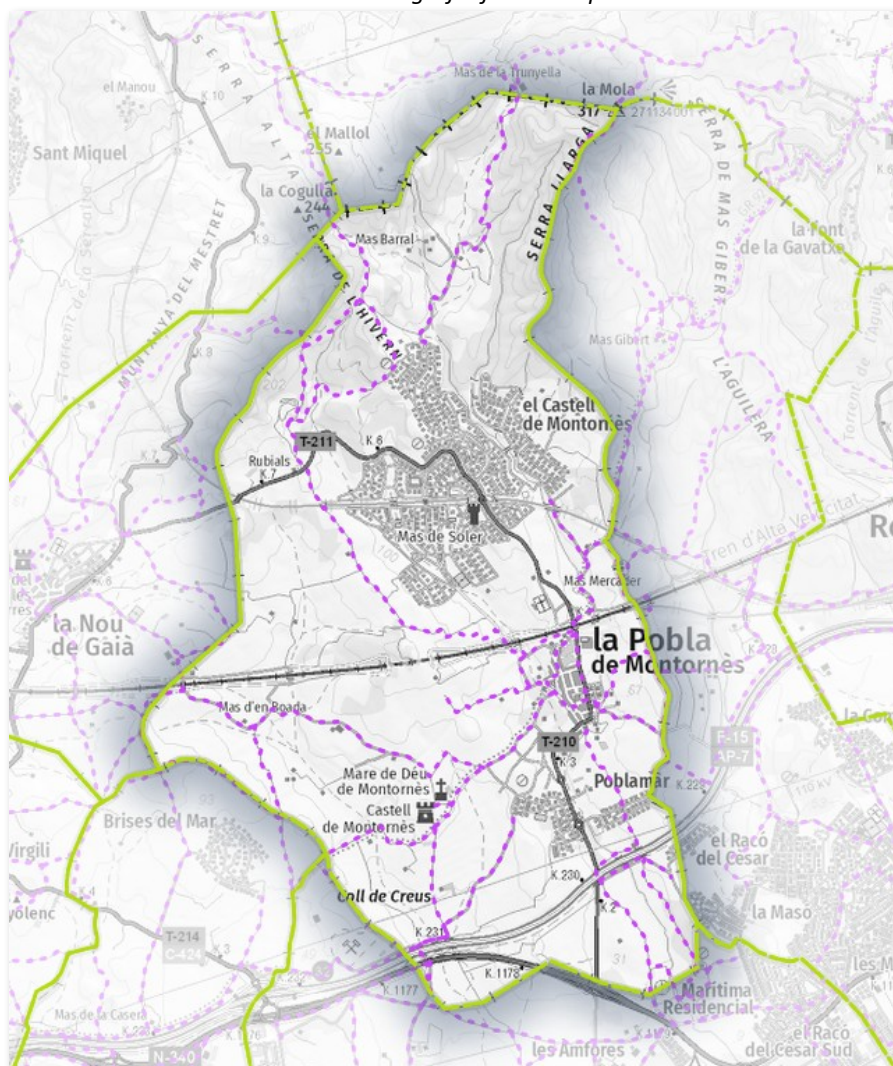


La Pobla de Montornès

A hores d'ara, el municipi de la Pobla de Montornès no compta encara amb un inventari municipal de camins. Aquest fet dificulta conèixer amb exactitud quins són els camins públics del terme. En el plànol següent es mostra la xarxa de camins d'acord amb la cartografia i informació facilitada pel Consell Comarcal del Tarragonès. És important tenir en compte que es tracta d'una representació indicativa dels camins del terme i no una mostra precisa dels camins existents, ni de la seva titularitat.

Xarxa de camins d'acord amb la cartografia facilitada pel Consell Comarcal del Tarragonès



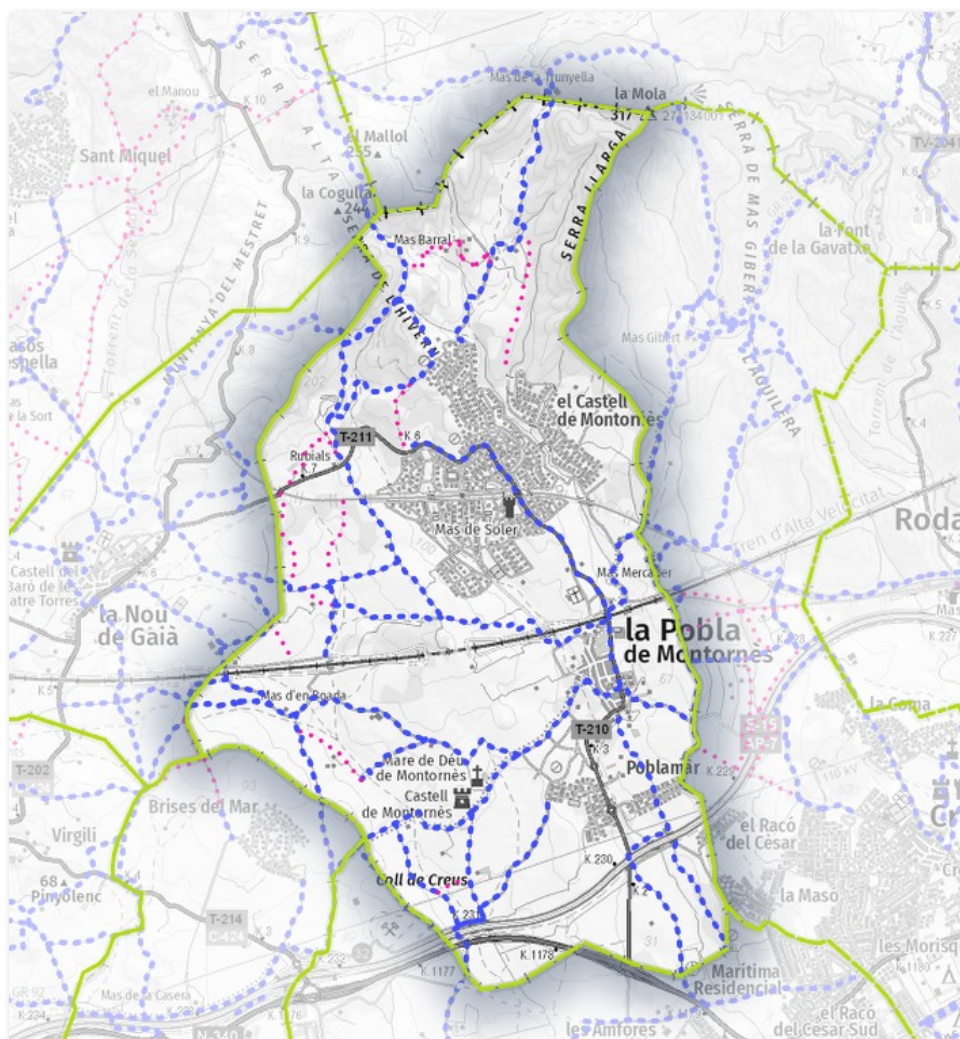
Considerant la manca d'un inventari de camins municipal, tot i les limitacions del present estudi, s'ha realitzat una recerca bàsica dels camins a partir de les minuts municipals, el cadastre i les fotografies aèries del 1956 (el conegut com a "vol americà") per tal de disposar d'una visió més acurada de la xarxa de camins públics del municipi.

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 i en alguns casos engolits per la

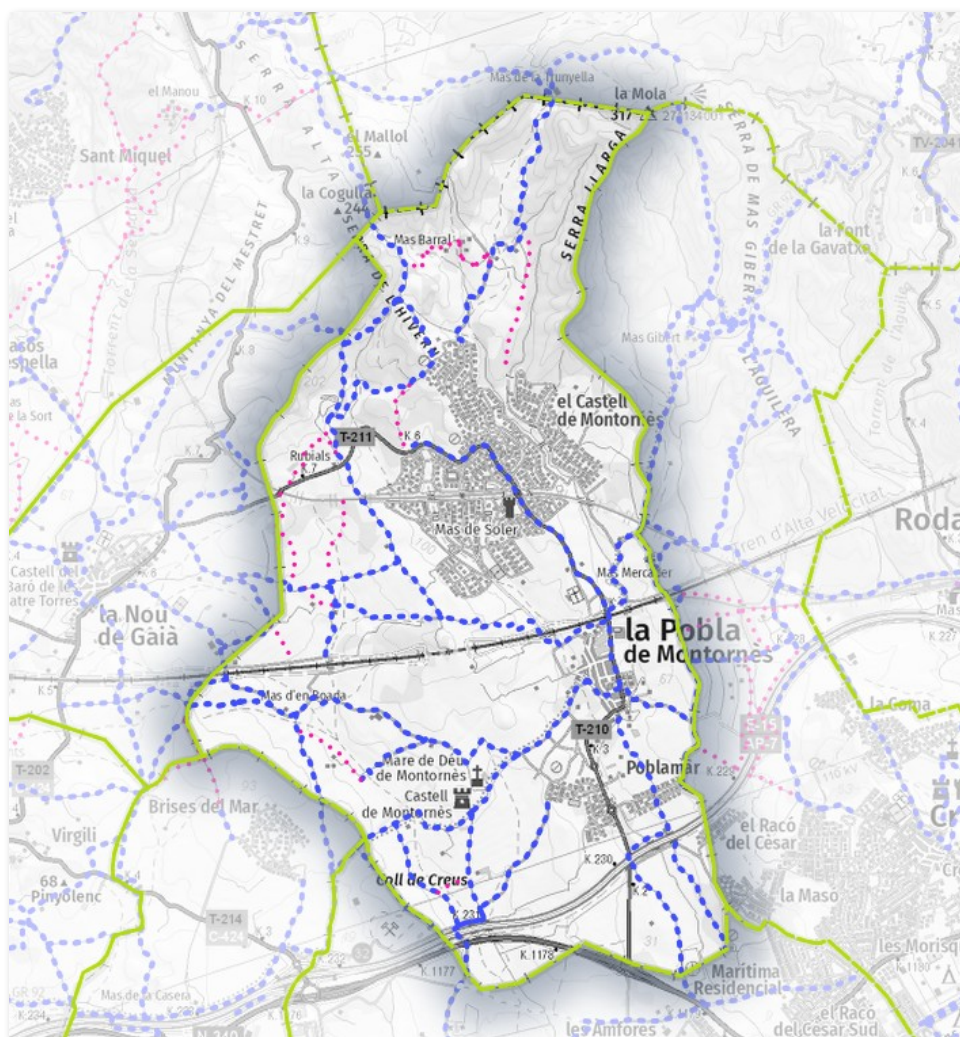
vegetació. En alguns trams es manté l'ample de camí de carro sense ampliacions, però pavimentat, com és el cas de camins d'accesos a finques vora el poble. En altres indrets, el camí es converteix quasi en carretera per donar accés a urbanitzacions, com és el cas de la de mas de Soler.

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 la Pobla de Montornès destaca la meitat oest del terme, on tant a la partida de Rubials com a la Trunyella i serra Llarga s'hi concentren molts elements de pedra en sec, com barraques i camins amargenats. Diversos camins de ferradura i camins de carro permeten la descoberta d'aquest indret. Un altre punt d'interès és l'ermita de la mare de Déu de Montornès i el castell, on s'accedeix per l'antic camí de carro que s'ha ampliat i pavimentat. Les connexions amb els nuclis veïns es realitzen a través dels antics camins de carro, sovint pavimentats, mentre que l'enllaç amb la gran urbanització del terme, la del mas de Soler, es realitza per una carretera amb un carril bici separat.

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 de la Pobla de Montornès no compta amb un recull d'itineraris municipals estructurat, més enllà dels que els usuaris mateixos puguin crear i pujar als portals web especialitzats. Pel seu terme hi transcorren, però itineraris com la ruta Miradors del Gaià (íntegrament per carretera) i la ruta Castells del Gaià.

Totes aquestes rutes estan parcialment senyalitzades sobre el terreny, sovint amb senyalització que se superposa o que està en mal estat. De la idoneïtat d'aquestes rutes se'n fa esment en la primera part d'aquest document, després d'analitzar-ne l'estat, el disseny i l'experiència d'usuari.

Tenint en compte l'important patrimoni de pedra en sec, especialment concentrat a la meitat oest com per exemple a la zona de Rubials al nord i el mosaic agroforestal que es conserva, així com l'existència d'antics camins de ferradura, alguns d'ells engolits per la vegetació, es considera que es poden proposar rutes interpretatives de descoberta del terme.

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.

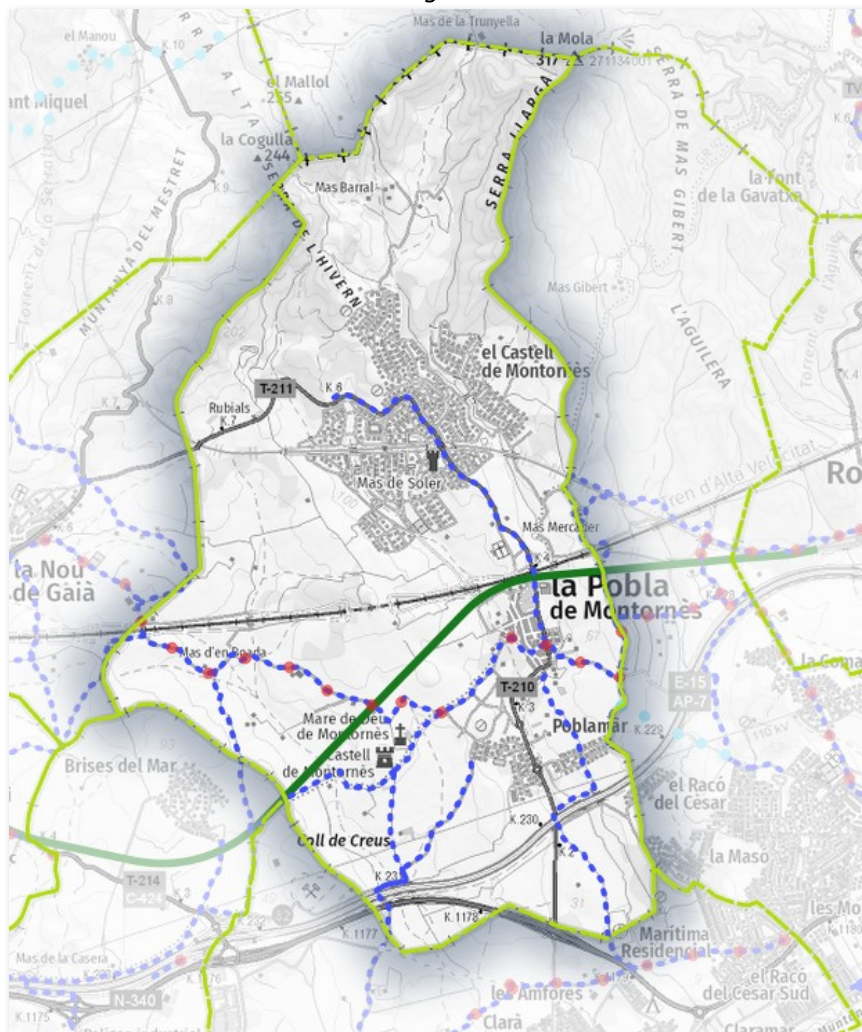
El present estudi s'ha centrat en la **connexió entre poblacions** i ha procurat identificar quins dels camins existents poden complir la funció de vies aptes per a mobilitats en bicicleta, de manera segura i sense dificultats rellevants. Els resultats obtinguts s'han agrupat en dos grups:

- > 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 la Poble de Montornès, la connexió amb els nuclis veïns per una mobilitat obligada es realitza a través dels següents camins:

- > Amb la **urbanització mas de Soler** a través de la carretera, que compta amb un carril bici segregat.
- > Amb **Creixell** pel camí de Roda de Berà i fent volta, ja que el camí de carro més directe queda bloquejat per la construcció de l'AP-7.
- > Amb la **Nou de Gaià** per l'antic camí de carro, actualment asfaltat i amb la secció molt ampliada.
- > Amb **Torredembarra** pel camí la Poble a Clarà, que enllaça amb el camí de Creixell. En aquest últim s'han de dur a terme actuacions per a garantir una mobilitat segura.
- > Amb **Altafulla** pel camí vell que enllaçava els dos pobles, que ha de vorejar l'autopista i enllaçar amb el nucli per unes rotondes i tram de carretera on s'han de dur actuacions per a la mobilitat segura.

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 dels enllaços amb Creixell, la Nou de Gaià i Torredembarra s'han de dur a terme 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.

D'altra banda, cal fer esment de l'**antic camí entre Creixell i la Poble de Montornès**, que consta en l'inventari de camins del municipi de Creixell. Constitueix l'enllaç més directe entre els dos municipis i el traçat més idoni per a facilitar la mobilitat obligada. Ara bé, en bona part està en desús i no és transitable. A més, s'ha detectat un punt crític, el pas de l'AP-7, que ha tallat completament la connexió. Considerem que es tracta d'un camí amb un gran potencial per la mobilitat obligada (i la lúdica també) entre els dos municipis. Per aquesta raó es proposen les següents actuacions:

- > Fer la **recerca** sobre el terreny per estudiar la possible recuperació de l'antic camí de Creixell a la Poble de Montornès.
- > Iniciar els **tràmits per reclamar** al titular de l'autopista AP-7, l'Estat espanyol, la **construcció d'un pas elevat** apte únicament pel pas de vianants i ciclistes que permeti restituir així, la connectivitat perduda.

És evident que no es tracta d'una obra menor i pot resultar difícil justificar la despesa. Tanmateix, en el context europeu cada vegada són més freqüents infraestructures com aquestes al servei de les mobilitats alternatives a la motoritzada. Per aquesta raó, hem considerat oportú que el present estudi reflecteixi la possibilitat de futur de recuperar la connectivitat perduda amb la construcció de l'autopista. En cas d'aconseguir-ho, caldria llavors adequar el traçat del camí per a la mobilitat obligada respectant la seva estructura de marges i plataforma, així com restringir el trànsit a l'ús no motoritzat i senyalitzar-lo adequadament.

Ja per últim, indicar l'existència de la via fèrria en desús Reus-Roda que travessa el terme i que permetria, en cas que se'n fes l'adequació com a via verda, una mobilitat segura i eficient entre els diferents nuclis pels quals passa.