

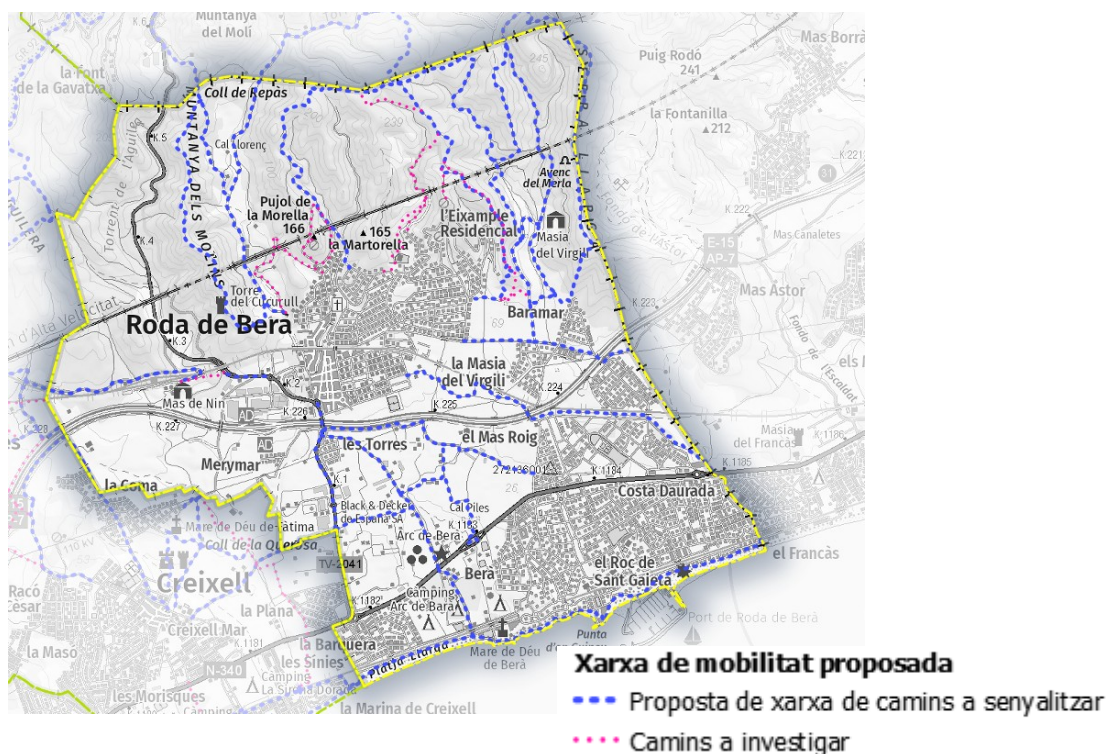
mostren un clar interès per a **la mobilitat lúdica**, amb els camins identificats que poden resultar útils per donar resposta a les necessitats de **mobilitat obligada** o quotidiana de la població.

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

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

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

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



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

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

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

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

Actualment els camins per a la mobilitat obligada se situen a la part més planera i costanera del terme, on hi destaquen el camí de Sant Salvador que uneix el nucli urbà amb la zona d'urbanitzacions del sud-est, i el camí de de la Carrerada o de Creixell, que l'enllaça el nucli veí. Els trams de carretera necessaris per a la connexió d'aquests camins i les zones urbanes ofereixen una part de carrils laterals de la zona industrial i també, més proper al nucli urbà, un carril segur per bicicletes i persones, però que no està senyalitzat degudament. Pel que fa a l'accés a peu, es pot accedir a Bonastre es pot realitzar per camins de muntanya. En canvi, l'accés a la resta de municipis es realitza a través de camins en part urbanitzats i més aptes per un trànsit en bicicleta que a peu i que s'han catalogat com a camins de mobilitat obligada, fet que no descarta en cap cas la mobilitat lúdica.

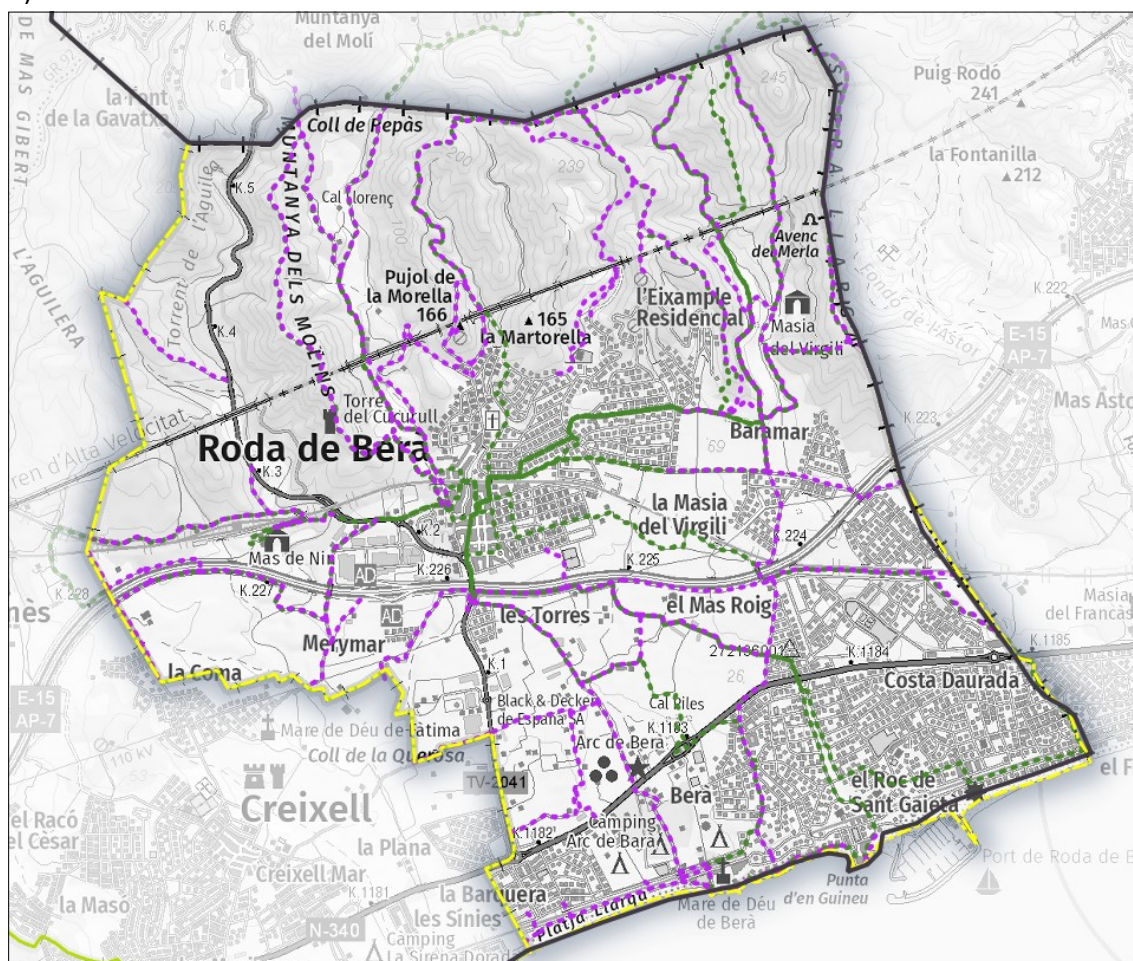
D'altra banda, també s'han inclòs els camins susceptibles d'acomplir funcions de **mobilitat obligada** i quotidiana. Aquest aspecte es desenvolupa més endavant en un apartat específic.

3. Valoració dels itineraris municipals existents

Per altra banda, i d'acord amb la cartografia facilitada pel punt d'informació municipal, actualment el municipi compta amb un total de 8 rutes saludables, descrites en un fulletó editat per l'Ajuntament i que s'han recorregut durant el treball de camp. A continuació es presenten les rutes en verd sobre el mapa i, tal com es pot observar, algun tram transcorre per camins no classificats com a públics d'acord amb l'inventari. Les 8 rutes saludables són les següents:

- 1) Estació i el mas d'en Nin
- 2) El Cucurull pel coll del Repàs

- 3) La plana del Xim
- 4) El pi Solitari
- 5) La serra Llarga
- 6) Camí de ronda
- 7) El Francaset
- 8) La cova del Crani



Rutes saludables en verd sobre la xarxa de camins inventariada (en lila).

De tots els recorreguts, s'ha de destacar la necessitat d'eliminar l'itinerari 1, ja que és un recorregut que transcorre per camins sense cap interès i, a més, amb algun tram totalment impracticable degut a la construcció de la carretera d'accés al poble. Actualment, el recorregut no es pot realitzar amb el track de l'itinerari accessible per internet i descrit en el fullteto.

Respecte l'itinerari 7 del Francaset, s'ha detectat que la connexió entre el nucli urbà i la urbanització es realitza per un camí privat. Per altra banda, en l'itinerari 6 de camí de ronda, l'accés des del nucli urbà fins a l'Arc de Triomf es realitza també per un camí privat que passa per Cal Piles. En el cas de l'itinerari 8 de la cova del Crani, al nord-est del terme, el tram carener tampoc està identificat com a camí públic.

La senyalització dels recorreguts es realitza amb antigues banderoles verdes de turisme, banderoles de fusta gravades o marcatge de pintura al terra, de manera poc harmonitzada i confusa, fet que dificulta l'experiència d'usuari a l'hora de seguir els recorreguts.

Un cop valorats els itineraris municipals, es proposen les següents actuacions:

- > La comprovació de la titularitat dels camins en els trams indicats dels itineraris 6 i 8 i l'actuació en conseqüència per evitar problemàtiques amb els propietaris de finques.
- > L'eliminació de l'itinerari 1, que no presenta cap interès i que, de fet, no és transitable actualment.

4. Camins d'interès per la mobilitat obligada

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

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

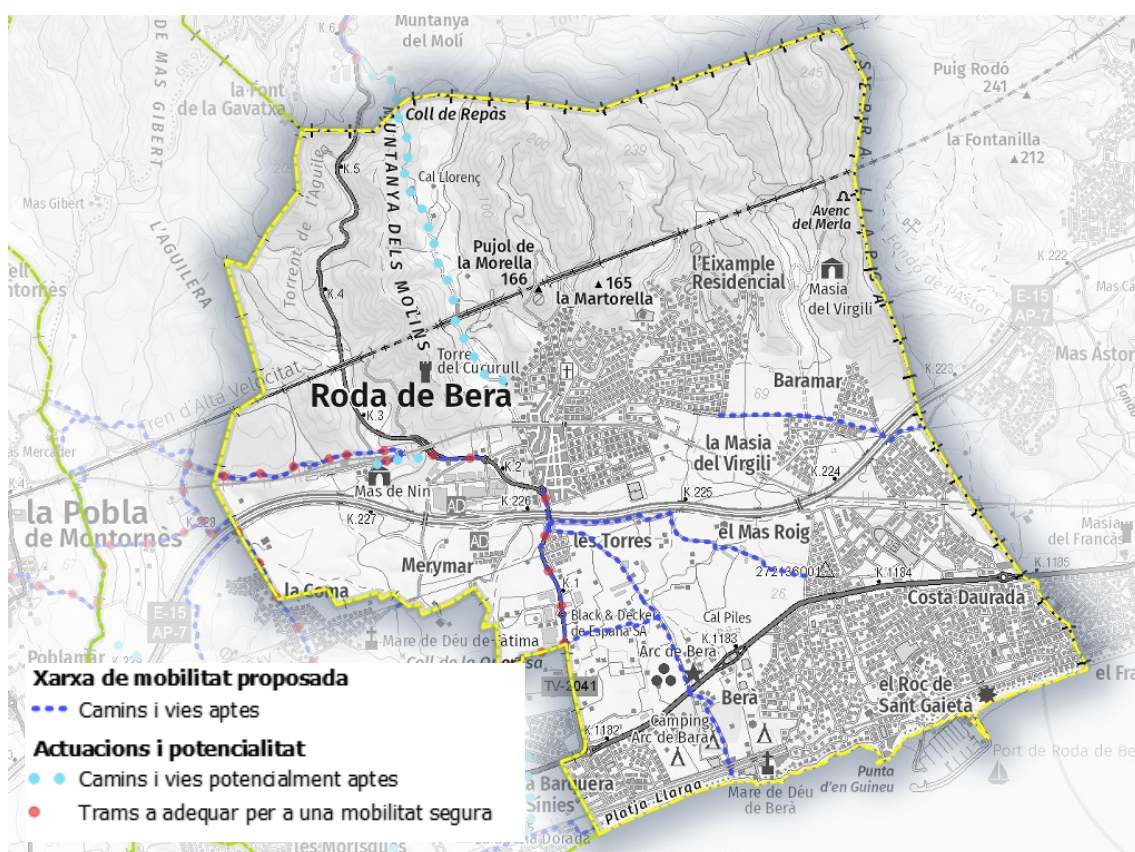
- > Els camins que actualment poden considerar-se com a **aptes**
- > Els camins **potencialment aptes** si s'aborden actuacions per condicionar el ferm.

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

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

En el cas de Roda de Berà, la **connectivitat per a una mobilitat obligada entre el nucli d i Creixell està garantida**, tot i que és de vital importància dur a termes les següents actuacions:

- > Adequar els trams de carretera indicats en la cartografia per fer més segur el trànsit de bicicletes. En el cas del tram que enllaça el nucli amb la costa, cal adequar el carrer lateral del polígon i enllaçar-lo de forma segura amb el carril bici no senyalitzat que s'inicia més amunt.
- > Senyalitzar degudament l'espai de circulació únic per bicicletes
- > Advertir de l'ús compartit dels camins amb la senyalització adequada, indicant la separació mínima respecte el ciclista i limitant la velocitat.
- > La restricció del trànsit als vehicles de propietaris de finques, ja que l'accés motoritzat entre nuclis urbans es pot realitzar fàcilment per les carreteres existents
- > La implantació d'esquenes d'ase o coixins berlinesos, especialment en corbes o trams de poca visibilitat, que evitin una velocitat elevada dels vehicles.



Camins al servei de la mobilitat obligada no motoritzada

Respecte l'enllaç del nucli urbà amb Bonastre, cal considerar precisament el camí vell (en puntejat blau al plànol) com un camí actualment d'ús lúdic però amb un **potencial evident per a l'enllaç de mobilitat obligada** entre els dos nuclis. Les actuacions que s'haurien de dur a terme per a ser considerat com un camí apte per la mobilitat obligada serien:

- > Anivellar la plataforma del camí amb terra compactada i trencaigües que evitin l'erosió, tenint en compte el pendent d'alguns trams
- > Senyalitzar l'ús compartit dels camins a la part baixa més propera al nucli, amb la senyalització adequada, indicant la separació mínima respecte el ciclista i limitant la velocitat i l'accés motoritzat únicament als veïns.

Pel que fa a **l'enllaç amb el nucli urbà del Vendrell**, dins del terme municipal de Roda de Berà es manté l'antic camí vell del Vendrell, amb un tram amb voral habilitat per al vianants i en part inclòs dins la trama urbana de la urbanització masia del Virgili. En aquest cas, es proposa l'adequació del voral del camí amb la urbanització adequada d'un vial protegit per ciclistes.

Per últim, pel que fa a la mobilitat obligada, cal destacar la important **connexió entre el nucli urbà i l'estació de ferrocarril, que coincideix amb l'enllaç al nucli veí de la Pobla de Montornès**. Actualment, l'accés només es pot produir per carretera i sense cap vial segur adaptat als ciclistes. No obstant, i segons l'inventari de camins, l'antic camí de Roda de Berà a la Pobla de Montornès possibilita l'accés a l'estació, amb un traçat molt directe des de la trama urbana. Avui en dia, un tram del camí està en mal estat, creua el torrent de mas de Nin i arriba al talús de la carretera, que ha engolit la plataforma del camí (puntejat blau al plànol). La part final es realitza per carretera, apta únicament pel trànsit motoritzat. En aquest cas, es proposa:

- > L'adequació del tram de carretera entre el nucli urbà i l'enllaç amb l'antic camí amb un vial protegit de circulació per bicicletes
- > La recuperació i adequació del ferm del camí vell de Roda de Berà a la Pobla de Montornès, que permet enllaçar amb l'estació de tren i també amb la Pobla.
- > L'habilitació d'un pas sobre el torrent del mas del Nin, utilitzant preferentment pilones de formigó que no interfereixin en la dinàmica de l'aigua del torrent.
- > La restricció del trànsit als vehicles de propietaris de finques, ja que l'accés motoritzat entre l'estació i el nucli urbà es pot realitzar fàcilment per les carreteres existents
- > La implantació d'esquenes d'ase o coixins berlinesos, especialment en corbes o trams de poca visibilitat, que evitin una velocitat elevada dels vehicles.