç amb tota la trama urbana i amb els nuclis de Vila-seca, la Canonja, Torreforta i Bonavista.
- > La N-340 est, que permet l'enllaç amb els nuclis habitats de Cala Romana, la Móra i Altafulla.
- > **La carretera dels Pallaresos (TP-2031)**, i que transcorre per una àrea densament urbanitzada i connectada amb Tarragona, i que permet també l'enllaç amb el Catllar i Perafort.

En totes aquestes vies s'ha de construir un carril bici degudament senyalitzat i segregat que permeti la mobilitat segura i eficient entre nuclis de població esmentats els quals, conjuntament, aglutinen un alt nombre d'habitants i viatges diaris. Per tant, es tracta d'una sèrie d'actuacions a executar a curt-mitjà termini que tindrien un impacte notable sobre la dinàmica de mobilitat municipal i supramunicipal.