

- JUNY 2023 -

DISSENY PARTICIPAT PER AL PROJECTE DE CAMINS ESCOLARS D'ALTAFULLA

Camins escolars



Ajuntament
d'Altafulla



L'ESCAMOT
COOPERATIVA

L'Escamot SCCL, mobilitat activa i desenvolupament local
693 818 326 - info@escamot.cat

ÍNDEX

ÍNDEX.....	1
INTRODUCCIÓ	2
RELATORIA DE CONDICIONANTS DE LA PROPOSTA	4
Principals factors derivats de la prospecció i consulta de la Fase 1.....	4
Principals factors a considerar derivats de les sessions amb alumnat	10
Principals factors a considerar derivats de les sessions amb els agents d'interès.....	12
LA XARXA	17
Introducció.....	17
Premisses de la Xarxa de Camins Escolars.....	18
Els entorns escolars	20
- 1. El Roquissar i l'institut	23
- 2. Escola La Portalada	33
Gran Vila:	47
- L1 _De Baix a Mar a la vila.....	54
- L2_ Ronda escolar	58
- L3_ Lligam escolar.....	64
- L4 - Camí del Marquès	68
- L5_ El caminet.....	72
- L0_ Les connexions	75
Territori	77
PLA D'ACCIÓ.....	78
Eix Estratègic 1 - Millora de les condicions urbanes de la vila	80
Acció 1.1: Actuacions en l'entorn escolar	80
Acció 1.2: Participació ciutadana en el procés de millora.....	81
Acció 1.3: Anem per feina	81
Acció 1.4: Generació de marca i sentiment de pertinença	81
Eix Estratègic 2 - Vinculació de la iniciativa amb els nuclis i localitats de l'entorn	83
Acció 2.1: Reforç del transport col·lectiu: l'autobús escolar.....	83
Acció 2.2: Millora de la xarxa de camins i de les vies ciclables	85
Acció 2.3: Projecte d'implantació del cotxe compartit	85
Acció 2.4: Pla específic per a Brises del Mar	86
Eix Estratègic 3 - La Xarxa de Camins d'Altafulla, una eina de present i futur	87
Acció 3.1: Vincle amb els centres educatius	87

Acció 3.2: Creació del Consell sectorial de mobilitat d'Altafulla.....	87
Acció 3.3: Actuacions específiques per al foment dels desplaçaments en bicicleta.....	88
Acció 3.4: Intercanvi i col·laboració amb altres iniciatives de Camins Escolars.....	88
ÍNDEX DE FIGURES.....	90
Índex d'il·lustracions	90
Índex d'imatges “mostra” explicativa del text.	91
Índex de Mapes (pàgina referent al text i ordre a l'annex corresponent).....	91
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....	93
ANNEX 1– PLÀNOLS DE PROPOSTA D'ENTORN.....	94
ANNEX 2 MAPES	95

INTRODUCCIÓ

Els Camins Escolars són una excel·lent oportunitat per a la millora de l'espai públic, el foment de la convivència i la promoció de la mobilitat activa i sostenible, element imprescindible en aquesta època de transició ecosocial.

Altafulla, tal i com es va plasmar en els resultats recollits durant l'anterior fase del projecte, l'informe de la qual es pot consultar [al web de l'Ajuntament](https://www.altafulla.cat/ficheros/Prospecci%C3%B3_i_consulta_Camins_Escolars_Altafulla_compressed.pdf)¹, presenta un ús del vehicle privat, principalment el cotxe, molt per sobre del que seria desitjable i del que seria proporcional a l'estructura i dimensió del municipi. Així, és de vital importància establir Camins Escolars segurs per als estudiants i les seves famílies, així com per al conjunt de la població de la vila.

Els Camins Escolars són un element de reflexió, de canvi, d'impuls a la participació social i de treball conjunt per a la transformació de l'espai públic, posant les persones al centre de les polítiques públiques, posant la vida al centre.

Els Camins Escolars volen generar debat al voltant del dret a la ciutat, un dret amb més de 50 anys d'història que pretén impel·lir-nos cap a la reflexió col·lectiva sobre com volem que siguin les ciutats (viles, pobles), a quines necessitats han de donar resposta, quins usos en fem i com s'interrelacionen, i, sobretot, com podem implicar-nos, d'una forma compartida i cooperativa, en la seva transformació i millora.

Cal, doncs, la participació activa de múltiples agents, la generació d'aliances, el treball en xarxa, creativitat i valentia en la implementació de polítiques públiques que impulsin transformacions a l'espai públic, que donin resposta a les demandes de la ciutadania, que propiciïn el necessari canvi d'hàbits pel que fa a la mobilitat, que facilitin la transició cap a viles, pobles i ciutats més amables, més acollidores, més segures i més inclusives. Cal, com ens han ensenyat les companyes de l'urbanisme feminista, replantejar l'espai públic i que aquest doni resposta a les diferents esferes de la vida quotidiana: productiva, reproductiva, personal i comunitària.

Un espai públic segur, amable, que convidi a caminar-hi, a teixir relacions, a desplaçar-nos de forma activa per complir les tasques i resoldre les necessitats que tenim en la vida quotidiana. Un espai públic on el vianant sigui el protagonista, on hi hagi sensació de confort i seguretat, on es fomenti la convivència i el contacte intergeneracional. Un espai públic on hi juguin els infants, perquè aquesta és la millor garantia que es disposa d'un espai de qualitat. Un espai públic per a totes i tots. Un espai públic que sigui, efectivament, públic.

El present informe és el resultat de les tasques realitzades durant la Fase 2 del projecte, la de Disseny participat, en què, entre altres accions, s'han dut a terme dues rondes de treball amb els diversos agents que intervenen en els Camins Escolars: famílies (representades per part de la respectiva AFA), equip directiu dels tres centres, personal tècnic municipal, Policia Local i representants polítics.

L'objectiu general d'aquesta fase és el d'esbossar una **proposta de Camins Escolars, de forma participada pel conjunt d'agents** i incorporant els aprenentatges derivats del treball realitzat a la Fase 1, que va consistir en tasques de prospecció i consulta per conèixer amb detall la situació de la mobilitat vinculada als principals centres educatius del municipi. Els resultats d'aquest procés han

1

https://www.altafulla.cat/ficheros/Prospecci%C3%B3_i_consulta_Camins_Escolars_Altafulla_compressed.pdf

servit de base per a l'anàlisi compartida realitzada durant aquesta segona Fase i per a l'elaboració de les propostes que es descriuen a la part final del document.

Els objectius específics que es persegueixen i els beneficis que se'n deriven són els següents:

- Transformació i millora de l'espai públic
- Participació ciutadana i enfortiment de la comunitat
- Foment de l'autonomia infantil
- Promoció d'hàbits saludables i millora de la salut
- Cura i respecte de l'entorn

Així, en el present informe s'esbossa una **proposta de Xarxa de Camins per al conjunt de la vila**, amb l'objectiu de fomentar canvis profunds i transformadors en la mobilitat quotidiana de la ciutadania. No es pretén obligar o prohibir, sinó incentivar, facilitar i impulsar el necessari canvi d'hàbits en els desplaçaments que es realitzen en el dia a dia, per tal d'assolir millores en la convivència i en la qualitat de vida dels habitants d'Altafulla.

En aquest camí, caldrà dur a terme reformes i alteracions en l'espai públic de la vila, amb la voluntat de generar impacte directe en la jerarquia de les diferents modalitats de desplaçament. Ras i curt, facilitar les condicions de mobilitat per als vianants ha d'anar de la mà d'un entorpidiment d'aquells modes més nocius per a la resta de la població, especialment el vehicle privat. Així, es plantejaran actuacions que allarguin els temps de desplaçament o que allunyin del centre educatiu l'espai per aturar el cotxe. L'entorn escolar s'ha de concebre com a part de l'escola i no és sostenible la presència massiva de vehicles privats a l'entrada i sortida de l'alumnat dels centres. Per la salut dels infants, pel foment de la seva autonomia, per la qualitat de l'aire de la vila i per la lluita contra el canvi climàtic que ens interpel·la com a societat, hem de foragitar els cotxes de les nostres escoles.

Com es deia en la introducció a l'informe de la Fase 1, són temps propicis per als Camins Escolars. El present informe vol ser un element que ajudi a propiciar la transformació per aconseguir una vila més neta, activa, segura, sostenible, inclusiva i acollidora.

RELATORIA DE CONDICIONANTS DE LA PROPOSTA

Principals factors derivats de la prospecció i consulta de la Fase 1

a. *El lloc de residència de les famílies.*

L'enquesta que es va distribuir a totes les famílies d'alumnes dels tres centres educatius d'Altafulla durant la Fase 1 del projecte preguntava, en primer lloc, sobre el municipi i el carrer de residència, amb l'objectiu evident d'obtenir una imatge de la distribució d'aquestes a nivell territorial i municipal.

A escala territorial, cal considerar el **volum important d'alumnes que es desplacen als centres educatius d'Altafulla des de nuclis de l'entorn** proper al municipi. Destaquen, en aquest aspecte, la Riera de Gaià, Torredembarra i la Móra. Aquest factor, degut al gran impacte en la quantitat de desplaçaments en cotxe que pot suposar, ha de provocar una reflexió profunda. **Venir des d'aquests indrets també és un camí escolar.**

Com a especificitat, essent part del municipi i de les competències del consistori, **Brises del Mar és un cas a destacar**, tot i que no suposa un volum molt important de desplaçaments als centres en valors absoluts (10 respostes).

Si centrem l'anàlisi en el municipi d'Altafulla, la mirada es posa en el **nucli urbà, és a dir la Vila i Baix a Mar**. És important fer aquesta distinció per les característiques del tipus residencial d'aquests dos àmbits, **la divisòria que suposen les vies del tren i el salt topogràfic** entre un i l'altre. Cal sumar a aquests aspectes el fet que **els dos grans entorns escolars del municipi** (que agrupen els tres centres) **es troben a la Vila, de la mateixa manera que la majoria de l'alumnat**. Els esforços, per tant, s'hauran de concentrar en aquest zona sense oblidar la més propera al mar.

Cal destacar **l'alta representativitat, en valors absoluts, del sector al nord-oest** de la Vila, proper a l'escola La Portalada, tot i que quan es valora de forma relativa, en funció de **la densitat** de respostes per cada 100m de carrer, aquesta queda **molt més repartida**.

Pel que fa a l'anàlisi desgranada per centre, en general responen a la lògica de la dimensió i tipus de centre i la proximitat als mateixos, sense grans factors a destacar.

En resum, la distribució de les famílies al nucli, en relació a la seva dimensió i la ubicació dels entorns escolars, ens indiquen clarament la necessitat d'un **enfocament global, urbà, a l'hora de repensar els desplaçaments, més que no pas solucions específiques per cada centre**.

b. *Les modalitats de desplaçament actuals*

Tal com s'indicava a la lectura de les dades de la fase de prospecció i consulta, l'ús del cotxe pels desplaçaments d'anada i tornada als centres educatius d'Altafulla és desproporcionadament elevat, considerant les característiques del municipi i la distància respecte el punt de residència.

Les formes declarades de desplaçament, però, tenen múltiples lectures i cal dir que les dades permetrien fer anàlisis creuades ben interessants, les quals no es plasmen en el present informe per una qüestió d'abast i voluntat de síntesi. D'aquelles analitzades durant la fase de prospecció, i en la revisió posterior durant la fase de disseny participat, en destaquen alguns aspectes:

- El potencial de l'autobús.

Com ja hem mencionat, existeixen gran quantitat de desplaçaments des de nuclis del voltant d'Altafulla. Actualment, molts d'aquests es duen a terme amb cotxe.

Pels estudiants de l'ESO que viuen en zones on no hi ha l'ensenyament obligatori cobert, s'ofereix un **servei d'autobús** a càrrec del Consell Comarcal, amb un **índex d'ús força alt**. Aquest, però, no dona servei a altres municipis (on sí que hi ha instituts) des dels quals es desplacen alumnes cap al centre de secundària d'Altafulla. Per l'alumnat de Batxillerat, en ser educació no obligatòria, no tenen la possibilitat d'utilitzar el servei d'autobús del Consell, sigui quin sigui el municipi de residència. En el cas de les escoles de primària, no existeix un servei d'aquestes característiques.

Una mirada ràpida sobre les dades dels desplaçaments actuals des de fora d'Altafulla i el potencial de creixement ampliant l'oferta als cursos de Batxillerat o augmentant els municipis als que s'ofereix el servei, ens indiquen clarament la importància cabdal d'aquest factor.

Del total de 829 respostes a l'enquesta, 390 van ser de l'Institut. D'aquestes, 202 són de municipis de l'entorn (és a dir, més de la meitat de l'alumnat de l'institut —que va respondre l'enquesta— prové de fora de la vila). Si ens centrem en els municipis amb servei de bus, hi ha 126 respostes, 102 de les quals declaren fer servir l'autobús. La majoria de les que no ho fan són estudiants de batxillerat. L'alt percentatge d'utilització quan s'ofereix el servei i algunes reclamacions indicades en els apartats de comentari obert de l'enquesta, fan necessari **explorar les possibilitats d'augmentar l'ús del transport col·lectiu a l'institut, sense oblidar les escoles** que, en menor mesura, també tenen vincles amb l'entorn.

- L'ús del cotxe perquè "em ve de pas"

En la pregunta sobre quina era la modalitat de transport utilitzada per realitzar el desplaçament fins al centre, es va incloure l'opció "perquè em ve de pas" com una de les possibles respostes per justificar l'elecció modal a l'enquesta

pensant directament en aquelles famílies que feien servir el cotxe i, concretament, les que viuen a Altafulla. És una raó que habitualment sentim a la nostra quotidianitat per molts motius, principalment la sensació d'aprofitar el temps i el desplaçament per resoldre diverses tasques.

Un 41% del total de respostes (338 de 829) declaren **el cotxe com a única opció per al desplaçament d'anada** (n'hi havia d'altres on es combinava amb altres modes). D'aquestes, 142 són d'Altafulla, de les quals 45% mencionen el factor *"Perquè em ve de pas (per exemple, cap a la feina o a un altre destí)"* com un dels motius pels quals el fan servir. Sovint ve acompanyat d'altres motius com "per comoditat" o "per rapidesa" però és el motiu que per si sol, sense combinar-lo amb altres, té un nombre més elevat de respostes, molt lluny de les següents (*"per seguretat"* i *"per rapidesa"*).

Aquest factor ha de fer pensar que gran part de l'esforç per **promoure el canvi modal** als desplaçaments passa per una tasca de conscienciació i facilitació d'alternatives però també **per fer que els entorns escolars del municipi deixin de ser un espai "de pas" pels cotxes**.

- A peu

En el global del municipi, gairebé 1 de cada 3 famílies afirma que realitzen el recorregut d'anada fins a l'escola caminant, amb percentatges molt similars entre els tres centres.

Pel que fa a la tornada, en tots els casos el percentatge de famílies que van caminant augmenta, indicant, doncs, que la possibilitat de disposar de més temps, sense les presses habituals del matí, afavoreix aquesta modalitat. En aquesta línia, si es vol assolir l'objectiu de fomentar el canvi d'hàbits en la mobilitat de la població, s'hauran d'idear mesures i accions que, per una banda, facilitin i facin el **recorregut més eficient per a les persones que es desplacen caminant** i, alhora, l'allarguin i posin certes traves a les que es desplacen en cotxe.

Pel que fa a la vessant qualitativa de l'enquesta de la Fase 1, anar amb amics i amigues era una de les opcions més mencionades quan es preguntava sobre els motius de l'elecció de cada modalitat en concret. Així, la Xarxa de camins que s'implementi haurà d'establir **recorreguts segurs i amables per tal de potenciar l'autonomia dels infants i joves** i permetre, tal com demanen, que puguin fer el desplaçament en companyia de les amigues i amics. Com s'ha indicat anteriorment, un espai públic adequat per a infants i joves és un espai públic millor per al conjunt de la ciutadania.

- En bici

L'ús de la bicicleta en els desplaçaments cap als centres educatius és gairebé anecdòtic, tal i com es va mostrar en l'anàlisi realitzada a la Fase 1: un 7% de

l'alumnat de La Portalada es desplaça al centre en aquest mitjà, el 9% afirma fer-ho en el cas del Roquissar i el 0,2% (1 estudiant) en el cas de l'institut. Aquesta darrera dada és especialment negativa, ja que fa palès que **la bicicleta no s'identifica com un mitjà útil per a l'alumnat** de l'institut. Tot i que pel seu desenvolupament físic, podrien realitzar el desplaçament sense cap problema fins al centre, i, alhora, compten amb una major consciència dels potencials riscos i tenen la capacitat d'identificar la millor ruta per al recorregut, no escullen aquesta opció per anar fins al centre, essent clarament un element que té potencial de creixement. Així, es podrien dur a terme campanyes de sensibilització per mostrar la bici com un mitjà atractiu, beneficiós per la salut, i molt eficient per a desplaçaments d'aquestes característiques. Com a contrapartida, és important mencionar que l'ús de la moto entre l'alumnat de l'institut és també molt minoritari, només un 2% dels estudiants afirma utilitzar aquest mitjà de transport.

Si centrem l'anàlisi en les dues escoles, cal mencionar la iniciativa del **Bicibús del Roquissar**, sorgida durant el curs escolar 2022-2023, per part d'un grup de famílies d'aquest centre, les quals realitzen el recorregut fins a l'escola en bicicleta de forma conjunta els dijous. Amb una quinzena de participants i essent una iniciativa completament autoorganitzada, demostra el potencial de creixement d'aquesta modalitat de transport, si es comptés amb el suport de l'administració i s'implementessin les millores que es recullen en la present proposta. L'alumnat que participa en el Bicibús abasta des de P4 fins a 4t, fet que fa paleses les possibilitats de la bicicleta per esdevenir un dels elements principals en la mobilitat activa cap als centres educatius.

La proposta de Xarxa de camins que es desenvolupa en els propers apartats no fa, volgutament, especial èmfasi en la bicicleta, tot i que sí que s'apunten, de forma puntual, algunes actuacions específiques. L'enfocament de la **Xarxa és de caire generalista, de millora de l'espai públic per potenciar la mobilitat activa**, és a dir, a peu, en bicicleta i patinet. En aquest sentit, si s'executen les mesures que tot seguit es descriuen, es milloraran les condicions també per a l'ús de la bicicleta en els desplaçaments dins de la vila. Altafulla, tot i els pendent en alguns trams concrets, és una vila perfectament possible de recórrer en bicicleta que ha de potenciar aquest mode en els propers temps. Precisament, és una demanda que apareixia en alguns comentaris qualitatius a l'enquesta de la Fase 1, els quals demanaven la implantació d'una **xarxa de carrils bici** entre els diferents nuclis i localitats des d'on es desplacen famílies fins als centres educatius de la vila.

- **"Llargos" recorreguts en cotxe**

Com s'ha esmentat anteriorment, els centres educatius d'Altafulla atreuen **població dels nuclis i localitats del voltant**, tals com Torredembarra, La Riera de Gaià o La Pobla de Montornès, entre altres. En el cas de l'institut, on menys de la meitat de l'alumnat resideix a Altafulla, les distàncies que, en alguns

casos, han de recórrer les famílies fins al centre són encara majors, des de punts com Vespella de Gaià, Creixell o El Catllar.

Aquests llargs recorreguts no poden ser realitzats, en general, a través de modes de mobilitat activa i, en els casos on l'autobús no pot esdevenir la solució, per inexistència del servei (a les escoles o a l'etapa del Batxillerat) o per la manca de coordinació horària amb l'entrada a l'escola, **el cotxe esdevé l'opció majoritària per a les famílies residents en aquests punts.**

Caldrà, doncs, establir mesures per a la incorporació d'aquest element dins de la mateixa Xarxa de Camins, amb la possibilitat, per exemple, que el desplaçament en cotxe no finalitzi a la porta del centre educatiu, sinó en un punt de la Xarxa on l'estudiant es trobi amb companyes i companys, i realitzi caminant la resta del trajecte fins a l'escola o l'institut.

Una altra possible mesura complementària seria l'establiment d'iniciatives de vehicle compartit. És a dir, habilitar espais d'intercanvi i coneixença entre les famílies dels diferents nuclis per tal que puguin mancomunar les necessitats i formular propostes de forma conjunta per compartir vehicle i **reduir el nombre de cotxes que es desplacen fins al centre educatiu.**

Per altra banda, per aquelles localitats no tan llunyanes des de les quals es desplacen alumnes cap als centres docents de la vila, s'hauran d'idear mesures per millorar la connexió amb Altafulla i afavorir així modes de mobilitat activa. En aquest sentit, en les observacions finals d'índole qualitativa que recollia l'enquesta de la Fase 1, s'hi recollien propostes de les famílies en aquesta línia, com adequar un camí entre la Riera de Gaià i Altafulla, així com també des de la Móra i Brises de Mar, i fomentar una xarxa de carrils bici entre els diversos nuclis i localitats.

c. Qualitat dels carrers

En el marc de la Fase 1, es va dur a terme un **assaig metodològic per a la categorització dels carrers d'Altafulla**, segons uns paràmetres definits per l'equip redactor de l'informe. Així, es van considerar factors com la tipologia de carrer, la continuïtat amb la xarxa, el nombre de sentits de circulació rodada, el nombre de sentits d'aparcament i la seva tipologia (paral·lel o bateria), el nombre de sentits de vorera segregada i la seva dimensió aproximada, característiques específiques de la vorera, el fet de comptar amb il·luminació i la presència o no de carril bici. Aquests diferents factors esdevenien multiplicadors per a la definició global de la "qualitat del carrer", és a dir, s'establia una quantificació en funció dels aspectes formals considerats.

Més enllà de la vàlua intrínseca d'aquestes valoracions, es pretenia que el resultat pogués ajudar a **detectar punts d'interès en la trama urbana** a considerar en la fase de disseny participat que ens ocupa.

En aquest sentit, són elements que s'han tingut en compte durant les sessions de valoració amb els diferents agents participants en el procés i són aprenentatges que s'han incorporat en el disseny de la Xarxa que es presenta més endavant.

En darrer lloc, cal mencionar un element que no té una vinculació directa amb la “qualitat” però que és de gran rellevància en el disseny dels Camins: el pendent dels carrers, factor determinant a l’hora d’escollir un recorregut adequat. Atesa la topografia d’Altafulla, amb el canvi de cota i els diversos desnivells existents, caldrà identificar les alternatives més suaus i còmodes, per tal de fomentar la idoneïtat de les opcions que es proposin.

d. Ubicació dels espais segurs

Tota xarxa de Camins Escolars ha d’identificar **punts segurs o de confiança** que puguin donar suport i implicar-se en el bon funcionament de la iniciativa. Alguns exemples d’aquest tipus d’espais són comerços i equipaments públics, pel seu horari d’atenció, pel perfil dels col·lectius que en són usuaris, etc.

Són **espais “refugi” per a les persones que es desplacen pels Camins**, que saben que hi poden recórrer en cas de tenir alguna incidència, de necessitar un lloc de descans, o d’haver de demanar ajut. En alguns casos, aquests espais es poden identificar (amb un adhesiu, cartell...) per tal que qualsevol persona els pugui reconèixer.

Així, tant en la fase de disseny com en la implementació de la iniciativa, s’haurà de valorar la possibilitat de generar aliances amb aquests espais per tal que esdevinguin un element que aporti seguretat a les persones que s’hi desplacin i propiciar, així, la consolidació de la Xarxa de Camins.

e. Ubicació dels encreuaments

En el marc de la Fase 1, es van identificar la majoria de rotondes, cruïlles singulars i zones d’aparcament de la vila, atès que són **espais on la prioritat és pels cotxes**, element molt rellevant per a la potencial seguretat de les persones usuàries de la Xarxa de Camins. Com a contrapartida, es va dur a terme una tasca d’identificació de passejos, places, parcs i zones verdes com a possibles punts segurs o de trobada.

La potencial perillositat o seguretat de tots aquests elements urbans, més enllà del carrer com a tal, és cabdal per a la configuració del disseny de la Xarxa de Camins. Entre altres elements, com s’ha mencionat, la **continuitat en el recorregut** és bàsica per a la sensació de confort i seguretat, mentre que, d’altra banda, la presència de **punts negres com les rotondes** pot dificultar la participació de la població, especialment la infantil, en el desenvolupament dels trajectes i, per tant, la consolidació de la Xarxa.

La tasca d’identificació de tots aquests elements és pas necessari per a l’anàlisi del seu impacte en el recorregut i per a la definició de propostes de transformació en els casos que així escaigui, amb l’objectiu que esdevinguin factors positius en la construcció de la Xarxa, que aportin benestar, seguretat i fomentin la (re)apropiació de l’espai públic per part de la ciutadania.

Principals factors a considerar derivats de les sessions amb alumnat

En aquest apartat, a banda dels resultats de les sessions realitzades per part de l'equip de L'Escamot, s'incorporen les conclusions de l'activitat "Camí a l'escola" que l'empresa Limònim va realitzar durant el curs escolar 2021-22 amb alumnat de l'escola La Portalada.

a. *Valor del trajecte com a experiència*

Sigui quina sigui la modalitat escollida per les famílies per al desplaçament fins al centre, l'alumnat ha destacat de forma recurrent a les sessions allò que passa durant el recorregut com un element positiu. Poder jugar o observar l'entorn quan es va caminant, o escoltar música i compartir una estona amb la família en el desplaçament amb cotxe (especialment quan és un recorregut "llarg"), són els principals factors identificats. Aprofundint en l'anàlisi, moltes vegades s'ha reconegut que al matí les presses permeten poc gaudi quan es realitza el trajecte amb cotxe, mentre que els infants que es desplacen caminant sí que han destacat el "**temps de qualitat**" que poden compartir amb la persona que els acompanya fins al centre.

b. *El problema de les voreres*

A partir de l'anàlisi fotogràfica i de les pròpies vivències de l'alumnat, s'ha identificat de forma molt repetida la **poca qualitat de les voreres per permetre desplaçaments amables i segurs** per l'espai públic. Els mateixos infants identifiquen que no són aptes tampoc per a altres públics, com les persones grans, les famílies amb cotxets, etc. Caldrà, doncs, implementar mesures a curt i llarg termini per a la millora de la qualitat de les voreres, ampliant-les quan sigui possible i guanyant espai a la calçada en aquells casos en què l'eixamplament sigui dificultós per motius tècnics o econòmics. L'urbanisme tàctic ofereix diverses solucions en aquest sentit que caldrà considerar per resoldre la problemàtica existent amb les voreres de la vila.

c. *Reivindicació de l'espai públic com espai de joc i convivència*

Els infants han remarcat que moltes vegades no els permeten jugar de forma lliure a l'espai públic atès que les famílies entenen que no és segur per aquesta finalitat. Els **infants voldrien més i majors espais de joc**, i no únicament els establerts com a "parcs infantils". Alhora, s'ha posat en valor la possibilitat de **conviure a l'espai públic** amb altres col·lectius, especialment infants d'altres edats però també joves, gent gran, etc.

Així, la identificació de l'espai públic com un **lloc d'estada i no només de pas** és un dels objectius que es persegueix amb tot projecte de Camins Escolars. La millora de la qualitat de les voreres, la pacificació del trànsit i l'establiment de zones "lliures de cotxes" són mesures que poden afavorir la creació de nous espais de joc i convivència per als infants i també per a la resta de la població.

En molts casos, es tracta de recuperar "coses que fèiem abans", com destaquen les mateixes famílies en les sessions de treball, però que s'han perdut davant d'un

pretès augment en la inseguretat dels carrers i en l'auge de les activitats extraescolars.

d. *La preponderància del cotxe*

Són diversos els infants que han manifestat opinions del tipus “això no es pot fer perquè perjudicaria als cotxes”. Cal trencar, doncs, amb aquesta **prevalença del cotxe en l'ús de l'espai públic**, en les normes de convivència, en l'ordenació dels carrers, etc. Les places i els carrers són per al gaudi de les persones, per a la relació, el joc, el foment de la convivència, però en l'imaginari de l'alumnat molt d'aquest espai està “vetat” perquè pertany als cotxes i a la població adulta.

Caldrà implementar, doncs, mesures atrevides que transformin la **jerarquia en qui utilitza l'espai públic** i com afecta a la resta de persones, per tal de reduir, de forma progressiva, la presència del cotxe i aconseguir carrers per al gaudi del conjunt de la població.

Entre altres, l'alumnat realitza diverses propostes per limitar l'ús abusiu de l'espai públic per part del cotxe, com la col·locació de pilones per evitar l'aparcament en espais on no està permès, o l'eliminació de les places d'estacionament properes als passos de vianants per tal de millorar la visibilitat i augmentar la seguretat de les famílies que es desplacen a l'escola caminant, en bicicleta o patinet.

e. *L'ús de la bicicleta*

La majoria de l'alumnat ha manifestat que gaudeix molt dels passeigs en bicicleta amb la família, que vinculen a activitats de lleure durant el cap de setmana. **No identifiquen la bicicleta com un element quotidià**, de desplaçament habitual a l'escola o a les activitats extraescolars. Caldria fer èmfasi, doncs, en aquest àmbit en el treball cap a una mobilitat activa i sostenible. Com s'ha apuntat en l'anterior apartat, es recomana dur a terme accions específiques per al col·lectiu d'estudiants de l'institut, atès que actualment l'ús de la bicicleta és gairebé inexistent en els desplaçaments fins o des del centre, tot i que les característiques del jovent, a priori, el situen com un dels principals públics usuaris d'aquesta modalitat.

f. *La sensació de perill*

En les sessions amb l'alumnat, s'ha explicat en diverses ocasions la por a “ser segrestat” o a patir danys al carrer per part d'una persona desconeguda.

Tanmateix, les dades disponibles en aquest sentit desmenteixen aquest risc: els **conflictes i assalts a menors a l'espai públic són molt baixes al nostre entorn**, per sota de països com el Regne Unit, Alemanya, França o Suècia². Tanmateix, la sobrerepresentació en els mitjans de comunicació d'actes d'aquest tipus ha dut a les famílies a una excessiva protecció de l'infant, limitant-ne l'autonomia. Caldrà, doncs, molta pedagogia en aquest sentit, per tal de fer aflorar en les famílies la sensació real de seguretat que poden tenir envers l'espai públic i els infants.

² Servei Català de Trànsit, 2016

Principals factors a considerar derivats de les sessions amb els agents d'interès

a. Centres

i. Recorreguts actuals d'activitats docents o extraescolars

Una de les qüestions que s'han treballat amb els centres és la identificació d'aquells recorreguts que ja es realitzen habitualment dins de l'activitat ordinària. La idea d'aquesta tasca és aprofitar allò existent, per tal de poder-ho incorporar d'una forma natural a la Xarxa.

En aquesta línia, en totes les sessions amb els centres s'ha recomanat **el foment de les activitats a l'espai públic**, un element molt senzill però que és de gran ajuda a l'hora de treballar l'apropiació dels carrers per part dels infants i joves, així com per normalitzar la presència de grups d'infants al carrer, circumstància a la que, malauradament, cada cop estem menys avesats (especialment, sense acompanyament adult).

Així, els següents són indrets de la vila que són visitats de forma periòdica per l'alumnat, els quals s'hauran de mantenir i augmentar, si és possible, com a tasca complementària a la Xarxa de Camins. La idea de xarxa àmplia objecte de la present proposta respon també, en menor o major mesura, a facilitar els recorreguts cap aquests indrets:

1. Altafulla Ràdio
2. Parcs de la vila (Comunidor, Safranars, etc.)
3. Desembocadura del riu Gaià
4. Club Marítim
5. Els Munts
6. Escola de Música
7. Poliesportiu
8. Plaça del Pou
9. La Móra
10. Finca del Canyadell

ii. Preocupacions específiques entorn escolar

En les sessions de treball amb els equips directius de cada centre, incloses les llars d'infants del municipi, s'ha fomentat el debat al voltant de la casuística específica de cada entorn, atès el coneixement que atresoren sobre aquesta realitat que viuen de forma quotidiana. Les principals consideracions extretes d'aquesta tasca són les següents:

1. La Portalada

L'equip directiu de l'escola La Portalada identifica certes problemàtiques relatives al volum de cotxes que es desplacen fins al centre en el moment d'entrada de l'alumnat. De forma específica, es fa menció a l'aparcament i a la seva gestió. Amb el punt de vista que "la facilitat d'aparcament per anar al centre impulsa l'ús del cotxe" i que, alhora, el gran espai reservat davant de l'escola a tal efecte "a les 9:15 està buit i infrautilitzat", veuen amb molt bons ulls la possibilitat de realitzar-hi canvis per tal de fer l'entorn més amable per a les famílies i alumnat, amb menor presència de cotxes i més espai per al joc, l'espera i l'intercanvi entre la comunitat de l'escola. De forma complementària, s'esmenten diverses accions que caldria impulsar a curt termini:

- Augmentar la presència d'arbres com a element de millora de l'entorn – seria un factor que es podria aprofitar per definir límits entre cada ús de l'espai.
- Mobiliari urbà com a element de millora de l'entorn – de nou, serviria per definir límits.
- Passatge entre l'escola i el parc. L'arbust fa que sigui un espai molt tancat, que s'identifica com a insegur i poc amable. Es demana la retirada de l'arbust, per tal de millorar la connexió amb el parc i que n'esdevingui un dels principals punts d'accés. En aquesta línia, aporten la reflexió que cal parlar d'espais educatius a nivell urbà i territorial. Revisar el concepte del "Pati Fora de l'Escola" per "Espais Educatius".
- Alhora, es creu que cal millorar la connexió del passatge amb l'avinguda Marquès de Tamarit (paviment, rampa...).
- Es debat sobre la idoneïtat d'establir el carrer Lluís Companys com a zona d'estacionament de vehicles.
- Cal millorar el pas entre Lluís Companys i l'escola travessant Marquès de Tamarit: és un accés força utilitzat per les famílies (tant les que aparquen al vial com les que venen caminant de la zona d'Hort de Pau i Baix a mar), que es considera que no reuneix prou condicions de seguretat.
A tal efecte, es proposa valorar, en fases d'implementació dels Camins Escolars, la figura d'alguna persona que reguli el trànsit a Marquès de Tamarit en el punt de creuament amb Lluís Companys per les hores d'arribada i sortida del centre (Policia, voluntariat...).
- En darrer lloc, també esmenten el c/de la Premsa, atesos alguns problemes que han tingut per a que hi passin els autobusos (per sortides i excursions). Com que els cotxes aparquen a banda i banda i el pas és relativament estret, hi ha hagut algun toc entre aquests vehicles i l'autobús. En el procés de revisió de l'espai destinat a l'aparcament, caldrà considerar una zona d'espera per l'autobús escolar.

2. *El Roquissar*

Tot i el gran volum de cotxes que cada matí i tarda omple l'aparcament de davant de l'escola, l'equip directiu del centre no en destaca cap incidència en aquest sentit.

Sí que es fa referència al mal estat del camí que voreja el cementiri, i que és el més utilitzat per arribar a l'escola per part de les famílies que es desplacen caminant, per davant de la baixada del costat del parc del Roquissar. Així, donat l'important ús d'aquest camí, caldria dedicar esforços en el seu arranjament i millora.

3. *Institut*

L'ús del vehicle al voltant de l'institut respon a dinàmiques diferents a les de l'escola El Roquissar, atesa l'edat de l'alumnat de cadascun dels centres. Així, en el cas de l'institut, les

famílies no aparquen i esperen amb l'alumne/a fins que entri al centre, sinó que l'acompanyen fins als voltants, baixa del vehicle i realitza l'entrada de forma autònoma. Per tant, menor pressió sobre l'aparcament, però igualment presència important de vehicles en tot l'entorn de l'institut, amb l'afegit dels autobusos que traslladen alumnat de l'ESO de nuclis de fora de la vila.

Per part de l'equip directiu, s'apunta que la senyalització de la Xarxa de Camins podria funcionar sobretot per a l'alumnat (poc) que utilitza la bicicleta o el patinet, més que no pas per aquelles que s'hi desplacen caminant, que "van per lliure i no cal que en aquestes edats senyalem el camí". Es remarca que podria servir per bicicletes o patinets per una qüestió de seguretat, és a dir, indicar de forma clara les zones on aquests vehicles tenen prioritat i provocar, així, que els cotxes s'hi adaptin.

4. *Llars d'infants*

El cas de les llars d'infants també respon a lògiques que no són les mateixes que les escoles, ja que, entre altres, el present projecte no pot pretendre potenciar l'autonomia de l'infant de 0 a 3 anys pel que fa a la mobilitat. Tanmateix, sí que s'identifiquen problemàtiques que són comunes amb els altres centres, com l'elevada presència de vehicles, el poc espai disponible per a l'aparcament de bicicletes o patinets, i la necessitat d'impulsar una visió més comunitària de la mobilitat, sortint de la lògica individual i fomentant l'intercanvi entre les famílies, la col·laboració i el suport mutu.

iii. Vinculació amb la iniciativa

El darrer aspecte que s'ha treballat en les sessions amb els centres ha estat la menció específica a la vinculació que es podria dur a terme amb la iniciativa de Camins Escolars d'Altafulla. En aquest sentit, s'ha mostrat poca predisposició a realitzar canvis en el currículum escolar per adoptar aquest projecte d'una forma transversal dins del marc de l'escola i institut. Sí que es valora la possibilitat de realitzar accions puntuals de suport o acompanyar les famílies que hi participin de forma activa, però caldrà fer èmfasi en la introducció d'elements troncats dins del funcionament del centre per tal d'ajudar a la consolidació de la iniciativa.

En aquest sentit, cal destacar algunes de les accions que es realitzen a l'Escola La Portalada:

Des del 1r trimestre del curs 2021-22, duen a terme un registre a cada classe de quants alumnes venen caminant, en cotxe, patinet, etc. Han detectat que, des que ho fan, l'alumnat de Cicle Superior ve més amb patinet, i han hagut d'habilitar aparcament específic per aquests.

En col·laboració amb l'Ajuntament, tenen aparcament per a bicis i patinets fet de palets, com també passa a l'escola El Roquissar. En el cas de La Portalada, comenten que mancava un aparcament per bicicletes per mares i pares, fora del centre, on deixar-la mentre l'alumnat entra.

Un darrer apunt en relació a la implementació de la iniciativa; cal considerar l'alumnat amb necessitats educatives especials. Així, l'equip directiu de La Portalada proposa la incorporació de senyalització específica per alumnes amb TEA en els punts clau de la Xarxa de Camins Escolars, tot i que, en consultes posteriors, s'ha constatat que aquest és un element que no té consens en el si de les associacions que agrupen famílies amb infants autistes.

Cal remarcar la importància de la implicació del professorat i l'equip directiu de les escoles d'Altafulla per a l'èxit de la present iniciativa. L'administració local haurà de propiciar el treball conjunt amb els centres per tal de motivar-los i fer-los participants. En l'apartat de Pla d'acció es presenten alguns exemples d'actuacions que es podrien dur a terme, des dels centres educatius i amb la implicació de l'ajuntament, per tal d'ajudar a la consolidació dels Camins Escolars.

b. AFAs

i. Percepció recorreguts actuals / millores

L'AFA del Roquissar destaca que hi ha molts joves de l'institut que sí que fan el trajecte fins al centre en grup, amb amigues i amics. Es veu més complicat per edats més primerenques, tot i que es parla de "recuperar valors o costums antics", és a dir, que el fet d'anar en grup sí que es feia abans i s'ha perdut.

En aquesta línia, també s'apunta la necessitat d'aconseguir sortir de la lògica individual, de la responsabilitat diària de fer l'acompanyament fins al centre. Així, es plantegen accions que puguin fomentar la coneixença, el (re)coneixement mutu entre les famílies, per tal de generar el clima de confiança propici per a la posada en marxa dels Camins Escolars.

ii. Vinculació amb la iniciativa

Les AFAs no expliciten la voluntat de voler liderar les accions de promoció dels Camins Escolars però sí que mostren la predisposició a col·laborar en la iniciativa un cop es posi en marxa. Entre altres, a l'hora de treballar amb les famílies, s'ofereixen per fer difusió dels materials de comunicació o per organitzar alguna sessió oberta a les sòcies de l'associació.

L'equip de les AFAs podria contribuir de forma voluntària en la configuració i gestió inicial de les línies de "bus a peu" o de "bicibús" si es decideix avançar en aquesta línia.

iii. Treball per part dels centres educatius i l'Ajuntament

L'AFA del Roquissar proposa la promoció de les activitats fora del centre educatiu, mitjançant la posada en marxa d'un projecte que impulsi el "coneixement del municipi i l'entorn". Altafulla compta amb diversos elements de patrimoni natural, paisatgístic i arquitectònic que poden esdevenir elements de treball amb l'alumnat, impulsant el sentiment de pertinença i la concepció de l'espai públic com un lloc d'aprenentatge, joc i relació. Es tractaria d'una activitat plenament alineada amb els objectius de la Xarxa de Camins i que es valora molt positivament pel seu alt potencial d'aliança amb diverses de les metes que es persegueixen amb el present projecte. Alhora, impulsa la col·laboració directa entre els centres i la institució, amb el treball en xarxa que això implica per als Camins i per a d'altres actuacions que es puguin posar en marxa a Altafulla.

c. Policia Local i Enginyer Municipal

El cap de la Policia Local i l'enginyer municipal identifiquen diverses problemàtiques en relació a la mobilitat de la vila, com la poca amplitud de moltes voreres de la trama urbana o la prevalença del cotxe per davant del vianant. Es comparteix la voluntat de treballar per la pacificació del trànsit en el si de la vila, ateses les condicions existents, favorables a la mobilitat activa i sostenible.

Ambdós fan èmfasi en la factibilitat dels canvis que s'emmarquin en la present proposta, és a dir, que la implementació de les transformacions proposades sigui viable tècnicament. De forma complementària, es constata la necessitat de prioritzar les mesures que es plantegin, per tal de dur a terme de manera progressiva el procés de transformació. Centrant l'anàlisi en els entorns escolars, on hi ha intervenció directa de la policia a través de talls puntuals de carrer i la gestió del trànsit, es debaten diverses alternatives per a la millora de les condicions de mobilitat en aquests dos àmbits. La preocupació per la seguretat dels infants i la gestió eficient del flux de vehicles que es desplacen al centre són els elements on pivota la reflexió.

Per les propostes de revisió de la circulació als entorns, destaquen alguns punts:

- Roquissar: valoren positivament la proposta, però indiquen les dificultats que pot suposar el canvi d'ús del vial posterior dels equipaments, actualment d'ús privatiu.
- Camí de l'Oliverot: es comenta l'estat de la via al planejament i s'estableix que s'estudiaran les possibilitats que això suposi.
- Creuament Ronda/Portalada/Gaià/Premsa: es valora positivament la proposta, conscients que suposaria repensar part de la circulació a l'entorn (sentit de Gaià, principalment).

d. Representants polítics

Pel que fa a l'àmbit polític, s'ha presentat i debatut el present projecte amb diverses regidories, atesos els canvis en els equips de govern al llarg del procés de redacció. En tots els casos, es feia palesa la voluntat del consistori d'apostar d'una manera ferma per la promoció de la mobilitat activa i sostenible, impulsant els processos de transformació que una iniciativa d'aquestes característiques requereix.

Així, entre altres, s'ha fet menció a la partida anual que incorpora habitualment el pressupost municipal per millores urbanes, no per a reformes integrals —que requereixen de recursos específics— però sí per a actuacions de caràcter menor (voreres, paviment, etc.). Tanmateix, s'identifiquen molts àmbits on seria oportú intervenir però es constaten les limitacions a nivell financer atesos els recursos amb els que compta un ajuntament de la dimensió d'Altafulla.

Amb tot plegat, es comparteixen les possibilitats que les estratègies d'urbanisme tàctic i altres accions que requereixen poca intervenció ofereixen per assolir un notable impacte en la mobilitat quotidiana de la població de la vila.

LA XARXA

Introducció

La proposta de Xarxa de Camins Escolars per Altafulla parteix de la informació recollida en l'anàlisi prèvia, l'enquesta, les converses amb agents clau de la vila i d'una voluntat clara de vinculació amb altres factors de transformació urbana previstos, presents i potencials per al municipi.

Les respostes obtingudes a les enquestes, les interaccions amb les famílies, els centres i l'alumnat, la identificació de bones pràctiques en iniciatives de Camins Escolars en altres punts del territori i l'experiència de l'Escamot en aquest àmbit van en la línia, totes elles, de la consideració que una millora de les condicions urbanes en favor de la seguretat i comoditat dels vianants respecte els vehicles a motor no passa únicament per la regulació de la velocitat i la senyalització, sinó que requereix canvis profunds i decidits en la forma urbana i l'ús que fem dels carrers.

La percepció de l'espai de convivència, ja sigui per part de qui el camina, com qui el condueix o el recorre en bicicleta és cabdal en la manera que tenim de relacionar-nos-hi. Quan conduïm un cotxe, l'estretor i la sinuositat ens ajuden o ens forcen, inconscientment, a reduir la velocitat. Al contrari, l'amplada i la continuïtat ens faciliten el moviment i ens el fan percebre més segur quan caminem. Els canvis cromàtics ens criden l'atenció i ens posen en context, alhora que poden ajudar a orientar-nos. Tots aquests seran elements que es tindran en compte en la proposta que tot seguit es desenvolupa.

Val a dir, però, que les possibilitats temporals i econòmiques de qualsevol administració no permeten una reforma completa i immediata, amb obra civil, de grans àmbits i quantitat d'espais com els que una proposta d'aquestes característiques requeriria. En aquest sentit, atesa aquesta limitació, es considera el valor positiu que pot suposar dotar les intervencions urbanes de certa flexibilitat i potencial revisió per part de les persones que en facin ús.

Per aquests motius, es suggereix que, en primera instància, moltes de les recomanacions incloses en la present proposta siguin estudiades per a ser implementades a través d'**estratègies d'urbanisme tàctic** (pintura, elements de mobiliari urbà, vegetació, delimitació amb elements de baix cost i fàcil implementació, etc.), de manera que es puguin anar consolidant mitjançant obra amb temps més adequats per a la seva projecció i execució. L'urbanisme tàctic, efímer o flexible, per a ésser útil s'ha de fer amb aquesta visió de prova, d'assaig previ a la futura consolidació, i no com una solució definitiva. Això implica a qui ho dissenya, a qui ho manté, a qui ho fa servir i a qui ho comunica.

Cal dissenyar, doncs, segons dues consideracions: en primer lloc, pensant que **ha de ser possible modificar les intervencions un cop viscudes** pels habitants d'Altafulla i, en segon, que eventualment **puguin ser consolidades mitjançant obra civil**. Convindrà revisar de forma periòdica l'estat en el que es troben les reformes i afectacions, s'haurà de fomentar que la ciutadania se'n pugui i vulgui apropiat i, per això, s'haurà de cuidar especialment la comunicació d'aquestes actuacions.

L'objectiu de la intervenció és impulsar la transformació de l'espai públic per aconseguir canvis en la nostra quotidianitat, amb els mitjans de que es disposa actualment, pendent de ser validats a

través del seu ús i les reflexions de la ciutadania. Per tant, caldrà propiciar aquest diàleg i cocreació amb la població de la vila per tal d'assolir els objectius desitjats.

Premisses de la Xarxa de Camins Escolars

D'entrada, la proposta vol treballar **la idea de "lloc"**, intentant establir una estratègia de millora i conseqüent apropiació d'allò que coneixem com **entorns escolars**.

Determinar un espai de referència, acotat, on dur a terme les principals accions i intervencions en relació als recorreguts escolars i a l'ús dels espais urbans per part de l'alumnat suposa posar les condicions per una més fàcil apropiació d'aquests espais.

La idea de "lloc" amplia allò que considerem part de l'escola i, per tant, hi posem unes expectatives diferents. Per això, el cor de la proposta, de la Xarxa, es vol que siguin aquests **espais d'escola ampliada**, aquests llocs fora del límit concret de l'edifici. Entorns escolars que són escola perquè són per on s'arriba al centre, per on se'n marxa, on s'hi tenen estones de descans, on es pot sortir a aprendre, etc. Cal, doncs, que aquests espais l'alumnat se'ls senti seus, se'ls (re)apropriï i estiguin cada cop en millors condicions per a que els facin servir de forma segura, lliure i agradable.

En segona instància, es considera que les condicions d'un municipi de les característiques d'Altafulla demanen una **estratègia global** pel que fa a la Xarxa de Camins Escolars, més enllà d'una visió per cada centre docent. Tot i que la present proposta es basa en la ubicació dels dos principals pols educatius del municipi —l'entorn de l'Escola la Portalada i l'entorn de l'institut i l'Escola el Roquissar— no s'ha deixat de banda l'existència d'altres punts d'importància com les dues llars d'infants, la biblioteca, l'escola de música o l'escola d'adults, entre d'altres.

En aquest sentit, les recomanacions i la idea estratègica del document responen a la lògica de millora dels desplaçaments escolars però també a la millora de les condicions urbanes en general, amb efectes tant en la resta de desplaçaments quotidians de la població de la vila com de la població visitant, atesa la realitat turística del municipi. La premissa és, doncs, que **construint una vila apta pels més joves, l'estarem construint també per la resta**.

Cal entendre, doncs, que una proposta de millora dels camins escolars transcendeix els recorreguts propers i els moments d'entrada i sortida dels centres; cal mirar l'entorn i incorporar-ne els diversos tipus de desplaçament.

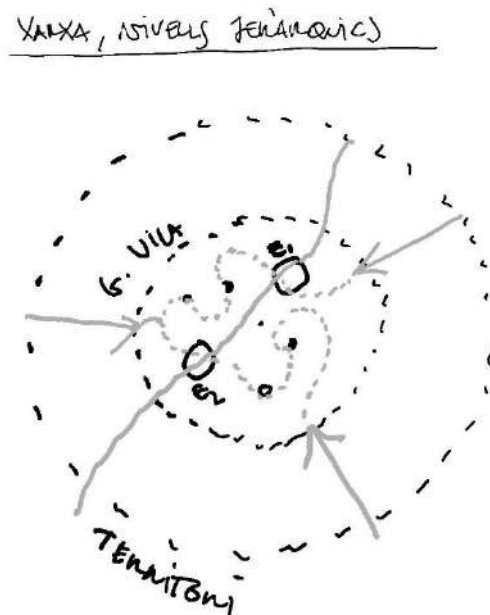
Per això, més enllà de les dades de l'enquesta i de la ubicació dels dos pols educatius, es proposa una xarxa de recorreguts a nivell del nucli urbà que procura entendre l'estructura de la vila en la seva globalitat i la importància jeràrquica d'alguns dels carrers i espais públics. Quan la xarxa s'allunya dels entorns escolars encara en depèn, però ha de servir a la resta del municipi. Amb aquesta intenció es proposa **una Xarxa àmplia, ambiciosa, que serveixi a tot Altafulla**.

Tercer, la idea de Xarxa ha de respondre a la lògica global del municipi i, també, al seu **encaix territorial**. No es pot obviar que Altafulla no viu aïllada enmig del no-res i que, per tant, existeixen dependències amb les poblacions i nuclis del voltant que s'han d'incorporar a la idea de Camins Escolars. El camí escolar no és tan sols aquell més proper, és la suma de trajectes individuals, als quals cal donar solucions col·lectives.

En aquest sentit, com s'ha apuntat anteriorment, la proposta inclourà una menció final a l'encaix territorial del municipi i la importància dels "llargs" recorreguts fins i des del centre, amb la dependència del cotxe que aquesta distància sovint implica. Es presentaran una sèrie d'opcions de millora en aquesta direcció, tal i com es demanava ja en les respostes a l'enquesta de la fase de prospecció i consulta, les quals inclouen alguns suggeriments per part de residents en localitats i nuclis allunyats de la vila.

La proposta que tot seguit es desenvolupa, doncs, condensa aquestes idees definint uns recorreguts i espais amb vocació d'esdevenir la Xarxa de Camins segurs i agradables que Altafulla requereix i que, per arribar a ser-ho, hauran de ser àmbits d'intervenció prioritària en els propers anys per part dels responsables municipals, amb l'ajuda i la implicació dels vilatans.

Amb aquestes premisses, la proposta s'estructura en 3 escales: els entorns escolars, la Gran Vila i el Territori.



Il·lustració 1 Esquema conceptual de la xarxa. Elaboració pròpia.

Els entorns escolars

Els entorns escolars seran el punt de partida de la proposta. En el cas que ens ocupa, es centren els esforços en, per un costat, l'entorn de l'Escola La Portalada i, per l'altre, en el de l'institut i el Roquissar. Aquests són els centres públics de major concentració d'estudiants d'edats diverses i d'educació obligatòria i són els que compten amb equipaments de major dimensió i volum d'usuaris, alhora que són els centres considerats en la fase de prospecció i consulta (principalment amb l'enquesta).

Els **objectius** pel que fa a la intervenció i millora dels entorns escolars són, principalment, la **determinació d'un àmbit i l'establiment de criteris per la seva pacificació**.

En aquest sentit, la definició de l'àmbit ajuda a construir un imaginari de lloc propi per a l'alumnat, els centres educatius i les famílies. Com s'ha dit, aquesta idea n'afavoreix l'apropiació a través de l'ús, alhora que transmet a la resta de vilatans i visitants que es tracta d'un espai on cal parar encara més atenció, on la prioritat absoluta és per al vianant (en aquest cas, escolar), no per al cotxe. Això permet als diversos agents locals (consistori, escoles, policia, famílies, etc.) proposar estratègies de millora en un marc de referència concret, basant polítiques, activitats, regulacions i reclamacions, respectivament, en un indret en el qual les necessitats d'infants i joves tenen encara més prioritat davant dels costums o voluntats d'altres habitants de la Vila.

Determinar l'àmbit concret que es considera entorn escolar no és una tasca senzilla i pot tenir més a veure amb la percepció que amb factors mesurables. Qualsevol delimitació o línia imaginària que no tingui a veure amb la forma mateixa del territori sempre és susceptible al dubte o l'esmena segons el sistema de referència que es prengui. Alhora, sovint, els canvis a nivell urbà i territorial són més un gradient que un salt brusc entre sistemes. Tot i això, la percepció de la ciutat té molt a veure amb els canvis en la forma i la distància. És a dir, amb les característiques de l'espai urbà i amb el temps i l'esforç que suposa desplaçar-nos-hi, respectivament.

Per tal, doncs, de procurar establir un àmbit de referència concret, es parteix, en primer lloc, de les reflexions sobre l'efecte que pot tenir sobre l'imaginari ciutadà i les millores en el benestar i la seguretat d'alumnes, famílies i docents. A continuació, per plasmar-ho sobre el terreny, la proposta es basa en els mencionats i coneguts vectors de la distància (temps) i la forma urbana (espai).

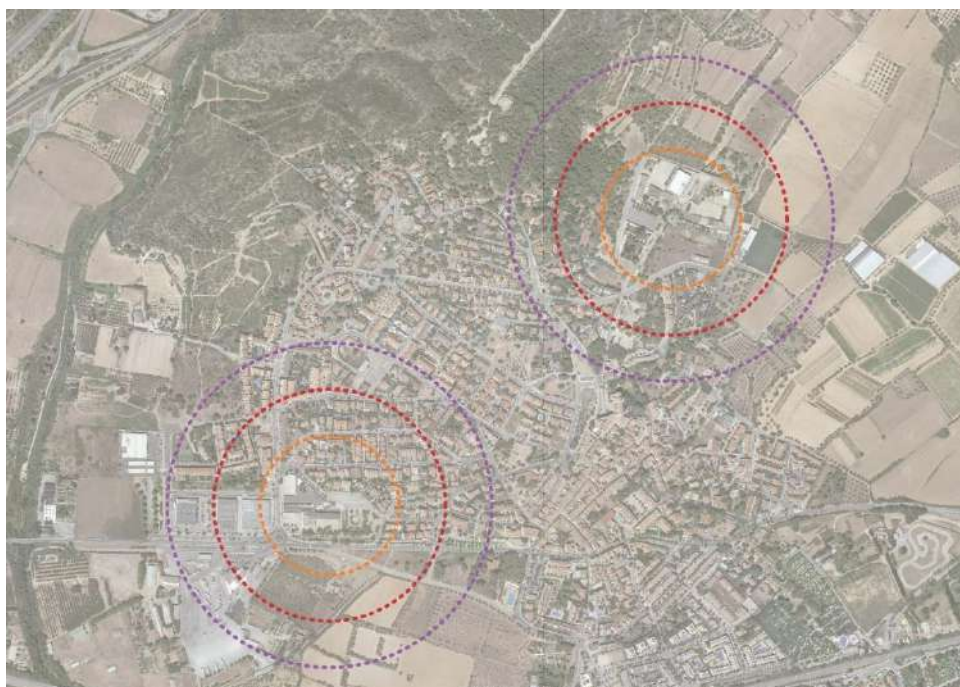
Pel que fa a la distància, es pren allò col·loquial d'estar «a dos minuts» o «a cinc minuts» d'un lloc. No es tracta de la mesura concreta i real del temps que es triga caminant des de qualsevol punt fins a l'escola, sinó d'una referència, una aproximació. Estar a dos minuts ens parla d'entorn proper, d'immediatesa. Els 5 minuts ens parlen d'àmbit d'influència, de barri petit, de desplaçament fàcil.

Per traduir temps en distància, es parteix d'una idea recurrent en la bibliografia respecte les distàncies habituals de desplaçaments a peu, que estipula uns 10 minuts per recórrer entre 600 i 650 metres o al voltant d'un quart d'hora per caminar 1km.

Així, s'establiria que un entorn "dels 5 minuts" quedaria al voltant dels 300 i 325m. Tanmateix, si es consideren, de forma intuïtiva, factors com la sinuositat dels recorreguts, la manca de continuïtat per a vianants, el pendent d'algunes zones de la vila i el fet que es plantegen camins escolars per totes les edats, amb els condicionants que això suposa a nivell de velocitat, distraccions o possibles parades, aquesta distància acostumarà a ser més propera als 250m.

Pel que fa a l'entorn proper, immediat, es pren com a referència els «2 minuts». Així, amb les mesures anteriors, suposaria uns 120 o 130m. Dit això, l'aleatorietat de la ubicació del punt de tot el perímetre dels recintes des d'on es pren la mesura ens indica que aquest valor hauria de ser una mica superior.

Amb aquesta referència es plantegen, en cada àmbit, diversos cercles concèntrics des d'un teòric "punt central". Les distàncies escollides són 150m, 250m, i 350m. Les característiques dels carrers, places, parcs o carreteres dins d'aquestes distàncies i la vinculació que aquestes tinguin amb el sistema general en determinaran la importància i el tipus de recomanacions que es proposaran.



Mapa 1 - Distàncies de referència per la determinació dels Entorns Escolars (150m - taronja, 250m - vermell, 350m - violeta) Elaboració pròpia.

Dins dels **150m més propers**, es proposen les **principals operacions de pacificació**, de restricció de l'accés de vehicles o reducció de l'aparcament. No és coincidència que les principals intervencions per part de la policia local, en els dos casos objecte d'actuació, actualment quedin dins d'aquest àmbit. A banda, ha de ser l'espai de referència on fer les principals intervencions de canvi en la forma urbana, ja sigui de forma «tàctica» o amb obra civil. Calen canvis en la circulació, en la prioritització modal i en el traçat dels recorreguts de vehicles i vianants. També s'hi ha d'incloure més i millor mobiliari urbà o vegetació i aprofitar aquests elements per donar resposta als objectius de la proposta.

Són els espais on s'han de dur a terme les accions més ambicioses i entendre'ls com a banc de proves continu on els alumnes i les famílies hi tinguin molt a dir. Fer participar a uns i altres en el procés de disseny d'aquests espais, sota les premisses establertes en el present document, en facilitarà l'acceptació i n'afavorirà l'apropiació. La participació pot arribar fins i tot a la fase executiva, participant de pintades, plantades o d'altres accions que puguin esdevenir. En l'apartat del Pla d'Acció es pot trobar major detall en relació a aquestes propostes.

Es proposa estudiar que la **velocitat màxima en aquests àmbits siguin 20km/h** per a tots els vehicles, i determinar **espais específics on aquesta sigui de 10km/h**, com a les zones d'aparcament o en d'altres d'especial atenció.

Seguint la mateixa línia d'intervenció, **entre els 150 i els 250m es defineix l'àmbit dels «5 minuts», on es considera que s'han de dur operacions d'adequació per la millora de la seguretat i la continuïtat per als vianants.** Això pot incloure augmentar l'espai dedicat a vorera, fer nous i més amplis passos de vianants, afavorir la visibilitat en aquests passos i encreuaments, identificar i senyalitzar perills com les sortides de vehicles, plantejar canvis en la forma de carrers per afavorir la reducció de velocitat de vehicles, reforçar la senyalització de velocitat i de recorregut escolar, etc.

Es planteja també que sigui l'àmbit on s'estudiïn **reduccions puntuals de la velocitat permesa, dels 30km/h als 20km/h en zones d'especial atenció.**

Més enllà dels **250m i fins els 350m**, s'hi inclouen els sistemes afectats per l'entorn escolar, ja sigui per **contenir elements de referència importants** com per veure's afectats per **modificacions en la circulació** (sentits, restriccions) derivades de les operacions de pacificació més properes.

Tot i això, tal com s'enunciava anteriorment, no tot ha de ser valorat sota la perspectiva del temps o la distància, sinó que la forma urbana pren també importància. Així, aquests radis serveixen per determinar un marc de tipologia i intensitat de les intervencions però, finalment, la proposta és conjunta i, en molts casos, interdependent.

Establir aquests criteris de mesura anàlegs, com a punt de partida per ambdós entorns, serveix també per comprendre'n millor, per comparació, les dimensions, la tipologia d'espai urbà i la relació d'aquest amb els equipaments educatius.

La idea d'entorns escolars i la tipologia de proposta d'accions han estat conceptes comentats i revisats a les sessions de treball amb agents locals, fet que ha permès adequar-ne l'abast. En qualsevol cas, s'ha d'entendre la proposta concreta com una eina de treball, flexible i revisable segons els criteris i les demandes dels agents esmentats (equip tècnic, membres de la comunitat educativa i representants polítics), a mesura que la idea d'entorn sedimenti en el seu imaginari i el de la resta de la ciutadania.

Així doncs, amb aquestes premisses es planteja una estratègia d'intervenció en els dos grans àmbits dels centres docents d'Altafulla que, en major o menor mesura, ha de ser capaç d'estendre's a la resta de la Xarxa amb formats similars als que s'executin en els entorns.

- 1. El Roquissar i l'institut

▪ **Determinació de l'àmbit i característiques:**

Per tal d'establir els radis de referència, en primer lloc s'ha d'escollir el punt central des del qual "mesurar" l'entorn. En aquest cas, s'escull el punt mig del carrer del Roquissar, on es troba una rotonda que, dit sigui de pas, no té motiu aparent per la seva existència. És el punt mig del carrer del Roquissar, un indret fàcilment identificable en la via que dona accés als dos centres educatius i al poliesportiu.

Un cop establert el punt de referència i situades les dimensions que ja hem comentat (150, 250 i 350m), procedim a identificar les característiques de l'entorn, la posició i relació que els seus principals elements urbans tenen amb els centres educatius i entre ells mateixos.



Mapa 2 - Superposició dels 3 radis de definició de l'àmbit a l'entorn del Roquissar i l'institut. Elaboració pròpia.

En l'àmbit més proper, el dels "2 minuts", s'hi troben els recintes dels dos centres educatius i del poliesportiu, a més del cementiri. Comprèn també 4 zones d'aparcament pensades per aquests equipaments i per l'Estadi Municipal Joan Pijuan, que sumen al voltant de 125 places, incloses les accessibles.

Aquest àmbit queda envoltat per 4 vies: al sud, el tram final de la ronda de la Creueta; a l'est, el pas del Camí de l'Oliverot, entre l'institut i l'Estadi; al nord, un vial de servei pels equipaments, actualment d'ús privatiu i a l'oest el Camí de la Nou a Altafulla.

Cal mencionar també la baixada que voreja el parc del Roquissar, que travessa l'àmbit entre la Ronda i el carrer del Roquissar, amb bones condicions per a vianants però menys utilitzada per accedir a l'escola per part d'alumnes i famílies del Roquissar que el recorregut pel Camí de la Nou.

Aquest darrer està format per un tram de calçada de doble sentit, asfaltat, amb un voral per a vianants pintat al lateral. L'afluència diària de vianants i altres modes, que acostumen a fer servir aquest voral pintat més que no pas l'accés central pel parc, indiquen la necessitat de consolidar-lo i millorar-ne les condicions.

A la Ronda, les condicions de les voreres són adequades en amplada i continuïtat, però té clares mancances als encreuaments i degut al tipus de secció de la via: de dos carrils amples amb aparcament a banda i banda. Aquests factors, units al pendent, faciliten agafar velocitat als cotxes i en reforcen la seva preeminència a l'espai públic. Els elements reductors de la velocitat existents actualment no són suficients per assolir una bona convivència entre vianants i cotxes.

Pel que fa al camí de l'Oliverot, en el seu pas per davant de l'Estadi i l'institut, té bones condicions de vorera i continuïtat. El potencial de millora pot passar per les connexions amb altres vies, alhora que caldria contemplar la senyalització de passos de vianants i altres canvis que reforcin la idea d'estar en un espai d'especial atenció per part dels conductors i de prioritat absoluta pels vianants.

La circulació actual per aquest àmbit és de doble sentit per totes les vies, llevat del vial de servei. Aquest fet provoca una afluència massiva i desordenada de vehicles que la Policia local d'Altafulla procura regular mitjançant punts de control d'accés i talls d'alguns carrils, en alguns casos temporals i en d'altres gairebé permanents durant tota la jornada.

En el següent marc de referència, entre els 150 i els 250m, s'hi troben l'Estadi, parcel·les agrícoles, part del Parc del Comunidó, els encreuaments entre les vies mencionades anteriorment i la seva continuació més enllà de l'entorn proper.

Pel que fa als encreuaments, la relació d'ambdós camins, Oliverot i de la Nou, amb el vial de servei es duu a terme en espais ampliats d'ambdues seccions en el seu pas per l'àmbit. Tot i això, aquest reconeixement del canvi de sistema no suposa un reforç de les condicions de seguretat per



Mostra 1 - Trobada entre el Camí de la Nou amb la Ronda. Fotografia pròpia



Mostra 2 - Ordenació actual sobre el Camí de l'Oliverot a la seva arribada a l'àmbit. Captura del Mapa Urbanístic de Catalunya.

<https://dtes.gencat.cat/muc-visor/AppJava/home.do>



Mostra 3 - Estat actual del camí de l'Oliverot a l'arribada a l'àmbit. Fotografia pròpia.

vianants, que passen a compartir espai directament amb els cotxes, sense transició o senyalització excepcional, en cas de voler remuntar els camins cap al nord.

La trobada del Camí de la Nou a Altafulla amb la Ronda presenta clares mancances en la seguretat. Es tracta d'un punt on el camí s'estreny i hi conflueixen dos sentits de circulació de cada via. Els passos de vianants són estrets, sense senyalització específica ni elements de reducció de la velocitat. L'espai per vianants pintat en el camí a la Nou es troba en el punt de pitjors condicions de tot el seu recorregut.

A l'extrem sud-est del pas de la Ronda per l'àmbit, aquesta es creua amb el camí de l'Oliverot, en un gir brusc, amb pendent i poca visibilitat, on tornen a confluir un vial pintat i la calçada en condicions desfavorables pels vianants.

Aquest encreuament connecta l'àmbit amb el tram del Camí de l'Oliverot que duu fins l'arbre mateix, a la cruïlla amb el carrer dels Castellers. Aquest tram, com s'avançava, consta d'un carril de circulació i un vial per a vianants pintat, segregat amb elements separadors, en contacte amb una vorera impracticable que és més aviat el remat constructiu dels murs de contenció dels habitatges que queden en una cota superior.

Aquest tram de via cal dir que passa per un àmbit de planejament expectant. En consultar la informació gràfica disponible al Mapa Urbanístic de Catalunya, es pot veure que el Planejament contempla l'ampliació de la via per adequar-la a les condicions d'urbanitat esperables d'una nova zona de creixement. L'espai sobre el que es desenvoluparia la zona passa principalment per una finca de garrofers, l'estat de gestió del qual es desconeix per part de l'equip redactor de la present proposta.

Tal com s'ha apuntat, a la cruïlla amb el carrer dels Castellers, passat el recorregut acompanyat per garrofers, s'hi troba l'Oliverot, que dona nom a la via i serveix de referència clara d'entrada a l'àmbit.

Aquest punt es situa ja dins el tercer nivell de definició d'aquest àmbit, entre els 250 i 350m. A la trobada entre les vies esmentades, s'hi afegeix l'aparició a l'àmbit del Camí de la Vinya Gran convertit en carrer i d'un camí de caire agrícola.

Actualment, els sentits de circulació en aquest sistema s'organitzen amb un canvi de sentit de l'Oliverot en el tram entre Castellers³, que baixa, i Vinya Gran, que puja. Aquest sistema provoca una solució de gir brusc i forçat de l'Oliverot a l'alçada del carrer dels Castellers. Suposa també que molts vehicles agafin velocitat al pujar per la Vinya Gran, per tal de superar la pujada pronunciada en el seu tram final, amb la certesa que no els vindran

³ En alguns dels documents als que s'ha tingut accés, s'anomena aquest tram de carrer «Carrer del Mèdol».

vehicles des de cap dels dos sentits. En resum, es tracta d'una solució que cal, si més no, repensar.

Aquest seria el principal sistema afectat per la determinació d'entorn escolar, més enllà de més part dels camins cap al nord i del Parc del Comú en la seva totalitat. S'entén que aquest darrer és una peça de potencial importància en la concepció d'escola ampliada ja comentat.

A mode de síntesi, es tracta d'un entorn molt delimitat, motiu pel qual es posarà atenció a les connexions amb "l'exterior". Alhora, s'identifica que cal revisar el paper de les zones d'aparcament i, sobretot, la lògica de circulació rodada dins l'àmbit, prenent com a referència les actuals iniciatives de restricció temporal de la circulació en els moments de màxima afluència.

Propostes de transformació i millora de l'àmbit:

La proposta sobre l'àmbit parteix, en primera instància, d'un canvi general en la concepció de la circulació de vehicles a l'entorn "dels 2 minuts". El plantejament passa per reduir-la de manera que aquesta sigui una garantia d'accés a la zona d'equipaments, però que no es converteixi en un espai còmode de pas ni de circulació. Cal garantir l'accés a l'àmbit però no cal fer-ho ràpid ni des de tot arreu.

La proposta planteja 2 escenaris pel que fa a la circulació:



Mostra 4 - Esquema de l'escenari de circulació 1. Elaboració pròpia.



Mostra 5 - Esquema de l'escenari de circulació 2. Elaboració pròpia.

- *Escenari 1.* Eliminar per complet l'accés de vehicles al carrer del Roquissar més enllà del servei als equipaments, emergències o accés per a persones amb mobilitat reduïda. Activar el vial de servei de la part posterior dels equipaments com una via pública de pas, tan sols en sentit de pujada.
- *Escenari 2.* Mantenir el sentit de pujada al carrer del Roquissar, fent ús puntual del vial posterior en els moments d'entrada i sortida dels centres, com a alternativa a les restriccions per part de la policia local. Aquesta segona opció seria compatible també amb el manteniment de les restriccions actuals, en cas de no fer ús del vial posterior. Seria l'opció menys desitjable tot i ser, potser, la més possible de forma immediata.

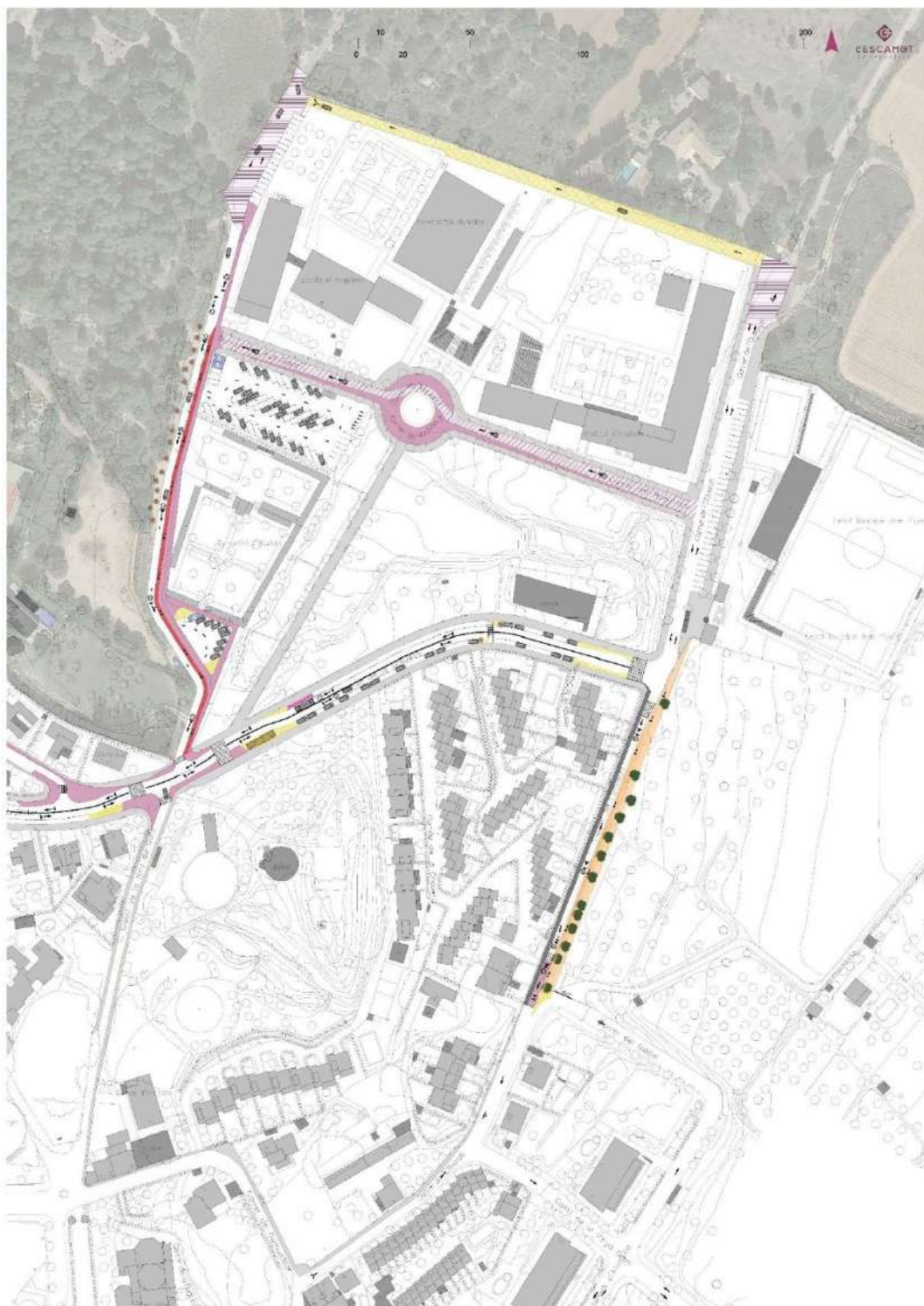
Els dos (tres) escenaris contemplen una premissa comuna: convertir el tram del carrer Camí de la Nou a Altafulla en una via de sentit únic, de pujada cap al poble, des del carrer del Roquissar fins la Ronda. En qualsevol dels escenaris, l'accés al camí es continua garantint, degut a que es manté el doble sentit en el tram on s'eixampla i hi ha la filera d'aparcament a tocar de l'edifici de l'escola.

Aquesta operació permet reduir dràsticament l'afluència de vehicles "de pas", ordena l'accés de vehicles a l'entorn, facilita la feina de gestió a la policia local i obre la porta a repensar la secció del tram del carrer Camí de la Nou a Altafulla en pro d'un accés més segur i divers.

La proposta manté els dos sentits en el tram del Camí de l'Oliverot davant de l'Estadi i l'institut i el doble sentit a la Ronda de la Creueta.

A partir d'aquesta premissa, es dibuixa un escenari de possibilitat que inclou la transformació del carrer del Roquissar sense grans esforços materials: cap necessitat d'obres majors, les operacions

“tàctiques” que es considerin oportunes d’apropiació de l’asfalt i la gestió i regulació de l’àmbit per part dels agents locals en funció de la solució escollida.



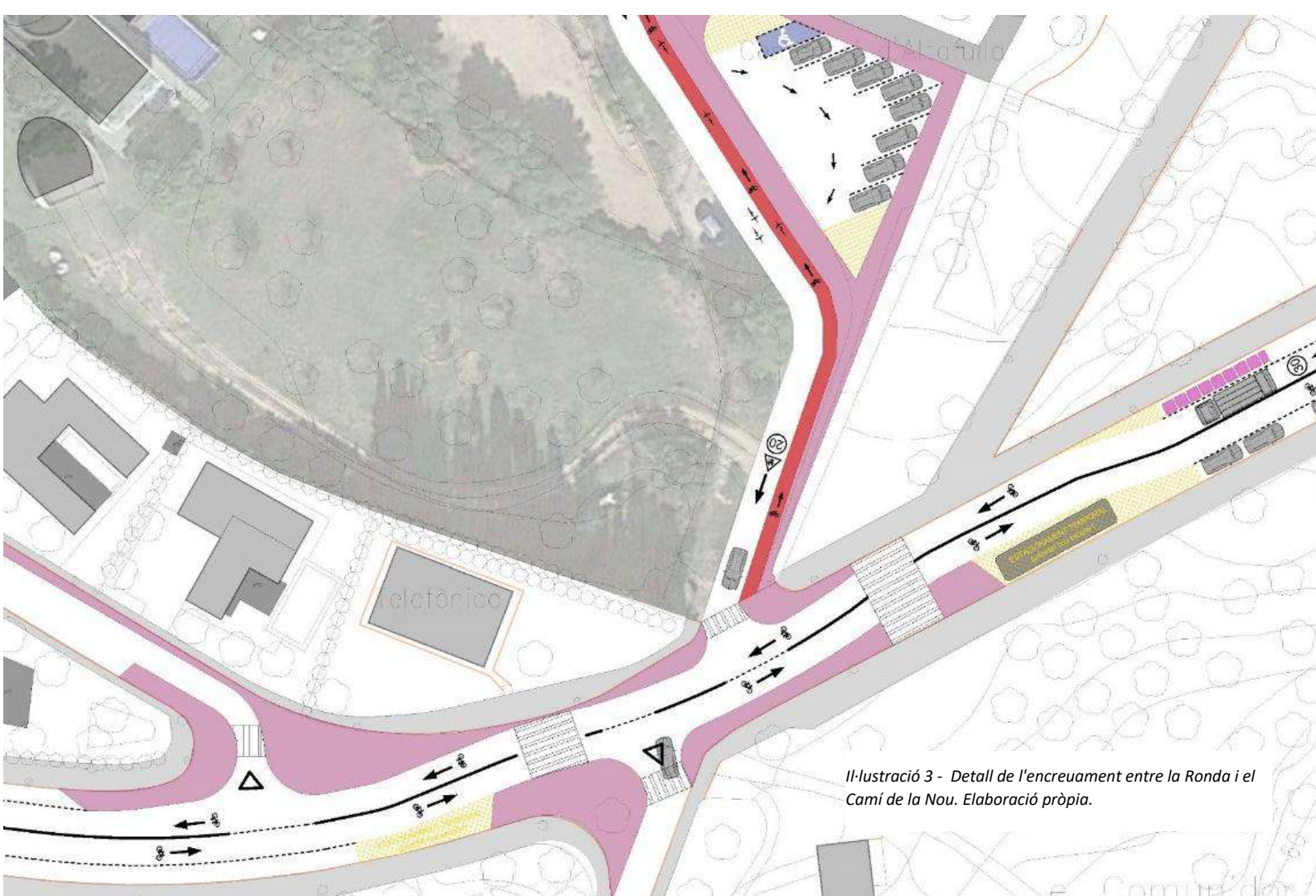
Il·lustració 2 - Imatge general de les propostes d'intervenció a l'entorn del Roquissar i l'institut. Per més detall, veure plànol corresponent a l'annex. Elaboració pròpia.

La proposta dibuixada contempla, doncs, el carrer del Roquissar en sentit de pujada i el vial obert. Aquesta opció fa plausible qualsevol escenari i assaja la forma que se'n pot derivar. S'adjunta, annex al document, el plànol amb la resolució necessària per poder ser visualitzat correctament i a continuació, es detallen alguns dels principals aspectes que es deriven i acompanyen aquesta idea general:

- **Cruïlla entre la Ronda i el Camí de la Nou a Altafulla:**

En aquest punt es condensen gran part dels resultats de l'operació general sobre l'àmbit. El canvi sobre el Camí de la Nou permet aprofitar l'espai que abans ocupava el sentit d'entrada de vehicles a l'àmbit, substituir-lo per un pas més ample de vianants i un carril bici en sentit de baixada per permetre l'accés de les bicicletes de forma fàcil i sense entrar en conflicte amb vianants ni els vehicles en sentit contrari. Les bicicletes en sentit de pujada comparteixen espai amb el cotxe o la moto, com en la resta de l'àmbit.

L'operació ve acompanyada de repensar la forma de l'aparcament del cementiri. Alhora, la cruïlla es resol modificant el traçat dels vehicles a la calçada, augmentant els espais de vianants en cantonada, fet que ofereix millor continuïtat als recorreguts a peu. També contempla la delimitació de zones d'aturada temporal de vehicles, amb prioritat per qualsevol tipus de transport escolar.



Il·lustració 3 - Detall de l'encreuament entre la Ronda i el Camí de la Nou. Elaboració pròpia.

- **Camí de l'Oliverot:**



El Camí (carrer) de l'Oliverot en la seva aproximació a l'entorn provinent de l'àmbit residencial proper té mancances importants en la compatibilitat dels recorreguts a peu, en cotxe i en bicicleta.

La proposta contempla l'escenari d'apropiació de la part de la parcel·la adjacent al camí que, a priori, el planejament contempla reservada per al vial. Ampliar l'espai practicable permet una millor convivència entre els diferents modes.

Es planteja fer-ho, però, ampliant la secció els 4 o 5m que permeti l'ordenació vigent, a mode de parc lineal, sense asfaltar-lo.

La cota o cotes escollides per aquest esforç seran un dels aspectes clau alhora d'enfrontar una proposta factible. Fer-ho a la mateixa cota que el carrer actual seria la més pràctica però suposaria més esforços constructius i la incompatibilitat amb els actuals garrofers de primera línia.

En tot cas, l'objectiu de la present proposta no és oferir una solució específica sinó apuntar les possibilitats i beneficis que la iniciativa en la re-urbanització del tram podria suposar pels camins escolars i la millora de l'entorn.

Aquesta operació aniria de la mà de consolidar l'actual voral pintat i fer l'obra de la vorera al mateix nivell que els petits trams de vorera adjacent actuals.

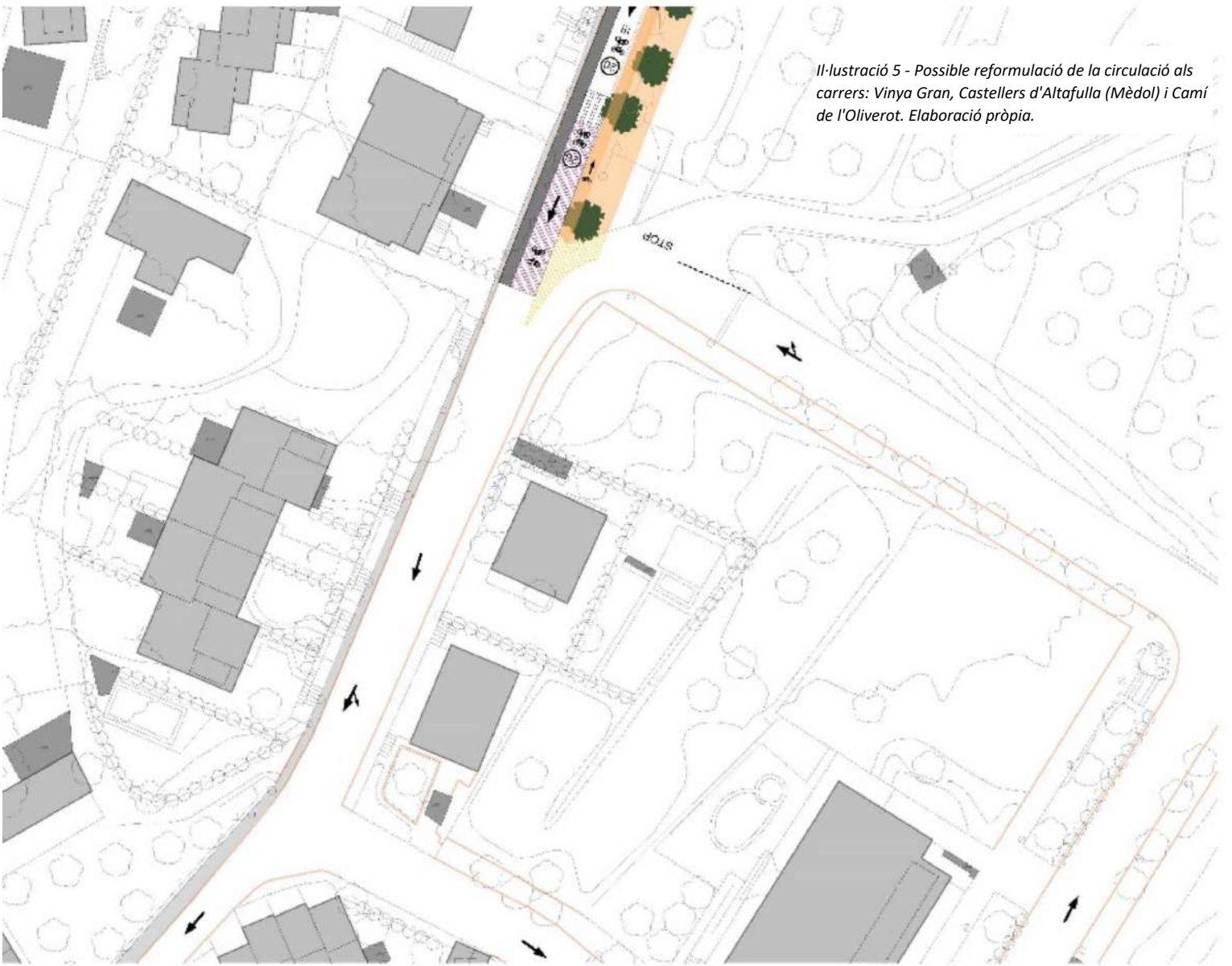
Finalment, cal apuntar que caldria acompanyar aquesta proposta d'una solució adequada de la confluència de circulacions a l'alçada de l'arbre que dona nom al camí.

Es planteja reconèixer i respectar l'Oliverot com a element de referència i porta d'entrada a l'àmbit. El pas estret que queda entre aquest i el mur adjacent es planteja que pugui ser un tram degudament senyalitzat on les bicicletes puguin circular en contra direcció i incorporar-se al parc lateral exposat anteriorment, un cop sigui físicament possible.

Aquestes operacions es volen reforçar millorant la cruïlla formada per l'Oliverot i el carrer dels Castellers d'Altafulla. La solució passa per donar continuïtat al sentit de circulació del Camí de l'Oliverot, convertir el darrer tram de la Vinya Gran en sentit de baixada i que Castellers d'Altafulla passi a ser de pujada.

Il·lustració 4 - Detall en planta de la secció ampliada del Camí de l'Oliverot. Elaboració pròpia

Il·lustració 5 - Possible reformulació de la circulació als carrers: Vinya Gran, Castellers d'Altafulla (Mèdol) i Camí de l'Oliverot. Elaboració pròpia.



Amb aquesta senzilla operació, es millora la fluïdesa en la sortida de vehicles i es redueix la perillositat del creuament de la Vinya Gran amb l'Oliverot. Aquests canvis de sentit, a priori, no tindrien cap efecte en els carrers propers.

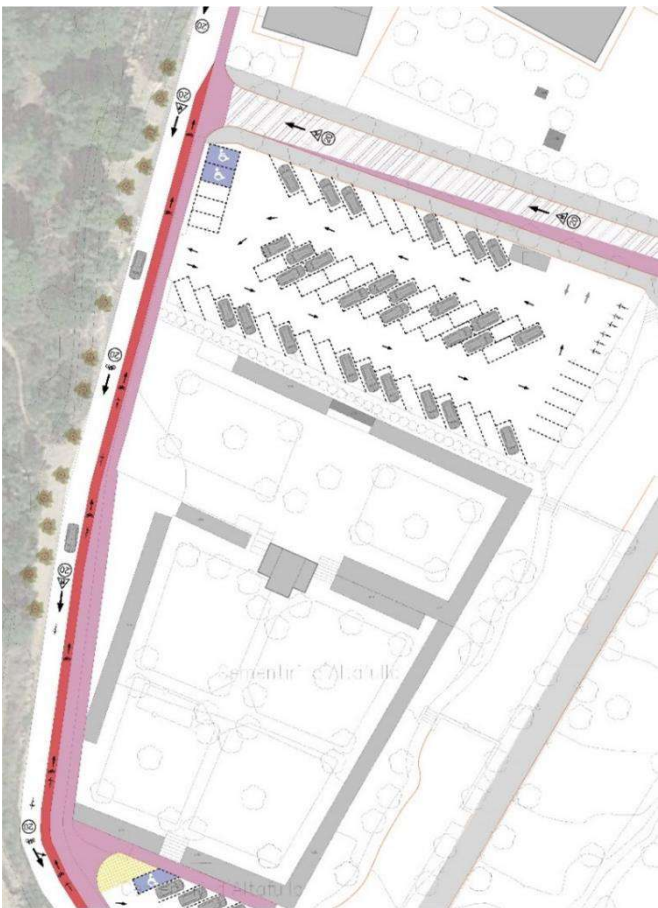
- **Altres apunts:**

- Camí de l'Oliverot i Camí de la Nou a les entrades/sortides nord.

Quan ambdós carrers es converteixen altre cop en camins envoltats de terreny de cultiu, es recomana reforçar la senyalització d'entrada en zona escolar, tant en el pla horitzontal com vertical.

- L'aparcament del Roquissar i l'entorn:

La relació d'aquest espai amb l'entorn depèn en gran mesura de la gestió de la circulació al carrer del Roquissar. L'ideal seria comprendre que un aparcament no és un



Il·lustració 6 - Detall de l'entorn de l'aparcament del Roquissar. Elaboració pròpia.

espai de circulació. En el cas, desitjable, de restringir l'accés de vehicles particulars a tot el carrer del Roquissar i fer-los circular pel vial posterior, la proposta seria mantenir un únic punt d'entrada i sortida de vehicles a l'aparcament des del carrer Camí d'Altafulla a la Nou.

En cas d'haver d'optar per opcions més conservadores i mantenir el sistema de control d'accés actual, que restringeix el pas pel tram del carrer del Roquissar davant de l'escola, s'hauran de buscar alternatives.

Una d'elles pot ser convertir l'aparcament en espai de pas dels vehicles que accedeixin al carrer del Roquissar durant aquelles hores i l'altra permetre el doble sentit davant de l'institut de forma temporal durant les hores de restricció.

Un altre factor d'importància són els espais del perímetre del carrer/camí d'Altafulla a la Nou, que actualment serveixen per aturar-se "en doble fila". En la mesura del possible, caldrà evitar aquestes situacions ocupant els punts on això succeeix. L'ús d'elements de vegetació o de mobiliari urbà pot servir a tal efecte.

Una altra opció, si la secció ho permet, és normalitzar la situació i preveure-la. Habilitar espais d'aturada temporal segurs i identificables per part d'alumnes i famílies.

Aquesta darrera situació no és la ideal, però el rerefons de les actuacions de millora ha de permetre adaptar els objectius a la realitat del lloc i del moment.



Il·lustració 7 - Les restriccions actuals al carrer del Roquissar. Fotografia pròpia.

- 2. Escola La Portalada

▪ Determinació de l'àmbit i característiques:

La concreció del punt central des d'on "mesurar" l'entorn és una tasca de major complexitat en el cas de l'escola La Portalada. El recinte del centre educatiu queda rodejat de vies d'accés i, en aquest sentit, hi ha accessos al recinte repartits per tot el perímetre.



entrada/sortida 1	entrada principal: MATÍ entra tot alumnat de primària (1r-6è) TARDA surt alumnat de 3r fins a 6è
entrada/sortida 2	MATÍ entra tot alumnat d'infantíl TARDA entra famílies per recollir alumnat infantil
sortida 3	MIGDIA I TARDA surt alumnat de 1r i 2n
accés A	ENTRA alumnat d'ACOLLIDA al matí/tarda Lloc d'entrada personal menjador Lloc d'entrada a activitats que es fan al pati (casals estius, festa final de curs)
accés B	Únic lloc d'entrada camió/cotxes/furgonetes brigada per accedir al pati de baix. Lloc entrada professorat que aparca a la ronda. Accés de sortida d'emergència de l'alumnat de superior.

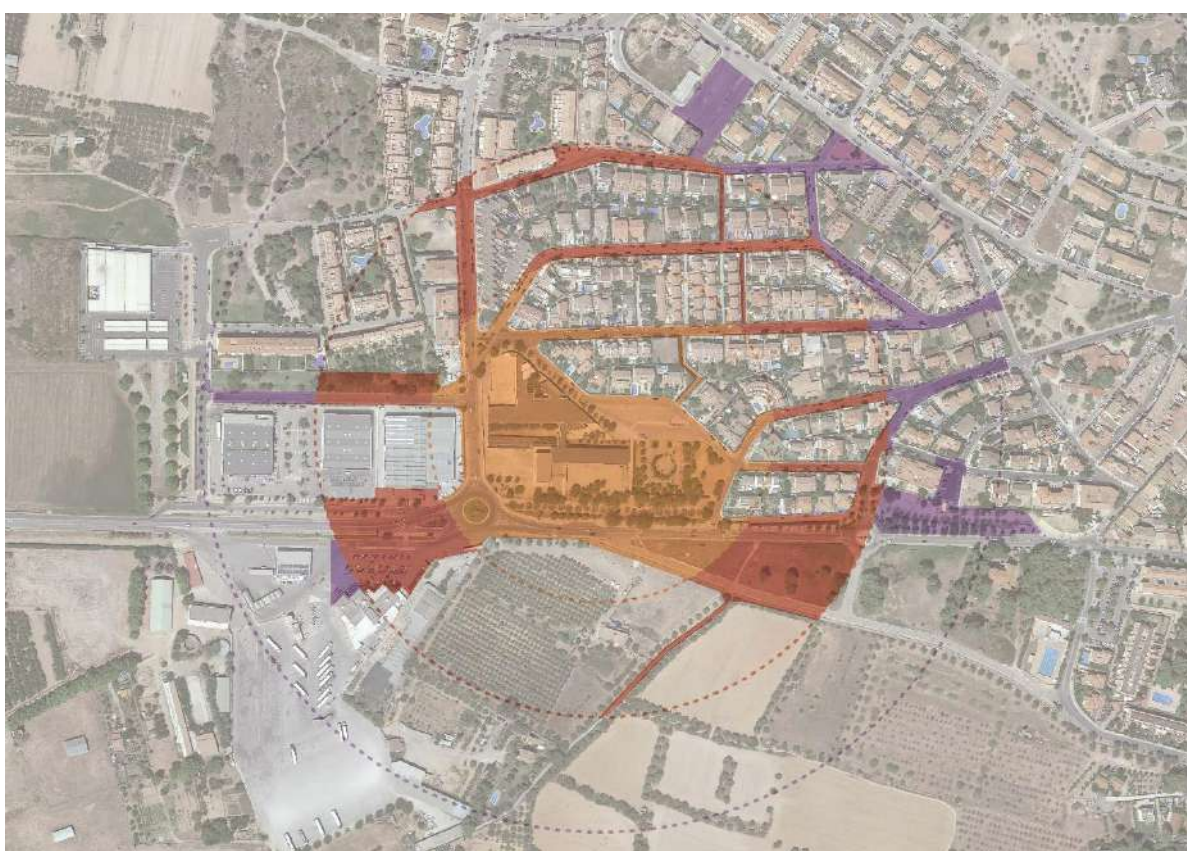
*Il·lustració 8 - Gestió d'accessos a l'Escola La Portalada curs 21-22.
Document proporcionat per la direcció del centre.*

L'ús d'aquestes entrades i sortides respon a la distribució interna de l'edifici però també a criteris de gestió de l'equip directiu i docent. La diversitat d'opcions reforça la importància de la idea d'entorn, on no s'ha de considerar les característiques d'un únic punt d'entrada i sortida, sinó entendre que es tracta d'un sistema ampli.

Una mirada sobre el contorn d'aquests accessos mostra la diversitat de teixits i tipologia d'espais urbans en contacte amb el centre educatiu. Al nord i a l'est, teixit residencial de baixa densitat. Al sud, Marquès de

Tamarit i el carrer President Companys, a l'oest sector terciari i una via d'accés a una altra zona residencial.

Amb aquestes referències, es pren l'entrada/sortida 1 del plànol com la indicada per definir el punt central de l'entorn escolar. El fet d'ésser considerada l'entrada principal és un dels factors a considerar, tot i que canvis en la gestió d'accessos podrien, eventualment, modificar també aquesta condició. En canvi, condicionants d'entorn com el tipus de teixit urbà de la vora es considera que tenen una influència major. En aquest cas, el teixit residencial proper, la proximitat del parc adjacent i la ubicació de l'actual aparcament de la "Plaça" de la Portalada, li confereixen caràcter de centralitat.



Mapa 3 - Superposició dels 3 radis de definició de l'àmbit a l'entorn del l'Escola La Portalada. Elaboració pròpia.

Tal com s'ha plantejat a la zona del Roquissar, un cop establert el punt de referència i situades les mesures en forma de circumferència (150, 250 i 350m), es procedeix a identificar les característiques de l'entorn, la posició i relació que els seus principals elements urbans tenen amb els centres educatius i entre ells mateixos.

A la vessant nord i en primer terme de l'àmbit més proper, el dels "2 minuts", s'hi troba la mencionada "Plaça" (aparcament) de la Portalada, a la qual s'hi pot accedir des del carrer de la Premsa, el Passatge Maria Porter i els carrers de Safranars i Camí de les Bruixes. El recinte també el rodegen

el parc i zona verda en contacte amb l'aparcament i amb Marquès de Tamarit, que queda al sud de la zona.

És important considerar l'impacte que suposa el fet que aquesta via (Marquès de Tamarit) i la Ronda d'Altafulla acaben d'emmarcar el recinte pel sud i per l'oest. Es tracta de vies de força intensitat d'ús de vehicles, que, sumades a l'aparcament de la Plaça de la Portalada fan que es tracti d'una escola on la presència dels cotxes és una constant.

Un dels punts clau d'aquest sistema és la cruïlla de la Ronda amb els carrers del Gaià, la Portalada i la Premsa, on s'hi troba una solució complexa i poc amable amb els vianants. La solució adoptada, amb parterres separadors de carrils i múltiples cessions de pas entre entrades i sortides a la ronda, és un exemple clar dels excessos d'esforç del passat per donar el màxim de flexibilitat i comoditat al cotxe. Les conseqüències són, entre d'altres, girs bruscs, possibles problemes de visibilitat i una manca absoluta de continuïtat per als recorreguts de vianants, que han de buscar opcions gairebé laberíntiques per recórrer una distància de pocs metres. Tot això, a tocar del centre educatiu.

També cal posar atenció a un accés cada cop més utilitzat per les famílies en l'aproximació al centre: el pas de vianants que travessa Marquès de Tamarit des del carrer President Companys. Les solucions de reducció de la velocitat existents ajuden a fer-lo més segur, però les característiques formals del tram (manca d'edificació i urbanització, amplada dels carrils, lògica seqüencial, repetitiva dels passos elevats) demanen un reconeixement especial per aquest pas en concret. El creuament de Marquès de Tamarit des de President Companys està directament relacionat amb el passatge que ens duu fins a l'entrada principal. Tal com s'ha mencionat, es tracta d'un accés sobre el qual el centre i les famílies reclamen millores en la pavimentació i en l'amplada.



Il·lustració 9 - Accés cap a l'entrada/sortida 2. Fotografia pròpia.

Altres punts a reconèixer són les arribades dels carrers del perímetre a aquestes vies que emmarquen el centre educatiu. Ja s'ha parlat dels carrers Gaià i Portalada a l'encreuament amb la Ronda per la seva importància però no s'ha d'oblidar:



Mostra 6 - Radis definidors d'àmbit al sector sud-oest de la Portalada. Elaboració pròpia.

- L'arribada del carrer de Caid Ismail a la Ronda, provinent de la zona residencial propera, que tan sols compta amb un pas de vianants per creuar la Ronda.
- L'arribada del passatge de Maria Porter, que no té cap tipus de reconeixement específic per a la seva continuïtat, més enllà de la prohibició d'estacionar-hi davant.
- L'encreuament entre els carrers de Safranars i del Camí de les Bruixes, en una cantonada de voreres estretes allunyades entre si.

Pel que fa a la següent mesura d'entorn, entre els 150 i 250m, cal fer menció al recorregut des de la parada de l'autobús de l'EMT "Aiguamolls del Gaià" que, tot i gaudir d'un pas de vianants continu entre voreres en bones condicions, ha de travessar un espai molt ampli de calçada amb 4 possibles apropaments de vehicles: l'autobús que es dirigeixi al carril de la parada, la resta de vehicles que vulguin entrar a Altafulla des de Tarragona, els que en surtin en sentit contrari i els que es dirigeixin a la zona comercial.

Alhora, la parada queda a tocar de l'aparcament de la benzinera. Aquesta proximitat redueix la necessitat de comptar amb places d'aparcament properes al centre educatiu pels casos de famílies que venen de llocs distants i no tenen alternativa de transport.



Mostra 7 - Planejament actual sobre el sector sud-oest de l'entorn de la Portalada. Captura del Mapa urbanístic de Catalunya.

Pel que fa al carrer Caid Ismail, es tracta d'una via de doble sentit i una filera d'aparcament. Les voreres són d'amplada funcional però reproduïxen el problema de l'aparició de fanals durant el seu recorregut, provocant punts de certa incomoditat. En aquests casos, cal plantejar-se el supòsit, habitual, en què coincideixen vianants amb carretons per infants o cadires de rodes. Es tracta de situacions salvables però que no responen a una actitud per la democratització de l'espai urbà: allà on es pugui, cal posar les condicions per a que tothom pugui fer-ne ús de la millor manera possible. Cal identificar, en aquest cas, la parcel·la adjacent que, segons la informació consultada, forma part del sistema de parcs i jardins del municipi. Podria servir per ampliar la vorera, o tan sols acondicionar-ne el paviment per a fer-lo apte per tot tipus d'usuaris. Una altra opció passaria per desplaçar els fanals. No se'n fa menció explícita al detall de proposta però es considera que la menció actual és prou clara per plantejar les millores oportunes.

Seguint per l'entorn dels 5 minuts, es troba l'arribada del Camí de Carnetes al carrer del President Companys. Aquest és un dels punts on la xarxa es

vincula amb el territori més proper, en direcció a la desembocadura del Gaià i la Móra / Tamarit.

Al nord i a l'est, l'entorn "dels 5 minuts" discorre per la trama residencial adjacent amb carrers d'una amplada aproximada de 10m, sovint amb voreres de petita dimensió amb el conegut problema dels fanals, un sentit de circulació de vehicles i aparcament a banda i banda. També inclou la continuació d'algunes de les vies comentades anteriorment (La Ronda, Marquès de Tamarit...)

Finalment, més enllà dels 250m fins, aproximadament, els 350m, s'hi inclouen les continuacions dels carrers de trama residencial mencionats anteriorment. El fet d'entendre'ls part de l'entorn escolar respon a la idea de cercar punts identificables i clars on començar i acabar operacions de transformació urbana. Alguns exemples en aquest sentit poden ser: el triangle format pels carrers del Tarragonès, Tamarit i Onze de Setembre, la zona d'aparcament propera o les arribades del carrer Camí de les Bruixes i de la Portalada al carrer de les Escoles i carrer dels Caus, respectivament.

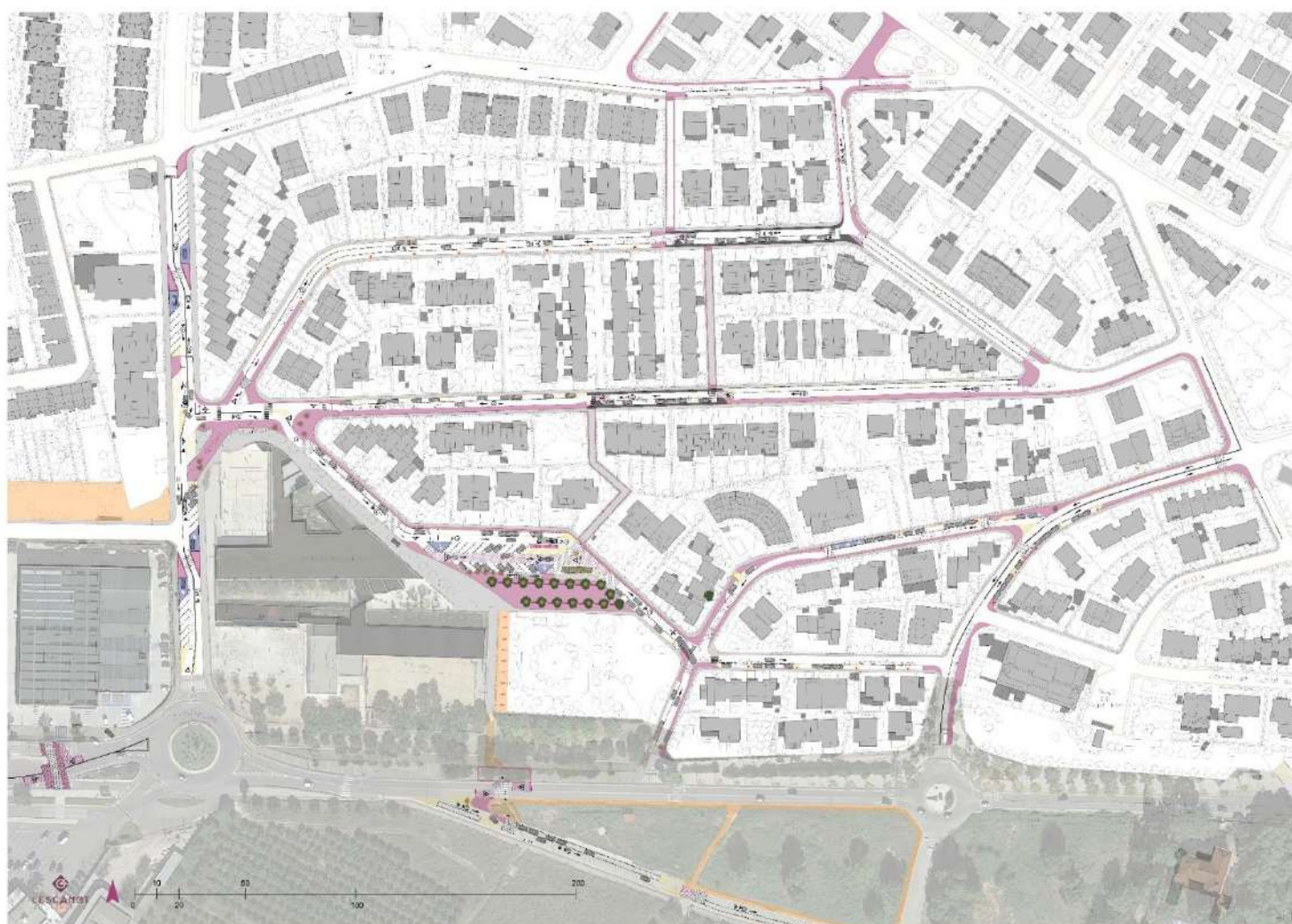


Il·lustració 10 - Ciclistes de totes les edats pel camí de les Carnetes durant una sortida realitzada a la setmana de la mobilitat de 2022. Fotografia pròpia

- **Propostes de transformació i millora de l'àmbit:**

Tal com s'ha mencionat en el present document, les propostes sobre els entorns s'entenen com una imatge del tipus d'espai urbà cap on podria tendir cada àmbit i no com una proposta concreta, un projecte, que requeriria valorar amb detall la factibilitat i l'encaix de moltes de les propostes. És una visió d'allò possible, un horitzó d'intervenció, una estratègia a mig termini.

Aquest nivell de visió estratègica ho és més encara en el cas de l'entorn de la Portalada que en el del Roquissar i l'institut degut a la complexitat de factors que formen part de l'àmbit. Annex al document per la seva correcta visualització, s'adjunta el següent plànol general on es plasmen gràficament moltes d'aquestes idees.



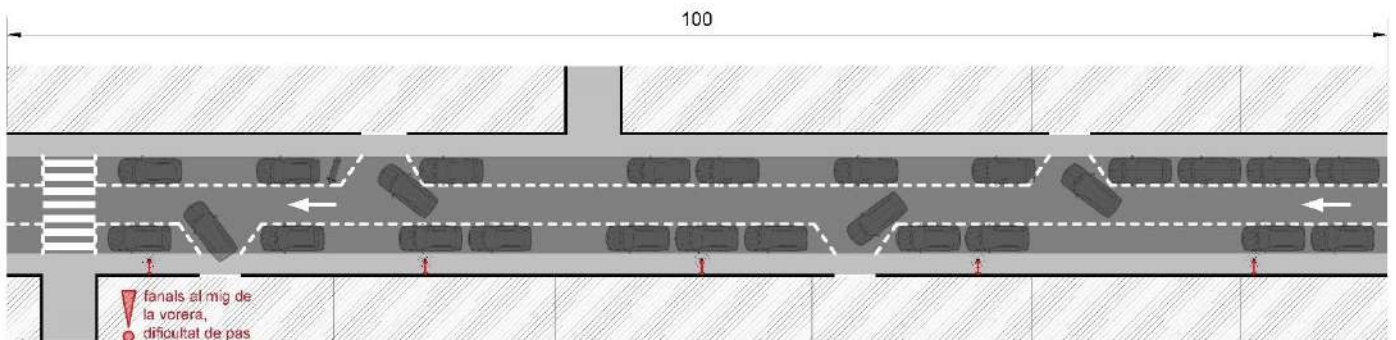
Il·lustració 11 - Imatge general de les propostes d'intervenció a l'entorn de la Portalada. Per més detall, veure plànol corresponent a l'annex. Elaboració pròpia.

Per a fer més comprensible la idea i reforçar allò més important, s'apunten a continuació algunes de les intervencions prioritàries que es consideren clau d'aquesta proposta de millora de l'entorn:

- **Millora general de seccions de carrer:**

En primer lloc, es pren l'esquema d'una secció genèrica, tipus, de vies de l'entorn de la Portalada per a reflexionar sobre les diverses possibilitats de transformació dels carrers d'Altafulla. Gran part dels suggeriments que es proposen, poden extrapolar-se a tot tipus de vies i encreuaments de la vila. La idea a transmetre és la dels diversos nivells d'intensitat possibles i compatibles d'intervenció. Pintura, vegetació, mobiliari, elements separadors, obra puntual, obra general, modificació de la posició d'elements actuals etc.

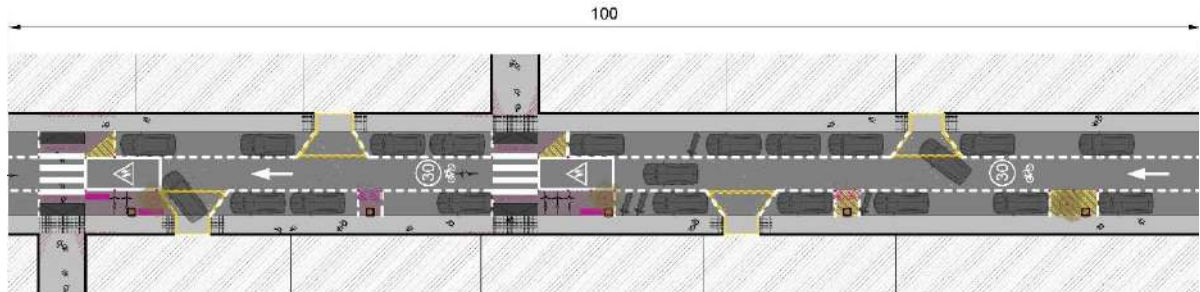
En primera instància, es visualitza el que s'aproximaria a l'estat actual:



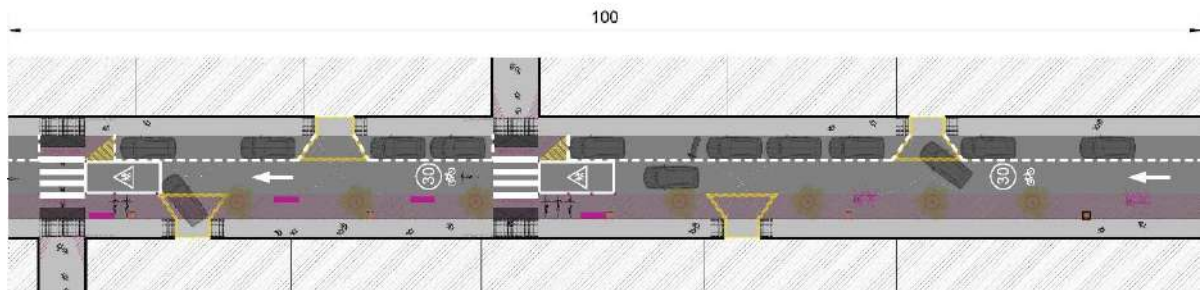
- Carrer d'un sentit de circulació, amb aparcament a banda i banda.
- Voreres estretes i mala ubicació dels fanals.
- Entrades i sortides dels aparcaments privats marcades com una interrupció en la zona d'aparcament.
- Manca de continuïtat en els passos de vianants.
- Manca de visibilitat en l'aproximació als passos de vianants.

A continuació, es valoren diverses possibilitats d'intervenció:

- En primer lloc, les opcions de mínims per millorar el recorregut sense grans intervencions d'obra:

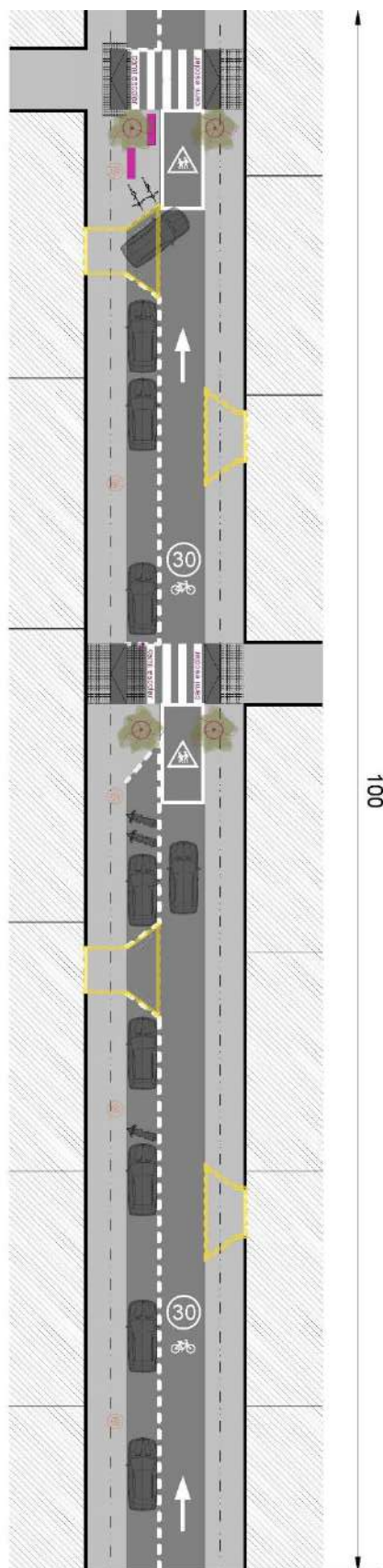


- Pintar els passos de vianants necessaris per una major fluïdesa i continuïtat dels recorreguts per a vianants.
 - Limitació de l'aparcament, en el sentit de circulació, en les proximitats als passos de vianants.
 - Millorar el descens respecte la vorera per afavorir els recorreguts accessibles. Valorar fer-ho sobre la calçada en previsió d'un futur increment de la vorera.
 - Valorar el descens dels fanals a la calçada, amb la conseqüent pèrdua d'espai d'aparcament i necessària protecció dels fanals.
 - Senyalització horitzontal de les sortides d'aparcament, tant a vorera com a calçada.
 - Reforçar la senyalització respecte la velocitat, els recorreguts escolars, la bicicleta i els passos de vianants.
- En segon lloc, la reproducció de les premisses anteriors, incorporant l'eliminació completa d'un dels laterals d'aparcament.



- Aquesta operació tan sols requeriria, a banda dels mínims d'obra que es consideressin, operacions de pintura i col·locació de mobiliari urbà, vegetació i elements de delimitació com pilones o similar.

- Finalment, la consolidació del tipus d'operacions mitjançant obra:



- **La Plaça de la Portalada:**

Es tracta de la principal operació de reordenació que es creu necessària per la millora de l'entorn de l'escola La Portalada. Amb l'objectiu de guanyar caràcter de plaça en detriment de l'actual d'aparcament, es planteja una proposta que preveu poder ser executada gairebé al 100% sense necessitat d'obra civil, llevat d'algun petit enderroc de tram de vorera per facilitar recorreguts.

Les principals operacions que s'hi dibuixen són les següents:

- Reducció de l'espai central dedicat a l'aparcament aproximadament un 50%.
- Un únic sentit de circulació per tot l'àmbit. Si no hi ha lloc, cal passar de llarg, com en qualsevol altre carrer.
- Restricció de l'accés de vehicles a l'espai recuperat.
- Donar prioritat i continuïtat a les circulacions de vianants.
 - Pas de vianants a continuació del passatge.
 - Revisió dels passos existents en funció de la nova distribució d'elements en l'espai.
 - Franja de vial per a vianants paral·lel a la vorera en casos puntuals.
- Modificació dels traçats de vehicles, dotant-los de sinuositat i radis de gir més ajustats.
- Canvi d'ubicació dels contenidors.
- Reserva d'espai per estacionament temporal, amb prioritat per transport escolar de qualsevol tipus.
- Senyalització adient de les sortides d'aparcament privades.
- Valorar la incorporació de vegetació de diversos tipus en la zona "guanyada" a l'aparcament. Plantació, si el sòl ho permet (caldrà una petita obra de perforació de l'asfalt); torretes, pèrgoles...
- Incorporació d'elements de mobiliari i vegetació per delimitar les zones de vianants sobre l'asfalt.
- En zones on el radi de gir de vehicles de servei es pugui veure perjudicat, plantejar opcions intermèdies, on el traçat pintat com a senyalització horitzontal marca un recorregut però s'allibera l'espai d'elements verticals que impossibilitin el gir. Cal contemplar aquest factor a tot

l'àmbit.

- Guanyar espai en l'actual passatge que uneix la plaça amb el parc al sud de la Portalada. Ampliar aquest espai i vincular-lo al parc adjacent facilitaria reduir l'acumulació de persones en els moments d'entrada i sortida del centre i vincularia millor l'accés al recinte, el parc de davant i la Plaça de la Portalada. Per a fer-ho tan sols caldria eliminar l'arbust que delimita actualment el passatge. La intervenció hauria d'anar acompanyada d'una millora de la pavimentació entre el passatge i Marquès de Tamarit. És recomanable un estudi de les possibilitats de plantejar un recorregut accessible segons els requeriments normatius.



Il·lustració 12 - Detall de la proposta de reordenació de la Plaça de la Portalada. Elaboració pròpia.

- **Encreuament entre la Ronda d'Altafulla i els carrers de La Portalada, Gaià i Premsa:**

L'objectiu en aquest punt ha de passar per la clarificació i facilitació de la circulació de vianants. Per a fer-ho, cal revisar l'actual circulació de vehicles. La proposta que s'adjunta procura reduir-la al mínim necessari, tot i procurar garantir-ne la fluïdesa i la comoditat, garantint també d'una conducció calmada en favor de la seguretat.

Es tracta d'una proposta conceptual però, com la resta del document, cerca assajar possibilitats formals per fer més entenedores les recomanacions de millora d'àmbits i recorreguts. Tot i reclamar que una operació d'aquestes característiques ha de ser factible i és necessària, és clar també que hi ha aspectes que no té en consideració i que li afegeixen complexitat. Un procés específic d'estudi i valoració per part dels tècnics competents és bàsic per assolir una solució òptima i factible.

La proposta contempla els següents aspectes:



- Eliminació de l'accés de vehicles des de la Ronda al carrer de La Portalada a través del petit tram del carrer Gaià i convertir aquest tram en espai per a vianants.
- Guanyar espai de vorera pintada en tot el perímetre de la cantonada de l'Escola.
- Enderrocar el parterre nord amb dues palmeres. Valorar possibilitats de transplantament. Una opció podia ser a la zona de plaça (aparcament) recuperada.
- Manteniment d'un carril d'entrada i un de sortida a la Ronda.
- Canvi de sentit del Carrer Gaià, per facilitar l'operació general. Aquest també suposaria no requerir de l'accés al carrer Gaià des del Carrer de la Portalada en direcció a la Ronda, podent guanyar l'espai que actualment ocupa el gir d'aquests dos carrers entre la vorera i un altre parterre.
- Reduir al mínim possible els radis de gir i les circulacions de vehicles per afavorir el guany d'espai per a vianants i la continuïtat de recorreguts a peu.
- Les operacions sobre la Ronda que es visualitzen i s'expliquen amb més detall en el proper apartat, cerquen pacificar el trànsit a la zona, ajudant, entre altres aspectes, a un millor accés en el punt que ens ocupa.

Il·lustració 13 - Potencial reformulació de la circulació a l'encreuament Ronda/Gaià/Premsa/Portalada. Elaboració pròpia.

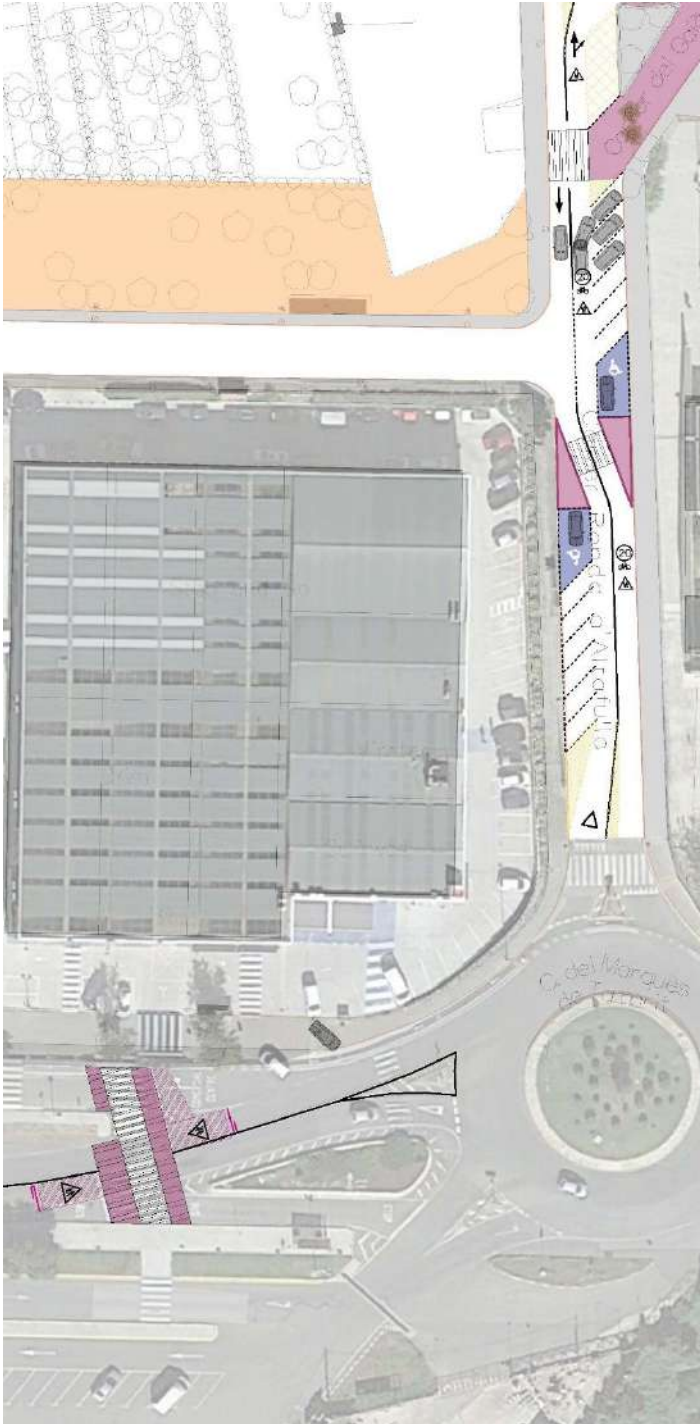
- **Recorregut des de la parada de l'EMT i la idea de Ronda.**

Tal com s'ha indicat anteriorment, el recorregut actual des de la parada "Aiguamolls del Gaià", de l'EMT de Tarragona, es duu a terme a través d'un pas de vianants llarg i elevat que travessa 4 carrils de circulació de la N340 fins arribar a la vorera de la zona comercial adjacent. Des d'aquí, el recorregut fins La Portalada es duu a terme a través d'una vorera en bones condicions i es travessa la Ronda en un altre pas de vianants proper a la Rotonda sobre Marquès de Tamarit.

Les idees que s'esbossen en la proposta són les de millorar aquest recorregut, reforçant la senyalització del pas de vianants sobre la N340 i valorar la incorporació d'elements semafòrics o d'avís d'entrada a zona escolar que poden ajudar a la reducció de velocitat dels vehicles provinents de la rotonda de la Móra o de la carretera de Ferran.

Pel que fa a la Ronda, s'assaja una solució en què es substitueixen les dues línies d'aparcament en paral·lel actuals per una en bateria inclinada en la direcció de la circulació. Aquesta permet alternar el carril sobre el que es desenvolupa, i resultar en un suau zig-zag que afavoreixi l'atenció i reducció de velocitat dels cotxes i les motocicletes. Els girs es planteja que siguin aprofitats per ubicar els passos de vianants necessaris, guanyant l'espai de calçada que resulti de la solució geomètrica.

Aquest plantejament es basa en la idea de cercar solucions que dotin les vies "ràpides" d'Altafulla d'un caràcter de carrer més lent. Garantir el servei i la circulació agradables però fer-los més lents, ordenats i, en conseqüència, segurs.



Il·lustració 14 - Esquema de possibles intervencions per la millora de l'accés sud-oest a la Portalada. Elaboració pròpia.

- **Marquès de Tamarit i Lluís Companys**

En la mateixa línia que les solucions sobre la Ronda, es cerca donar certa sinuositat al recorregut de, com a mínim, el primer tram de Lluís Companys.

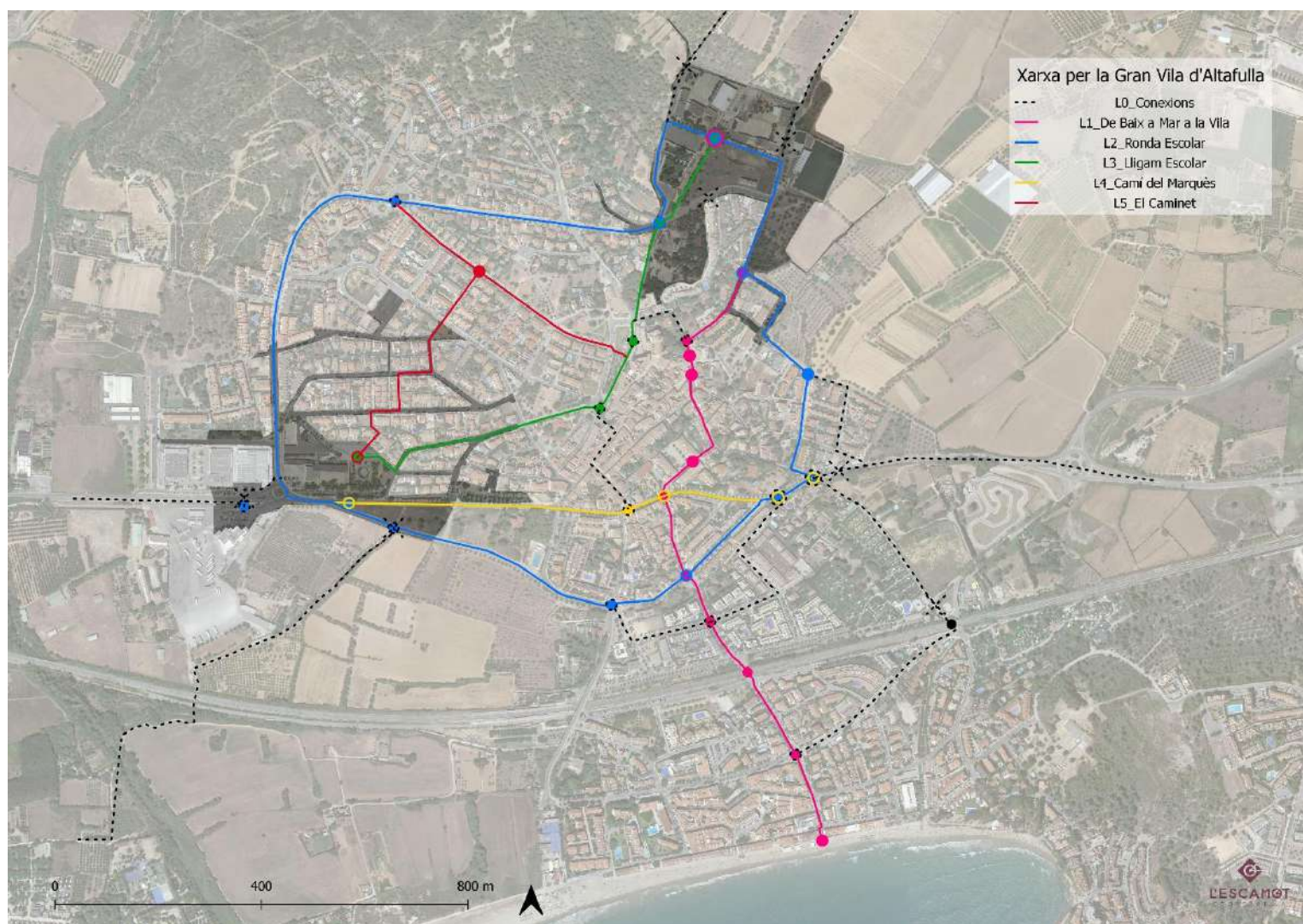
Alhora, es torna a fer la reflexió sobre el reforç de la senyalització del pas de vianants de Marquès de Tamarit i la possibilitat de regulació semafòrica. L'alternativa pot passar per cercar iniciatives de regulació del pas en els moments de màxima afluència, ja sigui a través de la policia local, com de persones voluntàries. Aquestes solucions suposen un esforç de personal (del tipus que sigui) evitable. La present proposta aposta per dotar els carrers de les millors condicions per a que infants i joves siguin el més autònoms possibles, sense necessitat d'acompanyament o supervisió adulta.

En el mateix document podem observar la indicació de la necessitat de millorar les condicions de pavimentació de la continuació del passatge de davant del centre educatiu cap al parc. És una reclamació dels agents consultats durant la fase de disseny participat, tal com ho és la ja mencionada petició d'enretirar l'arbust del passatge, per ampliar-lo i vincular-lo al parc de davant.

Seria interessant també, i en la mesura del possible, revisar les condicions del carril bici actual i la compatibilitat de la circulació de bicicletes compartint espai amb els cotxes i altres vehicles en calçada (en sentit Torredembarra, principalment).



Il·lustració 15 - Esquema d'intervencions a l'accés sud a la Portalada. Elaboració pròpia.



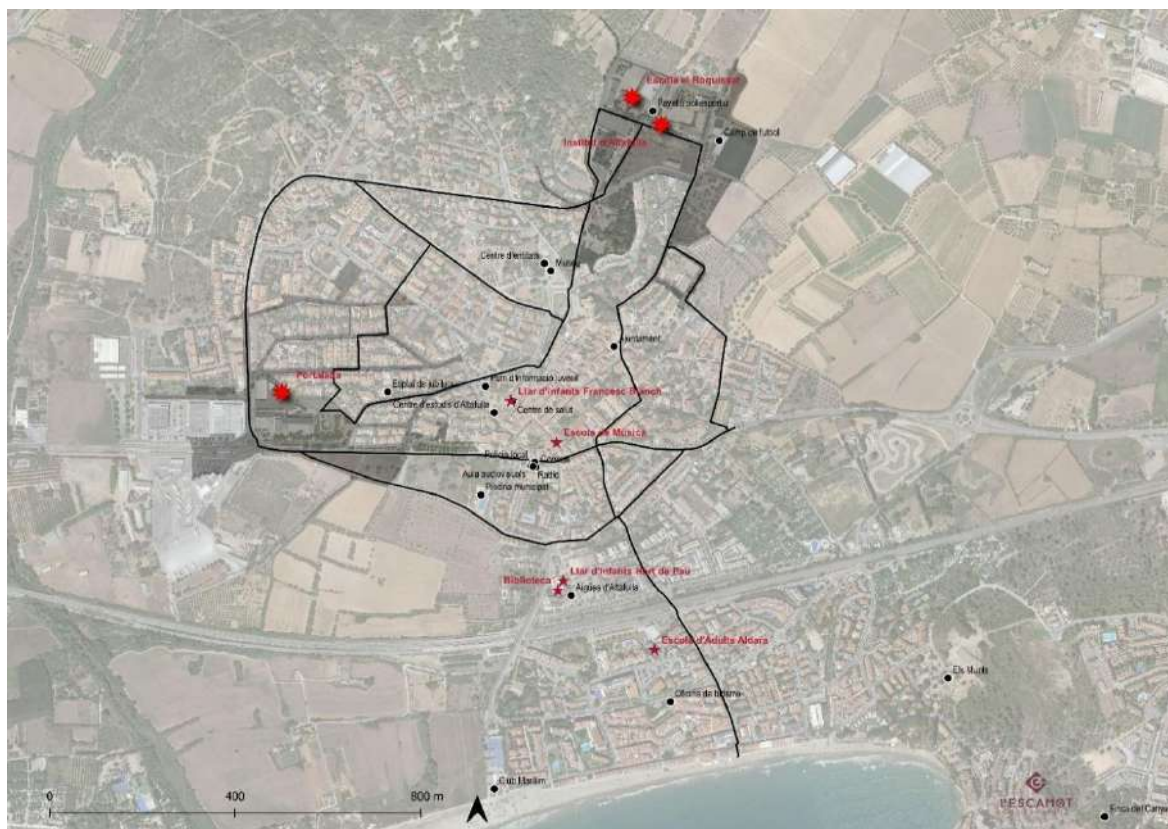
Mapa 4 - Proposta de xarxa general "Gran Vila". Elaboració propia.

Gran Vila:

La present proposta vol respondre als principals recorreguts d'anada i tornada als centres educatius, però alhora pretén estendre la mirada amb vocació de transformació urbana i servei per a tota la vila. Es considera que la dimensió i l'estructura urbana d'Altafulla no demanen únicament traçats específics per cada centre educatiu, sinó una proposta de Xarxa que s'estengui pel nucli, es vinculi entre ella i amb els recorreguts habituals de l'alumnat de la població.

Amb les propostes d'entorns es plantegen escenaris i solucions per millorar les condicions d'aproximació a les escoles i l'institut, ja que és on es troben la majoria d'actuals i potencials recorreguts per a vianants i bicicletes per part d'alumnes i famílies. Amb la proposta per la "Gran Vila" es pretén dibuixar l'estructura per on donar continuïtat a aquestes propostes en pro de la seguretat, la salut i la qualitat urbana.

El fet de dibuixar una xarxa àmplia, que vagi més enllà d'allò obvi, no cerca donar resposta a tots i cadascun dels recorreguts específics per les necessitats individuals de la població d'Altafulla, sinó establir una base on recolzar iniciatives d'apropiació dels Camins Escolars (i espai públic en general), tant per part d'alumnes i famílies com pel conjunt de la ciutadania. Alhora, aquesta idea de Xarxa vincula els dos entorns escolars amb la resta d'equipaments educatius de la vila: les llars d'infants, l'escola municipal de música, la biblioteca i l'escola d'adults. En segona instància, aquesta cerca d'extensió per la vila ha d'incorporar, en la mesura del possible, altres equipaments i espais de referència d'Altafulla.



Mapa 5 - Relació de la xarxa amb els principals equipaments d'Altafulla. Elaboració pròpia.

Traçar un mapa, un plànol de xarxa, ha de servir, doncs, per identificar recorreguts amb el màxim de potencial de servei però també per determinar els espais d'intervenció prioritària a l'hora de plantejar millores en pro de la seguretat de vianants i ciclistes. Es vol que la present proposta, que parteix de la idea de recorregut escolar, permeti traçar un full de ruta per les futures intervencions de millora de la forma urbana amb voluntat de servei per tota la vila.

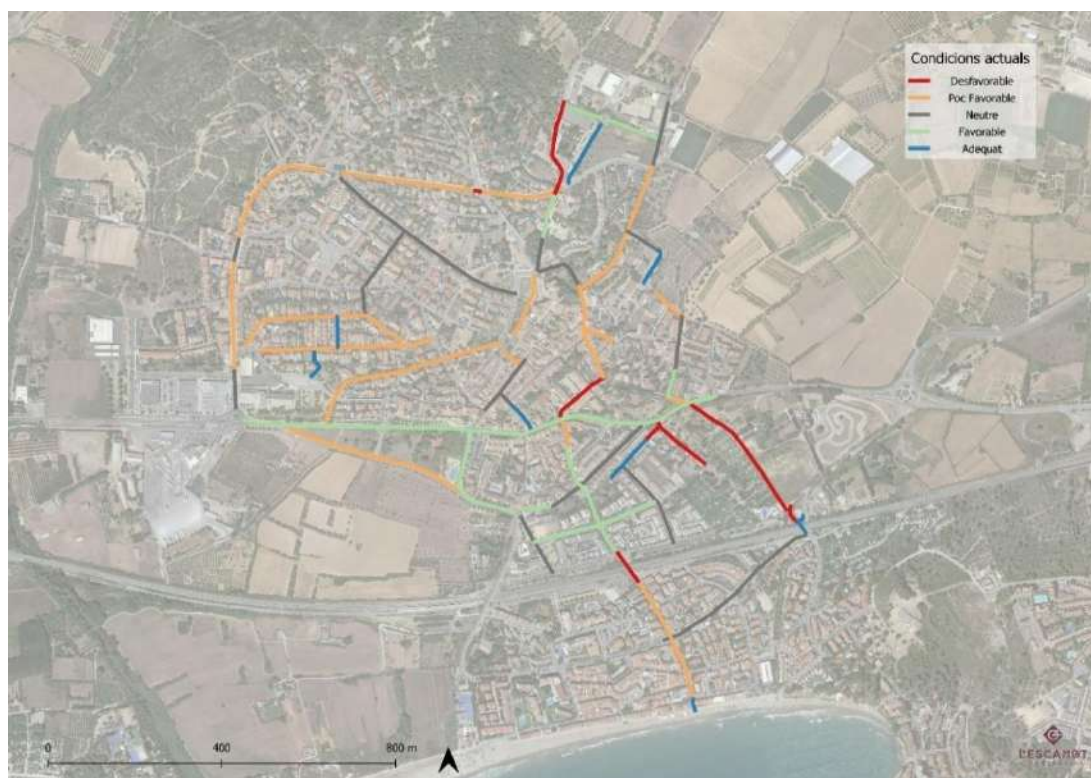
D'aquesta manera, la combinació d'uns recorreguts compartits i identificables amb els esforços de millora i transformació per part de l'administració, poden permetre una apropiació per part de la ciutadania que els acabi convertint en Camins Escolars segurs, però també en camins de passeig agradables, en camins turístics atractius, en camins laborals eficients o en camins quotidians saludables. En definitiva, convertir-los en millors carrers per Altafulla. Per a fer-ho, caldrà aprofitar el potencial existent i transformar allò que es consideri millorable. L'elecció de les "línies" per a la present proposta es fa en base al potencial. La tasca que se'n deriva és la transformació per la seva millora.

De totes maneres, l'horitzó d'iniciatives com la present és que qualsevol carrer pugui acabar essent camí escolar segur. Per tant, tal com els entorns han de ser la gènesi d'una xarxa àmplia, aquesta xarxa principal es vol que sigui la base sobre la qual es vagi transformant la resta de la vila cap a una Altafulla més agradable, segura, democràtica, saludable i sostenible.

En la fase de prospecció i consulta, es va assajar una diagnosi de les condicions de la xarxa viària d'Altafulla per acollir Camins Escolars segurs. Tal com s'apuntava en aquell document, el resultat dona una imatge general de l'estat de la qüestió però es basa en uns paràmetres i una ponderació específica. Aquesta valorava el tipus de vorera, la quantitat i tipologia d'aparcament, el nombre de sentits de circulació, la relació de protecció dels vianants respecte els vehicles o la il·luminació amb valors específics segons les seves condicions. Per tant, es tracta d'una aproximació amb el biaix corresponent a la determinació i ponderació d'aquests paràmetres, sense intenció d'establir-los com a categoria científica ni, en cap cas, d'una descripció total de les seves característiques.

Per exemple, un carrer no il·luminat penalitza molt més que l'aparcament o la vorera i els valors d'aquestes es van determinar mitjançant una aproximació a través de la visualització d'informació geogràfica disponible, no d'una mesura precisa. Per altra banda, alguns carrers de la vila Closa resulten valorats molt positivament per la manca de presència del cotxe però no es considera l'estretor, el desnivell o les barreres arquitectòniques.

Tot i això, el resultat permet fer-se una idea de l'estat de la qüestió per la Xarxa en general i, un cop revisada, entendre'n els resultats.



Mapa 6 - Condicions formals dels carrers de la xarxa per acollir camins escolars segurs segons els criteris indicats. Elaboració pròpia.

Així, el resultat ofereix alguns indicis importants:

La majoria de carrers que es consideren “Favorables” es troben entre Marquès de Tamarit (aquest inclòs) i les vies del tren. Això es deu principalment a que una trama dissenyada sota criteris contemporanis ja es regeix per uns paràmetres tipològics i normatius de vorera ampla i continua. Zones residencials desenvolupades durant la segona meitat del segle XX, com l’entorn del Camí del Prat entre la platja i les vies o les zones d’urbanització al nord de la Portalada, posaven al vianant en un segon pla i s’hi troben voreres estretes, fanals enmig del recorregut i preeminència del cotxe, fet que les acaba per determinar com a “poc favorables”. Aquesta comparativa entre els dos sistemes no treu que, en ambdós casos, l’asfalt, el cotxe, sigui el privilegiat. La diferència rau en les característiques dels espais dedicats exclusivament per a vianants.

D’aquestes “poc favorables”, cal fer menció als motius pels quals tres d’aquestes vies apareixen com a tal.

En primer lloc, la Ronda d’Altafulla. Tot i comptar amb voreres prou amples en gran part del seu recorregut, el nombre i amplada de carrils o la quantitat d’aparcament la converteixen en una via principalment pensada pels cotxes. No cal observar els fluxos de mobilitat durant molta estona per copsar que és una via on els cotxes (i motos) agafen més velocitat.

D’altra banda, la circumstància que el carrer President Companys, de recent construcció i obertura al públic, amb una vorera ampla en un dels seus laterals, es consideri “poc favorable”. En aquest cas, penalitza el fet de comptar amb vorera tan sols en un dels dos laterals i el fet que el carril bici es trobi sobre la vorera, atès que no afavoreix ni a vianants ni a ciclistes. Aquest darrer factor també succeeix en un tram del camí del Prat però en aquell cas, tot i creure necessària la revisió del fet, no ha ponderat negativament de la mateixa manera degut a d’altres característiques. Tot i això, es considera que és una via amb alt potencial de ser un camí escolar segur.

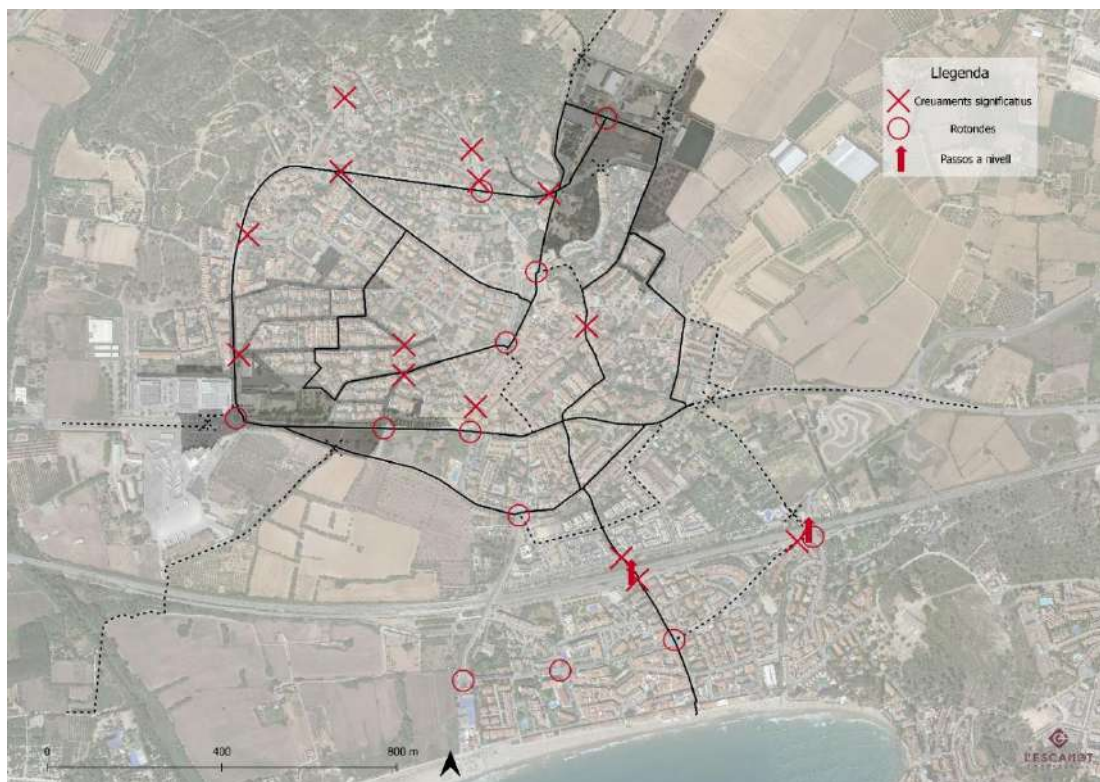
Finalment, el Camí de Sant Antoni davant del castell. Tot i considerar que per la seva forma es podria entendre com a carril de convivència o pacificat, la posició dels vehicles aparcats en bateria d’esquena a un recorregut per a vianants en el mateix pla del paviment penalitza clarament.

La “neutralitat” d’alguns carrers es deu a petites variacions en alguns d’aquests paràmetres, sense esdevenir de gran importància.

Es detecten clarament els casos més “desfavorables”, alguns dels quals es comentaran més endavant en detall. En tot cas, es deuen principalment a la precarietat de l’espai de circulació dels vianants. Aquests casos són els que requeriran d’una intervenció més ràpida i contundent.

Una consideració important en aquesta xarxa, més enllà de les característiques dels traçats i de les línies, seran els encreuaments. Tal com s’ha vist amb els Entorns, la continuïtat i la visibilitat en els encreuaments de carrers o els passos de vianants és clau per la seguretat i la comoditat de vianants i ciclistes.

Les rotondes són un element de discontinuïtat per a vianants molt important i, tot i la labor de disminució de la velocitat i ordenament de la circulació de vehicles que realitzen, caldria revisar, en tota la xarxa, la necessitat d'algunes d'elles. Els casos més clars són quan no hi ha necessitat circulatòria per la seva existència, més enllà de facilitar una maniobra ràpida o opcions de canvi de sentit qüestionables. Vegi's com a exemples la situació del carrer Comunidó davant la plaça del Pou o la pròpia rotonda, ja comentada, al carrer del Roquissar.



Mapa 7 - Relació de la xarxa amb encreuaments i rotondes. Elaboració pròpia.

En superposar els encreuaments identificats a la fase de prospecció sobre la proposta de xarxa, s'identifica clarament, per exemple, una situació repetitiva sobre la Ronda deguda a l'amplada dels carrils i els radis de gir. La present proposta planteja que aquestes situacions han de ser revisades considerant la importància de la continuïtat per a vianants com a mínim al mateix nivell que els requeriments (normatius o no) de gir còmode per als vehicles. Per molt que totes les vies tinguin les condicions adequades, si les unions entre elles no ho estan, la xarxa no pot sustentar-se.

Val a dir que, aquests encreuaments identificats sobre el plànol, no són els únics a tenir en consideració, tan sols aquells que es van identificar en la fase de prospecció. Cada cruïlla és un element de vital importància, tant pel que fa a la continuïtat dels recorreguts que es volen promoure (a peu, en bici) com per la seguretat dels mateixos.

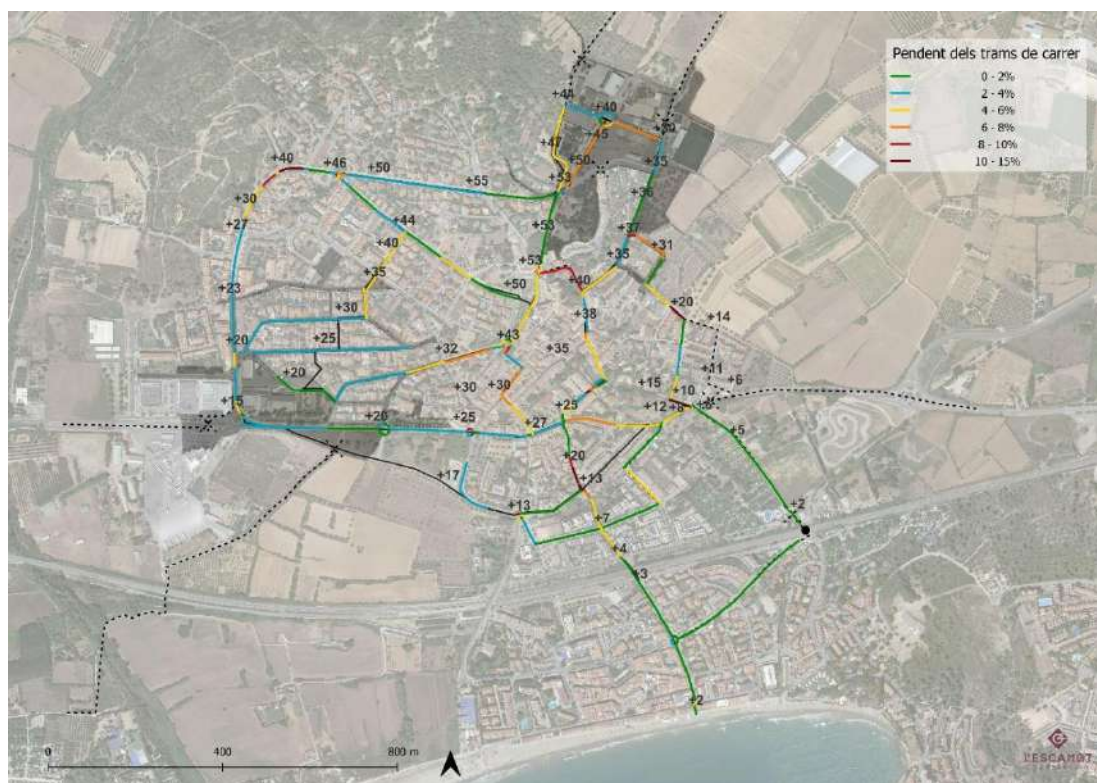
Un altre factor rellevant és el desnivell a superar en els recorreguts. Ja sigui per l'esforç total que suposi fer grans pujades o les implicacions que el pendent d'un tram pugui tenir tant a nivell de velocitat dels vehicles com de comoditat per realitzar els desplaçaments a peu o, sobretot, en bicicleta.

Si s'observa, a nivell general de la xarxa proposada, aquestes condicions de desnivell i pendent es poden detectar alguns factors clau. En primer lloc, la posició de cada entorn escolar.

El Roquissar i l'institut es troben a l'àmbit més alt de la Xarxa, al voltant dels 40m respecte el nivell del mar, tot i que les condicions orogràfiques de l'entorn fan que aquesta varii gairebé 20m en un àmbit molt proper. Això suposa marcades diferències en l'accés des de la Ronda o des de l'Oliverot, i planteja que la planificació dels desplaçaments a aquests centres, principalment si s'escull la bicicleta com a mitjà de transport, es vegin molt afectats pel factor del desnivell.

Més encara si es considera que l'accés per la Ronda es fa des d'una cota superior a tot l'entorn (+55, aprox.) i a l'Oliverot s'hi accedeix des de la cota 35. Un cop entès aquest fet, cal dir que l'objectiu de les rutes sovint serà el d'arribar a les proximitats ("a 2 minuts") degut a que un cop propers al destí el factor del desnivell perd importància perceptiva. Es parla en sentit d'anada als centres com a recurs comunicatiu sense oblidar que la proposta serveix tant per aquests desplaçaments com els de tornada. En el cas de l'Entorn del Roquissar i l'institut, però, les tornades es faran gairebé sempre "de baixada" en la seva totalitat, fet que les presenta com a més senzilles i agradables, sobretot en bicicleta.

La situació canvia en el cas de la Portalada, que es situa entre les cotes 15 i 20 respecte el nivell del mar. Aquesta posició intermèdia la situa en un punt baix respecte la majoria dels desplaçaments fins a l'escola tot i que, generalment, no suposa haver de salvar grans desnivells, ni d'anada ni de tornada. Les excepcions serien en els casos de desplaçaments que impliquin la part més allunyada de la Ronda, o la idea de pujar des de Baix a Mar.



Mapa 8 - Xarxa en relació als pendents i les alçades respecte el nivell del mar (en metres). Elaboració pròpia.

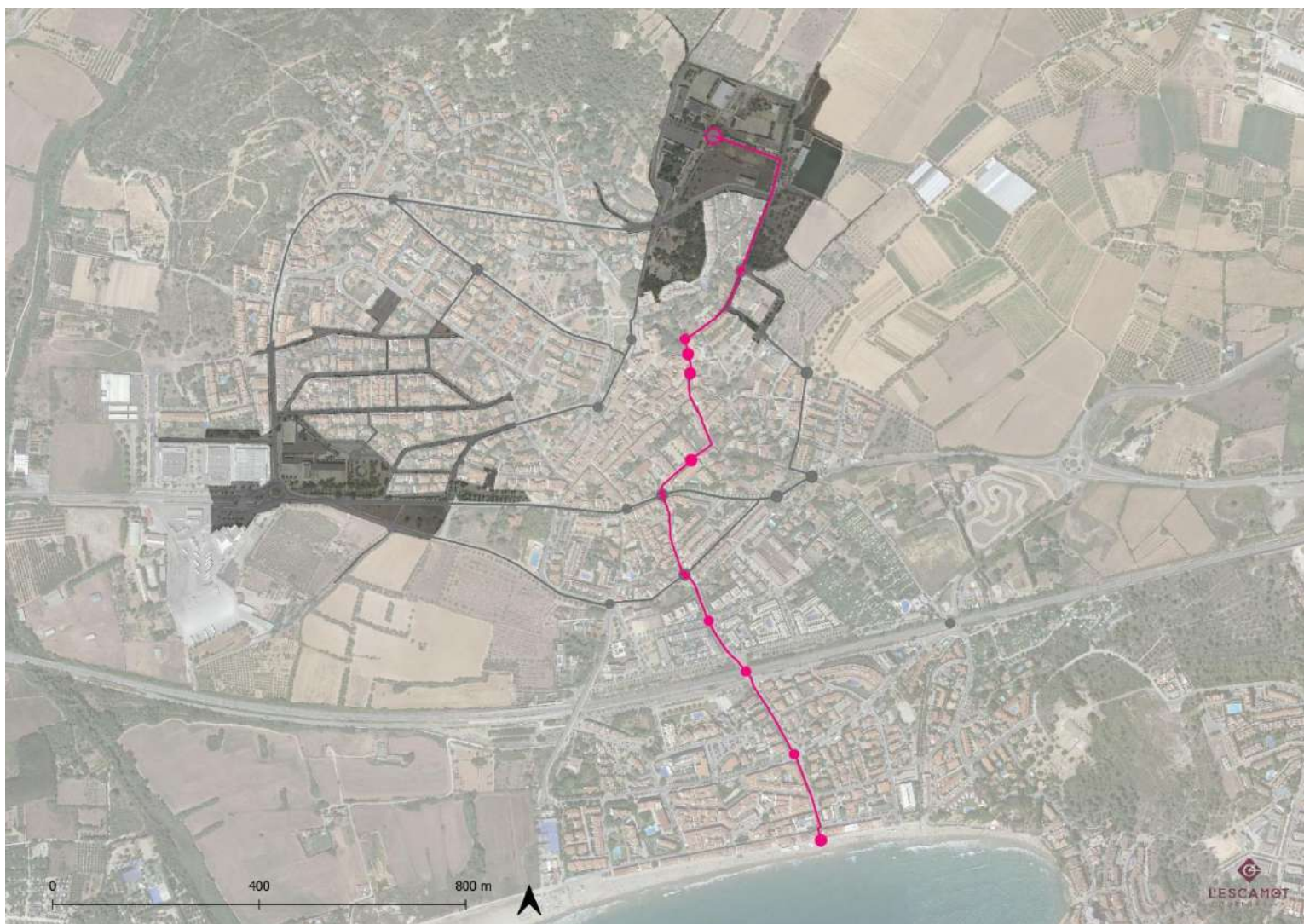
Si s'observen en els punts de més pendent, s'entenen millor aquelles barreres, sovint perceptives, a l'hora d'escollir modes actius, principalment la bicicleta, com a mode de desplaçament.

Amb l'escala plantejada en el plànol adjunt, es poden apreciar força localitzats. Es pot observar que la majoria de la xarxa discorre en pendents per sota del 4% i una considerable presència de trams entre el 4 i el 6%. Els superiors a 6%, que ja es consideraria que poden suposar un major esforç, són fàcilment localitzables: el tram del Camí del Prat entre l'Hort de Pau i Marquès de Tamarit, la Ronda entre el carrer de la Cadenera i el carrer dels Espàrrecs, el Camí de les Bruixes entre Traginers i Camí de Sant Antoni, un tram de Marquès de Tamarit o tres trams en seqüència de la Baixada de Rigalt, la Vinya Gran i el carrer dels Castellars d'Altafulla que trobem en la connexió entre Marquès de Tamarit i l'Oliverot, en el sector oriental de la Xarxa.

Altres casos de gran pendent formen part de connexions i alternatives, no de les línies principals. En són exemples el darrer tram del Comunidó, entre l'Oliverot i la cruïlla amb els carrers del Camí de l'Ermita, Camí de Sant Antoni i Camí de la Nou de Gaià, o la connexió entre Marquès de Tamarit i Sant Antoni a través de Sant Antoni Abat, carrer de Dalt i Corraló de l'Espinac. Aquestes connexions ho són a consciència. Es tracta de trams curts per salvar un fort desnivell. Per la posició d'ambdós, es contempla que es tracta de potencials recorreguts per anar a trobar-se amb els amics o altres situacions concretes, no per dur a terme el recorregut més eficient d'anada o tornada als centres educatius.

Contemplar el desnivell (inevitable) a l'hora de dissenyar la xarxa i les reflexions que se'n deriven, han de servir sobretot per agafar consciència real, més que perceptiva, del que suposen les condicions orogràfiques de la vila i incorporar una idea clau a l'hora de realitzar els desplaçament quotidians: **la planificació del trajecte.**

Partint d'aquests conceptes, es traça la xarxa formada per 5 grans recorreguts interconnectats entre ells, acompanyats de travesses complementàries a mode de connectors per donar resposta a necessitats específiques. A continuació, s'exposa una síntesi de les principals característiques i reptes per cadascuna d'elles.



Mapa 9 - L1_de Baix a Mar a la vila. Elaboració pròpia.

- L1 _De Baix a Mar a la vila

1. Premissa:

Es tracta d'un recorregut que du des de la platja d'Altafulla fins l'entorn del Roquissar i l'institut. És la línia que vincula la Xarxa amb l'entorn de Baix a Mar on hi ha, proporcionalment, un nombre menor d'alumnes dels centres educatius. D'entre els 3 punts de connexió actuals per superar les vies del tren, s'escull el Camí del Prat com a element connector per la seva centralitat però també per les seves condicions formals i d'entorn.

2. Traçat:

- Longitud:

1,62 km

- Desnivell:

Parteix proper al nivell del mar i arriba fins al Roquissar, al voltant de la cota (+45). Això suposaria un pendent mitjà per sota del 3%. Aquest, però, no és homogeni. Entre la platja i el carrer de les Sínies (+7) es tracta d'un recorregut gairebé pla. Des d'aquest punt puja amb intensitat travessant el carrer de l'Hort de Pau fins a Marquès de Tamarit on, tot i tornar a pujar, suavitza el recorregut fins arribar a l'alçada del carrer de l'Oliverot (+40) des d'on baixa fins la cota 30, davant l'Estadi, i torna a haver de superar un fort desnivell al carrer del Roquissar.

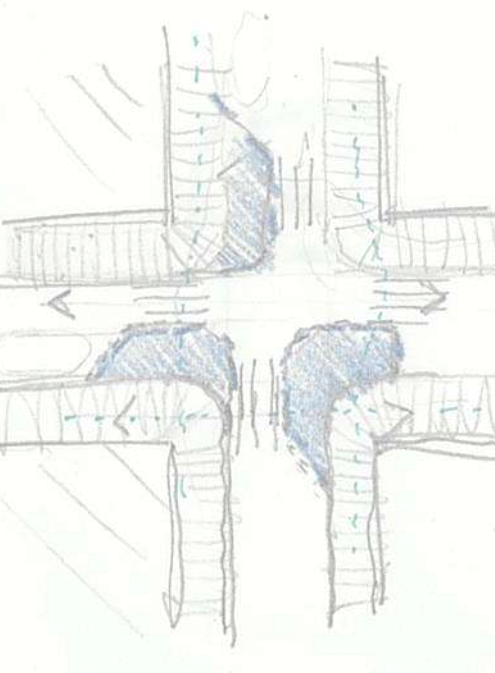
- Indicacions generals:

Es tracta d'un recorregut amb un clar valor afegit pels trajectes quotidians i turístics de la vila. Per tant, les intervencions sobre aquest recorregut tindran un impacte clar i immediat sobre les dinàmiques urbanes més enllà dels camins escolars. Per aquest motiu, i per la posició central a la vila i a la xarxa de camins escolars, es recomana que es prenguin decisions fermes i contundents sobre la línia de manera que pugui convertir-se en eix vertebrador de l'Altafulla pacificada.

Es considera que en el tram de Baix a Mar cal posar atenció principalment sobre els encreuaments. S'han de cercar solucions de continuïtat i visibilitat dels recorreguts a peu. Existeixen solucions diverses consultables a la bibliografia recomanada, tal com són l'afegit "d'orelles", el desplaçament de passos de vianants o la millora de la visibilitat enretirant objectes de mobiliari o places d'aparcament.

En el tram proper a la vila closa, és imperatiu repensar el paper del cotxe, sobretot en aquells punts més estrets. Si els carrers o les "places" no poden admetre cotxes i vianants alhora, el que no hi ha de ser és el cotxe. La present proposta no pretén, en cap cas, la desaparició dels cotxes de tots els carrers d'Altafulla, però això no pot suposar l'omnipresència del vehicle a tot l'espai compartit. Cal cercar un equilibri, i hi ha casos d'aquest recorregut en clara descompensació a favor del cotxe.

Pel que fa al darrer tram, el d'aproximació per l'Oliverot, s'hi fa menció específica més endavant.



- Especificitats:

- El pas per sota les vies:



Mostra 8 - Pas del camí del Prat per sota les vies.
Captura fotografia aèria (Google Earth / ICGC)

Per a que aquest recorregut esdevingui segur, el pas del Camí del Prat per sota les vies ha de millorar dràsticament. Actualment, consta de dos sentits de circulació en passos soterrats separats per un mur. Un d'ells compta amb una vorera estreta i desconnectada de la xarxa de vianants. L'altre no té vorera.

Es proposa que el pas soterrat més ampli, l'oest, quedi reservat per vehicles i l'altre per vianants. Això suposaria haver de regular *semafòricament* (o l'alternativa que es consideri oportuna) el flux de vehicles en ambdós costats de la via, per alternar-ne el pas.

L'afectació implicaria als carrers perpendiculars adjacents (Fassina, al sud i Vinyet al nord) tant pel que fa a la regulació del trànsit com a la forma i continuïtat dels recorreguts per a vianants i vehicles. Cal mencionar que, si s'aprofita el pas est per a vianants i bicicletes, caldrà reforçar la senyalització d'atenció i reducció de la velocitat per les bicicletes, tant pel fet de compartir espai amb els vianants com per l'alçada, perillosa, d'1,90m.



Mostra 9 - Tram del carrer Albert Boronat davant la plaça Martí Royo. Captura fotografia aèria (Google Earth / ICGC) modificada.

- L'Aparcament de la plaça Martí Royo:

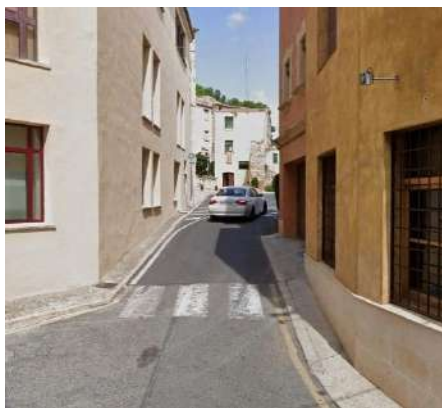
Tot i haver-hi un altre recorregut per a vianants al costat oposat del carrer Albert Boronat, el tram d'aquest carrer per davant de la plaça Martí Royo és un clar exemple de relació de perillositat entre el sistema d'aparcament i el recorregut de vianants que queda entre la calçada i les places d'aparcament en bateria. Aquest fet pot suposar que infants (o no tant infants) passin per darrere dels vehicles aturats encarats a la plaça i quedin en angles morts, suposant un alt nivell de risc d'accident en retirar el vehicle marxa enrere. Encara que es posés solució a la visibilitat, una intersecció entre sistemes com la present és perillosa des de la seva concepció. Cal revisar aquesta situació.



Mostra 10 - Plaça Nova. Captura fotografia aèria (Google Earth / ICGC) modificada.

- La Plaça nova:

Amb altres característiques, ens trobem amb una problemàtica similar a la situació de Martí Royo. La relació entre l'aparcament i els recorreguts per a vianants és precari o inexistent, en aquest cas. No es tracta d'una plaça, tal com succeeix en d'altres indrets d'Altafulla; és un aparcament. Per a que el recorregut sigui segur, cal canviar aquesta situació.



Mostra 11 - Tram del carrer Barceloneta. Google Street View.



Mostra 12 - Tram del carrer Comunitat davant la Plaça del Pou. Google Street View modificat.



Mostra 13 - Carrer camí de l'Oliverot amb indicacions de possibles espais d'intervenció (vermell) Google Earth modificat.

- Carrer Barceloneta amb Comunitat i Plaça del Pou:

Aquest és un punt on es fa palesa la prioritat que té el cotxe als carrers d'Altafulla, tal com passa a tantes viles i ciutats.

Es plantegen dues qüestions principals:

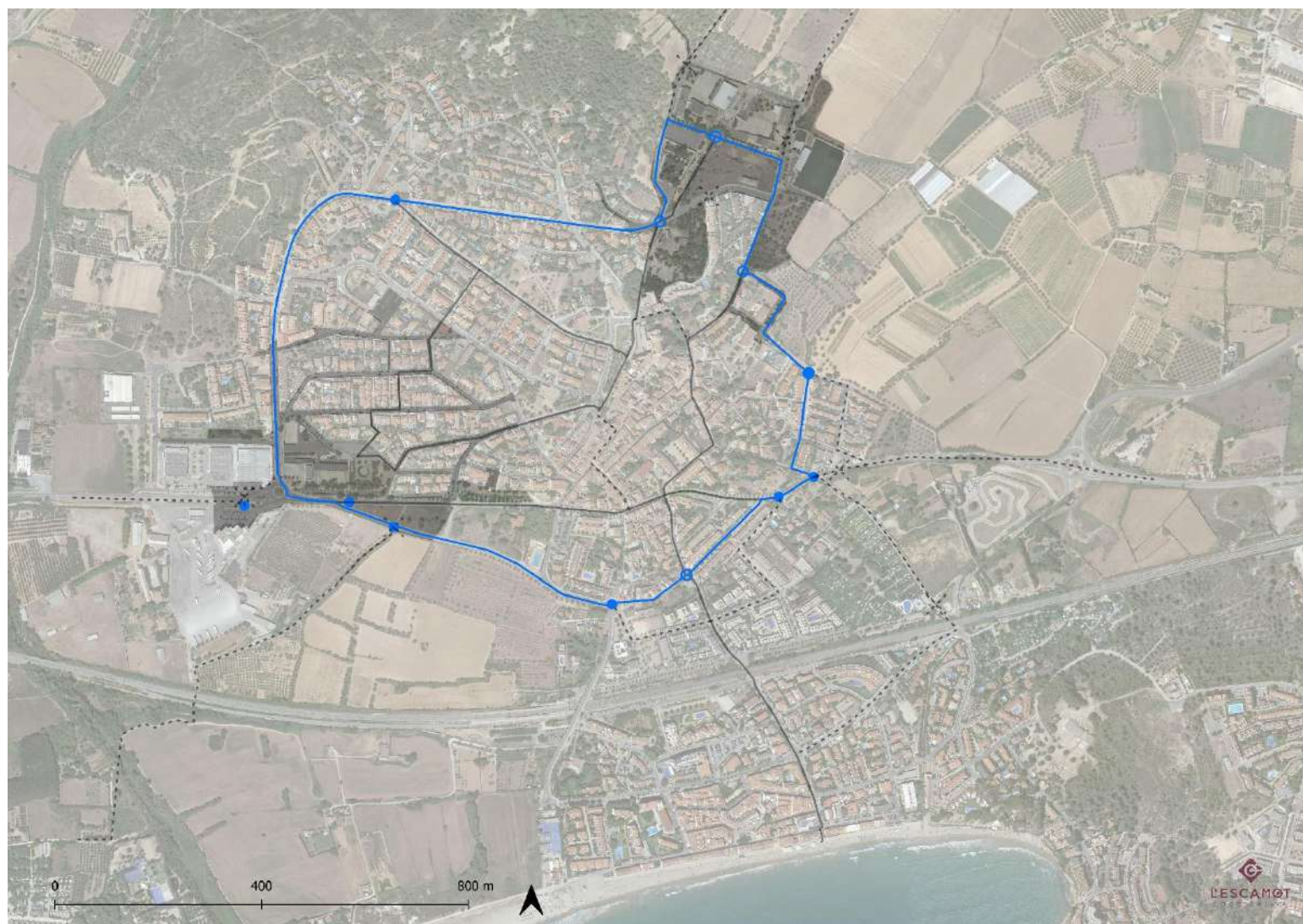
En primera instància, la inadequació del darrer tram del carrer de la Barceloneta per a caminar, si no és per l'asfalt. Aquesta circulació existeix tan sols per garantir una solució ràpida de sortida cap al nord, pel carrer del Comunitat, dels vehicles que circulen pel carrer de Sant Martí.

En segon lloc, la preeminència de l'asfalt davant la Plaça del Pou degut a l'existència de dos sentits de circulació i una "rotonda", l'únic objectiu de la qual és facilitar una sortida "ràpida" cap al sud dels vehicles provinents de l'Oliverot o l'aparcament de l'Era de l'Hospital.

Les implicacions d'un canvi en la disponibilitat de sentits de circulació tindria efectes més enllà del propi punt d'afectació però es considera que els beneficis de canviar els dos aspectes esmentats superen amb escreix les possibles incomoditats causades. Per tal que el recorregut sigui segur, aquest tram ha de millorar. Reduir un carril (o un sentit) afavorirà el potencial d'apropiació d'espai pels vianants en aquest punt i pot suposar fer-ho en l'entorn més proper.

- El carrer de l'Oliverot.

Cal donar continuïtat a les qüestions plantejades anteriorment al tram del carrer que forma part de l'entorn escolar del Roquissar i l'institut, consolidar les voreres amb obra o plantejar un escenari de carrer de convivència, amb les transformacions formals i de regulació que això pugui suposar. En aquest cas, la solució de convivència es valora més factible i positiva en el tram entre la Vinya Gran i el Comunitat. Per la seva banda, en el tram entre Castellers i la Vinya Gran, l'operació més factible sembla ser la consolidació mitjançant vorera, donant continuïtat al sistema adjacent.



Mapa 10 - L2_Ronda escolar. Elaboració pròpia.

- L2_ Ronda escolar

1. Premissa:

Es tracta d'una línia que assumeix la importància jeràrquica que l'actual Ronda d'Altafulla té respecte la circulació de vehicles i el potencial que aquesta pot suposar per l'absorció de desplaçaments a peu i en bicicleta. Alhora, busca que la línia completi la lògica de ronda que inicia l'esmentat carrer pel nord-oest, tancant, pel sud i l'est, un cercle que connecta els dos grans entorns escolars del municipi i la resta del nucli.

2. Traçat:

- Longitud:

3,6 km

- Desnivell:

En tractar-se de la línia de més abast, es troba amb diverses situacions durant el seu recorregut. Si s'analitza per trams, se'n pot entendre millor la seva relació amb el desnivell:

- La Ronda: du des de la cota +15 a la rotonda de Marquès de Tamarit / N340 fins la +55 en les proximitats del Camí de la Nou a Altafulla, a l'Entorn del Roquissar i l'institut. Aquest salt d'aproximadament 40m es fa durant 1,2km, fet que suposaria un pendent mitjà poc per sobre del 3%. Com en el cas de la L1, però, també es supera de forma desigual i concentra gran part de la inclinació en un tram concret, entre el carrer de la Cadenera i el carrer dels Espàrrecs.
- L'Entorn del Roquissar i l'institut: es tracta d'una zona amb un fort desnivell intern (uns 20m, entre els +30 i els +55 snm). Aquest factor té més conseqüències sobre l'elecció del sector a través del qual accedir-hi que no pas per la incomoditat que pugui suposar desplaçar-s'hi per dins, degut a les curtes distàncies i la proximitat als centres educatius. Dit això, la limitació de la velocitat i l'adequació de les vies de l'entorn (inclosa la Ronda de la Creueta) per fer més còmode i segur l'ús de la bicicleta sí que poden tenir un impacte positiu en la percepció de seguretat en els trams amb fort pendent on, sovint, compartir espai amb els cotxes es fa més incòmode degut a la velocitat i l'esforç d'uns i altres, avançaments perillosos inclosos.
- De Marquès de Tamarit a l'Oliverot: en aquest sector cal superar una alçada de gairebé 30m en poc més de 500m de recorregut. És a dir, un pendent mitjà del 6%, concentrat principalment en tres 3 trams molt més inclinats: Rigalt, Vinya Gran i Castellers d'Altafulla. A banda, en aquest cas, la consideració dels sentits de circulació fa que calgui plantejar alternatives per incloure els recorreguts en bicicleta. Aquells que siguin de pujada, caldrà reconèixer la dificultat afegida per les bicis, amb senyalització excepcional o, si s'escau, segregació. Cal incidir en que aquestes solucions de segregació no poden passar per la vorera, com ja succeeix actualment al Camí de la Vinya Gran en aquesta zona.



- Tram Sud: President Companys, Alcalde Pijuan, Hort de Pau: es tracta d'un recorregut majoritàriament pla que connecta el punt a 15msnm de davant La Portalada amb els 13 de l'entorn de la trobada d'Hort de Pau amb Marquès de Tamarit. En aquest cas, la connexió o alternativa per a bicicletes pel carrer de les Sínies sí que ha de superar un petit desnivell.

▪ Indicacions generals:

Amb la mateixa consideració per sectors que exposada en la mirada sobre el desnivell, es planteja el següent:

- La Ronda: cal reduir les condicions que la converteixen en una "via ràpida". S'entén i es valora la funció jeràrquica que té dins l'estructura vial d'Altafulla de manera que no es planteja cap canvi en les opcions de sentit i servei que ofereix actualment. La proposta reclama estudiar aquelles opcions de reducció de la velocitat que es considerin oportunes.

Aquesta proposta, però, no va en la línia tan sols d'introduir elements reductors de la velocitat (més o menys eficients), sinó en modificar la forma en què s'ordena el carrer. En les propostes d'entorn, s'hi esbossen opcions en aquest sentit: replantegen la forma d'aparcar, augmenten la sinuositat dels recorreguts i en revisen els creuaments. Canviar la forma del carrer és un treball necessari i paral·lel a d'altres estratègies com els elements reductors de la velocitat que ja existeixen en alguns punts. Convé recordar que la conducció és una experiència perceptiva; així, els canvis proposats cerquen l'impacte en aquesta línia.

Es considera interessant explorar diverses opcions en tot el recorregut, donant valor propi a cada tram. Aquest fet, a banda dels efectes directes que pugui tenir cada tipus d'intervenció, afavoreixen, a través del canvi de situació cada "x" metres, l'atenció dels conductors, alhora que doten d'identitat pròpia a cada zona.

Aquest plantejament ha d'anar de la mà de treballar a favor de fer la via més i millor travessada, aprofitant el seu potencial jeràrquic per convertir-la en un eix vertebrador de la vila.

- Tram Sud (President Companys, Alcalde Pijuan, Hort de Pau):

Es tracta d'un tram que, en general, té bones condicions de vorera i, recentment, ja s'hi han dut a terme esforços per la millora de la seguretat i continuïtat dels recorreguts a peu. Caldria revisar el paper del carril bici sobre la vorera a Alcalde Pijuan, de la mateixa manera que s'ha indicat a President Companys. La distribució de la



Mostra 14 - Sistema de carrers entre Marquès de Tamarit i l'Oliverot. Captura Google Earth amb modificacions.

vorera, amb elements separadors entre el recorregut per a vianants i l'espai reservat per bicicletes, en facilita la compatibilitat, però l'estretor del carril fa que aquest tan sols pugui ser d'un únic sentit si es volen evitar situacions de perill en què el ciclista d'un sentit o altre hagi de decidir-se per saltar de forma sobtada a la calçada o envair la zona de vianants salvant els obstacles intermedis. La recomanació passaria, com a President Companys, per mantenir el carril de la vorera pel sentit de pujada, reforçar la convivència de bicicletes i altres vehicles en sentit de baixada i posar molta atenció en la resolució de les interseccions entre els diversos sistemes.

- De Marquès de Tamarit a l'Oliverot:

La zona residencial compresa entre Marquès de Tamarit i l'Oliverot, a la vessant oriental del municipi té, comparativament, millors condicions de vorera que altres àmbits treballats fins al moment. Les mancances generals a millorar passaran, com s'ha comentat anteriorment, en referència al camí del Prat, per la resolució de la continuïtat i visibilitat dels recorreguts a peu.

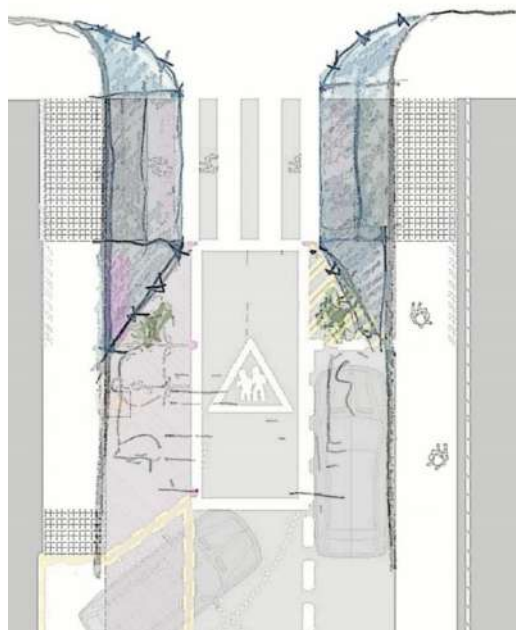
A banda d'afegir passos de vianants a les cantonades que no en tenen, és un bon entorn per assajar operacions de supressió de la darrera plaça d'aparcament prèvia als passos de vianants i l'ampliació de la vorera en aquests punts, en forma "d'orella".

Es recomana estudiar de forma específica la circulació de vehicles per l'àmbit, seguint la línia mostrada a la proposta d'entorn en el sistema format per l'Oliverot, Vinya Gran i Castellers d'Altafulla.

Es considera imperatiu descartar els carrils bicicleta pintats sobre la vorera. Es tracta d'una solució comú de temps passats, completament ben intencionada, però el consens actual reclama no posar en conflicte els recorreguts a peu i en bicicleta, que ha de compartir calçada amb els cotxes o tenir carril segregat en casos que ho requereixin.

En aquest sentit, es podria estudiar la incorporació d'un carril bici en sentit de pujada per l'àmbit, tot i que això suposaria la supressió de diverses places d'aparcament o algun sentit de circulació, amb les repercussions sobre el sistema general que això implicaria.

Caldria ponderar l'esforç que suposaria respecte el benefici obtingut. L'esforç, en aquest cas, com en la majoria del municipi, passa més per normalitzar fet que la bicicleta i el cotxe comparteixin espai, amb les conseqüències a nivell de compatibilitat de les velocitats i respecte mutu.



Mostra 15 - Esbós de la idea "d'Orelles" (en blau) a les cantonades en relació a passos de vianants i zones d'aparcament. Elaboració pròpia.

- L'Entorn del Roquissar i l'institut: es detalla a la proposta d'entorn.

▪ Especificitats:

- Les (no) places:



Mostra 16 - La taca vermella indica els espais asfaltats a banda i banda de la Ronda a l'alçada del carrer de la Pedrera. Captura Google Earth modificada.

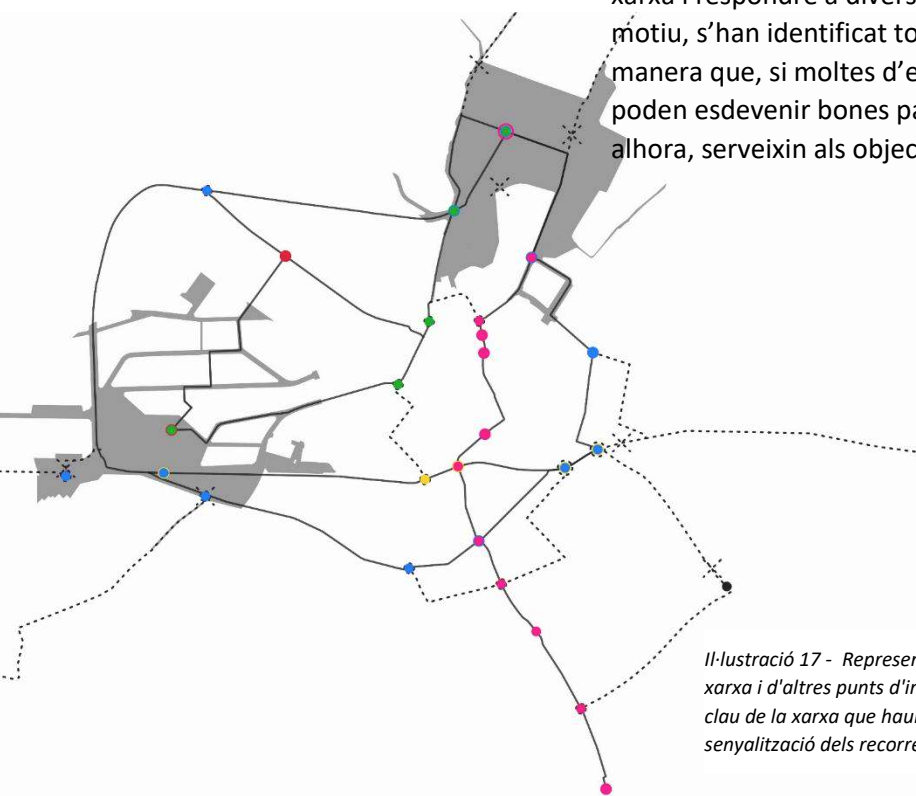
La trobada de la Ronda amb el carrer de la Pedrera és un cas concret que ens ofereix l'oportunitat de repensar una de les situacions recurrents a tot el municipi, les "Places-Aparcament", i vincular-la a una de les idees clau de la xarxa, **els punts d'unió, les trobades**.

Procurar transformar espais com el conjunt format pels espais a banda i banda de la ronda en el punt que ens ocupa, pot dotar l'entorn d'una urbanitat que li manca per la tipologia de teixit - residencial de baixa densitat - que el forma.

Seria interessant, doncs, reproduir-hi part de les qüestions assajades per la Plaça de la Portalada a la proposta d'entorn. Afectar al traçat de la ronda i revisar el nombre de places d'aparcament que es considerin, posant-hi ordre i mesura.

Aquest exemple serveix per visualitzar una qüestió de caràcter general per la proposta:

Posar esforços de transformació en punts com el present, a les interseccions entre línies de la xarxa proposada, augmenta el potencial impacte de les accions en afectar diferents línies de la xarxa i respondre a diverses necessitats solapades. Per aquest motiu, s'han identificat tots aquests creuaments en la xarxa, de manera que, si moltes d'elles no poden esdevenir places, sí que poden esdevenir bones parades en el recorregut, bons llocs que, alhora, serveixin als objectius del recorregut que les travessa.



Il·lustració 17 - Representació de les interseccions entre línies de la xarxa i d'altres punts d'importància. Es tracta de potencials punts clau de la xarxa que haurien d'esdevenir punts segurs, de parada i senyalització dels recorreguts.

- Les rotondes i els creuaments (Ermita)

Es proposa, en el cas de les interseccions, la mateixa estratègia d'explicar el cas particular per generalitzar una problemàtica comú al municipi i a la xarxa objecte d'actuació.

La trobada entre el Camí de l'Ermita i la Ronda exemplifica clarament el desequilibri en la continuïtat dels trajectes a peu respecte els recorreguts en vehicles.

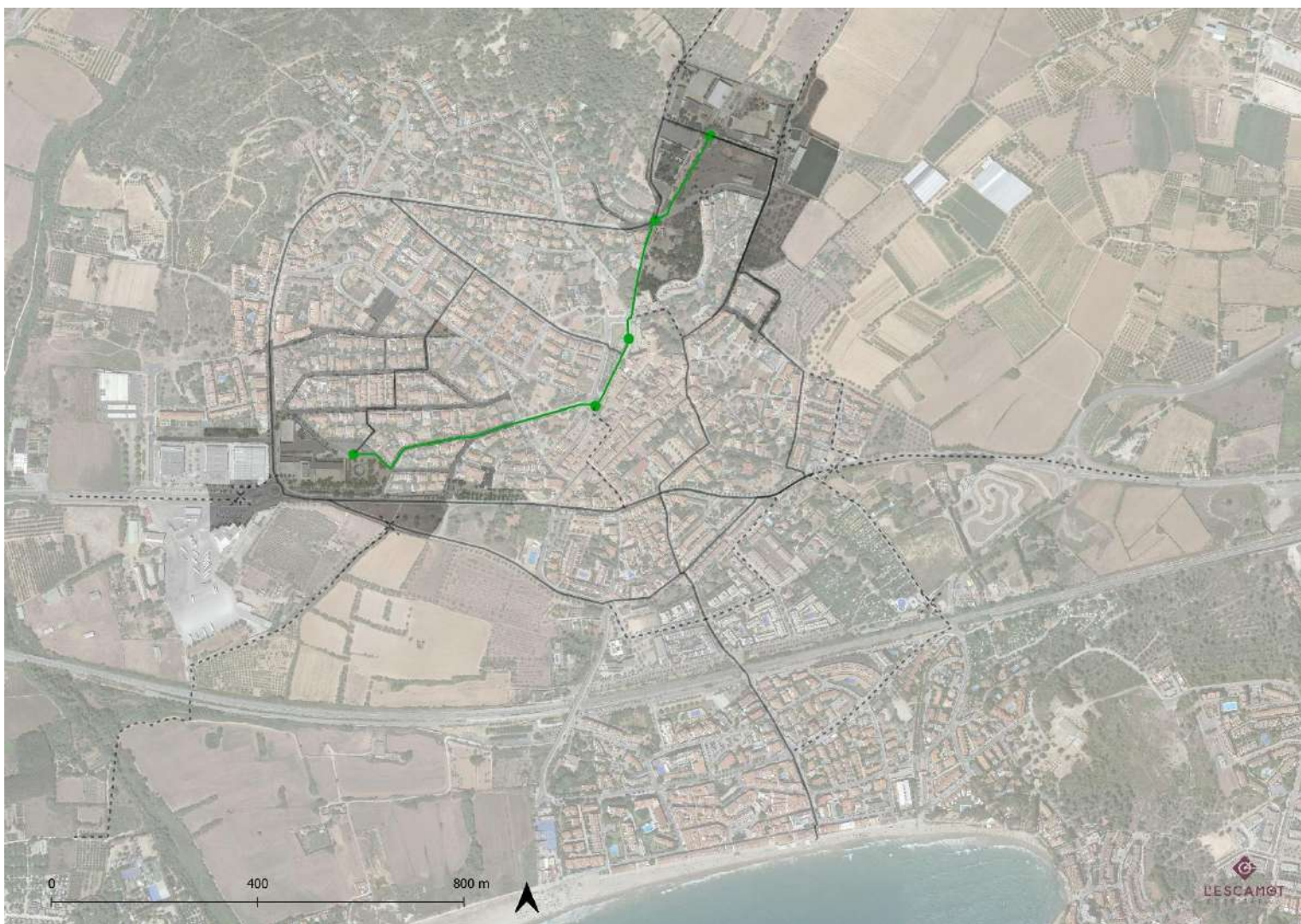
Es tracta d'un híbrid entre cruïlla i rotonda que, per garantir totes les opcions per als vehicles, provoca desviacions de molts metres pels recorreguts a peu. Si, a més, s'analitza quant d'espai hi ha dedicat en exclusivitat a cada mode, es pot afirmar que s'està dedicant un percentatge molt alt d'un dels recursos més valuosos que té el municipi, el sòl públic.

Si es pagués el m² d'aquest tipus de sòl com es fa el privat, quants recursos s'estarien dedicant a facilitar els recorreguts de vehicles i quants a facilitar els recorreguts a peu?

La solució en aquest cas és complexa, però es considera que un pas necessari és reduir el nombre d'opcions de gir dels vehicles.



Il·lustració 18 - Mostra en dos tipus d'imatge de l'espai dedicat a calçada i vorera i la seva continuïtat a l'encreuament entre el Camí de l'Ermita i la Ronda. En la imatge inferior, en vermell veiem els trams de vorera, separats per l'espai negre, de calçada i tan sols connectats pels petits i distants passos de vianants, en magenta. Elaboració pròpia sobre imatge satèl·lit Google Earth / ICGC.



Mapa 11- L3_Lligam escolar. Elaboració pròpia.

- L3_ Lligam escolar

1. Premissa:

Es tracta d'una línia que procura incorporar el camí més directe entre els dos grans entorns escolars del municipi. No és un traçat que recorri els indrets més poblats del nucli però sí que passa per alguns dels espais d'aproximació més concorreguts cap als entorns educatius, a banda de comptar amb la llar d'infants Francesc Blanch al centre del seu recorregut.

Degut a la seva concepció, una gran part proporcional de la longitud queda dins dels entorns escolars. Així doncs, si es duen a terme millores dels entorns escolars, tan sols caldrà un esforç mesurat i localitzat per aconseguir dotar al que es podria considerar el moll de l'os de la xarxa d'unes condicions adequades per acollir recorreguts escolars.

2. Traçat

- Longitud: 1,1km
- Desnivell: aquesta línia uneix, aproximadament, els mateixos punts que el tram de la línia 2 que recorre la Ronda d'Altafulla, en una distància similar. Connecta els 20msnm de davant de La Portalada amb els gairebé 55 de la cruïlla de La Ronda amb el Camí de La Nou. Ho fa, en aquest cas, concentrant el major pendent al carrer de les Bruixes i al carrer del Camí de Sant Antoni, davant del Castell.
- Indicacions generals:
 - Degut al factor, ja comentat, de tenir gran part del seu recorregut dins dels entorns escolars, la majoria de potencials millores es contemplen en els apartats que fan referència a aquests.

Es vol, però, fer menció al potencial de vinculació d'aquesta línia en la seva part central amb els espais públics que la rodegen. Si s'observa la posició de la línia respecte algunes de les principals zones verdes de la vila, es pot veure que una i altra estan clarament vinculades. Cal, doncs, que el recorregut s'hi pugui relacionar formalment a través d'espais habilitats en contacte amb la vorera, bona il·luminació, solucions de continuïtat i la constant millora i manteniment d'uns espais de gran potencial i benefici per la vida al carrer.



Il·lustració 19 - Representació de zones verdes i altres espais públics sobre la xarxa amb la L3 destacada. Es fa palesa la relació clara entre la línia que ens ocupa i el sistema connectat de zones verdes, entre d'altres.

- Especificitats:

- Un canvi de prioritats a la trobada de 7 carrers.

L'actual encreuament entre els carrers de la Bassa, Camí de Sant Antoni, Corraló de l'Espinac, Mossèn Miquel Amorós, de la Mainada, de les Bruixes i Onze de Setembre es resol a través d'una rotonda i puntuals interseccions amb prioritat absoluta pels vehicles.



Mostra 17 – Encreuament entre els carrers de la Bassa, Camí de Sant Antoni, Corraló de l'Espinac, Mossèn Miquel Amorós, de la Mainada, de les Bruixes i Onze de Setembre. Captura fotografia aèria Google Earth.

Es tracta d'un punt de trobada de moltes circulacions de la vila, proper a espais emblemàtics de la mateixa, punt de connexió entre la vila closa i àmbits més moderns, s'hi troba propera la llar d'Infants Francesc Blanch i és un punt de ròtula de la línia que ocupa aquest apartat.

La solució actual no només prioritza les circulacions de vehicles per la calçada, sinó que ho fa, en alguns casos, posant en seriós perill als vianants. Vegi's el cas de la trobada entre el Corraló de l'Espinac i Mossèn Miquel Amorós o la "vorera" que connecta aquesta intersecció amb el Camí de Sant Antoni.

D'altra banda, la trobada actual separa els recorreguts de vianants i els fa llargs, incòmodes i poc intuïtius. Sovint, l'opció de molts vianants és la de creuar per una calçada on la rotonda resta visibilitat d'un extrem a un altre i des d'on poden venir vehicles de 7 orígens diferents.

Cal repensar aquest punt de la xarxa d'Altàfulla i fer-ho de forma contundent. S'ha de canviar la interpretació de l'espai com una solució pel trànsit i convertir-la en un espai on aquest pugui funcionar però, com en d'altres indrets, guanyar espai, seguretat i comoditat pels vianants.

La solució no serà senzilla i la present proposta no pot oferir-la en detall, però s'intueix que aquesta passa per repensar l'accés de vehicles en alguns dels carrers o, com a mínim la facilitat per a fer-ho. Alhora, revisar el paper de l'actual rotonda. Des d'eliminar-la, a desplaçar-la o a convertir-la en un element separador.

Una de les principals idees a transmetre és la poca necessitat que el Corraló de l'Espinac permeti la circulació de vehicles. Repensar-ne la funció pot ajudar a reduir la necessitat de connexions entre carrers. L'espai que uneix aquest amb el Camí de Sant Antoni podria donar continuïtat a l'esmentat carrer, que, tot i algun dels perills esmentats anteriorment per la forma de l'aparcament, té un caràcter pacificat.

Una de les opcions podria ser desplaçar la rotonda per guanyar espai per vianants en aquest darrer punt i aprofitar per millorar les connexions en les trobades entre els diversos carrers. Aquesta solució, però, suposaria l'afectació de les palmeres de la rotonda i obra d'enderroc de la pròpia rotonda.

Altres solucions, revisant una mica més la circulació, poden arribar a ésser assajades mitjançant estratègies de caràcter "tàctic" i permetrien aprofitar l'espai plantat.

S'esbossen aquestes idees en els esquemes adjunts però cal insistir, com en la resta del document, que trobar solucions adequades per aquests espais requereix d'una reflexió profunda i els pertinents estudis de viabilitat tècnica. S'apunten com a opcions conceptuals per tal de donar forma aproximada a les idees repetides durant el document on s'insisteix en el canvi de prioritats en l'ocupació d'espai al carrer.

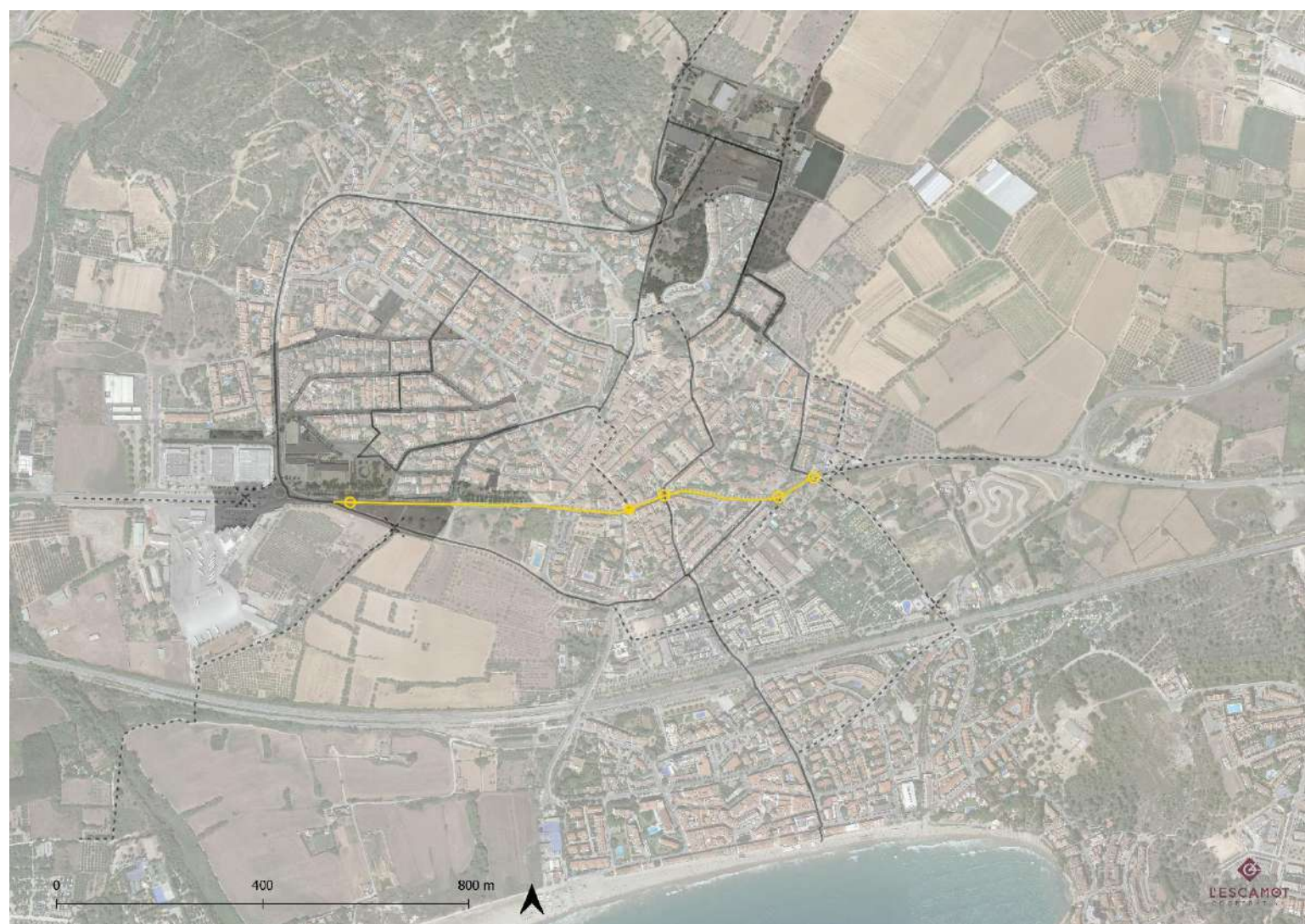
Es pot observar com l'opció de desplaçar la rotonda dona solució a alguns dels aspectes mencionats però que una opció més atrevida apropa més els recorreguts per a vianants, els dona més espai i prioritat.



Il·lustració 20 - Esbós de transformació de l'encreuament de 7 carrers desplaçant la rotonda ampliant l'espai per a vianants i restringint part de la circulació. Elaboració pròpia sobre fotografia aèria Google Earth.



Il·lustració 21 - Esbós de transformació de l'encreuament de 7 carrers sense rotonda, mantenint l'actual com a element separador, ampliant l'espai per a vianants i restringint part de la circulació. Elaboració pròpia sobre fotografia aèria Google Earth.



Mapa 12 - L4_Camí del Marquès. Elaboració pròpia.

- L4 - Camí del Marquès

1. Premissa:

Es tracta d'una línia que reconeix la importància jeràrquica que l'antiga carretera nacional té en l'estructura urbana del poble. És un carrer que ha estat fruit de múltiples actuacions per part del consistori les darreres dècades, amb el clar objectiu de reduir la velocitat i preeminència de cotxes i altres vehicles a motor en favor de modes actius. És la línia que uneix de forma més eficient el llevant i el ponent de la vila, alhora que, treballant bé sobre la seva permeabilitat transversal, ha d'acabar de fer de costura entre els sectors nord i sud de la mateixa.

2. Traçat:

- Longitud:

1km (es considera des del carrer President Companys fins la trobada amb el carrer Clot de Torrell).

- Desnivell:

Tot i partir, en els seus extrems, de dues alçades properes (+15 a President Companys i +6 a Clot de Torrell), el recorregut arriba fins als gairebé 28msnm en el seu punt més alt. La inclinació que això suposa posa en valor, per exemple, l'existent carril bici segregat en sentit de pujada, tot i la seva reduïda dimensió.

- Indicacions generals:

Tal com s'ha mencionat amb anterioritat, les millores sobre Marquès de Tamarit es proposa que siguin en relació al paper de la bici sobre la via i en potenciar la funció de costura entre àmbits diferenciats que pot oferir el traçat.

Les millores pel que fa a la bicicleta passarien per dotar de millors condicions al carril bici en sentit pujada, l'estretor del qual pot transmetre inseguretat a persones usuàries de tota edat i condició. Alhora, cal fer un esforç per millorar les connexions d'aquest amb els espais de convivència entre la bicicleta i altres vehicles.

Pel que fa al sentit de baixada, cal un reforç de la senyalització d'ésser un espai compartit, un carrer en el que les bicicletes han d'anar pel centre del carril i no en un lateral. També cal, en aquest sentit, millorar alguns punts de connexió amb la resta de la xarxa viària, dels quals en veurem un exemple més endavant.

En relació a la funció de "costura" que Marquès de Tamarit pot tenir, reforçar-ho passa per donar valor als passos de vianants més enllà de convertir-los en elements reductors de la velocitat. Les condicions de l'entorn, la senyalització i la cerca del màxim de continuïtat possible entre les dues bandes de la via són elements de vital importància en aquest aspecte. Es tracta d'obvietats, però es vol insistir en què cal aprofitar cada oportunitat que ens ofereixi el fet d'actuar sobre la xarxa viària per intentar prioritzar la continuïtat, la seguretat i la comoditat dels recorreguts a peu, que són els que donen vida als carrers i salut als vilatans.

- Especificitats:
 - Relació amb Baixada de Rigalt i Clot del Torrell

Tal com s'ha indicat, Marquès de Tamarit és una via on s'han dut a terme esforços de transformació que han anat convertint la seva forma de carretera, la N340, en una de caràcter més urbà, de carrer o avinguda.

Com en la resta de línies, la proposta general per a la L4 és la de repensar el paper dels vianants i la bicicleta en tot el seu traçat i fer-ho també amb les connexions transversals. Vegem-ne el cas que s'especifica a continuació com a exemple del tipus d'actuacions plantejades.



Mostra 18 - Superposició de la xarxa sobre l'extrem est de Marquès de Tamarit i el seu entorn proper.

Es tracta del que podríem considerar ser la porta d'entrada a la vila des de Torredembarra. Pel que fa a la xarxa, és on es troben la línia que ens ocupa, el Camí del Marquès (L4), amb el que s'ha denominat La Ronda Escolar (L2).

Concretament es planteja que aquesta zona, amb els seus condicionants de sentits d'entrada i sortida, requereix ser mirada amb especial atenció pel que fa a la connexió i continuïtat dels recorreguts per a bicicletes. Per aquest motiu es dona valor a la connexió del tram indicat. Aquest permet, amb els sentits actuals de circulació, pujar cap a l'escola del Roquissar i l'institut seguint l'itinerari Clot del Torrell - carrer de La Coma - Camí de la Vinya Gran (o realitzant tot el recorregut per aquest darrer).

Així, si es circula en bici des del sector occidental de la vila, sembla més natural pujar per la baixada de Rigalt i girar al carrer de les Esplanes, però això deixa als ciclistes amb la necessitat de baixar altre cop pel Clot del Torrell per agafar el recorregut indicat anteriorment o circular en contra direcció pel següent tram del carrer de les Esplanes.

La baixada des de l'entorn del Roquissar es pot fer pel carrer de les Esplanes i el Clot de Torrell i no per la baixada de Rigalt, degut al canvi de sentit del carrer de les Esplanes.

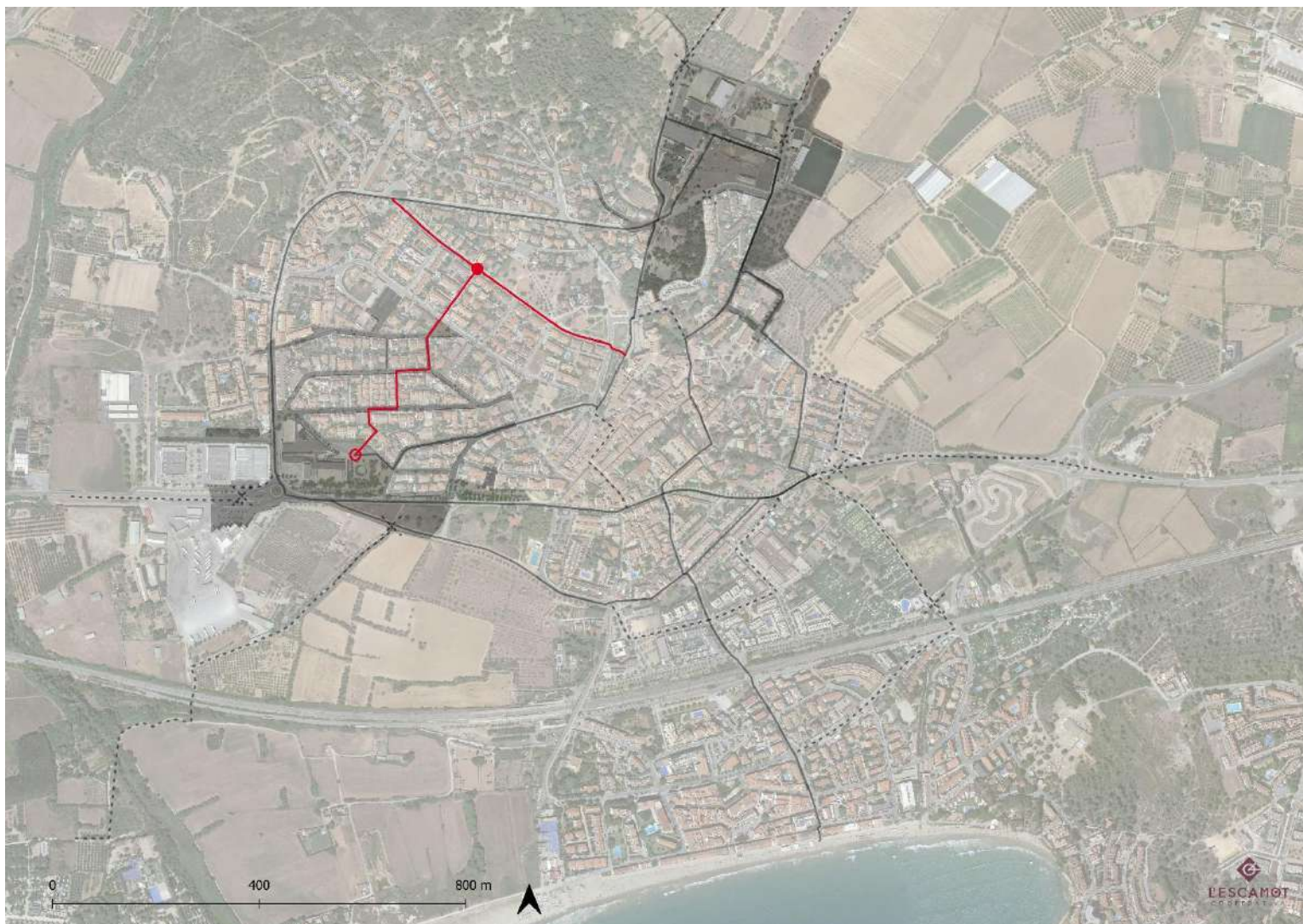
Tot i que una revisió dels sentits de circulació podria millorar aquestes situacions, s'entén que part de la manca d'ús del recorregut indicat inicialment és també degut a la sensació de desprotecció en el gir al Clot del Torrell per aquelles bicicletes que circulin per Marquès de Tamarit des d'Altafulla. Els cotxes que provenen de la rotonda de Torredembarra poden agafar molta velocitat en aquell punt i la sensació en el punt és la de trobar-se "a la carretera".

Així doncs, considerant tots els aspectes descrits, no es planteja que la millora de la situació pels recorreguts ciclables en l'entorn sigui única ni senzilla però alguns aspectes a tenir en compte poden ser:

- Revisar els sentits de circulació. Això suposa posar certes facilitats als cotxes i conseqüències en l'actual ordre de circulació dels carrers propers. Per tant, es tracta d'una operació en què cal ponderar bé els beneficis i les contrapartides.
- Repensar el tram sobre Marquès de Tamarit com una "entrada" a la vila. Reforçar la reducció de velocitat dels vehicles provinents de Torredembarra i millorar les característiques dels girs i incorporacions des del Clot del Torrell i la Baixada de Rigalt.
- Reforçar la senyalització i valorar les possibilitats d'incorporació de semàfor o altres solucions de regulació del trànsit, tal com s'ha indicat a l'entrada de l'extrem oest de la via.
- Dotar als laterals de la via de les característiques de la resta del traçat: vorera, permeabilitat, pas de vianants.
- Donar continuïtat al carril bici des de la rotonda. Millorar-ne l'amplada en detriment de l'amplada de circulació dels carrils.
- En resum, repensar amb la bicicleta i el vianant en ment.



Mostra 19 - Fotografia aèria i vista a peu de carrer de l'encreuament de l'extrem est de Marquès de Tamarit. Captures Google Earth.



Mapa 13 - L5_El Caminet. Elaboració pròpia.

- L5_El caminet

1. Premissa:

Aquesta línia vol respondre principalment a l'elevada relació entre l'escola La Portalada i el seu entorn més directe, fet que es va poder identificar clarament en les respostes a l'enquesta de la fase de prospecció i consulta. Té, doncs, la concepció inicial més tradicional pel que fa a un camí escolar: el d'un recorregut específic per un centre educatiu. Si s'observa la proposta definitiva, però, es pot veure que s'ha concebut en forma de T, incorporant al carrer de la Pedrera, per vincular-lo amb les línies 2 (Ronda Escolar) i 3 (Lligam Escolar). Aquest plantejament proporciona el caràcter de servei general a la xarxa indicat a les premisses inicials de la proposta.

2. Traçat:

- Longitud:

550m + 550m = 1,1km

- Desnivell:

Si es prenen els extrems de la "T" com a referència, es troba la cota +20 davant La Portalada, la +46 a La Ronda i al voltant de la +50 al carrer de la Bassa. La intersecció entre les dues línies que formen el conjunt, on troben el carrer de la Pedrera amb el carrer del Tarragonès, és al voltant de la cota +44. El recorregut que duu des de la Portalada fins aquesta punt té un pendent relativament continu, entre el 5% i el 6%. El carrer de la Pedrera, per la seva banda, puja de forma més suau cap als seus dos extrems

- Indicacions generals:

Es tracta d'un recorregut on s'ha de fer èmfasi en la necessitat de treballar les diverses opcions d'ampliació d'espai de vorera i de continuïtat dels recorreguts per a vianants.

Els assajos o possibilitats plantejats en la proposta d'entorn reflecteixen algunes d'aquestes opcions. Aquest tipus d'operacions haurien de dur-se a terme principalment en la secció de la línia que uneix la Portalada amb el carrer de la Pedrera i que recorre el barri entre carrers amb voreres amb un clar marge de millora i passatges per a vianants amb molt de potencial.

El recorregut principal s'ha plantejat principalment passant pels dos passatges més al sud, però procura connectar amb el carrer de la Pedrera a través del carrer del Tarragonès, per tal de prioritzar la centralitat que aquest ocupa dins del sector. La idea a transmetre és que s'ha d'aprofitar el potencial existent, dels quals els passatges en són exemple, però no relegar els camins a recorreguts secundaris dins la trama general de carrers d'Altafulla. Si hi ha un recorregut millor i més eficient, cal incorporar-lo, encara que pugui suposar més inconvenients a l'hora d'adequar-lo.

Pel que fa al carrer de la Pedrera, les voreres tenen una amplada acceptable i, probablement, els esforços més eficients passarien per donar continuïtat i millor visibilitat pels vianants a les cruïlles de la vorera sud, reduint places d'aparcament en les proximitats d'aquestes i millorant o ampliant passos de vianants



Mostra 20 - En vermell, l'espai del carrer del Tarragonès susceptible de ser incorporat a l'espai per a vianants.



Mostra 21 - Sistema de passatges entre el carrer de Tamarit i la Plaça de la Portalada. Imatge superior: en vermell sobre fotografia aèria. Imatge inferior: retall del plànol d'entorn on s'esbocen potencials intervencions.

Especificitats:

• Connectar un illot:

La situació amb el tram de calçada davant del núm. 8 del carrer del Tarragonès és un clar exemple dels excessos que la preeminència del cotxe té als carrers de la vila. Es tracta d'un tram de calçada que existeix tan sols per donar continuïtat a l'esquema circulatori. Aquest idea passa per sobre de la continuïtat i connectivitat dels espais de vida, com ho és la petita "plaça" que hi queda a la vora. La resolució d'aquesta cantonada urbana demana imperiosament la unió de les voreres dels carrers Onze de Setembre i Tamarit amb l'illot entre asfalt que ha resultat d'aquesta lògica de planificació urbana basada en el cotxe.

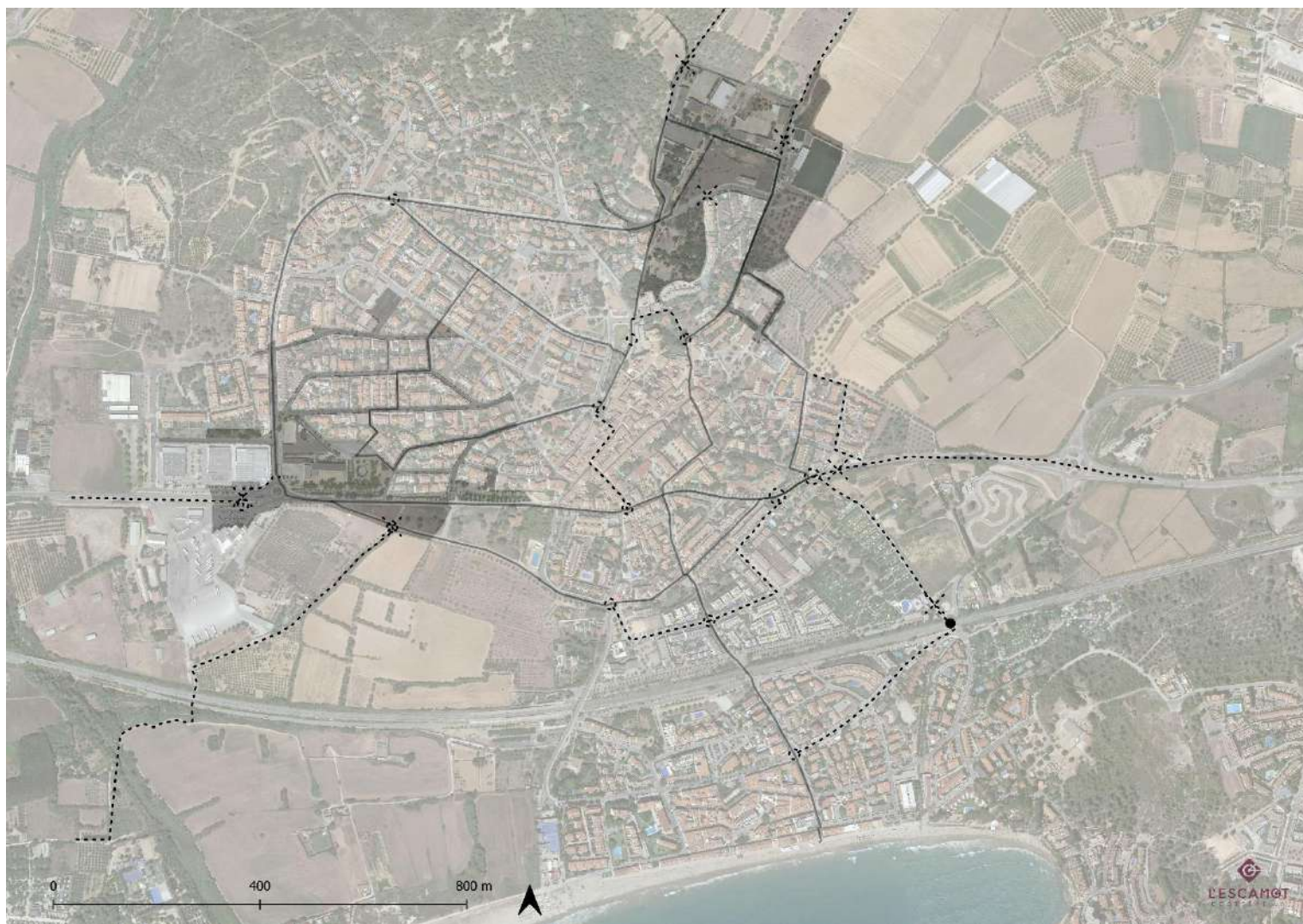
La solució als conflictes que se'n puguin arribar a derivar té múltiples opcions: repensar els sentits de circulació de la vora (si es veu necessari), relativitzar o descartar que els cotxes hagin de poder anar d'un punt a un altre de la forma més ràpida i trobar una solució específica per l'únic habitatge que té accés des d'aquest carrer.

• Els passatges:

L'estructura de baixa densitat i preeminència el cotxe de la zona suposa l'aparició de grans illes de parcel·les poc travessades per carrers. L'existència dels passatges per a vianants Maria Porter, Paquita Sendra i un tercer, entre els carrers de Gaià i de Tamarit, del qual se'n desconeix el nom, suposen una oportunitat interessant pels camins escolars en general i per la línia que ens ocupa en concret.

La idea d'un espai de petita escala, exclusiu per a vianants, pot servir d'element de referència per l'evolució del projecte. Permeten una fàcil i ràpida apropiació, poden ser objecte de projectes concrets, tant de senyalització com de millora, i poden suposar un punt d'on parteixin les principals intervencions sobre l'àmbit.

En aquest sentit, a la proposta d'entorn es planteja que siguin els primers punts des d'on es consolidin les potencials intervencions de transformació dels carrers que uneixen i procurar estendre la idea de "caminet", no tan sols amb opcions d'urbanisme tàctic sinó transformant amb obra els trams entre passatges.



Mapa 14 - L0_Les connexions. Elaboració pròpia

- L0_Les connexions

La Xarxa proposada és una idea jeràrquica, general. Ha de ser una eina de planificació flexible i, tal com s'ha dit, no ha de donar resposta a tots els itineraris. Dit això, s'ha considerat adequat contemplar, en primera instància, alguns recorreguts importants a l'hora de donar certa continuïtat a la xarxa. Una mena de segon nivell jeràrquic separat en dues categories: la interior i l'exterior.

Pel que fa a la interior, en alguns casos es tracta d'alternatives ràpides de connexió entre dos punts de la xarxa: serien els casos entre Marquès de Tamarit i carrer de les Bruixes o el tram del Comudó entre l'Oliverot i la cruïlla amb els carrers del Camí de l'Ermite, Camí de Sant Antoni i Camí de la Nou de Gaià.

D'altres, donen alternatives a la bicicleta per no haver de recórrer carrers en contra direcció o per salvar el desnivell d'una forma més suau. Se n'han plantejat exemples al carrer de les Sínies, com a alternativa a l'Hort de Pau, o al carrer de la Coma, com a alternativa a les Esplanes.

Finalment, també es contemplen les connexions amb l'exterior: camins, carreteres o parades d'autobús serviran d'enllaç amb el territori del voltant. En són exemples el Camí d'Altafulla a la Nou i el de l'Oliverot pel nord, la parada d'Aiguamolls del Gaià i el potencial de la N340 pel sud-oest o l'arribada del Camí de Carnetes al carrer President Companys, entre d'altres.

La senyalització i l'aplicació d'actuacions de millora sobre aquests punts ajudaran a solidificar i consolidar el vincle entre una escala de la xarxa i les altres.

Territori

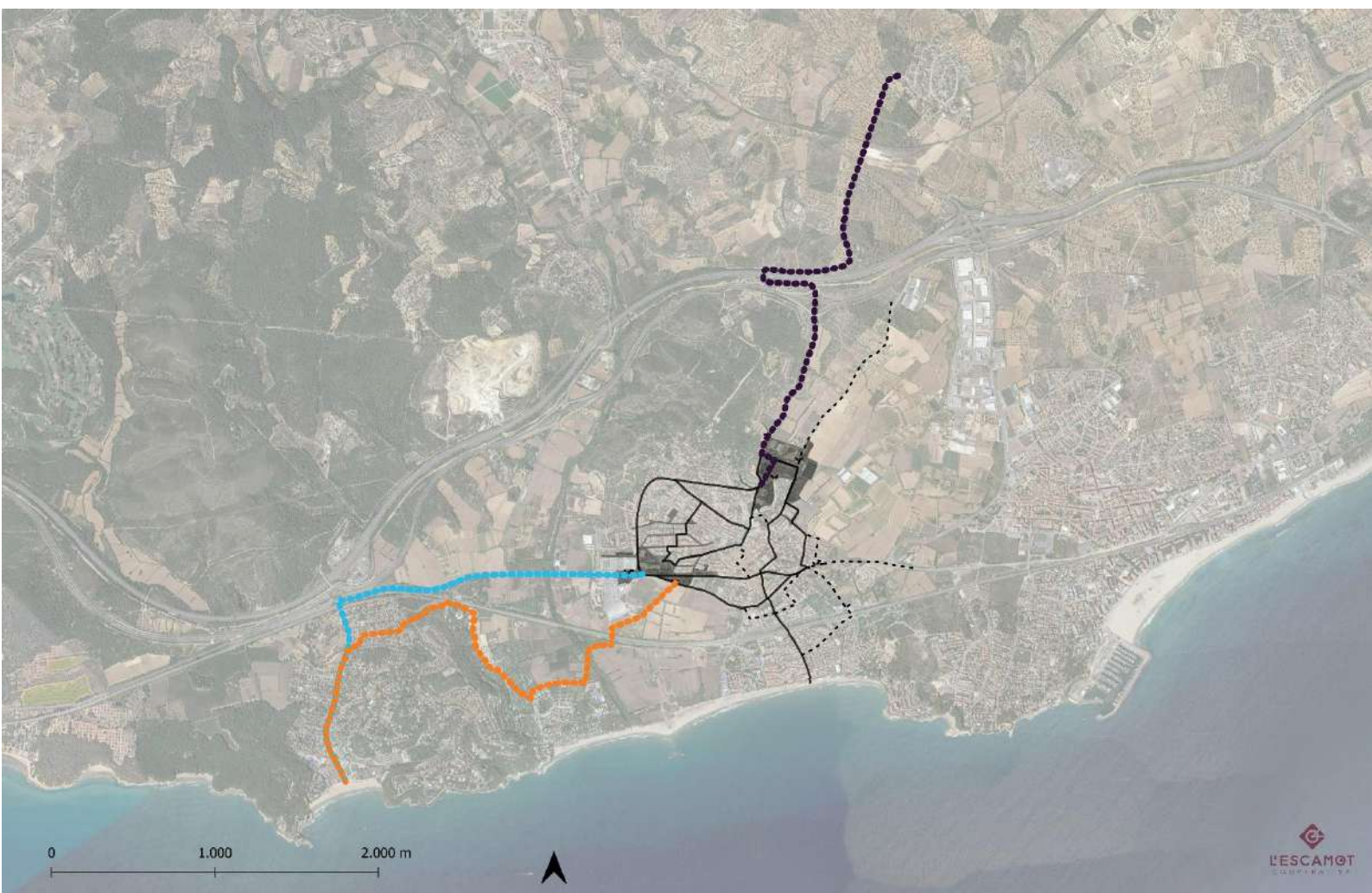
En parlar de territori es pretén ampliar la mirada més enllà, no només de la vila, sinó del propi terme municipal. L'estudi previ a aquest procés de disseny, la Fase 1 del projecte, va permetre identificar que els desplaçaments distants (>2km i >5km) als centres educatius tenien un pes prou important com per a ésser considerats de forma prioritària.

Per aquest motiu, a la proposta s'han considerat, entre d'altres, els accessos als camins i les possibles ubicacions d'aturada del transport escolar i de l'autobús urbà de Tarragona.

Les accions a dur a terme a nivell local han de respondre a les iniciatives que es prenguin a nivell territorial, tant en el fons com en la forma. Caldrà, doncs, establir mecanismes de coordinació supramunicipal en aquesta línia.

Així, l'estratègia passa per 3 grans reptes: l'augment i millora de **l'oferta de transport col·lectiu**, la identificació i propostes de **millora de la xarxa de camins i infraestructura ciclable propera** i, en darrera instància, l'establiment **d'estratègies de vehicle compartit**.

Aquests reptes centraran les propostes que s'emmarquen en l'Eix estratègic 3 del Pla d'Acció que es presenta en el següent apartat.



Mapa 15 - La Xarxa connectada als "camins" del territori.

PLA D'ACCIÓ

Consideracions prèvies

Prèviament a la presentació de les actuacions que conformen el Pla d'Acció per a la implantació de la Xarxa de Camins Escolars d'Altafulla, hi ha una sèrie de consideracions a tenir en compte:

- 1) Tan sols millorant l'amplada de les voreres i la seguretat de les cruïlles no s'aconseguirà l'objectiu de promoure la mobilitat activa i que els infants i joves es desplacin de forma autònoma fins al centre educatiu. En un projecte d'aquestes característiques és cabdal també l'**entorn institucional, social i familiar; incorporar la dimensió comunitària al procés**, repensar l'espai públic amb la implicació directa de la ciutadania, per poder, com a col·lectiu, com a poble en aquest cas, confiar en la infància i donar-los les eines per a que es facin seu l'espai públic i hi puguin transitar de forma autònoma, activa i segura. Com dèiem a l'inici, una vila millor per als infants és una vila millor per a tothom.
- 2) En aquest sentit, cal remarcar la importància crucial de **la participació dels infants i joves** en el procés, han de ser-ne part activa, han d'esdevenir-ne el nucli. L'equip de L'Escamot va dur a terme, en el marc de la Fase 1 del projecte, sessions de treball amb algunes classes de les dues escoles i l'institut, però aquesta és una línia a reforçar durant la posada en marxa de la iniciativa. Cal que els Camins Escolars entrin dins de l'aula. L'Eix estratègic 3 recull algunes accions a desenvolupar dins dels centres per assolir els objectius perseguits.
- 3) Per vèncer la por que les famílies poden tenir envers la **seguretat dels infants i joves**, convé presentar dades objectives que mostrin quina és la realitat, davant de la percepció que en poden tenir mares i pares.
Així, podem agafar el cas de Pesaro, una ciutat italiana on s'ha dut a terme la iniciativa dels Camins Escolars, amb l'assessorament del pedagog Francesco Tonucci, ideòleg i impulsor d'aquests projectes.
Pesaro és una ciutat de 100.000 habitants, on, durant 8 anys, 10 escoles han implementat accions per fomentar que els infants majors de 6 anys es desplacin de forma autònoma fins a l'escola. En tot aquest temps, no hi ha hagut ni un sol accident dels infants que anaven sense acompanyament adult a l'escola, mentre que, en el cas d'aquelles famílies que realitzaven el desplaçament en cotxe, hi ha hagut fins a 9 accidents⁴.
El treball directe amb les famílies, la comunicació, la sensibilització, l'impuls a la dimensió comunitària hauran de ser elements transversals a la iniciativa per tal de propiciar-ne el seu èxit.
- 4) Les **diferents velocitats de l'urbanisme**. Sabem que algunes actuacions de l'Administració, pels tempos burocràtics i administratius, són lentes. Amb la voluntat que els Camins Escolars d'Altafulla puguin ser executats de forma ràpida, amb visió a curt, mig i llarg termini, caldrà treballar de forma detallada en la priorització de cadascuna de les intervencions que es proposen.
Així, com s'ha exposat anteriorment, es poden utilitzar tècniques d'urbanisme tàctic per tal d'assajar possibles millores en l'espai públic, amb un procés d'apropiació i millora per part de la població usuària de l'espai. Una mena de *prova pilot* amb l'objectiu d'avaluar si els

⁴ Servei Català de Trànsit, 2016

canvis implementats aconseguir els efectes desitjats, abans de realitzar una intervenció més profunda, lenta i costosa que transformi de manera definitiva aquell indret i els usos que se'n deriven.

Alhora, en el propi entorn escolar i en els principals camins de la Xarxa, serà cabdal que, mentre no es duen a terme les obres de millora, es puguin dur a terme accions d'apropiació de l'espai públic que vagin en la línia de la transformació perseguida, com poden ser activitats per infants, talls temporals de trànsit, pedalades, jornades comunitàries, etc.

Amb aquestes premisses ben presents, a continuació es descriu el Pla d'Acció per la implementació de la proposta de Xarxa de Camins Escolars d'Altafulla:

Eix Estratègic 1 - Millora de les condicions urbanes de la vila

En l'apartat "La Xarxa" s'han descrit les actuacions de millora de l'entorn escolar amb la diferenciació per àmbits segons la distància des del centre educatiu. L'objectiu, com s'ha remarcat en diverses ocasions, és la transformació física de l'urbanisme d'Altafulla per tal de facilitar el procés de reapropiació de l'espai públic per part dels vianants, protagonistes centrals de la iniciativa dels Camins Escolars.

Tot seguit, es presenta la proposta de priorització de les actuacions abans detallades, amb la voluntat de dur a terme un procés participat, inclusiu i eficient de transformació de les places i carrers de la vila.

Acció 1.1: Actuacions en l'entorn escolar

De forma immediata, s'han de dur a terme les intervencions previstes en el radi més proper als dos pols educatius objecte d'actuació.

Aquestes mesures tindran un impacte directe en la mobilitat quotidiana de la comunitat educativa d'Altafulla, tant la que es desplaça al centre caminant com aquella que ho fa en cotxe o altres mitjans.

L'execució de les mesures proposades mostrarà de forma molt clara al conjunt de la població (formi part o no de l'àmbit escolar) els objectius que es persegueixen amb el procés de transformació urbana que tot just s'haurà engegat: situar les persones al centre de l'urbanisme d'Altafulla, recuperar els carrers per als vianants, aconseguir un entorn més amable, segur, acollidor i sostenible.

Aquests són objectius compartits per la gran majoria de la població i que, tot i que segur que generaran algun recel i suscitaran algunes crítiques, comptaran amb l'aprovació i suport d'un sector majoritari de la ciutadania. Cal afegir que, com s'ha vist en altres iniciatives de Camins Escolars, aquelles intervencions que tenen com a objecte d'actuació la població escolar, és a dir, infants i joves, són millor rebudes i acceptades per part de la resta del veïnat, tot i que es vegi afectat de forma negativa (major temps per al desplaçament en cotxe, dificultat per a l'aparcament, etc.).

En darrer lloc, per tal de propiciar l'assoliment d'altres objectius específics que persegueix el projecte, com la participació de l'alumnat dels centres educatius de la vila (que compta amb accions *ad hoc* que es descriuen més endavant), s'haurà de fomentar la seva implicació directa en la transformació de l'espai. Entre altres accions, es pot dur a terme una plantada col·lectiva d'arbres, una activitat de pintura de carrers, la confecció i col·locació de mobiliari urbà, etc.

Acció 1.2: Participació ciutadana en el procés de millora

En un segon nivell, de menys immediatesa, es situa un procés de diagnosi participada amb el veïnat de la zona directament afectada per les transformacions que es proposen però que no formen part del nucli central del que s'ha considerat entorn escolar.

Així, cal implicar el conjunt de població afectada o que tingui interès en la matèria en el debat sobre les actuacions proposades, per tal d'introduir-hi millores, afegir-hi àmbits o elements que no s'hagin tingut en compte, realitzar ajustos per propiciar que s'assoleixin els objectius perseguits, etc.

Aquest procés de participació ciutadana serà un element en si mateix d'enfortiment de la comunitat, mitjançant la implicació directa en la millora de l'entorn quotidià. Servirà, també, per aportar intel·ligència col·lectiva a la reflexió sobre el dret a la ciutat, per debatre de forma conjunta i col·laborativa sobre quines accions cal dur a terme per recuperar les viles, pobles i ciutats per a les persones, en aquest cas de forma aterrada a la realitat d'Altafulla.

Acció 1.3: Anem per feina

El tercer pas del procés serà la implementació de les actuacions consensuades en l'etapa anterior. Així, de forma gradual, s'hauran d'executar el seguit de mesures que s'hagin acordat, les quals faran referència, entre altres, a la millora de les voreres, la pacificació de la circulació, la millora de les cruïlles, i la racionalització dels aparcaments de cotxes.

Com s'ha indicat en les consideracions prèvies al Pla d'Acció, caldrà tenir ben presents les diferents velocitats de l'urbanisme. Per tant, d'acord amb la prioritització que s'hagi establert en el marc del procés de participació ciutadana i amb les possibilitats tècniques i econòmiques de l'administració, es realitzaran de manera progressiva el ventall d'actuacions que s'han descrit en l'apartat de la Xarxa i que s'hagin acordat amb el conjunt de la població.

Cal remarcar, de nou, la importància de dur a terme un procés d'assaig de les intervencions, abans que siguin permanents i definitives, per tal de poder analitzar, transcorregut cert temps des de la seva realització, si la transformació efectuada ha obtingut els resultats desitjats o si, pel contrari, han aparegut externalitats negatives que no s'havien previst i que cal redreçar.

Acció 1.4: Generació de marca i sentiment de pertinença

De forma complementària a les actuacions emmarcades en les accions 1.1 i 1.3, s'haurà d'aplicar una estratègia de senyalització de la iniciativa.

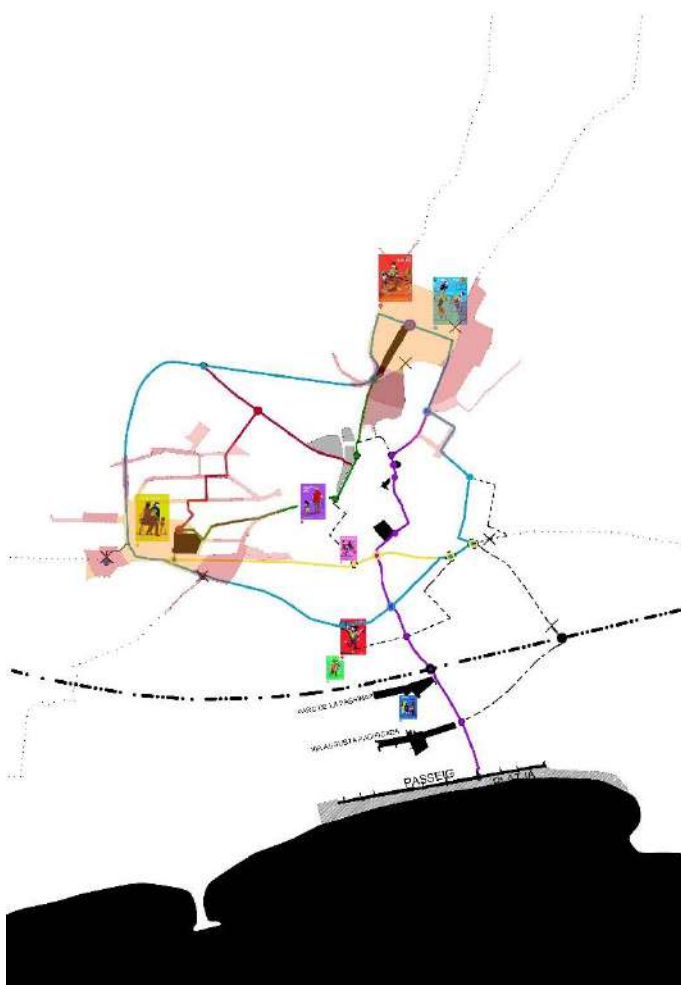
En aquest sentit, es podrà comptar amb els materials que l'ajuntament d'Altafulla ha encarregat a una il·lustradora de la vila, amb la voluntat que sigui un element que ajudi a identificar la Xarxa de Camins de forma directa a l'espai públic.

A més, la senyalització del projecte permetrà assolir altres objectius: farà més amable i divertit el recorregut, generarà marca i enfortirà el sentiment de pertinença de la població — especialment la comunitat educativa— a la iniciativa.

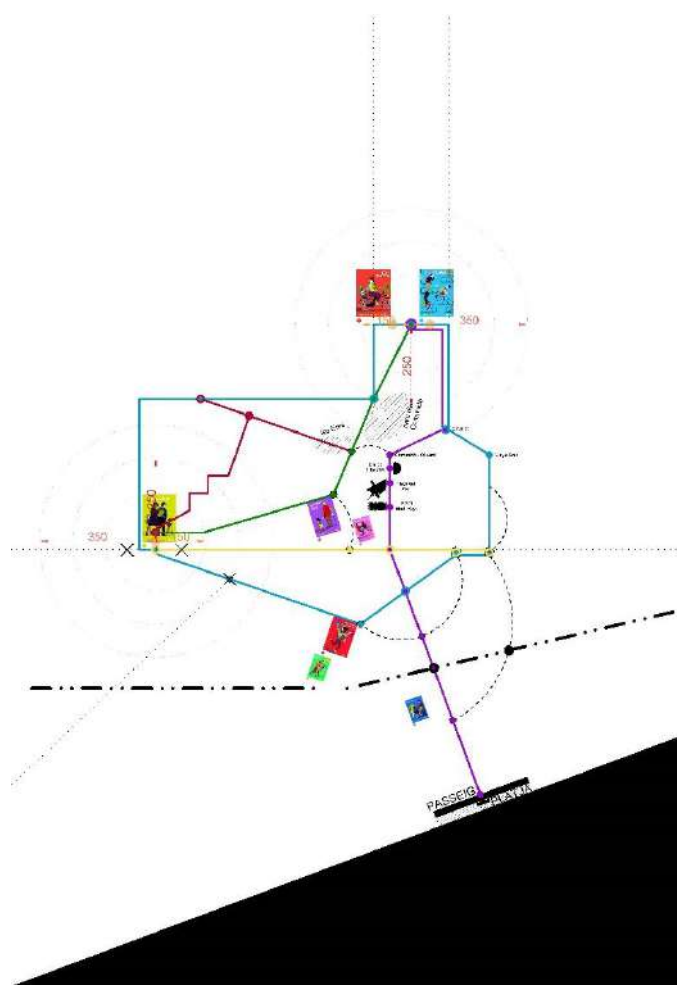
De forma complementària a les il·lustracions encarregades, es podran realitzar altres actuacions com la pintura de carrers o murals reivindicatius al llarg de la Xarxa de Camins, accions en les que seria bo implicar-hi la comunitat educativa, especialment infants i joves, com s'ha apuntat anteriorment.

La difusió de la xarxa a mesura que aquesta es consolidi a través de millores i intervencions també serà un factor clau. Per a fer-ho caldrà produir documentació de caràcter divulgatiu on s'identifiquin els traçats, els punts segurs, els equipaments, les connexions etc. Fer-ho de forma el més entenedora possible i pensada per infants, joves i adults, ajudarà a la integració de la idea de xarxa en l'imaginari col·lectiu, alhora que pot permetre relacionar-la amb les estratègies de senyalització com els mencionats cartells.

S'adjunten dos exercicis gràfics que pretenen esbossar aquesta idea de representació de la xarxa, una en format plànot amb els traçats geogràficament precisos i una altra a mode de mapa de "metro" o altres tipus de transport públic, com l'autobús, reforçant la idea de línies, parades etc. Aquesta visió de la xarxa ha de permetre anar-hi incorporant, tal com dèiem, altres elements imprescindibles, com agents "amics" dels camins i la resta de punts de referència ja mencionats.



Mapa 16 - Mapa divulgatiu de la xarxa amb els traçats "precisos". Elaboració pròpia.



Mapa 17 - Mapa divulgatiu de la xarxa amb els traçats abstractes, tipus "metro". Elaboració pròpia.

Eix Estratègic 2 - Vinculació de la iniciativa amb els nuclis i localitats de l'entorn

Amb la voluntat que el present projecte sigui útil i pugui donar servei de forma directa al conjunt de la comunitat educativa de la vila, per tal de respondre a les necessitats de l'alumnat que es desplaça als centres educatius d'Altafulla des de nuclis i localitats de l'entorn, s'hauran d'idear mesures de diversa tipologia per tal de vincular-lo a la iniciativa de Camins Escolars. A continuació es descriuen 4 accions que aborden diferents àmbits d'actuació per tal de dotar el present projecte d'una perspectiva integral pel que fa a la promoció de la mobilitat activa i sostenible.

Acció 2.1: Reforç del transport col·lectiu: l'autobús escolar

En primer lloc, l'opció adient per a la promoció de la mobilitat sostenible és el reforç del sistema d'autobús escolar, ja existent en el cas d'estudiants d'ESO. Així, caldrà impulsar acords institucionals amb el Consell Comarcal del Tarragonès per tal d'analitzar la possibilitat d'ampliar el servei d'autobús per als públics que es descriuen tot seguit.

La negociació d'un acord amb el Consell Comarcal respondria a dos objectius diferents:

- Per una banda, augmentar els cursos que poden fer ús del servei ja existent per a diversos municipis de l'entorn, en particular s'hi hauria d'incloure la possibilitat per a l'alumnat de fora de la vila que es desplaça a les dues escoles de primària i l'alumnat de l'institut que cursa Batxillerat.
- Per l'altra, ampliar el nombre de municipis als quals es dona cobertura amb el servei, per tal que pugui incloure el major nombre possible d'alumnes.

Considerant tan sols els resultats de l'enquesta de la Fase 1 que corresponen a l'alumnat de l'institut, es pot apreciar l'impacte notable que podrien tenir aquestes mesures:

De les 390 respostes que es van obtenir de famílies amb alumnes a l'institut, 202 corresponien a alumnat que es desplaça a Altafulla des de nuclis i localitats de l'entorn. D'aquests, un 50,5 fa ús habitualment del servei (102 alumnes). Si s'afegís la possibilitat d'utilitzar-lo per a l'alumnat de Batxillerat, aquesta xifra augmentaria en un 10% (20 alumnes), mentre que si s'ampliés a d'altres municipis —en concret a La Móra/Tamarit, Ferran, La Pobla de Montornès, Roda de Berà, Creixell i Torredembarra—, el nombre augmentaria en un addicional 35,6% (72 alumnes), assolint que el servei d'autobús pogués donar resposta al 96% de l'alumnat de fora d'Altafulla (194 dels 202 alumnes no residents a la vila que van respondre l'enquesta).

Evidentment, les xifres podrien ser encara superiors si s'incloués l'alumnat de les escoles de primària, tot i ser un volum molt menor al que es desplaça fins a l'institut.

El potencial, doncs, d'aquesta actuació requereix que sigui analitzada amb deteniment i negociada amb el Consell Comarcal, responsable del servei de transport col·lectiu.

En segona instància, es planteja una alternativa que podria ser complementària a la tot just descrita. Es proposa establir mecanismes de col·laboració amb l'Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona (EMT) per tal que l'autobús urbà de Tarragona pugui esdevenir una eina útil per a l'alumnat que prové del nucli de La Móra.

Som conscients de la dificultat administrativa d'un acord d'aquest tipus, que ja s'ha intentat en el passat i que tan sols va poder fructificar en part. S'inclou en la present proposta com un escenari a futur, un horitzó cap al qual caminar en el camí cap a la promoció de la mobilitat sostenible de la comunitat educativa d'Altafulla.

Així, la parada existent a l'entorn de La Portalada podria servir per donar resposta a aquesta necessitat; caldria analitzar, conjuntament amb l'EMT, si els horaris de pas són adequats per a l'entrada i sortida del centre. Actualment, l'autobús de la línia 12, com es pot veure en la imatge adjunta, s'atura a "Aiguamolls del Gaià" (el nom de la parada propera a la Portalada) a les 8:48, horari adequat per a l'entrada a La Portalada però no del tot per a l'alumnat del Roquissar.

Abans, a les 7:57, seria l'horari de parada per a l'alumnat que es dirigeixi a l'institut, essent també un xic massa just atès que les classes comencen a les 8:15.

Parada	7:22	8:13	8:53	9:35
Enric d'Ossó	7:22	8:13	8:53	9:35
Pt. Imperial Tàrraco	7:24	8:15	8:55	9:37
Pau Casals	7:27	8:18	8:58	9:41
St. Francesc	7:28	8:19	9:00	9:43
Rambla Vella	7:29	8:20	9:01	9:44
Balcó	7:30	8:21	9:02	9:45
Miracle	7:31	8:22	9:03	9:46
Beneficència	7:32	8:23	9:04	9:47
Via Augusta	7:34	8:25	9:07	9:50
Tuset	7:36	8:27	9:09	9:52
Arrabassada	7:37	8:28	9:10	9:53
Savinosa	7:38	8:29	9:11	9:54
Cala Romana	7:39	8:30	9:12	9:55
Tennis	7:40	8:31	9:13	9:56
Mediterrani	7:40	8:31	9:13	9:56
Platja Llarga	7:41	8:32	9:14	9:57
Solimar	7:42	8:33	9:14	9:57
Mas Rabassa	7:42	8:33	9:15	9:58
El Pont	7:46	8:37	9:19	10:02
Montsià	7:47	8:38	9:19	10:02
Osona	7:47	8:38	9:20	10:03
La Móra	7:49	8:40	9:21	10:04
Conca de Barbera	7:50	8:41	9:22	10:05
Blauet	7:51	8:42	9:24	10:07
Esquiroi	7:52	8:43	9:25	10:08
Guineu	7:53	8:44	9:26	10:09
Castell de Tamarit	7:54	8:45	9:27	10:10
Tamarit	7:54	8:45	9:27	10:10
Aiguamolls del Gaià	7:57	8:48	9:30	10:13

Per a l'alumnat de Roquissar i de l'institut, s'hauria de valorar la possibilitat d'establir una parada més propera a la seva zona, que podria estar en servei només en el moment d'entrada al matí (en dos horaris diferenciats) i de sortida al migdia (institut) i tarda (escola), essent inhàbil durant la resta del dia per no destorbar el servei habitual de la línia. Aquesta nova parada es podria connectar amb la Xarxa de Camins per tal de facilitar la realització del recorregut complet fins a cada centre educatiu.

De forma complementària, el recorregut de la línia 12 es podria alterar mínimament en el seu pas per La Móra per tal de realitzar un trajecte més àgil. Així, es podria plantejar la creació d'un 12 "express", que no recorregués tota la zona d'urbanització sinó que només efectués dues parades (a l'entrada de la Móra i, en el cas de Tamarit, davant del càmping Caledonia), per tal de ser més eficient en el seu recorregut fins a Altafulla.

L'actuació es podria iniciar amb un Pla específic, en col·laboració amb l'EMT, per al foment de l'ús infantil de l'autobús en la línia de la *Targeta escolar* que existeix per a l'alumnat de Tarragona.

En tot cas, essent conscients de les dificultats administratives d'unes modificacions d'aquest tipus, per assolir els objectius perseguits, en primera instància, es podria dur a terme una prova pilot amb el conjunt d'alumnes de La Portalada. L'enquesta realitzada en el marc de la Fase 1 va obtenir la resposta de 39 infants i joves que es desplacen als centres educatius d'Altafulla des de la Móra, dels quals 10 ho fan a la Portalada (i 10 més al Roquissar i 19 a l'institut). Aquestes 10 famílies, totes manifestaven realitzar el recorregut en cotxe. Aconseguir, doncs, que l'autobús sigui una alternativa viable per aquest alumnat seria una potent eina de promoció de la mobilitat sostenible i de millora de l'entorn escolar pel que fa a reducció del nombre de vehicles privats.

Acció 2.2: Millora de la xarxa de camins i de les vies ciclables

Durant la fase de prospecció i consulta, es varen rebre diversos comentaris i suggeriments que apuntaven a la necessitat d'arranjar la xarxa de camins que ja existeix al voltant de la vila i el seu entorn natural. Malauradament, aquesta xarxa està pensada actualment per a un ús vinculat al lleure, no per a que sigui una via de servei per a les persones que es desplacen a Altafulla des d'altres nuclis i localitats, bé sigui a peu, bé en bicicleta.

Així, caldrà realitzar actuacions de dignificació de diversos dels camins que connecten la vila amb l'exterior, com l'antic camí de la Riera per al nucli de Brises del Mar o la ruta del riu Gaià per a Ferran i la Riera de Gaià. En una línia similar, s'hauria d'acondicionar el camí fins a La Móra per tal de donar servei a la població d'aquest nucli.

Per aquesta tasca, es compta amb l'inventari de camins realitzat l'any 2011 per part de Xavier Campillo, pèrit especialitzat en camins, document que l'Ajuntament va facilitar a L'Escamot durant la Fase 1 del present projecte. L'inventari identifica fins a 24 camins, amb un total de 24,57 quilòmetres, que poden esdevenir, com hem dit, una eina molt útil per a respondre a les necessitats de mobilitat obligada de la població i que sigui una alternativa real a l'ús del vehicle privat.

De forma complementària a les actuacions en els camins, s'haurà d'ampliar també la xarxa ciclable, ja sigui amb l'arranjament de camins existents que connecten amb Ferran, la Riera o La Móra, ja sigui amb la creació de carrils bici com el que actualment existeix entre Altafulla i Torredembarra, que es podria ampliar a altres poblacions. En aquest sentit, cal esmentar el projecte ja redactat, pendent d'implementació, del carril bici per la carretera N-340 fins a Tarragona. Seria bo establir mecanismes de col·laboració amb l'ajuntament tarragoní per al treball conjunt necessari per a la realització de l'obra, atès que, si es dugués a terme, donaria resposta a la població de Ferran, la Móra i a les persones que visiten Altafulla i s'allotgen en càmpings situats a la zona de Tamarit (i que actualment circulen pel voral de la carretera sense les necessàries condicions de seguretat).

Acció 2.3: Projecte d'implantació del cotxe compartit

En tercer lloc, per aquells casos en què les dues anteriors mesures no siguin suficients per donar resposta a les necessitats de les famílies d'alumnes dels centres educatius d'Altafulla, es podrien plantejar actuacions de promoció del cotxe compartit. Des d'accions de sensibilització per tal de fomentar aquesta modalitat entre les famílies fins a la implicació directa de l'administració —que podria posar a disposició de les persones interessades un vehicle en horaris establerts per a l'entrada o sortida dels centres—, el ventall d'actuacions és ampli i variat. En aquesta línia d'acció

es podria comptar amb el suport de l'entitat de referència en aquest àmbit, la cooperativa Som Mobilitat, que ja té acords de col·laboració amb diversos ajuntaments del país.

El fet de compartir el vehicle ajudaria a reduir el volum de cotxes presents a l'entorn del centre educatiu, així com també treballaria la dimensió col·lectiva del projecte, element molt rellevant per a l'assoliment dels objectius perseguits, tal i com hem comentat a l'inici d'aquest apartat. A més, aquesta actuació podria transcendir el projecte mateix dels Camins Escolars i promoure la mobilitat sostenible en altres esferes de la vida quotidiana de les persones que en facin ús.

Acció 2.4: Pla específic per a Brises del Mar

En darrer lloc, es considera convenient l'establiment de mesures específiques per al nucli de Brises del Mar, amb dinàmiques de mobilitat pròpies atesa la llunyania respecte el centre d'Altafulla.

Segons les respostes a l'enquesta de la Fase 1 del present projecte, 10 alumnes de Brises es desplacen diàriament als tres centres educatius d'Altafulla. Totes 10 famílies afirmaven utilitzar el cotxe per realitzar el recorregut.

Així, el cas concret de Brises podria ser un banc de proves interessant per estudiar i innovar en possibles mesures *ad hoc*, donat que és un grup molt específic amb una necessitat de mobilitat molt concreta. En aquest sentit, seria altament estimulants poder realitzar algun projecte engrescador, com ara:

- *Autobús urbà*: la necessitat de mobilitat de la comunitat educativa resident a Brises podria ser un dels motius per a la posada en marxa d'un servei d'autobús urbà que donés servei a la població d'Altafulla. Es podria establir un servei d'autobús "a demanda", que, a banda de l'alumnat, es complementés amb altres públics, com la gent gran que es desplaça per a les activitats d'esport, les persones que tinguin visita concertada al consultori mèdic, etc.
- *Furgoneta conjunta*: amb un nivell de complexitat inferior a l'autobús que es plantejava en les línies superiors, l'administració podria facilitar/impulsar/accompanyar la posada en marxa d'un servei de transport col·lectiu específic per als moments de necessitat de l'alumnat resident a Brises. Així, en horari de matí i tarda, es podria establir el servei de furgoneta per al trasllat de l'alumnat de les escoles (6 infants) i/o de l'institut (4 joves).
- *Prova pilot cotxe compartit*: l'ajuntament d'Altafulla podria esdevenir catalitzador d'una iniciativa de promoció del vehicle compartit per al nucli de Brises, amb potencial d'ampliació. El possible coneixement mutu entre les 10 famílies residents al nucli que es desplacen als centres d'Altafulla facilitaria la tasca de mancomunació de necessitats i de creació d'una iniciativa compartida per compartir vehicles i reduir, així, el nombre de cotxes que es desplacen, aparquen i ocupen espai davant dels centres educatius d'Altafulla.

Eix Estratègic 3 - La Xarxa de Camins d'Altafulla, una eina de present i futur

El projecte de Camins Escolars d'Altafulla és una eina transversal de millora de les condicions urbanes de la vila i d'increment de la qualitat de vida de la població. Com hem mencionat en anteriors apartats, es tracta del dret a la ciutat, de la reivindicació col·lectiva d'un espai públic que posi les persones al centre, de l'apropiació de carrers i places per respondre a les necessitats de la vida quotidiana, amb la mirada àmplia i integral que ens han ensenyat les expertes en urbanisme feminista. Caldrà realitzar, doncs, accions que fomentin aquesta implicació i participació de la població de la vila en la transformació de l'espai públic.

Acció 3.1: Vincle amb els centres educatius

Per tal de complementar la participació dels infants, joves i famílies en el projecte, s'han d'establir vincles i col·laboracions amb els centres educatius d'Altafulla per a la incorporació del projecte de Camins Escolars en el currículum educatiu.

Com s'explicava a l'informe de la Fase 1, els Camins són molt més que una acció de mobilitat, són un projecte educatiu en si mateix, transversal, participatiu i transformador, tant de l'espai públic com dels hàbits de mobilitat de la població. Amb tots els valors que es vinculen a una iniciativa d'aquest tipus (solidaritat, cura i respecte de l'entorn, responsabilitat...) i el foment de l'autonomia dels infants i joves com un dels principals objectius, és evident el lligam que es pot generar amb allò que es treballa dins de les aules.

Així, atesa la transversalitat del projecte, aquests continguts es poden abordar des de diverses de les matèries, així com són de molt variada índole les activitats que es poden impulsar des del centre educatiu: sortides fora de l'aula per a l'anàlisi i la reflexió sobre els usos de l'espai públic, caminades i pedalades, ocupacions temporals del carrer per a la realització d'actes escolars, impuls d'un Consell d'Infants que esdevingui interlocutor amb l'Ajuntament, exposició de dibuixos dels més menuts (per exemple, "com m'agradaria que fos el camí a l'escola"), etc.

Acció 3.2: Creació del Consell sectorial de mobilitat d'Altafulla

Amb la voluntat d'implicar el conjunt de la població en la promoció de la mobilitat activa, es proposa la creació del Consell sectorial de mobilitat, on hi participarien agents de la comunitat educativa d'Altafulla (inclosos infants i joves), representants del sector comercial, membres de les organitzacions veïnals, personal tècnic del consistori, representants polítics i persones a títol individual que en vulguin formar part.

L'objectiu del Consell seria la cerca del consens en aquelles actuacions de transformació urbana que vulguin fomentar la mobilitat activa en el si de la vila, per tal d'implementar accions que lluitin contra la crisi climàtica i millorin la salut de la població, redueixin els índexs de contaminació i promouguin hàbits saludables tant per a les persones residents com per a les visitants.

Amb la creació del Consell, es formalitzaria, tot defugint rigideses institucionals i traves burocràtiques, la dimensió comunitària del present projecte, amb l'ànim de generar reflexió i debat al

voltant del dret a la ciutat, i ser capaços, mitjançant la intel·ligència col·lectiva, d'idear mesures audaces i innovadores que millorin la qualitat de vida de la població d'Altafulla.

El Consell esdevindria, doncs, una eina molt útil per a l'assoliment d'un dels objectius específics del projecte: la participació ciutadana i l'enfortiment de la comunitat.

Acció 3.3: Actuacions específiques per al foment dels desplaçaments en bicicleta

La Xarxa de Camins Escolars objecte de la present proposta serveix tant per als recorreguts a peu com per a la promoció de l'ús de la bicicleta. Més enllà d'apunts puntuals, no s'ha volgut fer un èmfasi específic en aquest mitjà al llarg de l'informe, però sí que es recullen en aquest apartat algunes recomanacions de caràcter general per fomentar la bicicleta com una alternativa útil per als desplaçaments dins de la vila.

En primer lloc, s'han d'establir espais per a la bicicleta que no entrin en conflicte amb el vianant. L'espai natural de la bici, com a vehicle que és, és la calçada. Per tant, s'hauran d'habilitar, allí on escaigui, carrils bici per dotar de major seguretat als infants que optin per aquest mitjà. Allí on no sigui possible la creació del carril o no es consideri escaient, es propiciarà la convivència entre els vehicles motoritzats i les bicicletes, a través de carrers de convivència o la conversió en carrers per a vianants i bicicletes d'aquells més propers a l'escola que formen part del que hem definit com l'entorn escolar. Cal, de totes totes, evitar la circulació en bicicleta per les voreres.

En segon lloc, és altament recomanable que s'habiliti, dins del recinte escolar, un espai per a l'aparcament de les bicicletes. És un factor que proporciona seguretat a les persones usuàries i que mostra la voluntat de l'escola/institut de col·laborar amb la mobilitat sostenible, a través d'un gest senzill i econòmic.

En tercer lloc, i en relació amb el que s'apuntava a l'acció 3.1, es pot plantejar la programació de cursos per aprendre a anar en bicicleta en entorns urbans. En aquells casos en què sigui necessari, de forma prèvia, es poden realitzar cursos d'iniciació per aprendre a anar en bicicleta per l'alumnat que no en sàpiga.

En darrer lloc, l'escola pot col·laborar o pot esdevenir impulsora d'una iniciativa de Bicibús atès que, com afirmen les entitats impulsores d'aquesta modalitat col·lectiva de transport, *"Amb bicicleta cap a l'escola, millorem les nostres viles i ciutats"*.

En el cas d'Altafulla, com ja s'ha apuntat, l'escola El Roquissar compta amb una línia de Bicibús, que recorre el trajecte des d'Hort de Pau fins al centre. Les actuacions en el marc del present projecte podrien abastar des de la creació d'una línia "nord" per al Roquissar com la posada en marxa d'aquesta iniciativa per a La Portalada.

Acció 3.4: Intercanvi i col·laboració amb altres iniciatives de Camins Escolars

Per tal de propiciar la consolidació del projecte un cop es posi en marxa, s'hauran d'establir mecanismes de col·laboració amb altres iniciatives similars del territori, ja sigui de l'entorn proper com d'altres més llunyanes.

L'intercanvi, la cooperació i la resolució de dubtes entre una i altra pràctica pot esdevenir un mecanisme de suport molt útil per a la reconfiguració d'aquells elements que així ho requereixin, per a la incorporació de factors que no s'havien tingut en compte i per a la visibilitat pública de la iniciativa.

Alhora, el reconeixement extern del projecte Camins Escolars d'Altafulla serà un element que contribuirà al sentiment de pertinença i a l'enfortiment de la comunitat que s'hagi implicat en la seva definició i posada en marxa.

ÍNDEX DE FIGURES

Índex d'il·lustracions

<i>Il·lustració 1 Esquema conceptual de la xarxa. Elaboració pròpia.</i>	<i>19</i>
<i>Il·lustració 2 - Imatge general de les propostes d'intervenció a l'entorn del Roquissar i l'institut. Per més detall, veure plànol corresponent a l'annex. Elaboració pròpia.</i>	<i>28</i>
<i>Il·lustració 3 - Detall de l'encreuament entre la Ronda i el Camí de la Nou. Elaboració pròpia.</i>	<i>29</i>
<i>Il·lustració 4 - Detall en planta de la secció ampliada del Camí de l'Oliverot. Elaboració pròpia.</i>	<i>30</i>
<i>Il·lustració 5 - Possible reformulació de la circulació als carrers: Vinya Gran, Castellers d'Altafulla (Mèdol) i Camí de l'Oliverot. Elaboració pròpia.</i>	<i>31</i>
<i>Il·lustració 6 - Detall de l'entorn de l'aparcament del Roquissar. Elaboració pròpia.</i>	<i>32</i>
<i>Il·lustració 7 - Les restriccions actuals al carrer del Roquissar. Fotografia pròpia.</i>	<i>32</i>
<i>Il·lustració 8 - Gestió d'accessos a l'Escola La Portalada curs 21-22. Document proporcionat per la direcció del centre.</i>	<i>33</i>
<i>Il·lustració 9 - Accés cap a l'entrada/sortida 2. Fotografia pròpia.</i>	<i>35</i>
<i>Il·lustració 10 - Ciclistes de totes les edats pel camí de les Carnetes durant una sortida realitzada a la setmana de la mobilitat de 2022. Fotografia pròpia.</i>	<i>37</i>
<i>Il·lustració 11 - Imatge general de les propostes d'intervenció a l'entorn de la Portalada. Per més detall, veure plànol corresponent a l'annex. Elaboració pròpia.</i>	<i>38</i>
<i>Il·lustració 12 - Detall de la proposta de reordenació de la Plaça de la Portalada. Elaboració pròpia.</i>	<i>43</i>
<i>Il·lustració 13 - Potencial reformulació de la circulació a l'encreuament Ronda/Gaià/Prensa/Portalada. Elaboració pròpia.</i>	<i>44</i>
<i>Il·lustració 14 - Esquema de possibles intervencions per la millora de l'accés sud-oest a la Portalada. Elaboració pròpia.</i>	<i>45</i>
<i>Il·lustració 15 - Esquema d'intervencions a l'accés sud a la Portalada. Elaboració pròpia.</i>	<i>46</i>
<i>Il·lustració 16 - Collage de diversos trams de la Ronda detallats a la proposta d'entorns. La imatge pretén copsar la idea de combinació de sistemes i tipus d'intervencions per dotar la ronda d'un caràcter més lent i complex pels vehicles i segur i continu pels vianants o bicicletes. Elaboració pròpia.</i>	<i>60</i>
<i>Il·lustració 17 - Representació de les interseccions entre línies de la xarxa i d'altres punts d'importància. Es tracta de potencials punts clau de la xarxa que haurien d'esdevenir punts segurs, de parada i senyalització dels recorreguts.</i>	<i>62</i>
<i>Il·lustració 18 - Mostra en dos tipus d'imatge de l'espai dedicat a calçada i vorera i la seva continuïtat a l'encreuament entre el Camí de l'Ermita i la Ronda. En la imatge inferior, en vermell veiem els trams de vorera, separats per l'espai negre, de calçada i tan sols connectats pels petits i distants passos de vianants, en magenta. Elaboració pròpia sobre imatge satèl·lit Google Earth / ICGC.</i>	<i>63</i>
<i>Il·lustració 19 - Representació de zones verdes i altres espais públics sobre la xarxa amb la L3 destacada. Es fa palesa la relació clara entre la línia que ens ocupa i el sistema connectat de zones verdes, entre d'altres.</i>	<i>65</i>
<i>Il·lustració 20 - Esbós de transformació de l'encreuament de 7 carrers desplaçant la rotonda ampliant l'espai per a vianants i restringint part de la circulació. Elaboració pròpia sobre fotografia aèria Google Earth.</i>	<i>67</i>
<i>Il·lustració 21 - Esbós de transformació de l'encreuament de 7 carrers sense rotonda, mantenint l'actual com a element separador, ampliant l'espai per a vianants i restringint part de la circulació. Elaboració pròpia sobre fotografia aèria Google Earth.</i>	<i>67</i>

Índex d'imatges "mostra" explicativa del text.

<i>Mostra 1 - Trobada entre el Camí de la Nou amb la Ronda. Fotografia pròpia</i>	25
<i>Mostra 2 - Ordenació actual sobre el Camí de l'Oliverot a la seva arribada a l'àmbit. Captura del Mapa Urbanístic de Catalunya.</i>	25
<i>Mostra 3 - Estat actual del camí de l'Oliverot a l'arribada a l'àmbit. Fotografia pròpia.</i>	25
<i>Mostra 4 - Esquema de l'escenari de circulació 1. Elaboració pròpia.</i>	27
<i>Mostra 5 - Esquema de l'escenari de circulació 2. Elaboració pròpia.</i>	27
<i>Mostra 6 - Radis definidors d'àmbit al sector sud-oest de la Portalada. Elaboració pròpia.</i>	36
<i>Mostra 7 - Planejament actual sobre el sector sud-oest de l'entorn de la Portalada. Captura del Mapa urbanístic de Catalunya.</i>	36
<i>Mostra 8 - Pas del camí del Prat per sota les vies. Captura fotografia aèria (Google Earth / ICGC).</i>	56
<i>Mostra 9 - Tram del carrer Albert Boronat davant la plaça Martí Royo. Captura fotografia aèria (Google Earth / ICGC) modificada.</i>	56
<i>Mostra 10 - Plaça Nova. Captura fotografia aèria (Google Earth / ICGC) modificada.</i>	56
<i>Mostra 11 - Tram del carrer Barceloneta. Google Street View.</i>	57
<i>Mostra 12 - Tram del carrer Comunidó davant la Plaça del Pou. Google Street View modificat.</i>	57
<i>Mostra 13 - Carrer camí de l'Oliverot amb indicacions de possibles espais d'intervenció (vermell) Google Earth modificat.</i>	57
<i>Mostra 14 - Sistema de carrers entre Marquès de Tamarit i l'Oliverot. Captura Google Earth amb modificacions.</i>	61
<i>Mostra 15 - Esbós de la idea "d'Orelles" (en blau) a les cantonades en relació a passos de vianants i zones d'aparcament. Elaboració pròpia.</i>	61
<i>Mostra 16 - La taca vermella indica els espais asfaltats a banda i banda de la Ronda a l'alçada del carrer de la Pedrera. Captura Google Earth modificada.</i>	62
<i>Mostra 17 - Encreuament entre els carrers de la Bassa, Camí de Sant Antoni, Corraló de l'Espinac, Mossèn Miquel Amorós, de la Mainada, de les Bruixes i Onze de Setembre. Captura fotografia aèria Google Earth.</i>	66
<i>Mostra 18 - Superposició de la xarxa sobre l'extrem est de Marquès de Tamarit i el seu entorn proper.</i>	70
<i>Mostra 19 - Fotografia aèria i vista a peu de carrer de l'encreuament de l'extrem est de Marquès de Tamarit. Captures Google Earth.</i>	71
<i>Mostra 20 - En vermell, l'espai del carrer del Tarragonès susceptible de ser incorporat a l'espai per a vianants.</i>	74
<i>Mostra 21 - Sistema de passatges entre el carrer de Tamarit i la Plaça de la Portalada. Imatge superior: en vermell sobre fotografia aèria. Imatge inferior: retall del plànol d'entorn on s'esbocen potencials intervencions.</i>	74

Índex de Mapes (pàgina referent al text i ordre a l'annex corresponent)

<i>Mapa 1 - Distàncies de referència per la determinació dels Entorns Escolars (150m - taronja, 250m - vermell, 350m - violeta) Elaboració pròpia.</i>	21
<i>Mapa 2 - Superposició dels 3 radis de definició de l'àmbit a l'entorn del Roquissar i l'institut. Elaboració pròpia.</i>	23
<i>Mapa 3 - Superposició dels 3 radis de definició de l'àmbit a l'entorn del l'Escola La Portalada. Elaboració pròpia.</i>	34
<i>Mapa 4 - Proposta de xarxa general "Gran Vila". Elaboració pròpia.</i>	47
<i>Mapa 5 - Relació de la xarxa amb els principals equipaments d'Altafulla. Elaboració pròpia.</i>	48
<i>Mapa 6 - Condicions formals dels carrers de la xarxa per acollir camins escolars segurs segons els criteris indicats. Elaboració pròpia.</i>	49
<i>Mapa 7 - Relació de la xarxa amb encreuaments i rotondes. Elaboració pròpia.</i>	51

Mapa 8 - Xarxa en relació als pendents i les alçades respecte el nivell del mar (en metres). Elaboració pròpia.	52
Mapa 9 - L1_de Baix a Mar a la vila. Elaboració pròpia.	54
Mapa 10 - L2_Ronda escolar. Elaboració pròpia.	58
Mapa 11- L3_Lligam escolar. Elaboració pròpia.	64
Mapa 12 - L4_Camí del Marquès. Elaboració pròpia.	68
Mapa 13 - L5_El Caminet. Elaboració pròpia.	72
Mapa 14 - L0_Les connexions. Elaboració pròpia	75
Mapa 15 - La Xarxa connectada als "camins" del territori.	77
Mapa 16 - Mapa divulgatiu de la xarxa amb els traçats "precisos". Elaboració pròpia.	82
Mapa 17 - Mapa divulgatiu de la xarxa amb els traçats abstractes, tipus "metro". Elaboració pròpia.	82

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Camí Escolar, camí amic*. Barcelona, 2008.
- AJUNTAMENT DE GRANOLLERS. *Camins escolars segurs de Granollers* Granollers 2020
- AJUNTAMENT DE TERRASSA. *Guia pedagògica dels Camins Escolars* Terrassa 2018
- AMB / IDOM INGENIERÍA Y CONSULTORÍA SA. *Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible*. Setembre 2014.
- AVELLANEDA, P. *Estudi d'Avaluació de Camins Escolars a la Diputació de Barcelona*. Barcelona, 2014.
- AVELLANEDA, P. *Els Camins escolars a Catalunya. Condicionants per a l'èxit* Barcelona, 2015.
- BICICLETA CLUB DE CATALUNYA. *Amb bici a l'institut. Projecte pedagògic per a secundària*. Barcelona, 2009.
- COL·LECTIU PUNT 6 *Informe del Procés Participatiu per desenvolupar Camins Escolars al voltant de les escoles primàries Pepa Colomer, Ramon Llull i Galileo Galilei* El Prat de Llobregat, 2018
- COL·LECTIU PUNT 6. *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* Virus Editorial. 2019
- DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT (GENERALITAT DE CATALUNYA) + AIM SL. *Pla d'acció de mobilitat escolar de Catalunya 2020-2021*. Gener 2020.
- DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT (GENERALITAT DE CATALUNYA) amb SALDONI, David; CUBILLO, Benjamín; BEDOYA, Antoni; HERNÁNDEZ, Sara. *Guia pràctica de facilitats per a la circulació de vianants en zones urbanes*. Setembre 2020.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO, MINISTERIO DEL INTERIOR. *Recomendaciones de Movilidad Urbana Segura y Sostenible*. Madrid, 2019.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO, MINISTERIO DEL INTERIOR. *Nuevos límites de velocidad en vías urbanas y travesías. Ejemplos de aplicación*.
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL. *Briefing: CONTRAFLOW CYCLING*. Brusseles, Març 2018.
- GARCIA SERRANO, Pablo; LEAL LAREDO, Patricia; URDA PEÑA, Lucila; RUIZ DORRONSORO, Pablo. *Micos: Guía De Diseño De Entornos Escolares*. Madrid, Desembre 2017.
- GHIL, Jan. *Life between buildings. Using public space*. Island Press. Washington, 2011.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. *Guía de accesibilidad En los espacios públicos urbanizados v.1.0*.
- ROMÁN, M. i SALÍS, I. (GEA21) *Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil* Ministerio de Fomento, 2010.
- SANZ ALDUÁN, Alfonso. *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. 3a edició. Madrid, 2008.
- SERVEI CATALA DE TRANSIT (GERNALITAT DE CATLAUNYA) amb GEA21 SL. (27) *Dossier tècnic de seguretat viària : Els camins escolars*. 2016.
- SERVEI CATALA DE TRANSIT (GERNALITAT DE CATLAUNYA) amb CONSULTING FORMAPLAN. (12) *Dossier tècnic de seguretat viària : Itineraris segurs per a escolars. El camí es fa caminant*.
- SINES, E. i SAURÍ, E. *Avaluació de 'Camí escolar, espai amic', eines per un seguiment i avaluació del projecte* Institut Infància i Adolescència de Barcelona, C. (IIAB), 2017.
- TONUCCI, Francesco (1991). *La Ciudad de los niños*. Editorial Graó. Barcelona, Març 2015.

ANNEX 1— PLÀNOLS DE PROPOSTA D'ENTORN

Plànol 01_Entorn del Roquissar i l'institut - DIN A0 escala 1:500

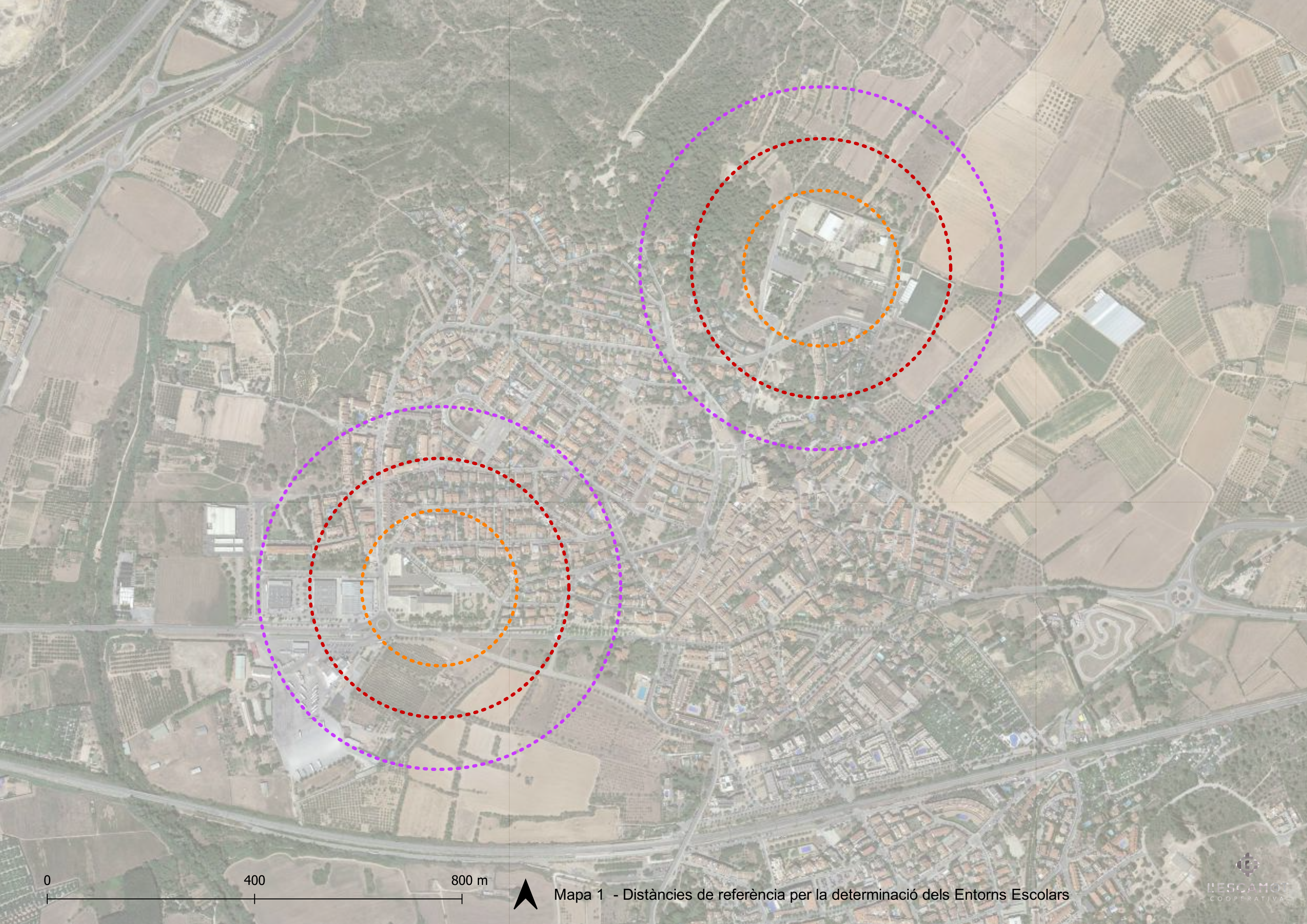
Plànol 02_Entorn de la Portalada - DIN A0 escala 1:500

Plànol 03_Esquemes de millora de secció de carrer tipus – DIN A1 escala 1:200





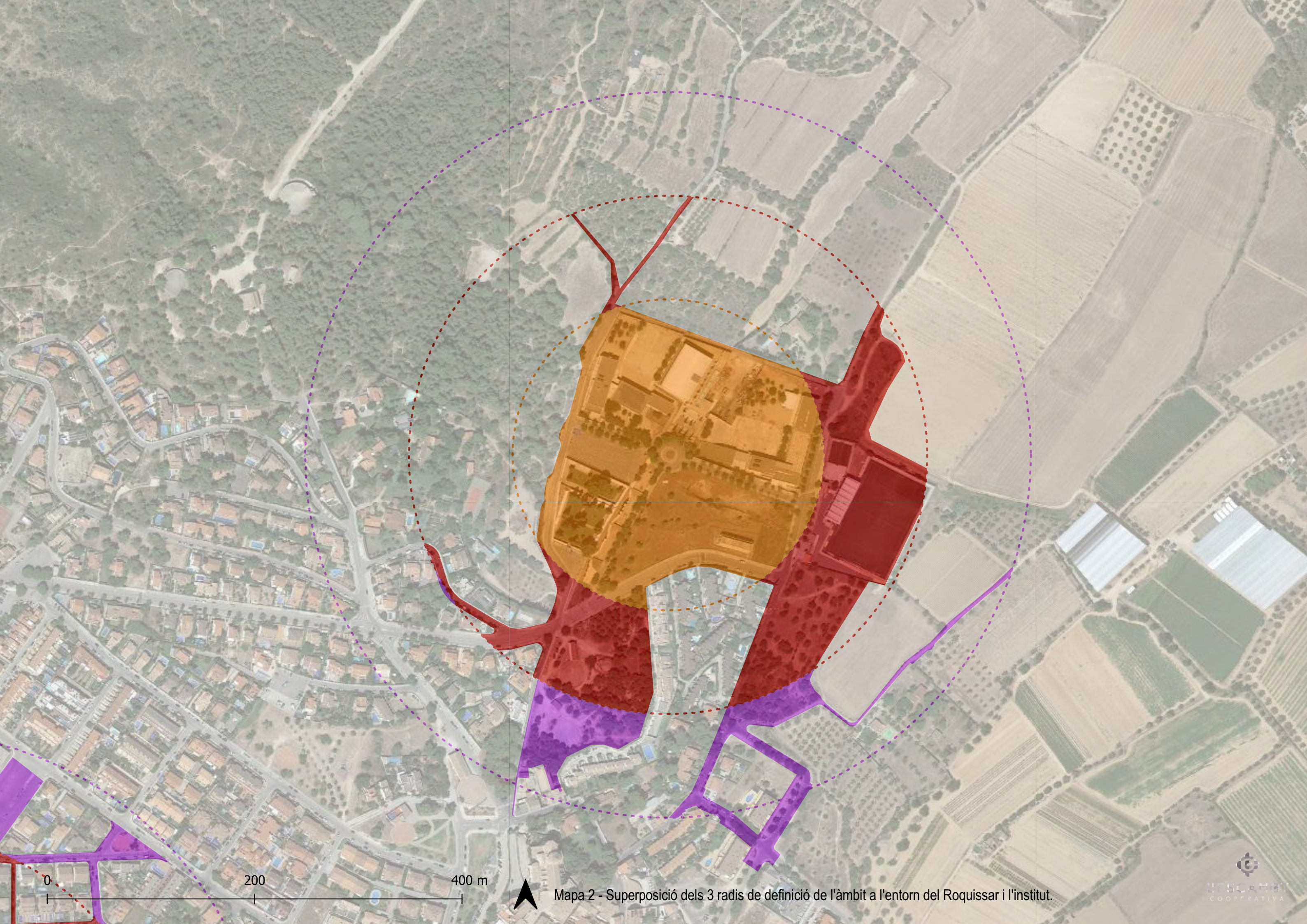
ANNEX 2 MAPES



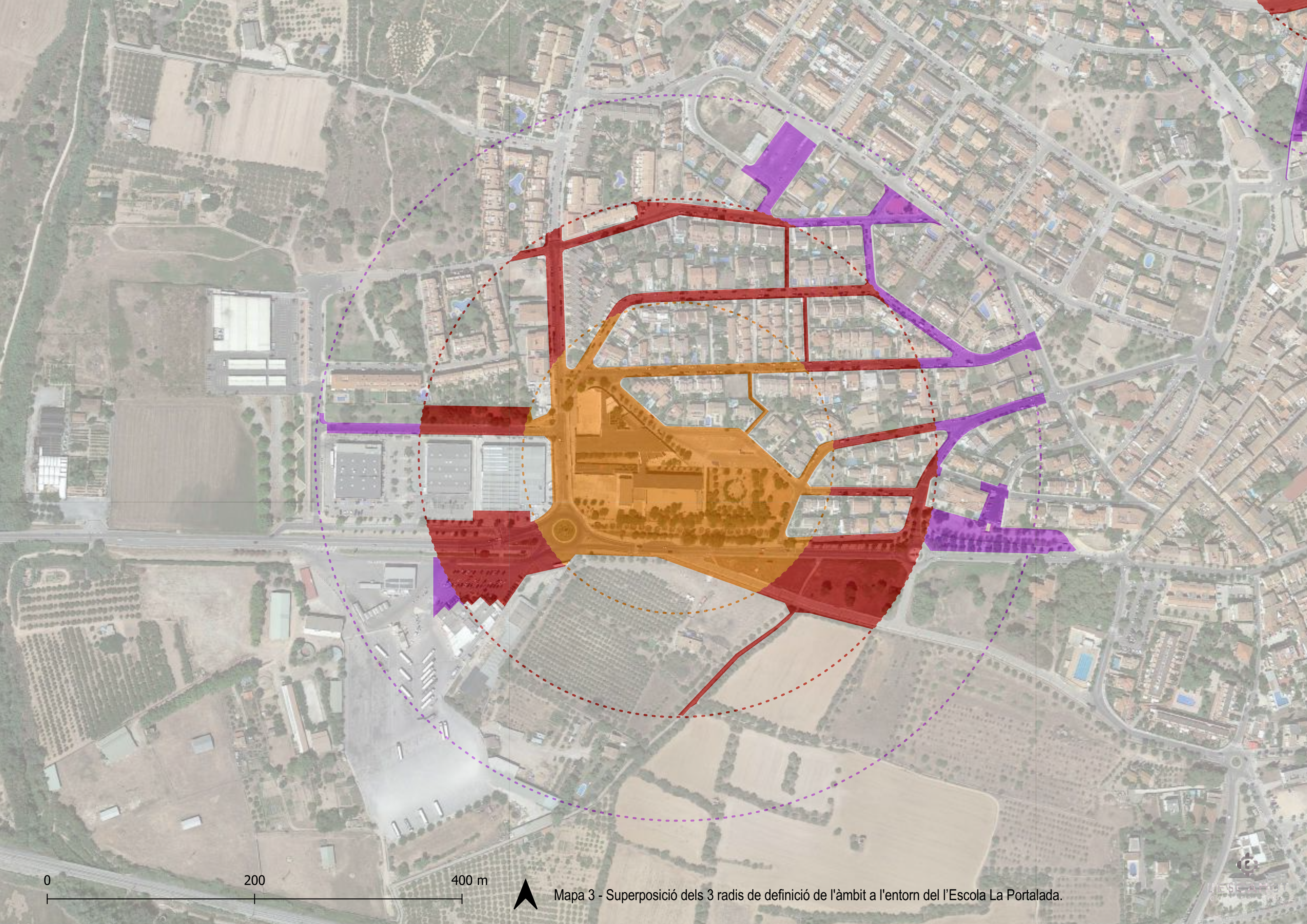
0 400 800 m



Mapa 1 - Distàncies de referència per la determinació dels Entorns Escolars



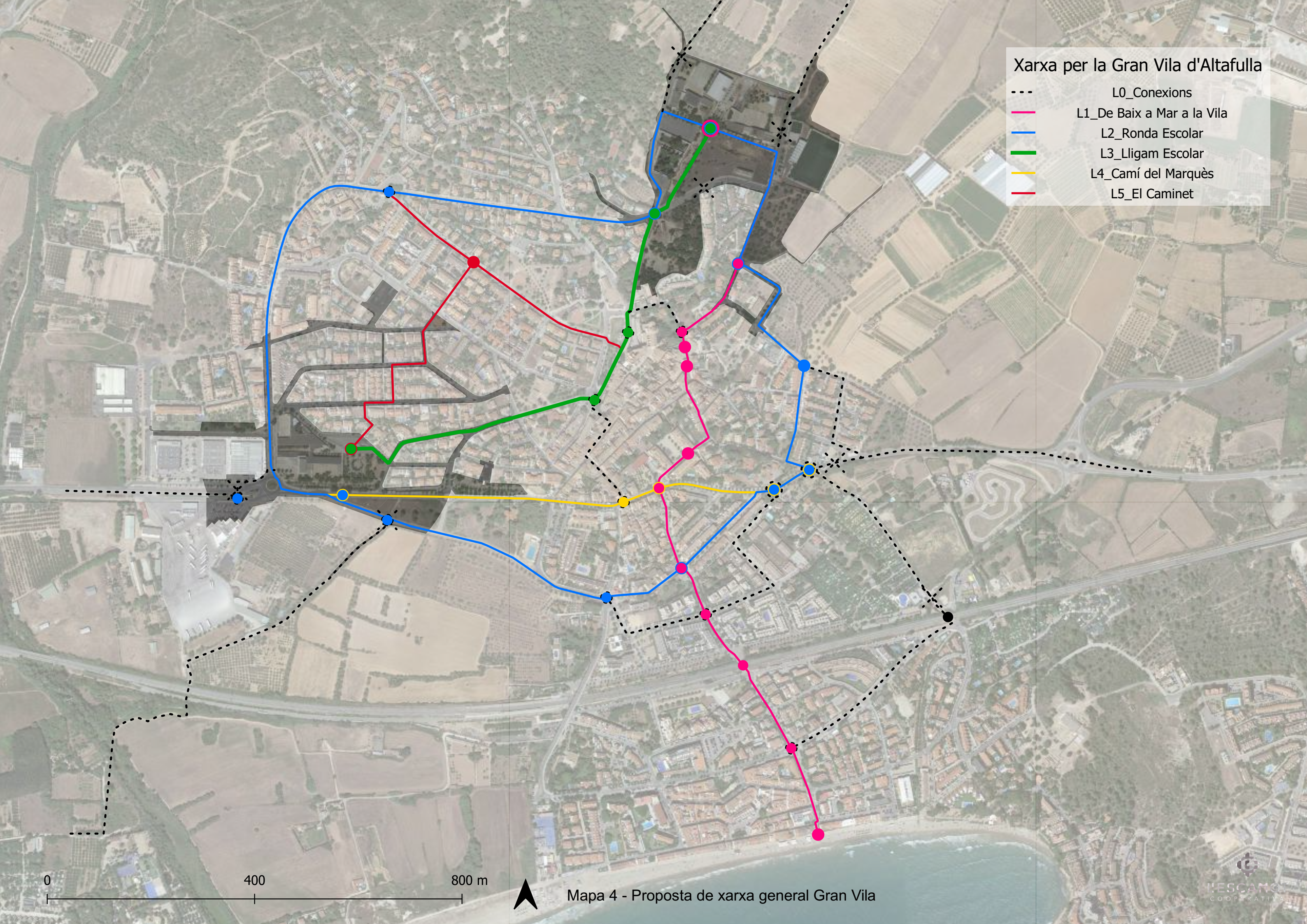
Mapa 2 - Superposició dels 3 radis de definició de l'àmbit a l'entorn del Roquissar i l'institut.



0 200 400 m

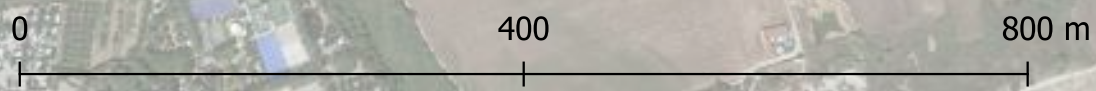


Mapa 3 - Superposició dels 3 radis de definició de l'àmbit a l'entorn del l'Escola La Portalada.

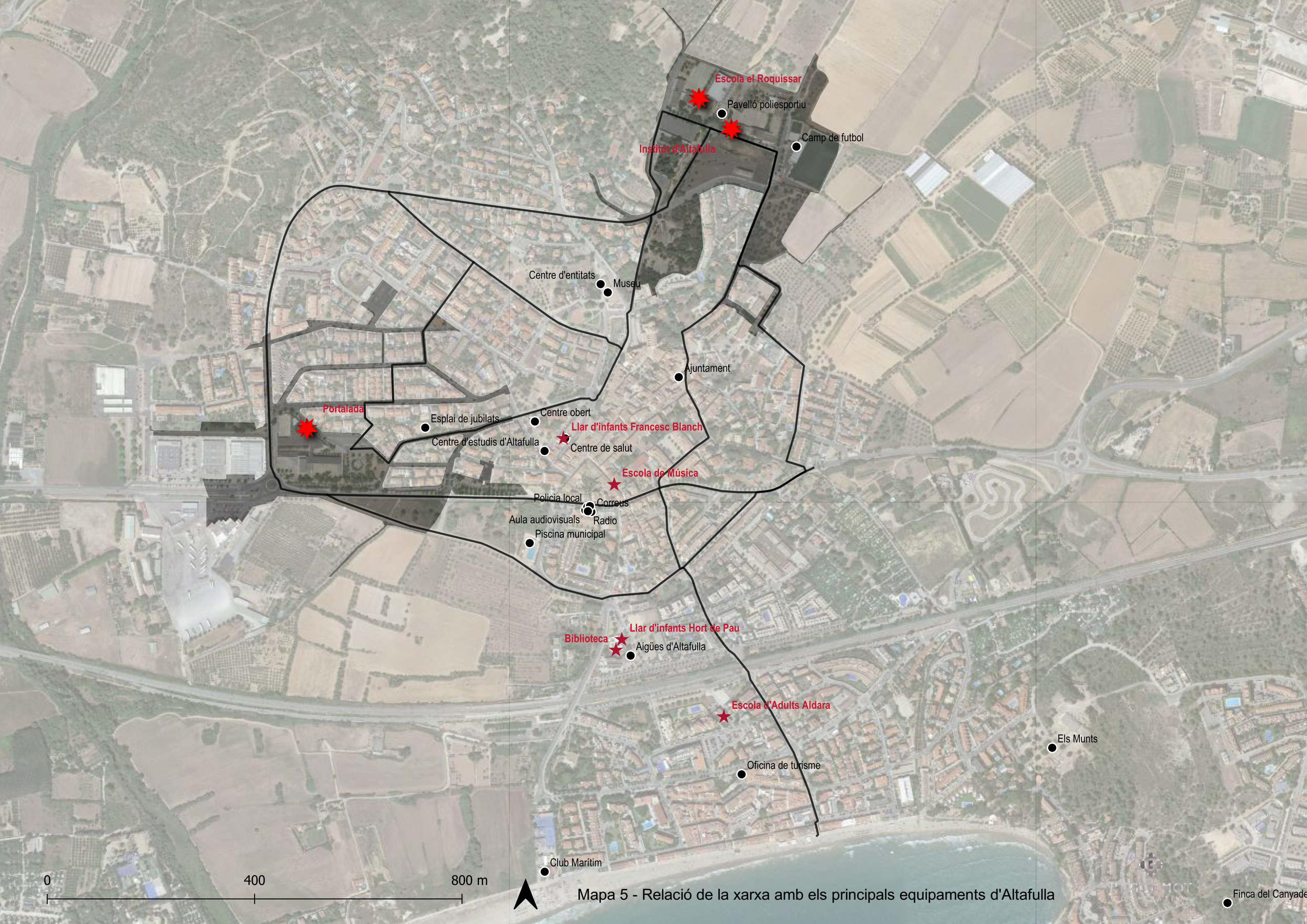


Xarxa per la Gran Vila d'Altafulla

- L0_Conexions
- L1_De Baix a Mar a la Vila
- L2_Ronda Escolar
- L3_Lligam Escolar
- L4_Camí del Marquès
- L5_El Caminet



Mapa 4 - Proposta de xarxa general Gran Vila



Escola el Roquissar

Pavelló poliesportiu

Camp de futbol

Institut d'Altafulla

Centre d'entitats

Museu

Ajuntament

Portalada

Esplai de jubilats

Centre obert

Llar d'infants Francesc Blanch

Centre d'estudis d'Altafulla

Centre de salut

Escola de Música

Polícia local

Correus

Aula audiovisuals

Radio

Piscina municipal

Biblioteca

Llar d'infants Hort de Pau

Aigües d'Altafulla

Escola d'Adults Aldara

Oficina de turisme

Els Munts

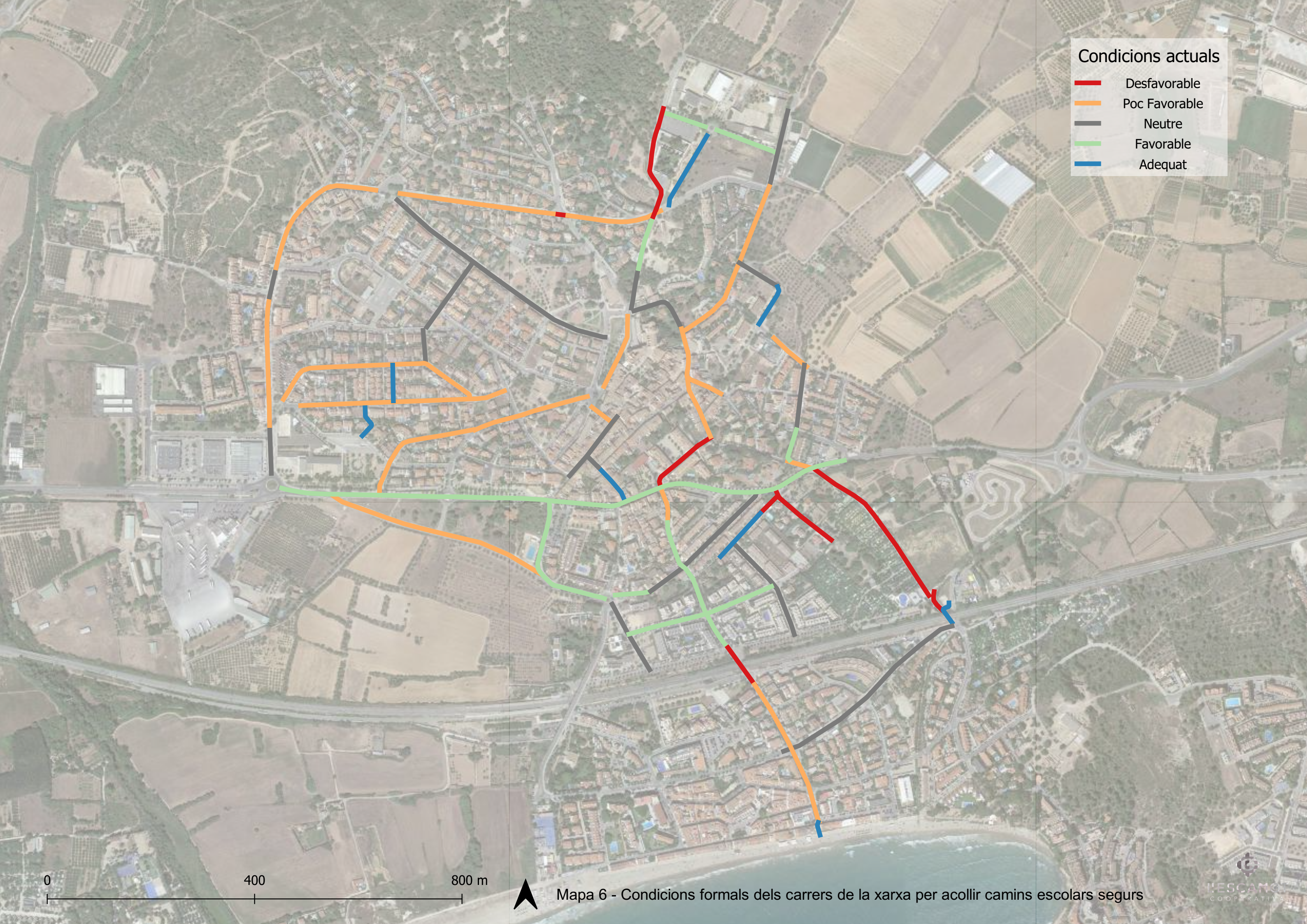
Club Marítim

Finca del Canyade

0 400 800 m

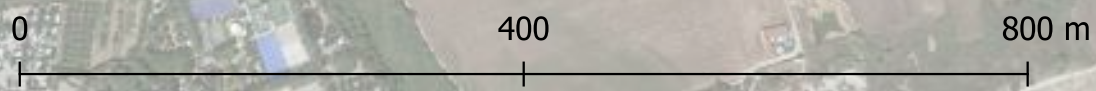
Mapa 5 - Relació de la xarxa amb els principals equipaments d'Altafulla



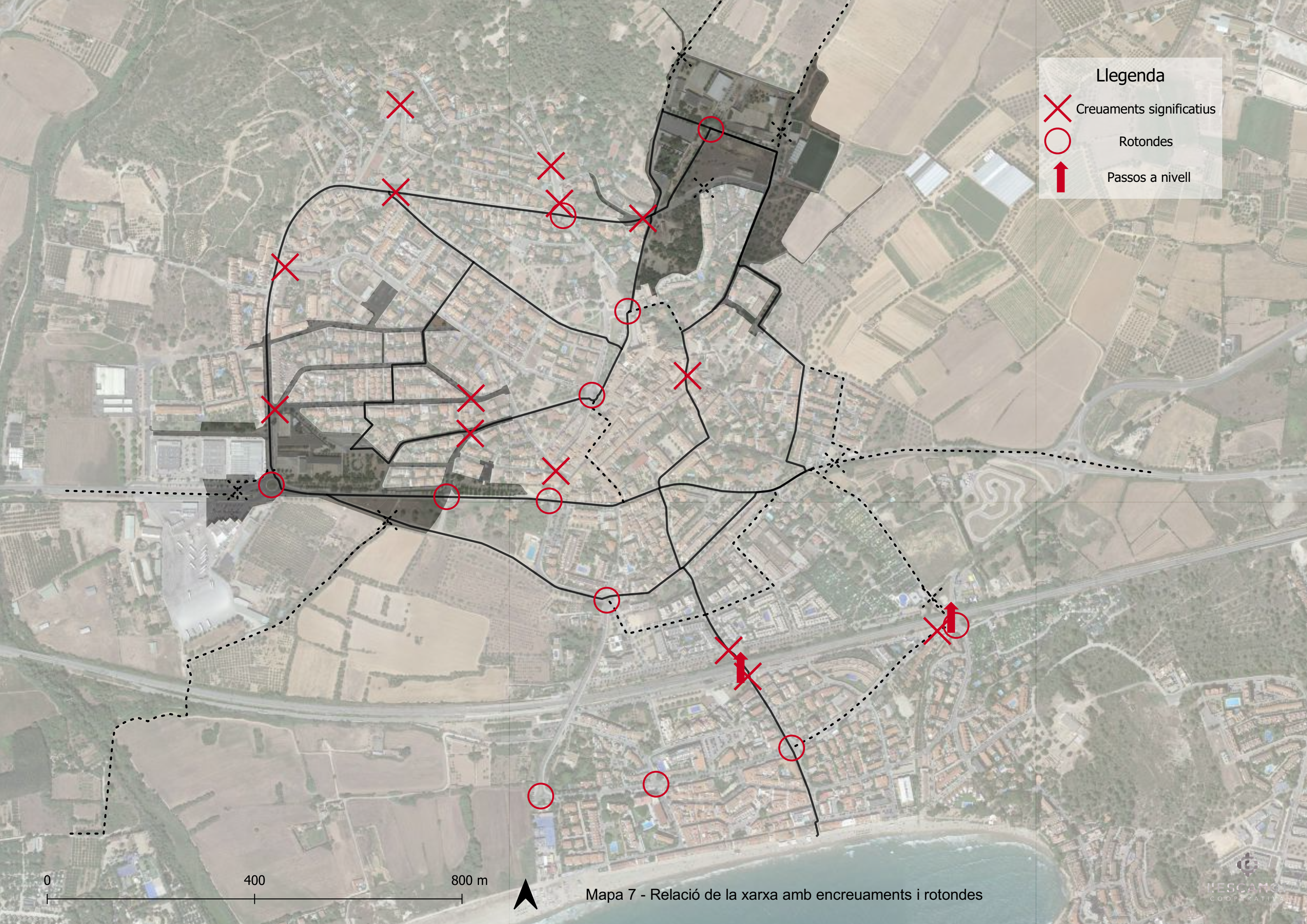


Condicions actuals

Red line	Desfavorable
Orange line	Poc Favorable
Grey line	Neutre
Green line	Favorable
Blue line	Adequat

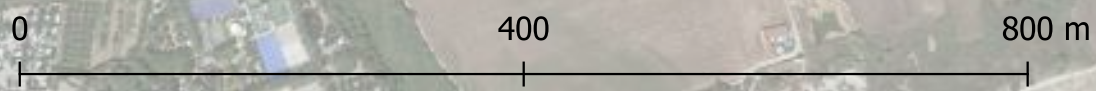


Mapa 6 - Condicions formals dels carrers de la xarxa per acollir camins escolars segurs

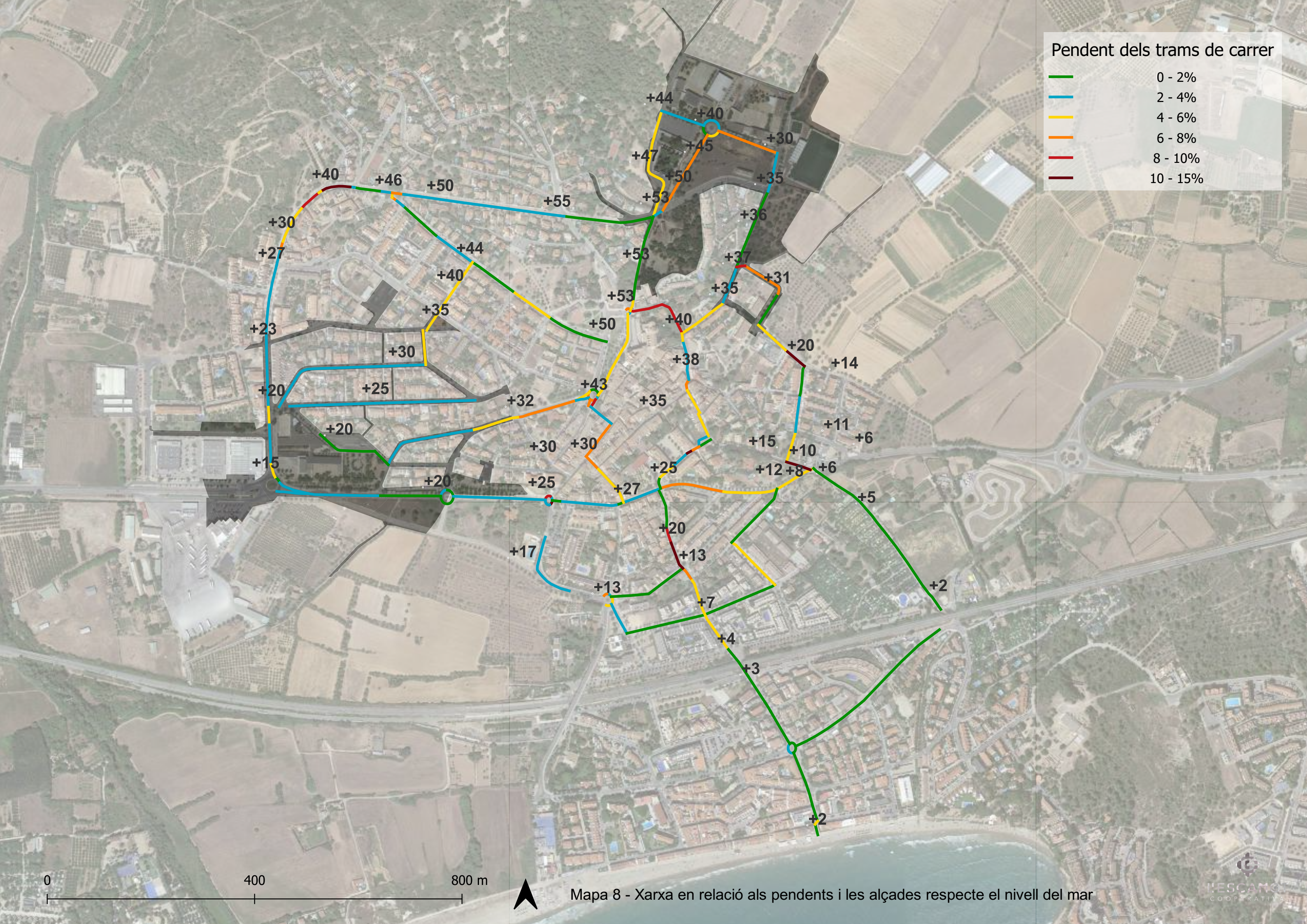


Llegenda

- X Creuaments significatius
- Rotondes
- ↑ Passos a nivell

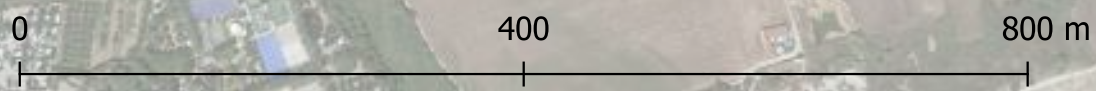


Mapa 7 - Relació de la xarxa amb encreuaments i rotondes

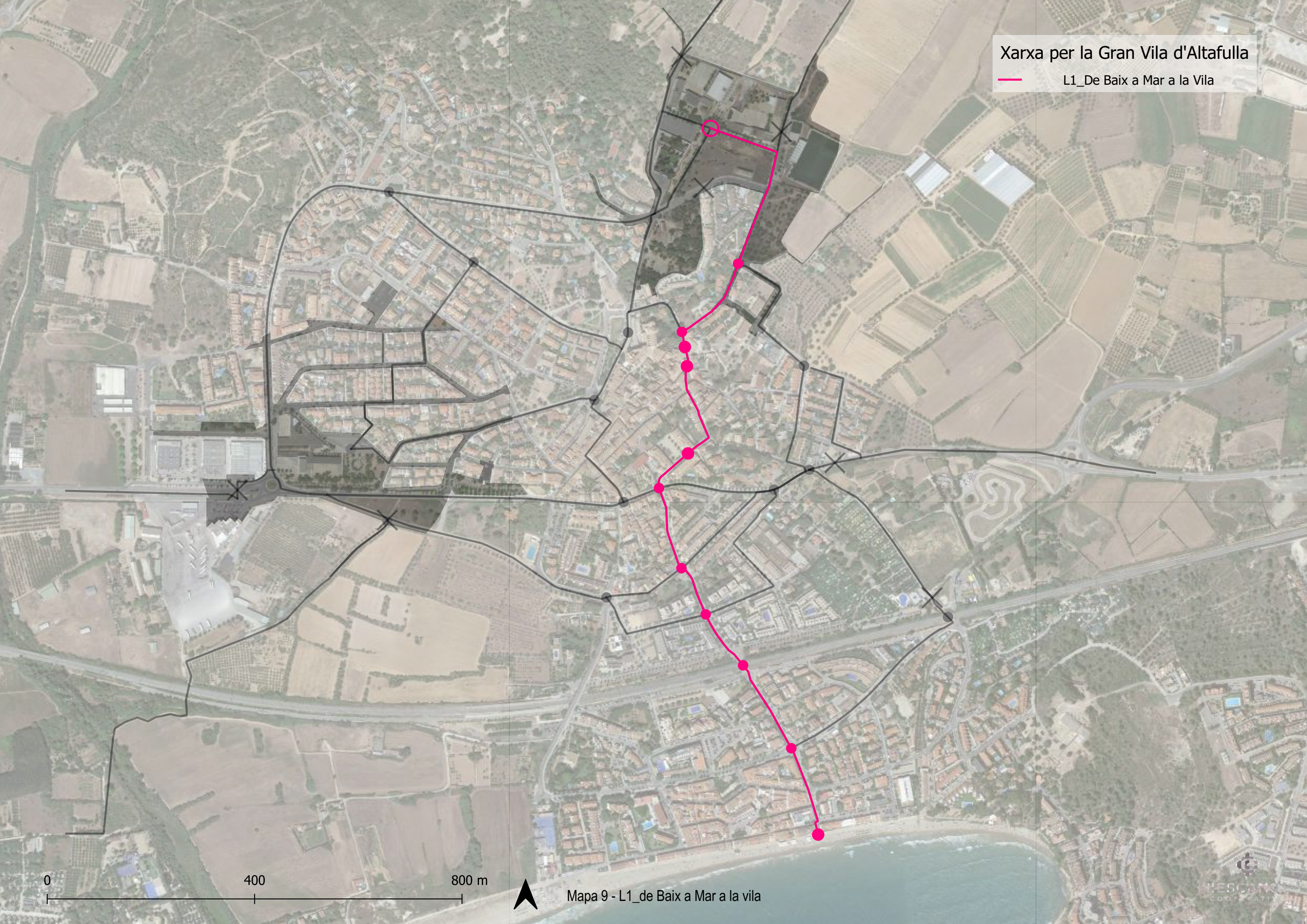


Pendent dels trams de carrer

Green line	0 - 2%
Blue line	2 - 4%
Yellow line	4 - 6%
Orange line	6 - 8%
Red line	8 - 10%
Brown line	10 - 15%



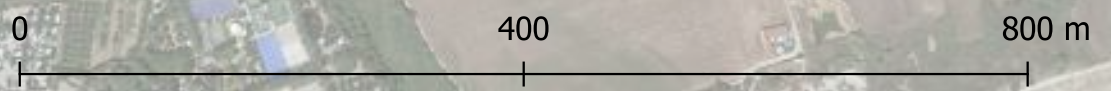
Mapa 8 - Xarxa en relació als pendents i les alçades respecte el nivell del mar



0 400 800 m

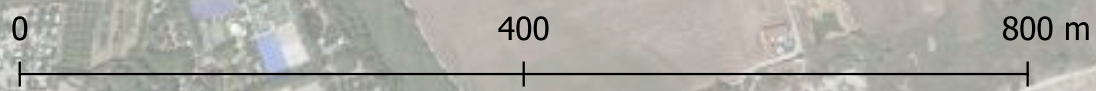


Mapa 9 - L1_de Baix a Mar a la vila

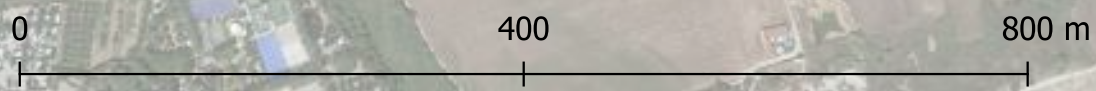
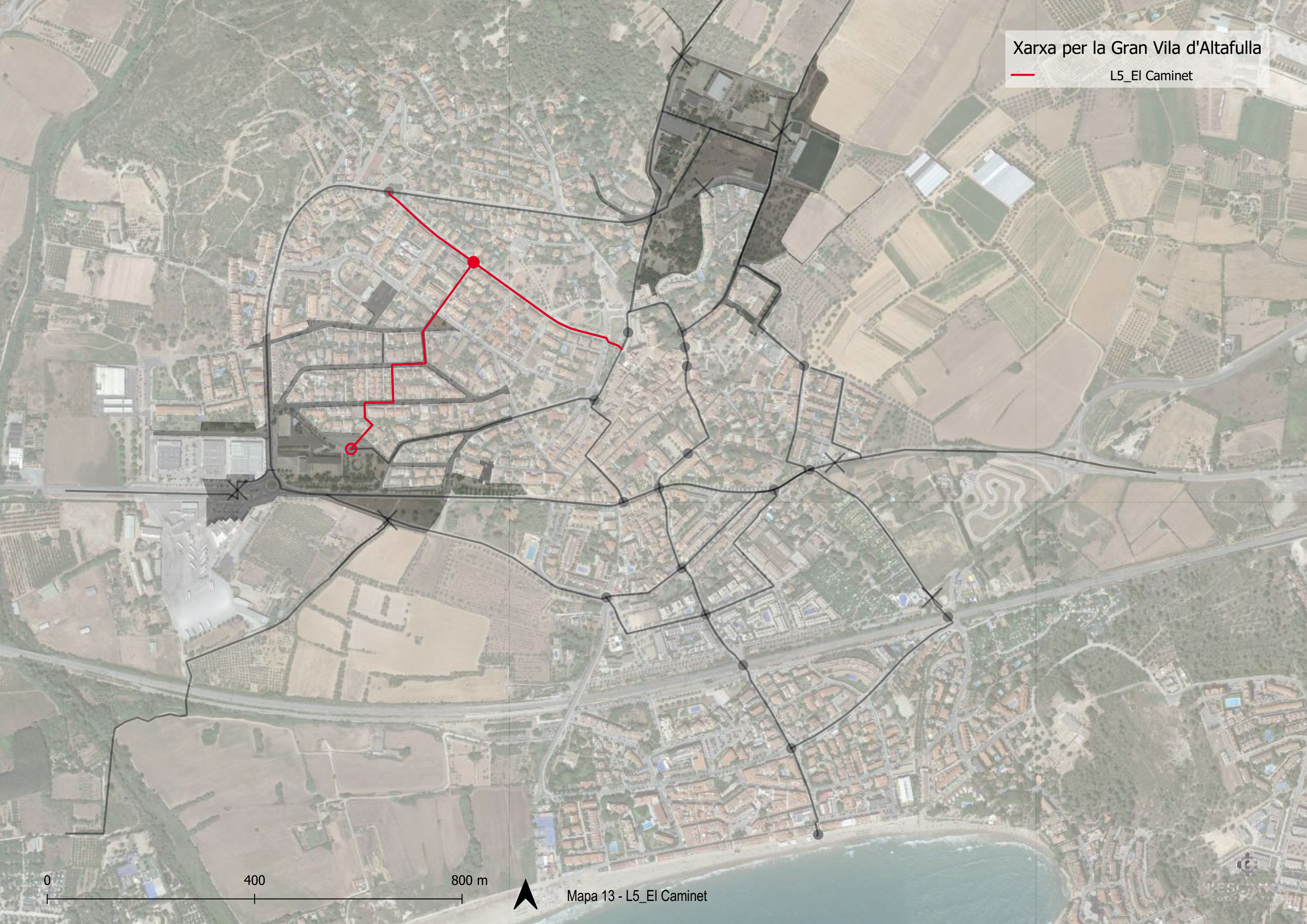


Mapa 10 - L2_Ronda escolar





Mapa 12 - L4_Camí del Marquès



Mapa 13 - L5_El Caminet

Xarxa per la Gran Vila d'Altafulla

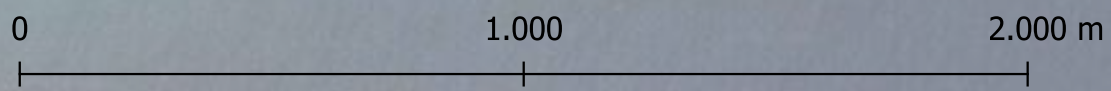
--- L0_Conexions



0 400 800 m



Mapa 14 - L0_Les connexions



Mapa 15 - La Xarxa connectada als camins del territori

