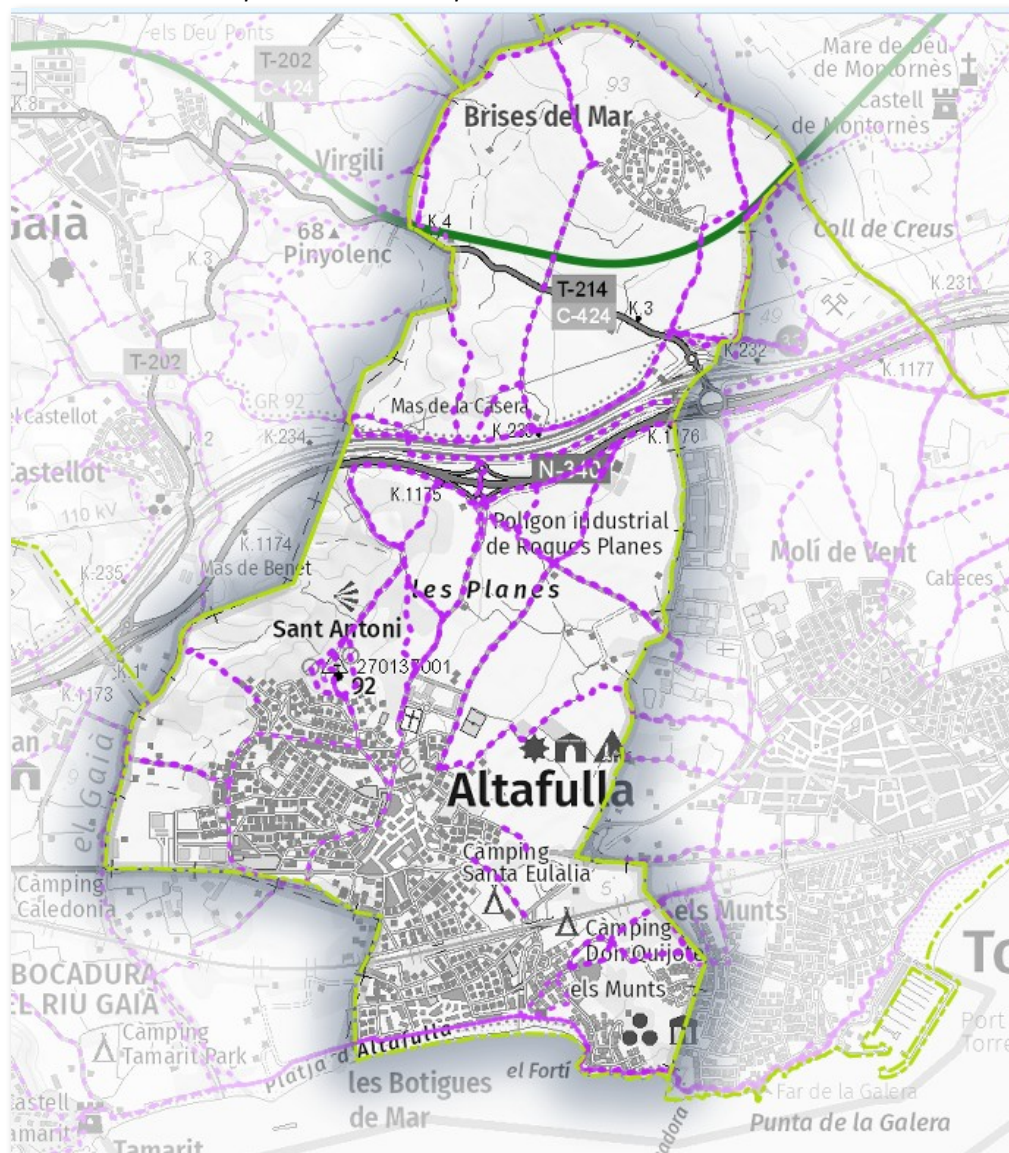


Altafulla

El municipi d'Altafulla compta amb un inventari de camins des de l'any 2011, redactat pel pèrit especialitzat en camins Xavier Campillo. L'esmentat inventari identifica 24 camins amb un total de 24,57 km, i que es representen en el següent plànol. L'inventari municipal de camins públics constitueix un instrument essencial per a la gestió de la mobilitat i la defensa dels camins.

El treball de camp dut a terme ha permès constatar la pervivència d'una part interessant l'antiga xarxa de camins tradicionals, amb diferents tipologies, on s'alternen el trams carreters amb els de corriol en finques que s'abandonaren abans de l'ús generalitzat dels vehicles. En alguns trams es manté l'ample de camí de carro sense ampliacions, però pavimentat, com és el cas de camins d'accessos a finques vora el poble. En altres indrets, el camí es converteix quasi en carretera, ja que s'amplia en secció i s'asfalta, com és el cas del camí que enllaça amb la Pobla de Montornès o la Nou de Gaià.

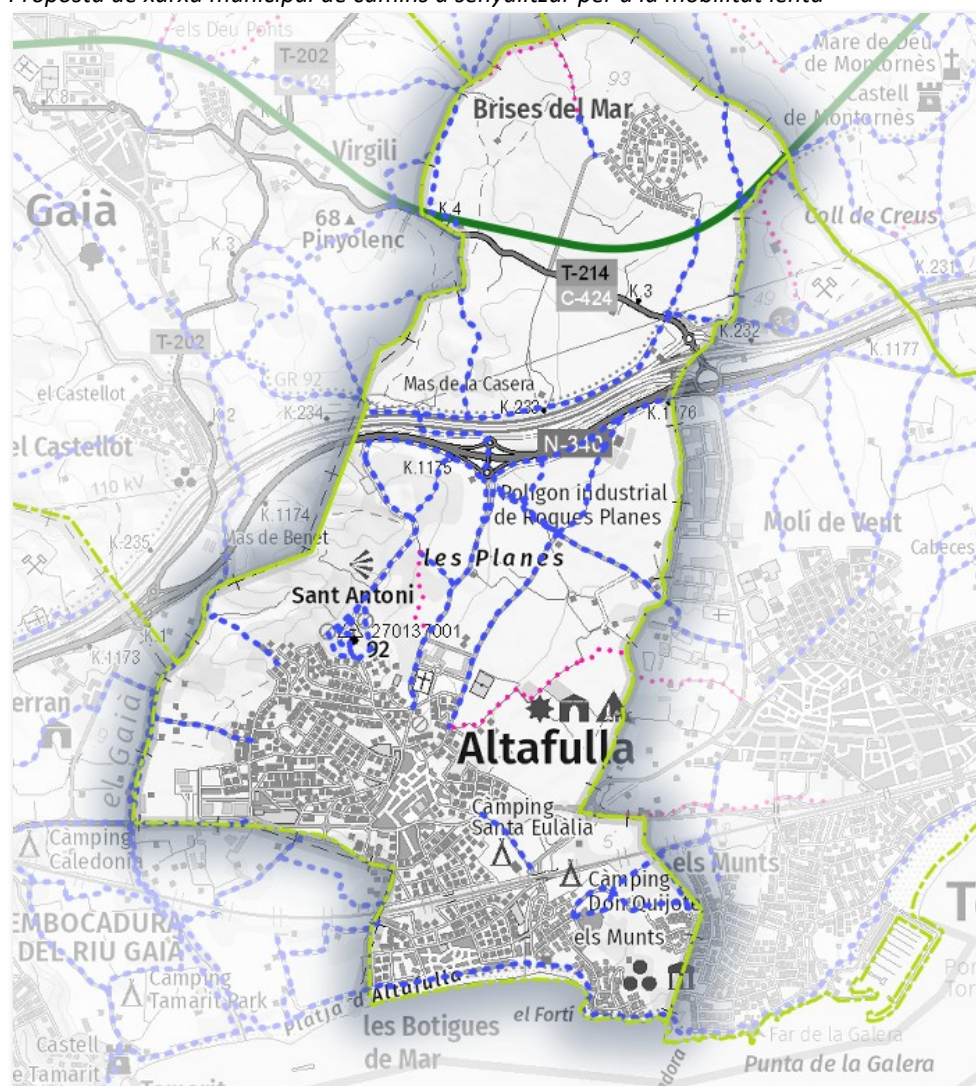
Inventari de camins públics del municipi de Torredembarra



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

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

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



Xarxa de mobilitat proposada

- Proposta de xarxa de camins a senyalitzar
- Camins a investigar

Constitueix un punt de partida a partir del qual prendre decisions i dur a terme actuacions. Es tracta d'una formulació oberta que vol servir d'orientació i ajuda als tècnics i responsables

municipals i que necessàriament haurà d'evolucionar i adaptar-se a les necessitats que vagin sorgint en matèria de mobilitat.

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

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

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

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

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

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

En el cas d'Altafulla, destaca l'accés a l'ermita de Sant Antoni, així com al voltant de les Esplanes. S'han detectat antics camins que resten embardissats i que poden ser d'interès, com el camí de la Rasa que enllaça amb Torredembarra i podria ser d'interès per a la mobilitat lúdica, o el camí de la Coma. Així mateix, a l'extrem nord del terme, el camí de la Partició, actualment inaccessible, permet l'enllaç de la zona urbanitzada amb la Nou de Gaià. La connexió amb els nuclis veïns es realitza a través dels antics camins de carro, sovint asfaltats i ampliatos en secció, fet que n'impedeix una mobilitat no motoritzada segura.

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

3 Valoració dels itineraris municipals existents

El municipi d'Altafulla no disposa d'itineraris específics per a la descoberta del terme municipal, més enllà dels itineraris supramunicipals vinculats al riu Gaià o als castells del Gaià, valorats en el document general que acompanya aquesta diagnosi per municipis.

Sí que s'ha detectat diversos pals de senyalització de fusta amb la indicació de "Parc de Bombers" que no estan indicant en realitat cap ruta d'ús turístic sinó que senyalitzen indrets per fer pràctiques als camions de bombers en punts de muntanya (concretament, al nord de l'ermita de Sant Antoni). Es tracta d'una senyalització que genera confusió per a l'usuari i que s'hauria o bé de retirar o bé d'especificar sobre el terreny a què fa referència exactament.

Tenint en compte el mosaic agroforestal i l'entramat de camins agrícoles que es conserva just al nord del nucli urbà, es proposa considerar investigar i recuperar camins com el de la Coma i el de la Rasa, que permetrien enriquir la descoberta de l'entorn agrari del poble.

4 Camins d'interès per la mobilitat obligada

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

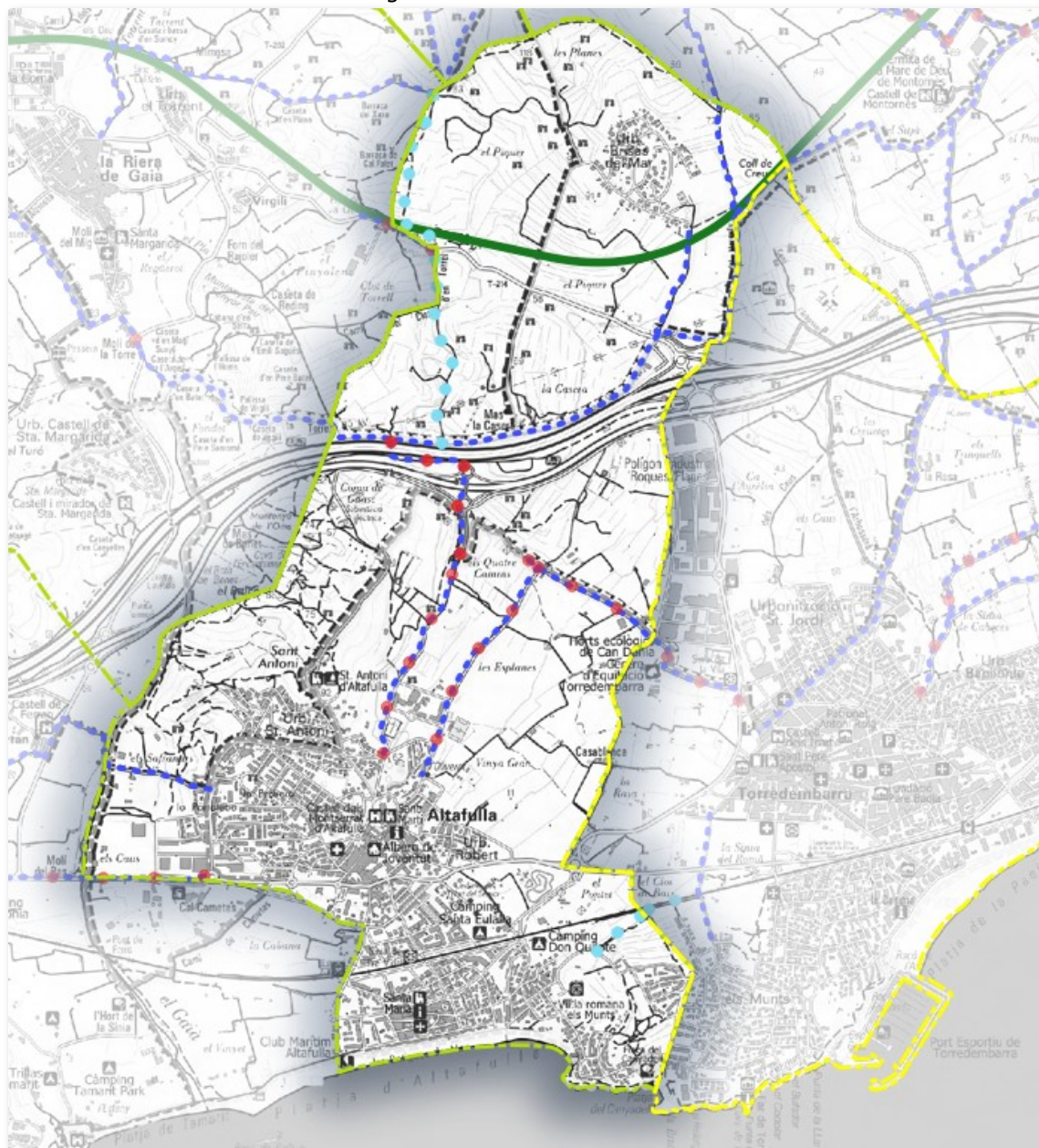
El present estudi s'ha centrat en la **connexió entre poblacions** i ha procurat identificar quins dels camins existents poden complir la funció de vies aptes per a mobilitats en bicicleta, de manera segura i sense dificultats rellevants. Els resultats obtinguts s'han agrupat en dos grups:

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

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

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

Camins al servei de la mobilitat obligada no motoritzada



Xarxa de mobilitat proposada

--- Camins i vies aptes

Actuacions i potencialitat

● Camins i vies potencialment aptes

● Trams a adequar per a una mobilitat segura

A Altafulla, la connexió amb els nuclis veïns per una mobilitat obligada es realitza a través dels següents camins:

- > Amb la **Riera de Gaià** pel camí de la Nou de Gaià, que enllaça amb el camí de Torredembarra.
- > Amb **Torredembarra** pel camí d'Altafulla a la Pobla de Montornès, que enllaça amb el camí de la Riera de Gaià a Torredembarra
- > Amb la **Pobla de Montornès** per l'antic camí carreter, que s'ha modificat per poder travessar la línia d'infraestructures.

Tots ells són camins en part pavimentats i en part de terra que permeten la comunicació del nucli urbà amb els nuclis veïns. En el cas de l'enllaç amb Torredembarra i la Riera de Gaià s'han de dur actuacions en alguns dels seus trams, ja que el fet que se n'hagi ampliat la secció i s'hagin asfaltat fa que se circuli a una velocitat molt elevada. Així, en aquests camins es proposen les següents actuacions:

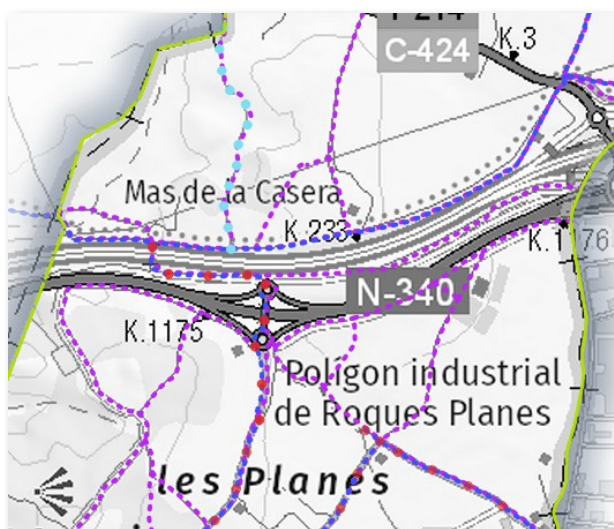
- > **Restricció del trànsit motoritzat excepte veïns i propietaris** de finques, donat que l'accés entre nuclis urbans es pot realitzar fàcilment per les carreteres existents.
- > **Instal·lació d'esquenes d'ase** o coixins berlinesos, especialment en corbes o trams de poca visibilitat, que redueixin la velocitat elevada dels vehicles.
- > **Senyalització per advertir de l'ús compartit** dels camins, indicant la separació mínima respecte del ciclista i limitant la velocitat.

>
Per altra banda, la connexió amb la Nou de Gaià actualment no és possible per a la mobilitat obligada, ja que s'hauria d'adequar la plataforma en el tram del camí vell per sobre de l'autopista.

Així mateix, s'ha detectat un punt crític, el del nus de rotondes i infraestructures entre l'N-340 i l'autopista AP-7. En aquest punt, l'antiga connectivitat del terme ha quedat totalment fragmentada per a la mobilitat no motoritzada.

El municipi d'Altafulla arrossega la problemàtica derivada d'unes infraestructures de comunicació que han seccionat el terme sense haver resolt adequadament la connectivitat no motoritzada entre ambdues parts. Així, la urbanització Brises del Mar resta sense una connexió segura per al trànsit no motoritzat. Aquesta situació s'agreuja a mesura que la necessitat de garantir una mobilitat alternativa vagi guanyant pes a les nostres societats.

Per aquesta raó, considerem molt necessari iniciar la reclamació de la construcció d'un pont lleuger sobre l'AP-7 i l'N-340 que permeti tornar a connectar les dues parts del municipi. Es tracta d'una infraestructura estratègica clau tant per a la mobilitat obligada com per la lúdica que ha de facilitar la connexió entre l'espai costaner i l'interior. Un exemple: els alumnes residents a la urbanització han de poder baixar en bicicleta a l'institut de manera còmoda i segura.



Per últim, cal indicar l'existència del camí del Canyadell, que permet la connexió entre les zones urbanitzades per la vessant de costa i que actualment només és òptim per a la mobilitat lúdica. Es tracta d'una connexió amb un potencial per a la mobilitat obligada on resideix un alt nombre d'habitants, especialment durant la temporada turística.

