



Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035

5. Definició de la xarxa local de carreteres

Servei d'Assistència al Territori

2021



Diputació Tarragona

5. DEFINICIÓ DE LA XARXA LOCAL DE CARRETERES

DEFINICIÓ DE LA XARXA LOCAL DE CARRETERES. ÍNDEX

1. Introducció	3
1.1. MARC DEL PLA ZONAL	3
1.2. HORITZÓ TEMPORAL DEL PLA ZONAL	3
1.3. OBJECTIUS ESTRATÈGICS DEL PLA ZONAL	3
1.4. ÀMBIT TERRITORIAL: CAMP DE TARRAGONA I TERRES DE L'EBRE.....	4
1.5. ANTECEDENTS DELS TREBALLS DE REDACCIÓ DEL PLA ZONAL	5
1.6. CONSIDERACIONS AMBIENTALS.....	6
2. Camins a incorporar a la xarxa local.....	8
2.1. ESTAT ACTUAL DELS CAMINS DE LA DEMARCACIÓ	8
2.2. CRITERIS PER LA INCORPORACIÓ DE CAMINS A LA XARXA LOCAL DE LA DIPUTACIÓ DE TARRAGONA	11
2.3. METODOLOGIA UTILITZADA PER L'ESTUDI D'INCORPORACIÓ DE CAMINS	12
2.4. CAMINS A INCORPORAR A LA XARXA LOCAL DE LA DIPUTACIÓ DE TARRAGONA	15
3. Carreteres a descatalogar.....	20
4. Carreteres de la xarxa bàsica, comarcal o local que canviïn la seva funció.	24
5. Definició de la xarxa local de la Diputació de Tarragona. Xarxa proposada.	25
ANNEXES	28
ANNEX 1. ANTECEDENTS	
ANNEX 2: RESOLUCIÓ DE LES CONSIDERACIONS AMBIENTALS ESTABLERTES A LA RESOLUCIÓ TES/225/2021, DE 16 DE GENER	
ANNEX 3. PLÀNOL, LLISTAT, CÀLCULS I FITXES DELS CAMINS DEL GRUP 1A DEL CAMP DE TARRAGONA	
ANNEX 4. PLÀNOL, LLISTAT, CÀLCULS I FITXES DELS CAMINS DEL GRUP 1A DE TERRES DE L'EBRE	
ANNEX 5. XARXA PROPOSADA PER ÀMBITS	

1. Introducció

La xarxa local està integrada pel conjunt de carreteres que connecten els carrers o els camins i vials interurbans de competència municipal amb les carreteres de la xarxa bàsica i comarcal, de competència de la Generalitat o de l'Estat.

Hi ha nombrosos camins i pistes, generalment de titularitat municipal, que tenen ja funció de carretera, o que podrien tenir-la si es condicionessin adequadament. Per tant, s'ha d'estudiar l'interès i la viabilitat de catalogar camins i pistes com a carreteres locals. Igualment, hi ha carreteres locals que ja no fan funció de carretera i per tant són susceptibles de ser descatalogades i reconvertides en carrers o camins.

1.1. Marc del Pla Zonal

Tant la Llei de carreteres de Catalunya com el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya defineixen la xarxa local de carreteres com aquelles que no són xarxa bàsica o comarcal, sense concretar-la. Per això és necessari definir la xarxa local de carreteres.

El text refós de la Llei de carreteres de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, atribueix la titularitat de les carreteres locals a les diputacions. Segons aquesta llei, les Diputacions poden desenvolupar "Plans Zonals" per a la definició i planificació de les carreteres locals en el territori de la seva competència que han de ser finalment aprovats pel departament de la Generalitat de Catalunya competent en matèria de carreteres, exclusivament als efectes de definició de la xarxa local de carreteres.

Aquest document defineix la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona i és la part del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 que ha d'aprovar el departament de la Generalitat de Catalunya competent en matèria de carreteres.

1.2. Horitzó temporal del Pla Zonal

L'horitzó temporal del Pla Zonal es fixa en 16 anys de duració, dividit en dos fases: la primera del gener de 2020 al desembre de 2027, i la segona de gener de 2028 al desembre de 2035. Caldrà fer una revisió del Pla Zonal al final de la primera fase, durant el segon semestre del 2027, per actualitzar-lo en funció del marc econòmic-financer existent a partir del 2022, així com per analitzar les noves necessitats derivades dels processos de transformació del territori i la mobilitat en la xarxa.

1.3. Objectius estratègics del Pla Zonal

La Diputació de Tarragona ha promogut l'elaboració del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres d'acord amb el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) i a partir dels objectius generals del Pla Estratègic Corporatiu de la Diputació de Tarragona.

El Pla Zonal concreta aquests objectius com segueix:

- L'equilibri territorial es concreta garantint l'accessibilitat als nuclis habitats i una dotació de vies equilibrada comarcalment, tenint en compte el nivell de trànsit, la població i la superfície de cada comarca. La proposta d'incorporació de camins a la xarxa local per completar la xarxa s'adequa a aquest objectiu.
- El progrés social i econòmic es concreta garantint l'interès social i econòmic del conjunt de les inversions previstes. El Pla Zonal ha analitzat els costos de les actuacions proposades, així com els beneficis que es deriven pels usuaris en termes de millora de seguretat, estalvis de temps i de costos operatius.

El Decret legislatiu 2/2009 defineix el marc jurídic dels Plans Zonals

L'horitzó del Pla Zonal és de 16 anys dividits en dues fases

Els objectius del Pla Zonal s'adeqüen al Pla Estratègic Corporatiu de la Diputació de Tarragona

- La sostenibilitat ambiental es concreta proposant la incorporació a la xarxa d'un nombre limitat de camins que ja realitzen actualment funcions de carretera.

1.4. Àmbit territorial: Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre

L'àmbit territorial inclou un total de 184 municipis: 132 al Camp de Tarragona i 52 a les Terres de l'Ebre

L'àmbit territorial del Pla Zonal comprèn totes les comarques del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre. D'acord amb la delimitació dels Plans territorials elaborats per la Generalitat de Catalunya, els estudis i les propostes del Pla Zonal s'especifiquen tant pel Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, com integrades pel conjunt de la Demarcació de Tarragona.

L'evolució de les dades bàsiques dels àmbits territorials, en relació amb la dècada passada, es mostren en la següent taula:

	Camp de Tarragona		Terres de l'Ebre		Total	
	2011	2018	2011	2018	2011	2018
Població (habitants)	615.736	618.967	189.244	178.156	804.980	797.123
Densitat de població (hab/km2)	227,8	229	57,2	53,8	133,9	132,6
Nombre de municipis	132	132	52	52	184	184
Renta familiar disponible bruta (milers €/hab)	15	14,8	13,1	12,9	14,6	14,4
Places hoteleres	50.443	54.256	4.970	5041	55.413	59.297
Parc de vehicles	359.018	379.000	138.477	143.477	497.495	522.477

(1) dada 2016

(2) dada 2017

Taula 1. Dades bàsiques dels àmbits territorials. Anys 2000-2011.

Font: Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT).

Per al període 2011-2018 la població s'ha mantingut estable al Camp de Tarragona i s'ha reduït un 5,9 % a Terres de l'Ebre. La província de Tarragona és la demarcació que proporcionalment ha patit una major caiguda de la població en relació a la resta de províncies de Catalunya.

La recuperació de l'activitat econòmica, especialment a partir de 2016 ha fet capgirar la tendència a la reducció de la població, especialment, la població estrangera.

	2013	2014	2015	2017	2018
IMD global (veh./dia)	879	854	875	874	857
IMD pesants global (%)	1,93	1,82	1,85	1,85	1,83
Longitud total (km)	1.087	1.083	1.084	1.088	1.085
Veh. x km i any (de tota la xarxa)	348.747.645	337.893.640	346.078.056	347.137.070	339.628.623

Taula 2. Evolució de la Intensitat Mitjana Diària de trànsit a la xarxa local de la Diputació de Tarragona.

El trànsit a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona es manté força estable al llarg del temps. Només es produeixen canvis importants a carreteres que es veuen afectades per la posada en servei de noves infraestructures, com per exemple la A-27, per això en general té més sentit centrar la inversió en xarxa local en millorar la seguretat i no tant en augmentar-ne la capacitat.

1.5. Antecedents dels treballs de redacció del Pla Zonal

Els treballs tècnics de redacció del Pla Zonal es van iniciar a principis del 2010.

Els treballs de redacció es van iniciar el 2010

Es va dur a terme, primer, un treball de camp centrat sobre els camins susceptibles de passar a formar part de la xarxa de carreteres locals, que posteriorment es va anar estenent a totes les carreteres locals.

Simultàniament, es va actualitzar el Catàleg de Carreteres de la Diputació de Tarragona desenvolupant un sistema d'informació geogràfica, previsió de trànsit i d'avaluació de costos i beneficis associats a les actuacions. Aquest sistema s'utilitzarà com instrument de seguiment del Pla Zonal.

Després de revisar les directrius contingudes en els Plans territorials i altres plans sectorials en l'àmbit de la demarcació de Tarragona, es va iniciar el procés de col·laboració i d'intercanvi d'informació amb el Departament de Territori i Sostenibilitat en relació a aspectes claus del Pla Zonal com són la revisió dels criteris de disseny per carreteres locals, el procés d'identificació de camins susceptibles de ser catalogats com a carreteres i la normativa i els procediments de gestió del Pla Zonal, així com en relació als requeriments establerts per la legislació sobre avaluació ambiental estratègica de plans i programes. En base a aquests treballs, el 25 de març de 2011 el Ple de la Diputació de Tarragona va aprovar l'Avantprojecte del Pla Zonal.

L'Avantprojecte contenia una proposta sobre nous criteris de disseny de carreteres, estimava els dèficits de la xarxa actual a partir d'aquests nous criteris, i avançava els programes d'actuació i la inversió necessària. Va ser presentat als ajuntaments a través de tots els consells comarcals, una vegada validat per la Diputació de Tarragona i assabentat el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

Durant el segon semestre del 2011 els ajuntaments i consells comarcals del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre van aportar consideracions tant en relació a la proposta d'incorporació de camins com a les possibles actuacions sobre les carreteres actuals, que posteriorment van ser estudiades i en el seu cas integrades en el Pla Zonal.

Tenint en consideració tota aquesta informació es va redactar el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona que es va aprovar inicialment el 31 de gener de 2014 i es va sotmetre a informació pública.

Amb data 28 de setembre de 2016 es va rebre l'informe del Departament de Territori i Sostenibilitat (s'adjunta a l'annex 1) en el qual es fa constar que el Pla incorpora tant elements propis d'un pla de carreteres com els d'un pla zonal, pel que caldria reestructurar-lo i separar la part del pla zonal per sotmetre-la a l'aprovació del conseller. Pel que fa al Pla zonal especifiquen que és necessari fer una justificació particularitzada per a cada camí del compliment dels requisits que en justificarien la seva incorporació a la xarxa de carreteres, proposen els criteris metodològics a seguir per als requeriments funcionals basats en una anàlisi cost-benefici i informen que l'adequació plantejada en el Pla no s'ajusta a la normativa sectorial vigent (normativa tècnica del Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya o PITC). Pel que demanen que en el moment d'incorporar les vies proposades a la xarxa local, aquestes compleixin les característiques tècniques fixades en el Decret 310/2006, de 25 de juliol, pel qual s'aprova el PITC i també incorporar la justificació particularitzada dels criteris funcionals d'incorporació utilitzant la metodologia proposada per l'anàlisi cost-benefici. Quant al Pla de carreteres de la xarxa local, informen, que sense perjudici d'altres competències concurrents, res no s'oposaria a l'aprovació del document per part del titular de la xarxa i sota la denominació de Pla de carreteres locals de la Diputació de Tarragona, sempre que les propostes s'ajustin a la normativa vigent pel que fa a les normes i criteris tècnics i, pel que fa a les incorporacions quedi supeditat a allò que resulti de l'aprovació definitiva del pla zonal. Finalment recorden que la Generalitat està impulsant una revisió més adaptada a la realitat de la xarxa local, respecte els criteris tècnics vigents, tant per a la integració de camins a la xarxa local com per al condicionament de carreteres de la xarxa local.

La majoria dels camins que el Pla zonal de la Diputació de Tarragona i les altres diputacions catalanes proposaven incorporar a les xarxes de carreteres locals, no compleixen els criteris tècnics vigents. Després de llargues negociacions entre les diputacions catalanes i el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat Catalunya, el 13 d'abril de 2017 es va rebre un escrit del Departament de Territori i Sostenibilitat (s'adjunta a l'annex 1) on informaven que, en data 30 de març de 2017, va entrar en vigor la Llei 5/2017, d'acompanyament dels pressupostos de 2017. Un apartat d'aquesta llei es refereix a la modificació del Text refós de la Llei de carreteres, en el seu article referent als Plans zonals. Amb aquesta modificació el Pla zonal, a més de consistir en una llista dels camins a ser afegits a la xarxa local de carreteres, pot incorporar les propostes d'actuació per a la millora de la xarxa local existent i la seva planificació i programació. D'aquesta manera el pla zonal podrà constituir-se en un únic document. Per altra banda, la modificació permet a les diputacions, prèvia justificació, definir característiques geomètriques i de secció transversal, tant per a la incorporació de camins com per a la xarxa local ja existent, que no s'ajustin estrictament a la normativa tècnica vigent, amb requeriments geomètrics més flexibles i adaptats als condicionants existents i la demanda, cosa que permetrà planificar les inversions més eficientment a la totalitat de la xarxa local de carreteres. Amb aquesta darrera modificació es simplifica el procés d'aprovació i es clarifica les competències i responsabilitats de cadascuna de les administracions actuants, situació que permet d'actualitzar el document del Pla per tal que sigui sotmès de nou a la seva tramitació.

Per les raons exposades, a més del temps transcorregut, el Servei d'Assistència al Territori va actualitzar i va ajustar als requeriments de l'informe del Departament de Territori i Sostenibilitat el document aprovat inicialment el 31 de gener de 2014 i ha redactat el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035.

El 17 de maig de 2019 es va fer l'aprovació inicial del Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 i es va sotmetre a informació pública i a informe del Departament de Territori i Sostenibilitat (ara Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori). El 21 de febrer de 2020 es va rebre un escrit de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural (s'adjunta a l'annex 1) on es requereix que el Pla Zonal es sotmeti a avaluació ambiental estratègica simplificada i el 30 d'octubre de 2020 es va rebre l'informe del la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat (s'adjunta a l'annex 1) on es fan un seguit de requeriments als quals s'ha donat resposta fent els tràmits i modificacions oportunes del document que es va aprovar inicialment. Un cop s'aprovi provisionalment el Pla Zonal s'enviarà al Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, que és el departament competent en matèria de carreteres, per tal que faci l'aprovació exclusivament als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres. Un cop aprovat per aquest departament, la Diputació de Tarragona farà l'aprovació definitiva del Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035.

1.6. Consideracions ambientals

La sostenibilitat ambiental del Pla zonal es concreta proposant la incorporació a la xarxa d'un nombre limitat de camins que ja realitzen actualment funcions de carretera i tenen característiques similars a les de moltes de les carreteres de la xarxa local actual, 114 km de camins que suposaran un 10% d'increment de la longitud de la xarxa local.

El Pla zonal només preveu actuacions de reforç de ferm i senyalització als camins que s'incorporaran a la xarxa local de carreteres i per tant no suposaran un impacte sobre el medi ambient

En la fase d'elaboració del Pla zonal es va consultar al Departament de Medi Ambient sobre la necessitat d'Avaluació Ambiental del Pla i el Departament de Medi Ambient va informar que aquest Pla no es trobava subjecte al procediment d'Avaluació Ambiental (informe adjunt a l'annex 1). En el mateix sentit, quan es va aprovar inicialment el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona el gener de 2014 i es va remetre al Departament de Territori i Sostenibilitat, tampoc va manifestar que hagués de passar cap altra tramitació ambiental, d'acord amb l'informe emès en fase de redacció.

El 21 de febrer de 2020, en resposta als informes demanats al Departament de Territori i Sostenibilitat després de l'aprovació inicial del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035, es rep un escrit de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Ambient (s'adjunta a l'annex 1) en el que informa que el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la

Diputació de Tarragona 2020-2035, s'aprova per una administració pública i la seva elaboració i aprovació ve exigida per una disposició legal, estableix el marc per a la futura autorització de projectes i pot requerir una avaluació per afectar espais de la xarxa Natura 2000 i, en conseqüència, el Pla Zonal s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica simplificada d'acord amb la legislació vigent i cal que la Diputació de Tarragona incorpori a l'expedient del Pla el document ambiental estratègic previst en l'article 29.1 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, i l'aporti a aquesta Direcció General per iniciar el procediment d'avaluació ambiental.

D'acord amb aquest escrit, el 5 d'agost del 2020 es va lliurar a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Ambient el Document Ambiental Estratègic del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035.

En data 5 de febrer de 2021 es va publicar al DOGC la Resolució TES/225/2021, de 16 de gener (s'adjunta a l'annex 1), per la qual s'emet l'informe ambiental estratègic del Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 (exp. OAA20200052), i resol:

1. Emetre l'informe ambiental estratègic en el sentit que el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 no s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica ordinària, atès que no té efectes significatius sobre el medi ambient.
2. Establir que el Pla ha d'incorporar una sèrie de consideracions ambientals addicionals que es recullen a l'annex 2 "Resolució de les consideracions ambientals establertes a la Resolució TES/225/2021, de 16 de gener" del document 1 "Memòria i annexos".

2. Camins a incorporar a la xarxa local

2.1. Estat actual dels camins de la demarcació

La demarcació de Tarragona compta amb un total de 17.780 Km de vials no pavimentats que no tenen classificació de carretera, segons dades de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC).

Hi ha diferents tipologies de camins en funció del seu ús dominant (agrícola, de lleure o turístic, d'accés a nuclis rurals, etc.) i de la seva funcionalitat en la xarxa (camins que uneixen dos nuclis urbans, camins més curts o alternatives de la xarxa de carreteres, camins que porten a un lloc d'interès rellevant per a la comarca, camins que comuniquen amb comarques veïnes).

D'altra banda, els senders identificats en la demarcació de Tarragona tant de gran recorregut (GR) com de petit recorregut (PR) o vies verdes són el següents:

- GR171 Santuari de Pinós-Refugi de Caro
- GR172 Bellprat-Montserrat-La Mussara
- GR174 Sender del Priorat
- GR175 Ruta del Cister
- GR192 Sender Cambrils-Amposta
- GR65-5 Camino de Santiago
- GR7 Catalunya - Sender La Farga de Moles-Fredes
- GR92 - Sender Mediterrani
- PR-C 1 Sender de Reus
- PR-C 18 Sender de les Borges del Camp
- PR-C 20 Sender Albiol - Cogullons
- PR-C 26 Sender de Prades
- PR-C 28 Vilaseca - Colldejou
- PR-C 6 Serra de la Mussara - Prades
- PR-C 86 Prades - Riudabella
- PR-C 87 Arbolí - la Mussara
- PR-C 88 Ruta del Carrasclet
- Via Verda de la Terra Alta
- Via Verda de la Vall de Zafán

A continuació es mostra el mapa dels senders de gran recorregut (GR) de la Demarcació.



Figura 1. Mapa de senders de gran recorregut (GR) de la demarcació de Tarragona

Font: Generalitat de Catalunya

Els següents mapes mostren la gran densitat de la xarxa de camins respecte a la xarxa de carreteres locals, comarcals i bàsica

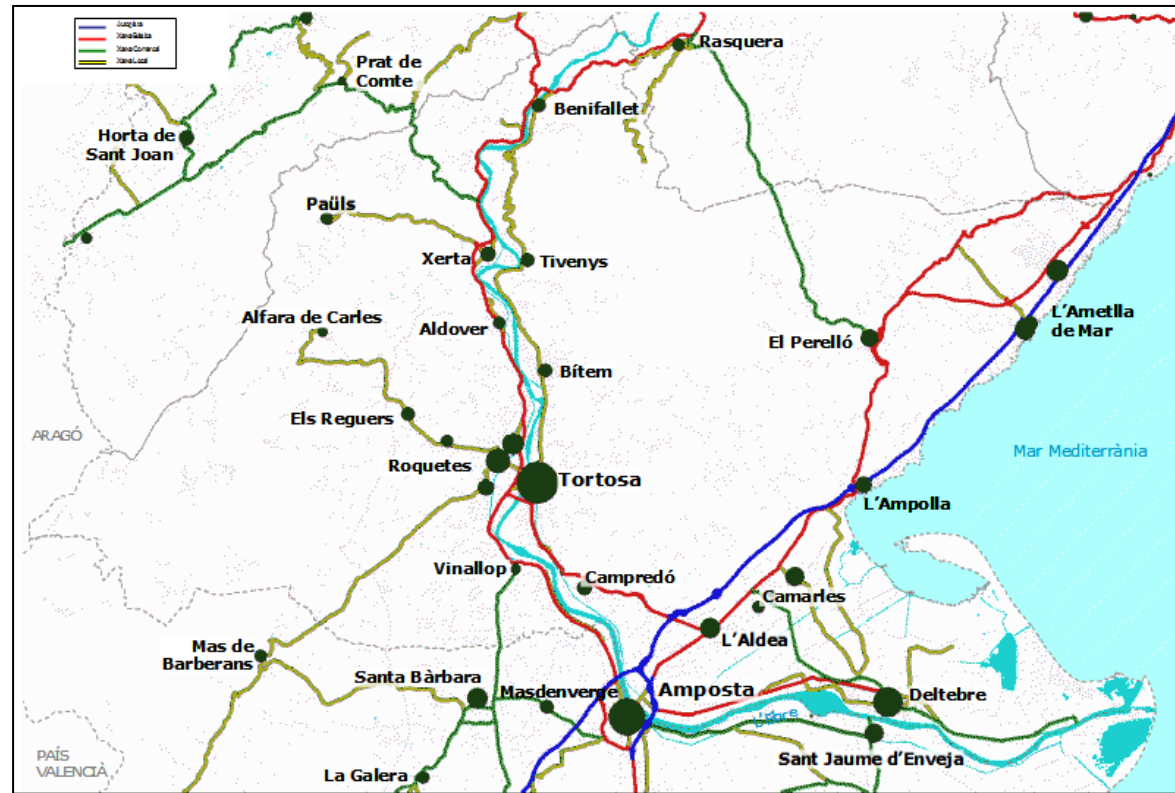


Figura 2. Detall de la xarxa de carreteres al Baix Ebre



Figura 3. Detall de la xarxa de carreteres i dels camins al Baix Ebre

2.2. Criteris per la incorporació de camins a la xarxa local de la Diputació de Tarragona

L'article 4 del Reglament General de Carreteres defineix els criteris per incorporar camins

Els criteris aplicats per incorporar camins a la xarxa local es basen en l'article 4 del Reglament General de Carreteres (Decret 293/2003, de 18 de Novembre). Aquest Decret estableix que podran tenir la condició funcional de carretera, i com a tal seran integrables a la xarxa de carreteres, els camins que reuneixin com a mínim, un dels requisits següents:

- a) *Que serveixin d'unió de nuclis de població de més de 150 habitants, segons el cens oficial, sempre que la via no estigui dins d'una zona urbana o d'un sector urbanitzable delimitat.*
- b) *Que serveixin d'unió de nuclis, encara que siguin inferiors a 150 habitants, quan hi hagi en tot el seu recorregut una població total superior al cens esmentat.*
- c) *Que comuniquin el nucli de més població del municipi amb la xarxa de carreteres.*
- d) *Que constitueixin l'accés a estacions de ferrocarril amb servei de mercaderies separades més d'1 km del nucli de població o l'accés a centres d'activitat separats més de 3 km de la carretera o del nucli de població, i amb una IMD de vehicles pesants superior a 100.*
- e) *Que constitueixin l'accés principal a aquells centres d'interès cultural, esportiu i de lleure amb més de 50.000 visitants anuals, i que estiguin separats més d'un quilòmetre de la carretera o del nucli de població.*
- f) *Que tinguin la condició de variant que escurci sensiblement itineraris entre dos nuclis i que, segons el corresponent estudi cost-benefici, resulti amortitzable en un període de trenta anys amb una taxa interna de retorn del 10%.*
- g) *Que permetin el tancament d'itineraris sempre que, mitjançant un estudi cost-benefici, resultin amortitzables en un període de 30 anys amb una taxa interna de retorn del 10%.*
- h) *Que constitueixin un tram de variant que donant continuïtat a la xarxa de carreteres, elimini el pas per les travesseres.*

A més, i d'acord amb aquest decret, el Pla Zonal fixa els següents criteris de referència:

- Els camins han de tenir una amplada mínima de 5 metres i han d'estar pavimentats amb tractaments superficials o mescles bituminoses en calent. Es proposa aquesta amplada mínima de 5 metres perquè:
 - Més d'un 42% de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona té amplades iguals o inferiors a 5 metres, per tant la incorporació d'aquests camins com a carretera no suposarà un empitjorament de les condicions geomètriques generals de la xarxa local.
 - Tot i que es considera que 5 metres és l'amplada mínima per al pas fluït de dos vehicles circulant en sentit contrari i 6 metres l'amplada mínima quan els vehicles són pesants, el trànsit de vehicles pesants dels camins és molt baix (com també ho és a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona, inferior al 2%) i això fa que aquests tipus de vehicles difícilment es trobin a la carretera circulant en sentit contrari.
 - L'índex de perillositat mitjà de les carreteres de la xarxa local amb amplades iguals o inferiors a 5 metres (62,8 accidents/vehicle i km) és lleugerament inferior al de carreteres de la xarxa local amb amplades iguals o superiors als 6 metres i amb IMD inferiors als 500 vehicles/dia (64,5 accidents/vehicle i km). Per tant la seguretat d'aquestes dues tipologies de carreteres és semblant.
 - La gestió d'aquests camins com a carreteres millorarà la seguretat dels seus usuaris, atès que s'explotaran i es conservaran com la resta de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona.

- No es planteja fer inversions en eixamplar camins per a incorporar-los a la xarxa quan encara hi ha un 22% de la xarxa actual amb amplades inferiors a 5 metres on s'ha d'actuar. Un cop els camins s'hagin incorporat a la xarxa local, si és necessari s'hi actuarà per eixamplar-los d'acord amb els criteris de disseny que estableix el Pla zonal i amb la prioritat que correspongui d'acord amb metodologia de prioritització d'inversions a la xarxa local que defineix el Pla zonal.
- No s'han considerat com camins susceptibles de ser incorporats els accessos a urbanitzacions de menys de 500 metres de llargada.
- No s'han considerat com camins susceptibles de ser incorporats aquells que es troben en àrees densament urbanitzades (l'entorn en el recorregut del camí ha de ser no urbanitzat).
- Els camins han de passar per més d'un terme municipal. En cas contrari es consideren vials urbans.

Per a cada camí potencialment incorporable a la xarxa, s'ha realitzat un treball de camp a partir del qual s'ha estimat el cost i els beneficis potencials que podria representar incorporar-lo a la xarxa viària local.

2.3. Metodologia utilitzada per l'estudi d'incorporació de camins

La metodologia per aplicar d'aquests criteris ha consistit en:

A . Identificació de camins susceptibles de ser incorporats.

S'ha identificat, en la cartografia revisada a escala 1:5.000 de l'ICGC, els trams dels camins i les pistes que escurcen itineraris entre els nuclis de població, obtinguts del cens de l'Institut Nacional d'Estadística (INE).

En condicions de flux lliure i sense restriccions de capacitat, s'han comptat el nombre d'itineraris en temps mínim entre nuclis que utilitzen cada tram dels camins i les pistes. Per fer aquest càlcul, s'ha assignat una velocitat-tipus per a cada tram de la xarxa viària, en funció del tipus de via i del relleu que travessa, prenent com a graf d'estudi la xarxa de vies 1:5.000 de l'ICGC.

A més d'aquests trams, s'ha identificat els trams de camins que constitueixen l'accés a centres d'interès cultural, esportiu o de lleure i a centres d'activitat, segons el que determina el Decret.

El resultat d'aquest procés, realitzat amb rutines programades específicament, s'ha validat amb plans i estudis anteriors sobre els camins efectuats per la Diputació de Tarragona i amb el coneixement del territori.

En aquest sentit cal dir que l'any 2011 es va redactar l'Avantprojecte de Pla Zonal i es va presentar als ajuntaments per mitjà dels consells comarcals, que van aportar les seves consideracions en relació amb la proposta d'incorporació de camins a la xarxa local. L'any 2014 es va aprovar inicialment el Pla Zonal, es va sotmetre a informació pública i es va fer arribar a tots els ajuntaments i consells comarcals que van presentar al·legacions. Totes aquestes aportacions s'han tingut en consideració en l'elaboració d'aquest document.

B. Reconeixement de camins a través de treball de camp

Posterior a un treball amb fotografia aèria, s'ha dut a terme un treball de camp en tots aquells camins identificats com susceptibles de poder ser incorporats com a carreteres, per tal d'obtenir informació precisa sobre les característiques geomètriques, amplades, pendent i estat del paviment, i poder arribar a una estimació versemblant dels costos que podria representar el seu condicionament a les característiques tipològiques de carretera local que li poguessin correspondre, segons l'entorn. També s'han pres dades de trànsit de tots aquests camins amb aforaments de cobertura.

C. Determinació de la tipologia viària associada a cada camí

S'ha classificat cada camí tipològicament (vies en entorn natural, vies en entorn rural, i vies en entorn urbanitzat).

D. Càlcul del cost de condicionament i manteniment

A efectes del càlcul de la rendibilitat socioeconòmica en l'aplicació dels requisits f) i g) del reglament de carreteres per a la incorporació de camins a la xarxa local de carreteres, per calcular els costos d'adequació de cada camí que pot ser incorporat com a carretera s'han considerat l'estat de la senyalització, el ferm i la secció actual del camí i les que li correspondrien com a carretera i d'acord amb els criteris de disseny definits al Pla Zonal i s'ha obtingut, de manera individualitzada, una estimació dels costos necessaris per a la seva transformació en carretera. Aquests costos inclouen, en funció del camí, des de només actuacions de senyalització, a actuacions de senyalització i reforç de ferm i fins i tot actuacions de condicionament general en aquells camins on és necessari per adequar-los als criteris de disseny que estableix el Pla Zonal. Aquest és el valor que s'ha aplicat per al càlcul de la rendibilitat socioeconòmica.

Els costos de manteniment i explotació dels camins que poden ser incorporats com a carreteres que s'han considerat són de 4.200 euros per km i any, 3.600 €/km i any corresponen a costos de manteniment i 600 €/km i any a costos d'explotació. Aquests valors s'han obtingut en base a les dades recollides en els darrers 10 anys referents als costos de manteniment i explotació de la totalitat de la xarxa local de carreteres gestionada per la Diputació de Tarragona.

E. Estudis cost-benefici.

En aquells camins on és necessari fer un estudi cost-benefici per comprovar si compleixen els criteris f) i g) del reglament s'ha calculat la Tassa Interna de Retorn (TIR) d'acord amb els criteris proposats pel Departament de Territori i Sostenibilitat en l'informe de data 14 de setembre de 2015, que consisteix en:

- Calcular la TIR amb la IMD estimada any a any.
- Avaluar els beneficis que aporta cada camí dins de l'itinerari que es pretén millorar mitjançant una comprovació del recorregut per la xarxa de carreteres (cost actual) i pel nou recorregut una vegada integrat el camí (cost proposta).
- Considerar el cost d'explotació i manteniment anual del nou camí una vegada integrat a la xarxa de carreteres.
- La IMD de l'any inicial s'obtindrà mitjançant un aforament de cobertura del camí que es podrà adequar mitjançant l'associació a una estació afí. Aquesta IMD es podrà extrapolar mitjançant un creixement anual màxim de l'1,5% llevat justificació en contra.
- Pel que fa a la mobilitat induïda, si es genera un model nou de distribució que no calibri en les carreteres de l'entorn immediat (desviacions superiors al 25% del trànsit) el trànsit obtingut no es podrà tenir en compte, llevat de justificació en contra.
- Utilitzar els costos de transport oficials més recents. Aquests costos s'actualitzaran mitjançant l'IPC.

Adicionalment, en el càlcul del TIR, s'ha determinat quina és la ruta existent per carretera que permet fer el recorregut entre dos nuclis de població que s'unirien amb el camí proposat, determinant el temps que es trigaria per cadascun dels itineraris (i el corresponent estalvi de temps) amb les següents velocitats:

- Camí sense arranjar: es determina una velocitat de circulació de 40 km/h pel camí en el seu estat de conservació actual.
- Camí arranjat: es determina una velocitat de circulació de 60 km/h pel camí un cop es duguin a terme les tasques de conservació del ferm i senyalització necessàries.
- Carreteres alternatives: s'ha fixat una velocitat de circulació de 80 km/h per les carreteres existents.

S'ha tingut en compte que un cop estigui arranjat el camí, una part dels usuaris que actualment no circulen pel camí i fan servir la ruta alternativa per carretera, canviaran el seu recorregut habitual per circular pel camí, ja que els suposa un estalvi de temps. S'ha fet la hipòtesi que un 10% dels vehicles que circulen per les carreteres alternatives faran la seva ruta pel camí arranjat, en el cas que la ruta alternativa passés per més d'una carretera, s'ha agafat el 10% de la IMD de la carretera amb menys trànsit, sempre amb la limitació de no considerar un increment de la IMD del camí superior al 25%

Per tal de determinar la inversió necessària per a convertir el camí en carretera i les despeses de conservació i explotació de la futura carretera s'han aplicat els valors detallats a l'apartat anterior.

Els costos unitaris vinculats als costos del temps i costos operatius s'han pres d'acord amb els Costos unitaris del transport als efectes de l'anàlisi cost-benefici oficials per al 2010. S'ha considerat un valor del temps de 10,00 €/h i uns costos operatius de 0,5142 €/veh·km (0,3002 €/veh·km de costos fixos, 0,1390 €/veh·km de costos variables i 0,0750 €/veh·km de costos externs). Aquests valors s'han obtingut del manual SAIT (Sistema d'Avaluació d'Inversions en Transport) de juny de 2021.

Tenint en compte aquests criteris s'ha calculat el TIR mitjançant la següent fórmula:

$$VAN = \sum_{t=0}^n \frac{F_n}{(1 + TIR)^n} - I = 0$$

2.4. Camins a incorporar a la xarxa local de la Diputació de Tarragona

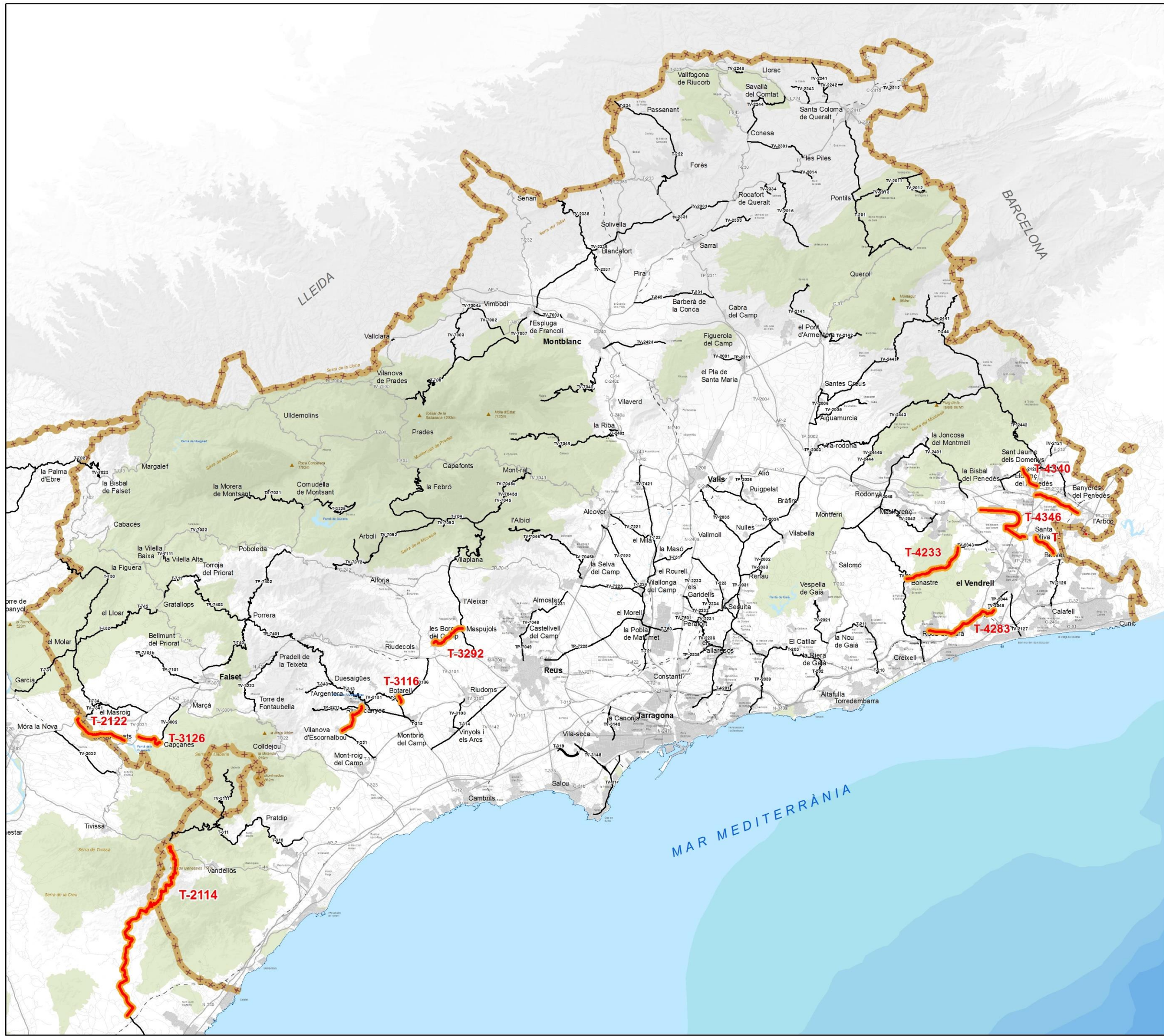
Un cop estudiats els camins i aplicats els criteris del reglament i els propis definits en aquest document mitjançant la metodologia exposada, es proposa incorporar a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona els camins que compleixen aquests criteris (Grup 1a). Això suposa la incorporació de 114 km de camins (44 km al Camp de Tarragona i 70 km a Terres de l'Ebre). Als annexes 2 (Camp de Tarragona) i 3 (Terres de l'Ebre) s'adjunten els plànols per àmbits dels camins a incorporar, la taula resum, per àmbits, dels càlculs realitzats i les dades utilitzades per la comprovació dels criteris del reglament i propis i les fitxes dels camins amb la descripció detallada dels mateixos.

En el següent llistat es detallen els camins que es proposa incorporar, amb el seu àmbit, la seva codificació, topònim, longitud, criteri del reglament que compleixen i càlculs realitzats.


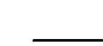
Codi	Topònim	Comarca	Àmbit	Longitud (km)	Relleu	Entorn	Amplada (m)	Tipus de paviment	Estat del camí	Travesa un espai natural	A	B	C	D	E	F	G	H	Cost de manteniment i explotació (€)	Cost d'adequació del camí a carretera (€)	IMD	TIR
T-2114	Gavadà	Baix Camp	Camp de Tarragona	7,18	Molt accidentat	Natural	6,26	TS	Regular	Sí	✓								30.156	718.000	212	
T-2122	els Guiamets a Móra	Priorat	Camp de Tarragona	3,06	Accidentat	Rural	5,33	TS	Regular	No						✓			12.852	153.000	293	15 %
T-3116	circumval·lació a Botarell	Baix Camp	Camp de Tarragona	0,51	Pla/Ondulat	Rural	7,40	MB	Bo	No								✓	2.142	5.100	1.583	
T-3126	Capçanes als Guiamets	Priorat	Camp de Tarragona	2,22	Accidentat	Rural	5,18	TS	Regular/dolent	No	✓					✓			9.324	250.000	192	21 %
T-3134	Vilanova Escornalbou-Riudecanyes	Baix Camp	Camp de Tarragona	2,76	Accidentat	Rural	6,55	MB	Bo	No	✓					✓			11.592	27.600	242	278 %
T-3292	Maspujols a les Borges del Camp	Baix Camp	Camp de Tarragona	2,87	Accidentat	Rural	6,71	MB	Bo/regular	No	✓					✓			12.054	287.000	440	14 %
T-4233	Bonastre a Albinyana	Baix Penedès	Camp de Tarragona	5,03	Accidentat	Natural	5,30	MB	Bo/regular	Sí	✓					✓	✓		22.386	1.332.500	248	12 %
T-4283	Roda de Barà a St Vicenç de Calders	Baix Penedès/Tarragonès	Camp de Tarragona	5,57	Pla/Ondulat	Rural	5,88	MB	Regular	No		✓				✓	✓		23.394	807.000	931	24 %
T-4340	l'Hostal a Llorenç del Penedès	Baix Penedès	Camp de Tarragona	2,38	Pla/Ondulat	Rural	6,37	MB	Regular/dolent	No								✓	9.996	238.000	742	
T-4346	Bisbal Penedès-Sta Oliva per IDIADA	Baix Penedès	Camp de Tarragona	6,41	Pla/Ondulat	Rural	7,24	MB	Bo/regular	No						✓			31.836	758.000	1.296	64 %
T-4347	Santa Oliva a Bellvei	Baix Penedès	Camp de Tarragona	2,15	Pla/Ondulat	Rural	5,78	TS	Regular	No	✓								9.030	215.000	714	
T-4356	Llorenç del Penedès a l'Arboç	Baix Penedès	Camp de Tarragona	3,83	Accidentat	Rural	6,43	MB	Regular	No		✓							16.086	383.000	1.198	
T-1032	Traiguera	Montsià	Terres de l'Ebre	1,75	Pla/Ondulat	Rural	5,00	TS	Molt dolent	No						✓	✓		7.350	262.500	304	54 %
T-1045	del Ròssec	Montsià	Terres de l'Ebre	2,44	Pla/Ondulat	Rural	5,15	MB	Bo	No						✓			10.248	122.000	227	15 %
T-1085	dels Ports	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	14,95	Molt accidentat	Natural	5,58	TS i MB	Bo/dolent	Sí					✓				62.790	1.495.000	542	
T-2011	del Lligallo de la Vidala	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	0,72	Pla/Ondulat	Rural	9,17	MB	Bo	No						✓	✓		3.024	7.200	383	159 %
T-2021	Sant Carles a Poble Nou i Salines	Montsià	Terres de l'Ebre	12,53	Pla/Ondulat	Natural	5,28	TS i MB	Bo	Sí	✓				✓				52.626	8.000.000	1.188	
T-2022	del Migjorn	Montsià	Terres de l'Ebre	12,77	Pla/Ondulat	Natural	5,99	TS	Regular/dolent	Sí					✓				53.634	1.277.000	368	
T-2036	Camarles a l'Aldea	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	4,6	Pla/Ondulat	Rural	5,11	TS	Bo/regular	No	✓	✓							19.320	690.000	600	

Codi	Topònim	Comarca	Àmbit	Longitud (km)	Relleu	Entorn	Amplada (m)	Tipus de paviment	Estat del camí	Travesa un espai natural	A	B	C	D	E	F	G	H	Cost de manteniment i explotació (€)	Cost d'adequació del camí a carretera (€)	IMD	TIR
T-2045	Lligallo de l'Aldea	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	3,83	Pla/Ondulat	Rural	5,42	TS	Dolent	No						✓			16.086	574.500	373	15 %
T-2114	Gavadà	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	12,44	Molt accidentat	Natural	6,26	TS	Regular	Sí	✓								52.248	1.244.000	212	
T-2122	dels Guiamets a Móra	Ribera d'Ebre	Terres de l'Ebre	1,13	Accidentat	Rural	5,13	TS	Regular	No						✓			4.746	84.750	293	15 %
T-2297	Vinebre a la Torre de l'Espanyol	Ribera d'Ebre	Terres de l'Ebre	2,46	Accidentat	Rural	5,93	MB	Regular	No						✓	✓		10.332	246.000	293	12 %

A continuació es mostren els mapes dels camins que es proposa incorporar per àmbit.



Camins del Grup 1a

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



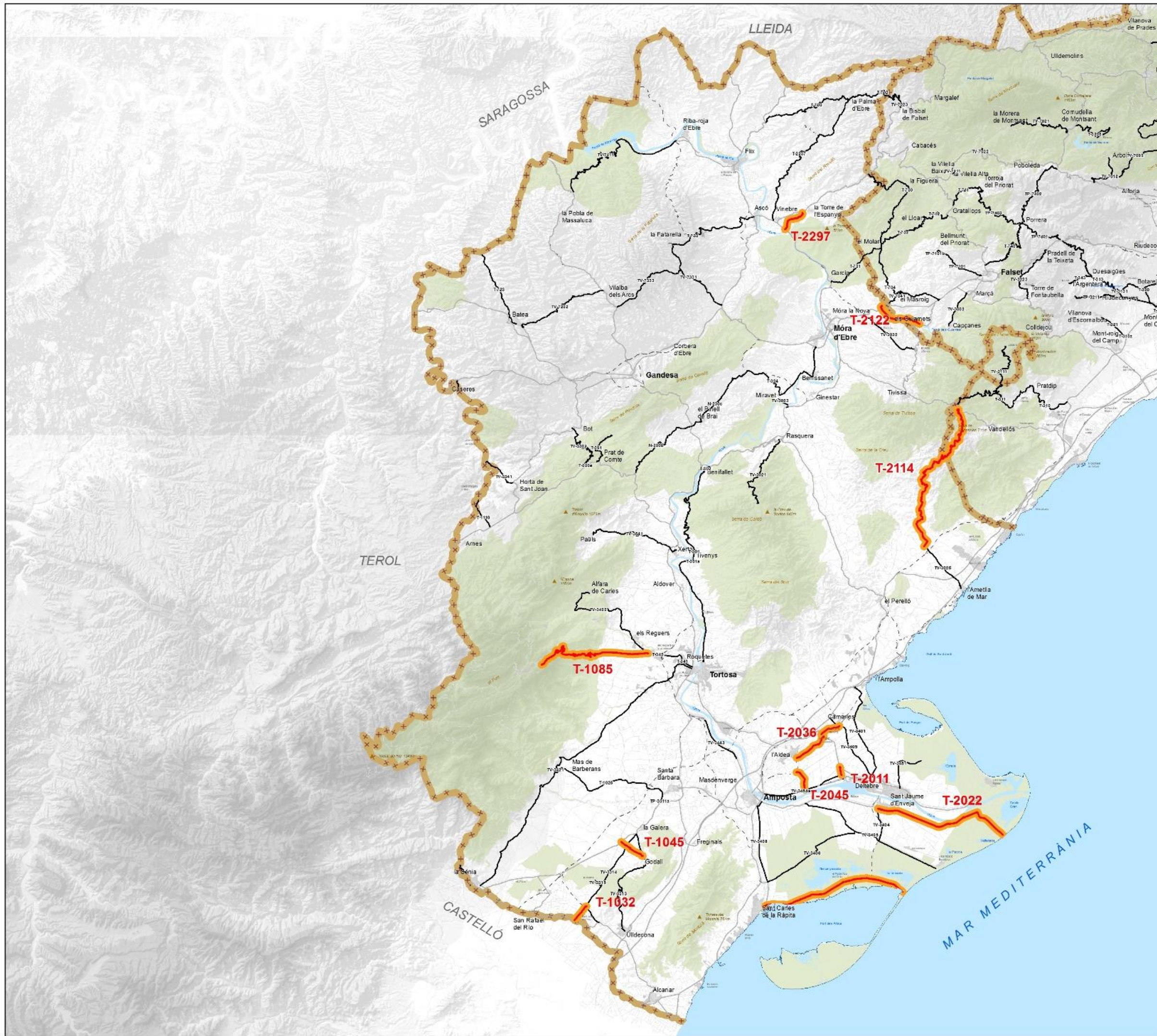
CAMP DE TARRAGONA

Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona



Camins del Grup 1a

Escala 1:270.000





Camins del Grup 1a

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



TERRES DE L'EBRE

Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Camins del Grup 1a

Escala 1:330.000

Es proposa incorporar a la xarxa els camins del Grup 1a, fins a 114 km

Un cop el Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, que és el departament competent en matèria de carreteres, faci l'aprovació, exclusivament als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres, del Pla Zonal i la Diputació de Tarragona en faci l'aprovació definitiva, els camins del Grup 1a podran incorporar-se a la xarxa local durant el període de 16 anys de vigència del Pla Zonal i podrien arribar a suposar un increment màxim del 10,5 % de la xarxa actual.

Per a la incorporació d'un camí municipal a la xarxa local caldrà formalitzar un conveni entre la Diputació i cada ajuntament per fer efectiu el canvi de titularitat, de manera que la catalogació de camins com a carreteres serà un procés gradual en el temps.

3. Carreteres a descatalogar

S'han identificat carreteres locals actuals susceptibles de ser descatalogades, en funció dels següents criteris:

- Trams de carreteres actuals que donen accés a nuclis de població que no són necessàries per donar continuïtat a la xarxa i que fan funció de vial urbà.
- Carreteres actualment de la xarxa local que no compleixen els criteris del reglament per ser considerades com a tals.

A partir d'aquests criteris, la proposta de carreteres a descatalogar i traspasar als ajuntaments és la següent:

Codi	Carretera	Longitud (km)	Ajuntament	Observacions	Àmbit
TV-3443	Vial de servei de la C-12 (Amposta–Vinallop)	4,69	Tortosa i Amposta	Traspàs total	Terres de l'Ebre
TV-3454a	Camí de servei (Amposta – Deltebre)	6,98	Amposta i Deltebre	Traspàs parcial	Terres de l'Ebre
TV-3451	De Deltebre al Port del Fangar	1,16	Deltebre	Traspàs parcial	Terres de l'Ebre
TV-2444b	Ramal a Mas d'en Bosch	0,39	Vila-Rodona	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-2142	Del Pont d'Armentera al Barri de les Ordes	4,32	El Pont d'Armentera	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-2012	Ramal a Sant Magí de la Brufaganya	2,45	Pontils	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-2013	Ramal a Viladepedius	0,94	Pontils	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-2242	Ramal a Montargull	1,64	Llorac	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-3103	Travessera de Riudoms	0,47	Riudoms	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
TV-7042	Travessera de Montblanc (Rojals-Montblanc)	0,50	Montblanc	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
TV-7223	Travessera de Vilallonga del Camp	1,03	Vilallonga del Camp	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
TV-2337	Travessera de Blancafort	0,23	Blancafort	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
TV-3025	Tram urbà l'Atmella de Mar	0,19	L'Atmella de Mar	Traspàs parcial	Terres de l'Ebre
TV-3145	Travessera de la Canonja	2,10	La Canonja	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
TV-3146	Travessera de la Pineda	3,39	Vila-Seca, Salou	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
TV-3148	Travessera de Vila-Seca	0,58	Vila-Seca	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
TV-3344	Travessera de Caseres	0,19	Caseres	Traspàs parcial	Terres de l'Ebre
TV-3422	Travessera d'Alfara de Carles	0,50	Alfara de Carles	Traspàs parcial	Terres de l'Ebre
TV-7004a	Accés a Vimbodí	0,12	Vimbodí	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
TV-7004a	Accés a Vallclara	0,13	Vallclara	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
TV-7023	Accés a la Bisbal de Falset	0,33	La Bisbal de Falset	Traspàs parcial	Camp de Tarragona

Codi	Carretera	Longitud (km)	Ajuntament	Observacions	Àmbit
TV-7091	Accés a la Febró	0,14	La Febró	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
T-301a	Tivenys	0,38	Tivenys	Traspàs total	Terres de l'Ebre
TV-7045b	Accés Mont-ral	0,35	Mont-ral	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-7045c	Accés Bosquet	0,22	Mont-ral	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-7045d	Accés Aixàvega	0,20	Mont-ral	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-7022	Accés Escaladei	0,04	La Morera de Montsant	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
TV-7111	Accés a la Vilella Alta	0,02	La Vilella Alta	Traspàs parcial	Camp de Tarragona



Taula 3. Proposta de carreteres a descatalogar.

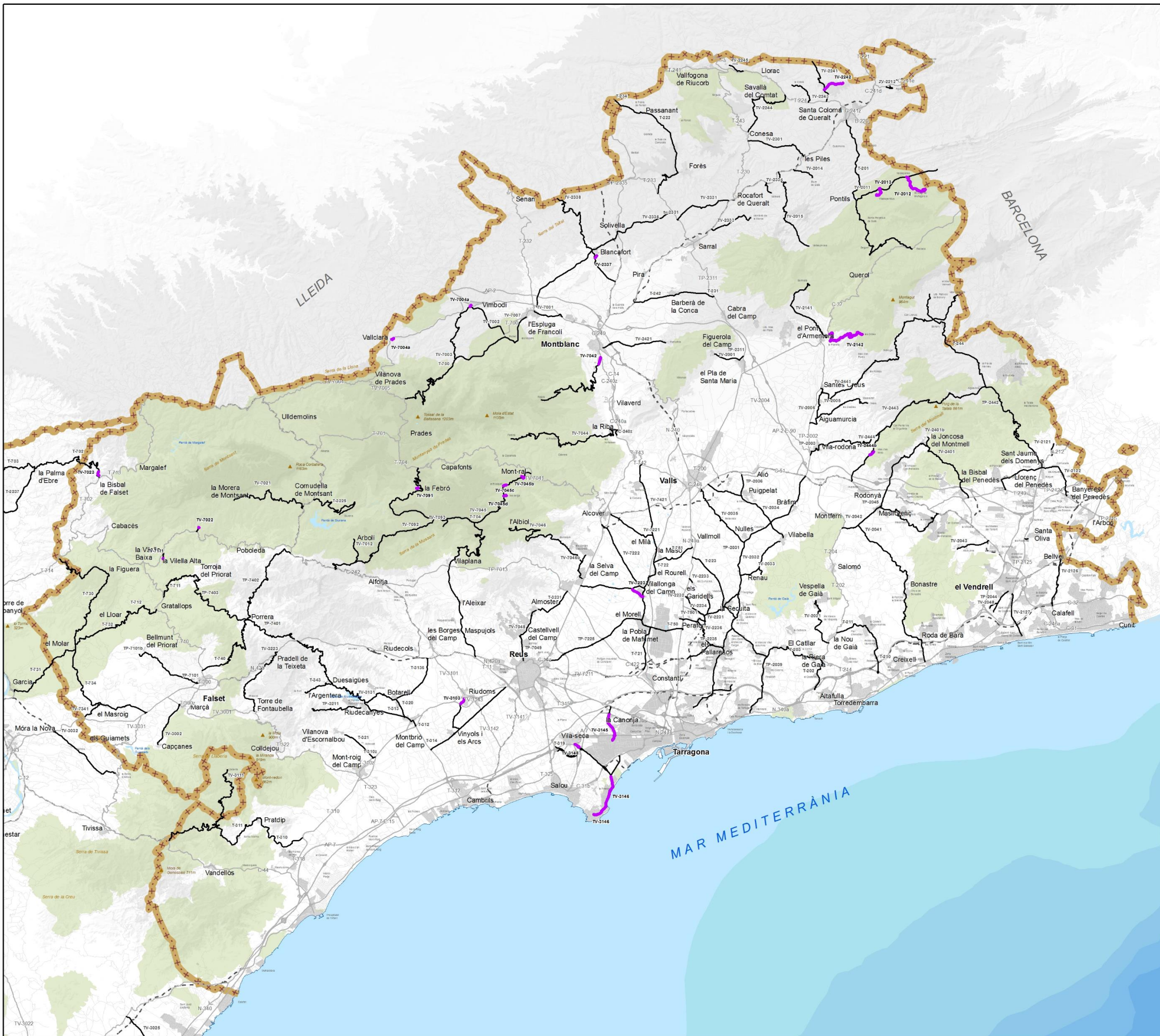
Es proposa descatalogar un total de 33,64 km

Es proposa descatalogar un total de 33,64 km de carreteres locals. S'ha de tenir en compte, però, que la descatalogació de carreteres actuals depèn de l'acceptació per part de l'ajuntament afectat mitjançant la signatura del corresponent conveni de traspàs, i que per tant, també serà un procés gradual en el temps.

Els mapes dels trams de carretera que es proposen descatalogar es presenten a continuació.

Carreteres a descatalogar

-  Carreteres a descatalogar
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



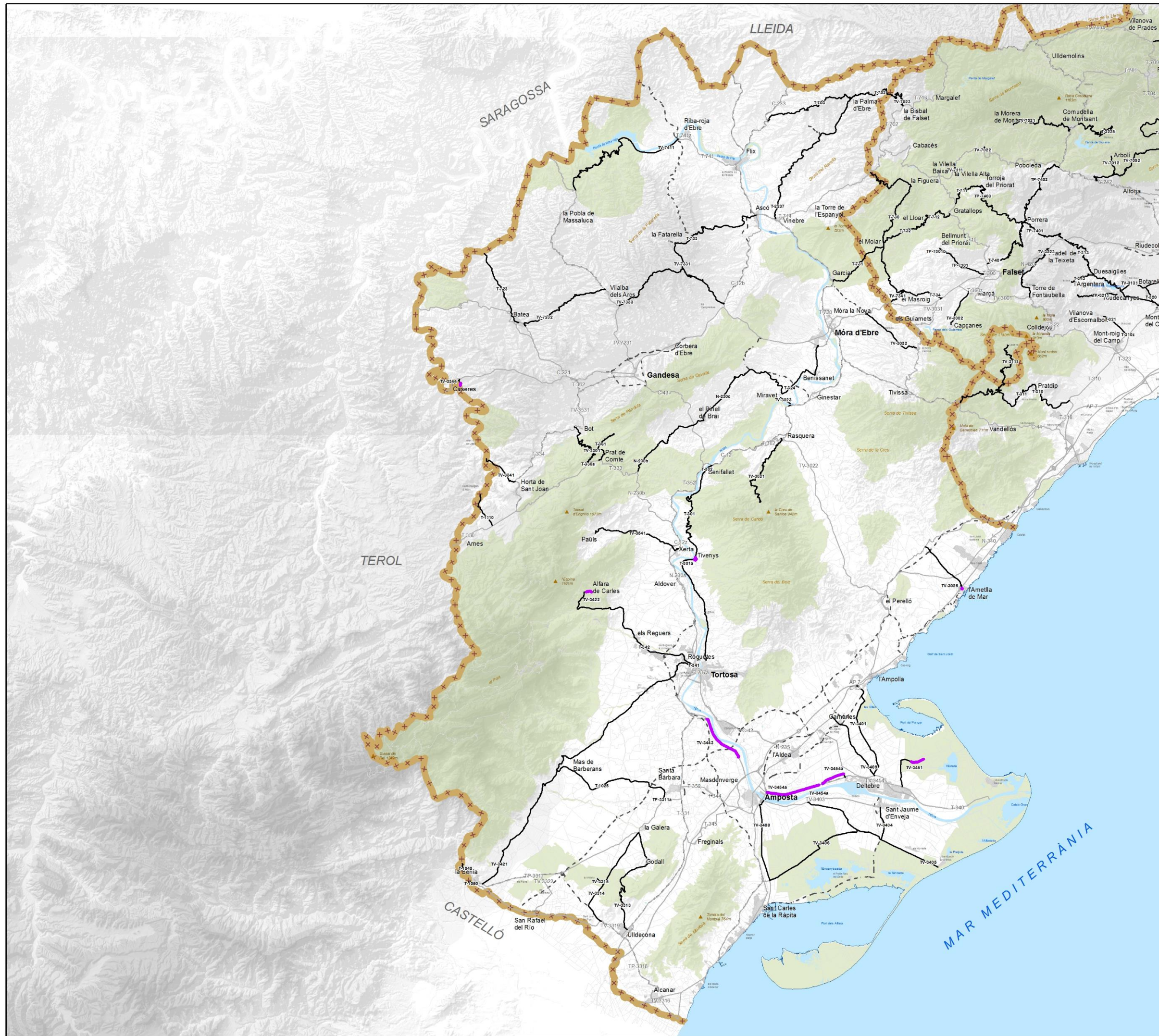
CAMP DE TARRAGONA

Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona



Carreteres a descatalogar

Escala 1:270.000





Carreteres a descatalogar

-  Carreteres a descatalogar
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



TERRES DE L'EBRE

Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Carreteres a descatalogar

Escala 1:330.000



Diputació Tarragona

4. Carreteres de la xarxa bàsica, comarcal o local que canviïn la seva funció.

Canvis en la mobilitat del territori, ja sigui per la construcció de noves infraestructures com per altres factors socials i econòmics, pot fer que algunes carreteres canviïn la seva funció i per tant, la seva classificació funcional d'acord amb l'article 4 del Text refós de la Llei de Carreteres.

El fet que ja tinguin l'atribució jurídica de carretera fa que no sigui necessari incloure-les al Pla zonal per catalogar-les com a tals, però per tal de fer una definició complerta del que hauria de ser la xarxa local, s'han estudiat aquestes possibles situacions.

No s'ha identificat cap carretera de la xarxa bàsica o comarcal que ara faci funció de xarxa local ni cap carretera de la xarxa local que faci funció de xarxa bàsica o comarcal.

En qualsevol cas en el moment que es produeixi aquest tipus de situació, el canvi de titularitat d'aquestes carreteres s'ha de regular mitjançant acords entre la Diputació de Tarragona i les administracions que en són titulars.

5. Definició de la xarxa local de la Diputació de Tarragona. Xarxa proposada.

La xarxa viària local de la Demarcació de Tarragona després d'incorporar camins i descatalogar carreteres es proposa com segueix:

Xarxa viària local proposada (km)

	Camp de Tarragona (km)	Terres de l'Ebre (km)	Total (km)
Xarxa local actual	711	374	1.085
Incorporació de camins (Grup 1a)	44	70	114
Carreteres a descatalogar	-20	-14	-34
Xarxa local proposada	735	430	1.165




La nova xarxa local que es proposa pot augmentar un 10% la longitud, fins a 1.199 km

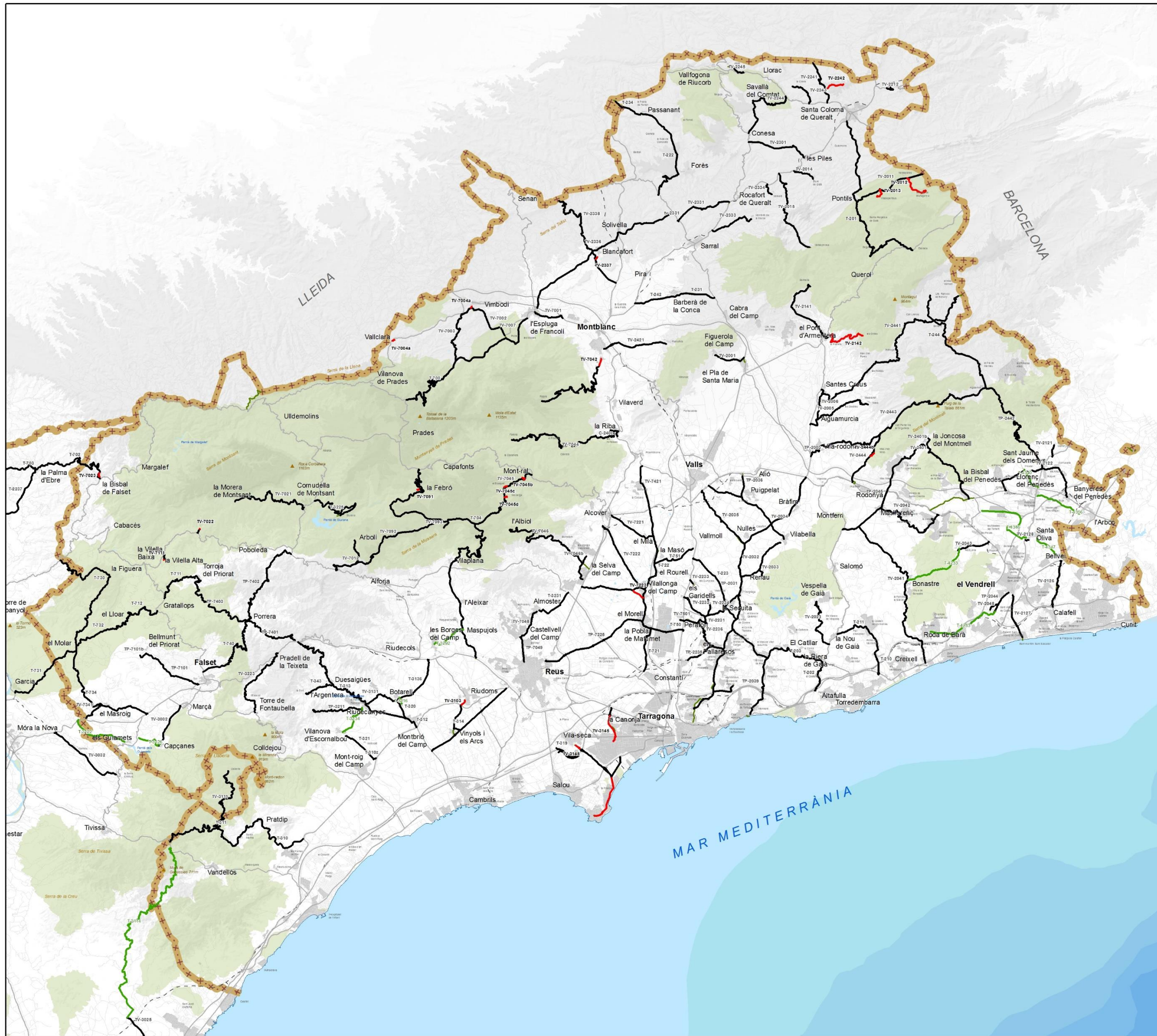
La xarxa proposada s'anirà conformant a mesura que els camins es vagin incorporant i les carreteres proposades a descatalogar es vagin traspasant als ajuntaments, seguint el procediment administratiu corresponent en cada cas. La longitud de la xarxa viària podria arribar al final del termini del Pla Zonal a 1.199 km si s'incorporen els camins del Grup 1a i no es poguessin descatalogar els trams de carretera proposats.

En conjunt, la xarxa viària local a la Demarcació de Tarragona podria arribar a augmentar la seva extensió actual fins un 10% en l'horitzó temporal del Pla zonal (16 anys).

A continuació es mostren els mapes de la xarxa local proposada per àmbits. Tenint en compte la xarxa local actual, els camins a incorporar i les carreteres a descatalogar en el següents plànols es representa, per àmbits, la proposta de xarxa local.

Xarxa local proposada

-  Camins del Grup 1a (noves carreteres)
-  Carreteres a descatalogar
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



CAMP DE TARRAGONA

Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Xarxa local proposada

Escala 1:270.000





Xarxa local proposada

- Camins del Grup 1a (noves carreteres)
- Carreteres a descatalogar
- Carreteres de la Diputació de Tarragona



TERRES DE L'EBRE

Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona


Xarxa local proposada

Escala 1:330.000



Diputació Tarragona

ANNEXES


 Generalitat de Catalunya
 Departament de Medi Ambient
 i Habitatge
 Direcció General
 de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat



DIPUTACIÓ DE TARRAGONA
 Registre General
 ENTRADA

Núm. Entrada: 1/2009/27020
 Data Reg. Diputació: 09/11/2009
 Destí: SAT

Diputació de Tarragona
 Sr. Joan Zabañes Gujaro
 Coordinador del Servei
 d'Assistència al Territori
 Passeig de Sant Antoni, 100
 43003 Tarragona

 Generalitat de Catalunya
 Departament
 de Medi Ambient i Habitatge

Registre de sortida 01339

019299 21.10.2009 13:46

Senyor,

En relació amb la vostra consulta sobre l'Avaluació Ambiental del Pla Zona per a la xarxa viària local de Tarragona, us fem avinent que, d'acord amb la Llei 6/2009, de 28 de març, d'Avaluació Ambiental de Plans i Programes, aquest tipus de pla no es troba subjecte al procediment d'Avaluació Ambiental.

Atentament,



Rufi Cerdán Heredia
 Subdirector General
 D'Avaluació Ambiental

Barcelona, 21 d'octubre de 2009



Diputació Tarragona REGISTRE ENTRADA
Núm: 1-2015-028158-1
Data: 28/09/2015 08:34:56
UR: 8004330008_1 - UR Registre
General
UD Desti: 8004330008_3000 - Diputació de
Tarragona - SAT Serveis Tècnics
Territorials

Senyor Josep Masdeu Isern
Diputat delegat del Servei
d'Assistència al Territori
Diputació de Tarragona
43003 TARRAGONA

Senyor,

En relació amb el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona, us trametem adjunt l'informe emès per aquesta Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre.

Atentament,


Santiago Ribas Domingo
Subdirector General de Planificació i Projectes Viaris

Barcelona, 17 de setembre de 2015

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i
Sostenibilitat (DEN-Av. J.
Tarradellas)

Número: 03655/26530/2015
Data: 21/09/2015 08:40:11

Registre de sortida

Informe Expedient RT
IP-2015-115 JM/BG
Termes municipals
Municipis de la demarcació de Tarragona

Informe sobre el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

La Diputació de Tarragona tramet per informe a la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres d'aquella Diputació, aprovat inicialment per la mateixa el 31 de gener de 2014.

L'abast d'aquest informe se centra en l'adequació d'aquest Pla a la legislació i normativa sectorial vigent fet en concordança amb els criteris dels Serveis Jurídics del Departament de Territori i Sostenibilitat. Tanmateix, s'adjunta un resum dels continguts analitzats del Pla.

El present Pla redactat per la Diputació de Tarragona incorpora tant els elements propis d'un pla de carreteres com els d'un pla zonal, i, per tant, serà necessària una reestructuració del mateix que permeti separar-ne la part del pla zonal per a sotmetre-la a aprovació del conseller del Departament de Territori i Sostenibilitat. En aquest sentit, un pla de carreteres locals que incorpori en forma de separata els continguts corresponents al pla zonal donaria compliment a aquest requisit.¹

Vist això, a continuació es valorarà el document des d'aquestes dues perspectives, en el benentès que, tal com s'indica en els paràgrafs anteriors, serà necessària una reestructuració del mateix que permeti separar-ne la part del pla zonal per a sotmetre-la a aprovació del conseller.

Pla zonal

Respecte el pla zonal, el seu contingut es concretaria únicament en el llistat de noves vies a incorporar a la xarxa local de carreteres. Aquest Pla hauria de fer constar per a cadascuna d'aquestes vies el traçat, els requisits funcionals de l'article 4.1 del Reglament general de carreteres que en justifiquen la seva incorporació, i les característiques tècniques vigents i futures (codi, PK origen i final, longitud, amplada plataforma, trànsit estimat, etc.). Pel que fa als requeriments funcionals basats en una anàlisi cost-benefici, s'adjunten en aquest informe els criteris metodològics proposats per a la seva elaboració.

¹ El Text refós de la Llei de carreteres (TRLR) de Catalunya, aprovat pel Decret 2/2009, de 25 d'agost, estableix a l'article 6.3 que l'instrument per a incorporar camins municipals a la xarxa local de carreteres és el pla zonal, instrument que han de redactar les diputacions i ha de ser aprovat pel Departament de Territori i Sostenibilitat. Per altra banda, la Disposició addicional primera del TRLR sobre l'atribució de competències a les administracions titulars de carreteres, correspon a la Diputació de Tarragona impulsar la planificació de la xarxa local de carreteres de la seva titularitat.

Vista la normativa sectorial cal establir una primera diferència entre un pla zonal per a incorporar camins a la xarxa local de carreteres que cal que aprovi el conseller de Territori i Sostenibilitat, i un pla de carreteres locals per definir les actuacions de condicionament i millora de la xarxa local que correspon aprovar la Diputació de Tarragona. Per tant es tracta de dos instruments de planificació que cal que segueixin tramitacions independents.

Aquest fet no impedeix que ambdós continguts puguin conformar un únic document. Tanmateix, caldrà que la part corresponent al pla zonal pugui ser presentada per a aprovació per part del Departament de Territori i Sostenibilitat de manera independent a la resta del document, ja que el conseller d'aquest Departament només pot aprovar un document que inclogui únicament els continguts d'un pla zonal.

Vistos els continguts del present Pla que conformarien la proposta de pla zonal, s'observa que manca una justificació particularitzada per a cada camí del compliment dels requisits funcionals que en justificarien la seva incorporació a la xarxa de carreteres. Alhora s'observa que per a la incorporació de camins a la xarxa de carreteres es planteja únicament una adequació inicial del vial consistent en un reforç de ferm de 5 cm de gruix i senyalització horitzontal i vertical, en el moment d'incorporació. Aquesta adequació no s'ajusta a la normativa sectorial vigent que es defineix en la normativa tècnica del PITC.²

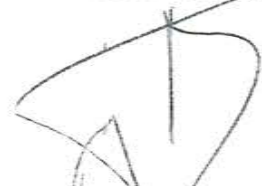
Per aquest motiu, per a poder informar positivament el pla zonal serà necessari que es prevegi en el mateix que, en el moment d'incorporació, les vies proposades per formar part de la xarxa de carreteres compleixin les característiques tècniques fixades en el Decret 310/2006, de 25 de juliol, pel qual s'aprova el Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya. Així mateix cal incorporar, tal i com s'esmentava anteriorment, la justificació particularitzada dels criteris funcionals d'incorporació.

Pla de carreteres de la xarxa local

Per altra banda, respecte el pla de carreteres locals, es considera que el present document, en tant es supedita a allò que en resulti de l'aprovació definitiva del pla zonal i hi sigui coherent, dona compliment a les competències en matèria de planificació de la xarxa local de la Diputació de Tarragona. Tanmateix, s'observa que, als efectes de guiar les actuacions de condicionament, el Pla planteja unes característiques tècniques inferiors a les vigents, que són les identificades al paràgraf anterior, fet que no s'ajusta a la normativa sectorial.

Per tot això, pel que fa a planificació viària, sense perjudici d'altres competències concurrents, res no s'oposaria a l'aprovació del present document per part del titular de la xarxa i sota la denominació de Pla de carreteres locals de la Diputació de Tarragona, sempre que les propostes s'ajustin a la normativa vigent pel que fa a les normes i criteris tècnics, i, pel que fa a les incorporacions quedi supeditat a allò que resulti de l'aprovació definitiva del pla zonal.

Finalment recordar-vos que respecte els criteris tècnics vigents, tant per a la integració de camins a la xarxa local com per al condicionament de carreteres de la xarxa local, la Generalitat de Catalunya n'està impulsant una revisió més adaptada a la realitat de la xarxa local. També escau recordar que prèviament a l'execució de qualsevol obra o actuació dintre de la zona d'afectació viària de les carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya, caldrà obtenir l'autorització preceptiva del Servei Territorial de Carreteres de Tarragona.



Josep Martí i Bosch
Cap del Servei de Planificació
Barcelona, 14 de setembre de 2015

Vist-i-plau

Santi Ribas i Domingo
Subdirector General de Planificació i
Projectes Viaris

² Tot i que el Reglament general de carreteres, aprovat pel Decret 293/2003 de 18 de novembre, requereix en el seu article 4.2 que les vies, prèviament a la seva integració a la xarxa local, han de reunir unes característiques tècniques definides en els plans zonals, aquestes característiques no poden contradir els criteris tècnics vigents de la xarxa viària que són de major rang normatiu i són recollits en el Decret 236/1996, de 5 de juliol, pel qual s'aprova l'adaptació del Pla de carreteres de Catalunya a la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres, segons s'especifica en el Decret 310/2006, de 25 de juliol, pel qual s'aprova el Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya.

Annex 1. Continguts del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona analitzats per part del Servei de Planificació

Objecte

D'acord amb la memòria, el present Pla té per objecte definir la proposta de xarxa local de carreteres de la Demarcació de Tarragona a l'horitzó temporal dels propers 16 anys, fins al desembre de 2029, establir-ne els criteris de disseny adaptats a les seves necessitats, identificar les carreteres que la conformaran així com els seus dèficits i les inversions necessàries a realitzar segons l'estat i requeriments de les mateixes.

A aquest efecte, en base a la diagnosi territorial realitzada, el Pla identifica determinades vies municipals per integrar a la xarxa local de carreteres, així com algunes carreteres locals existents que proposa descatalogar.

Finalment, el Pla proposa una normativa tècnica i formula una proposta de xarxa local on defineix, valora i programa les actuacions a realitzar per tal que les carreteres existents que es mantenen en aquesta proposta i les vies municipals que planteja incorporar-hi tinguin les característiques tècniques que planteja.

Estat de la xarxa local actual i previsions

El Pla analitza els elements definitoris de la xarxa local actual, des dels aspectes geomètrics i estat del paviment, fins a l'entorn que travessen, el trànsit suportat i el nombre i tipus d'accidents.

La xarxa de carreteres actual de la Diputació de Tarragona, amb una longitud total de 1.085 km, es distribueix en 384 km a les Terres de l'Ebre i 701 km al Camp de Tarragona. Les intensitats de trànsit i característiques geomètriques són molt diverses. El 55% de les vies tenen una amplada inferior als 6 metres (de les quals el 40% presenta amplades inferiors als 5 metres) i el 72% una IMD inferior als 1000 veh./dia. El 98% de la xarxa té paviment de mescla bituminosa.

El Pla proposa la classificació de les carreteres locals segons l'entorn que travessen i distingeix entre carreteres en entorn natural, rural o urbanitzat. El 63% de les carreteres es troben en entorn rural, el 27% en entorn natural i el 10% restant en entorn urbanitzat.

Les previsions de trànsit per l'any 2028 s'han efectuat amb el model de previsió SIMCATII i pronostiquen creixements del 34% en vies d'entorns urbanitzats, 41% en entorns rurals i 44% en vies d'entorn natural, per al període 2010-2028. Actualment, la mitjana de trànsits que travessen entorns naturals està per sota dels 300 vehicles/dia, 600 vehicles/dia en carreteres d'entorns rurals i 4.000 vehicles/dia en entorns urbanitzats.

Criteris de disseny

En la documentació presentada s'argumenta que l'aplicació de les normes i criteris tècnics vigents pel que fa a les característiques de disseny implicaria l'actuació al 80% de la xarxa de carreteres locals i una inversió d'uns 925 M€. Per aquest motiu estableix una proposta de nous criteris de disseny, que permetrien reduir les necessitats d'actuació a un 40% de la xarxa local actual, que té en compte l'entorn de la carretera i està particularment enfocada a reduir la secció tipus a les carreteres amb trànsits inferiors a 1000 vehicles/dia.

Secció tipus per a la xarxa local

NORMATIVA VIGENT				NORMATIVA PROPOSADA				
IMD (veh./dia)	Tipus de terreny			Entorn	IMD (veh./dia)	Tipus de terreny		
	Pla/Ond	Acc.	M.Acc.			Pla/Ond	Acc.	M.Acc.
< 1000	6/7	6/7	5,5/6	Natural	< 500	6/6	5/5	5/5
> 1000	6/8	6/8	6/7	Rural	< 100	6/6	5/5	5/5
					100 – 500	6/6	6/6	5,5/5,5
					500 – 1000	6/7	6/7	6/6
					> 1000	7/8	7/8	6/7
				Urbanitzat	<1500	7/8	7/8	6/7

Alhora apunta que en aquells trams on no fos possible una amplada mínima de 5 metres, tant per cost com per impacte, es proposen cunetes remontables, apartadors o mesures de regulació del trànsit. Per altra banda també proposa velocitats de projecte inferiors als 50 km/h en determinats casos, i estableix criteris pel disseny de travesseres, interseccions i obres de fàbrica o ponts.

Proposta de nova xarxa local

A fi d'identificar quins camins podran ser integrats a la xarxa de carreteres, el Pla recull els vuit requisits que fixa el Reglament general de carreteres, Decret 293/2003 de 18 de novembre, el compliment de com a mínim un dels quals determina la condició funcional de carretera d'un vial. Alhora estableix 3 criteris propis de referència que són els següents:

- Els camins han de tenir una amplada major o igual a 5 metres, i en estat acceptable del paviment, per a ser incorporats a la xarxa viària local.
- No s'han considerat com camins susceptibles de ser incorporats els accessos a urbanitzacions de menys de 500 metres de llargada.
- No s'han considerat com a camins susceptibles de ser incorporats aquells que es troben en àrees densament urbanitzades (l'entorn en el recorregut del camí ha de ser no urbanitzat).

El Pla analitza els camins susceptibles de formar part de la xarxa local i en proposa un total de 231 km. Per a tots aquells camins potencialment incorporables, el Pla fixa tres grups de prioritats, segons la rendibilitat socioeconòmica associada al condicionament d'aquests:

- **Grup 1a:** camins a incorporar prioritàriament a la xarxa local amb un total de 91 km (45 km del Camp de Tarragona i 46 km de les Terres de l'Ebre), amb un cost de millora baix i una gran utilitat social. Les actuacions necessàries per a la seva incorporació es limiten al reforçament de ferm i la incorporació d'elements de seguretat i senyalització.
- **Grup 1b:** altres camins a incorporar a la xarxa local amb un total de 140 km (83 km al Camp de Tarragona i 57 km de les Terres de l'Ebre), amb un cost de millora moderat i una gran utilitat social.
- **Grup 2:** Altres camins d'interès territorial que no seran incorporats a la xarxa local però requereixen d'actuacions de condicionament. Dins d'aquest grup es consideren 454 km (199 km al Camp de Tarragona i 255 km a les Terres de l'Ebre).

D'altra banda, el Pla planteja descatalogar 19 carreteres (32,13 km) que no compleixen els requisits funcionals mínims o deixen de ser necessàries en ser substituïdes per la

incorporació de nous camins, la construcció de variants de traçat o la construcció de circumval·lacions de població. Finalment, proposa la construcció de tres nous trams en bypass amb un total de 3 km per enllaçar carreteres existents i escurçar l'itinerari principal.

Amb tot això, la longitud de la xarxa local de carreteres proposada pel Pla considerant només la incorporació dels camins dels grups 1a i 1b, és de 1.287 km i suposa un increment del 18,6% sobre els 1.085 km de la xarxa local actual.

	Longitud total (km)							
	Xarxa local actual		Xarxa local a descatalogar		Nous trams a incorporar		Xarxa proposada	
	Camp Tarragona	Terres de l'Ebre	Camp Tarragona	Terres de l'Ebre	Camp Tarragona	Terres de l'Ebre	Camp Tarragona	Terres de l'Ebre
Xarxa Carreteres de la Diputació de Tarragona (2013)	701	384	13	19	2	1	690	366
Total parcial carreteres actuals	1.085		32		3		1.056	
Vies titularitat municipal (grup 1)					128	103	128	103
Total Proposta							818	469
							1.287	

Sense tenir en compte les descatalogacions ni els nous trams en bypass a incorporar, la longitud de la xarxa local, resultant de la incorporació dels 231 km de camins municipals, és de 1.316 km i suposa un increment del 21,3% sobre els 1.085 km que fa la xarxa local actual de la Diputació de Tarragona.

Anàlisi dels dèficits i actuacions previstes

El Pla defineix les actuacions a realitzar en base a l'anàlisi de les característiques de la xarxa de carreteres actual i dels camins a incorporar, en relació als criteris de disseny que proposa el propi Pla.

En aquest sentit identifica que un 41% del total de carreteres de la xarxa interurbana presenta dèficits. Això es tradueix en 215 km que necessiten actuacions de condicionament general (on només preveu l'actuació sobre 159 km) i 225 km actuacions de millora puntual. Pel que fa a les 190 travesseres urbanes existents, es preveu actuar amb algun tipus de condicionament en 58, i es preveu construir una circumval·lació urbana en 19 casos. De les 1.512 interseccions existents a la xarxa local se n'identifiquen 80 amb dèficits importants que requereixen actuacions de canvi de tipologia (32), millora de la tipologia existent (14) o actuacions complementàries (34).

Pel que fa als camins a incorporar, el Pla preveu una adequació inicial per a tots els del grup 1 (231 km) a mesura que es vagin incorporant, consistent en un reforç de ferm de 5 cm de gruix i senyalització horitzontal i vertical. Tanmateix el Pla no defineix ni valora les actuacions de condicionament per adaptar-los als criteris de disseny propis, ja que ho preveu fer al moment d'incorporació. Alhora tampoc preveu la prioritització i programació d'aquestes actuacions a realitzar fins a la revisió del Pla Zonal.

Finalment, el Pla considera necessària una actualització del reforç de ferm cada 16 anys i la recodificació i senyalització de la xarxa local de la Demarcació, d'acord amb el Decret 26/1999 del 28 de setembre.

El cost total de realització del Pla ascendeix a 459 M€ per a l'adequació de la xarxa local existent als criteris proposats. A aquest import cal afegir-hi els costos de condicionament del camins per a adequar-los als criteris de disseny establerts, que podrien ascendir a 150 M€, així com els costos de conservació i manteniment ordinaris i costos associats a d'altres actuacions complementàries.

Priorització de les actuacions

El Pla identifica aquelles actuacions que considera més necessàries i les classifica en dos grups de prioritat, en funció de la magnitud del dèficit a corregir, la intensitat de trànsit i el risc d'accidentalitat. La resta d'actuacions adreçades a corregir dèficits menors no incloses en cap d'aquests dos grups de prioritat es deixen per revisió a la segona fase del Pla.

Actuacions previstes al Pla Zonal. Inversions prioritàries	Camp de Tarragona		Terres de l'Ebre		Total	
	Núm./km	M€	Núm./km	M€	Núm./km	M€
Prioritat Grup 1						
Trams interurbans. Actuacions generals (km)	55	50	24	23	79	73
Trams interurbans. Actuacions puntuals	7		5		12	
Travesseres	13	8	4	6	17	14
Circumval·lacions	8	9	2	3	10	12
Interseccions	21	5	11	3	32	8
Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm) (km)	128	13	103	10	231	23
Reforç de ferms (cada 16 anys)		35		19		54
Senyalització i nova codificació		0,6		0,4		1
TOTAL GRUP 1 (Milions €)		120,6		64,4		185

Actuacions previstes al Pla Zonal. Inversions prioritàries	Camp de Tarragona		Terres de l'Ebre		Total	
	Núm./km	M€	Núm./km	M€	Núm./km	M€
Prioritat Grup 2						
Trams interurbans. Actuacions generals (km)	71	66	9	10	80	76
Trams interurbans. Actuacions puntuals	11		4		15	
Travesseres	31	17	10	4	41	21
Circumval·lacions	7	8	2	2	9	10
Interseccions	36	9	12	3	48	12
Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm) (km)						
Reforç de ferms (cada 16 anys)						
Senyalització i nova codificació						
TOTAL GRUP 2 (Milions €)		100		19		119

Programació i gestió del Pla

El Pla proposa un desenvolupament de les actuacions en dues fases de vuit anys cadascuna mitjançant programes d'inversió quadriennals que caldrà que siguin aprovat pels òrgans de govern de la Diputació. El programa quadriennal podrà seleccionar actuacions

tant del grup 1 com excepcionalment del grup 2 de prioritat. Per a la primera fase (2014-2021) el Pla preveu una inversió total de 80 M€: 32 M€ durant el primer quadrienni i 48 M€ durant el segon. Aquesta inversió en la primera fase permetria realitzar un 43% de les actuacions prioritàries, que representen un 17% de les actuacions totals. Per a la segona fase, no concreta programa d'inversions.

Finalment, per a la incorporació de camins a la xarxa local de carreteres, el Pla preveu l'aprovació individual de convenis entre la Diputació i els ajuntaments per al canvi de titularitat dels camins del Grup 1. Es preveu que la incorporació dels camins es faci progressivament a mesura que s'aprovin aquests convenis.

Annex 2. Criteris metodològics per a l'anàlisi C/B per a la integració de camins a la xarxa de carreteres locals

D'acord amb l'article 4.1 del Reglament general de carreteres (Decret 293/2003, de 18 de novembre), cal fer l'anàlisi cost-benefici per integrar a la xarxa de carreteres aquells camins que:

- Tinguin condició de variant que escurci sensiblement itineraris entre dos nuclis
- Permetin el tancament d'itineraris

Per a poder ser integrats, aquests camins han de resultar amortitzables en 30 anys amb una TIR del 10%.

Vistes les propostes de les Diputacions de Girona i Tarragona pel que fa a les metodologies utilitzades en l'anàlisi cost-benefici i amb la voluntat d'harmonitzar-ne els criteris, es proposa:

- Calcular la TIR amb la IMD estimada any a any, i no mitjançant el càlcul invers per comparar la necessària amb l'esperada a l'any 30.
- Avaluar els beneficis que aporta cada camí dins de l'itinerari que es pretén millorar, mitjançant una comparació del recorregut per la xarxa de carreteres (cost actual) i pel nou recorregut una vegada integrat el camí (cost proposta).
- Considerar el cost d'exploració i de manteniment anual del nou camí una vegada integrat a la xarxa de carreteres.
- La IMD de l'any inicial s'obté mitjançant un aforament de cobertura del camí, que es podrà adequar mitjançant l'associació a una estació afi. Aquesta IMD es podrà extrapolar mitjançant un creixement anual màxim de l'1,5%, llevat justificació en contra.
- Pel que fa a la mobilitat induïda, si es genera un model nou de distribució que no calibri en les carreteres de l'entorn immediat (desviacions superiors al 25% del trànsit), el trànsit obtingut no es podrà tenir en compte, llevat de justificació en contra.
- Utilitzar els costos del transport oficials més recents, que per a 2014 són els de 2010. Aquests costos s'actualitzaran mitjançant l'IPC.

		2010		2014	
		Turisme	Mercaderies lleugeres	Turisme	Mercaderies lleugeres
Costos interns					
Valor del temps (€/h)		8,9950	18,6900	9,5077	19,7553
Costos fixos (€/veh·km)	Propietat	0,1578	0,0883	0,1668	0,0933
	Despeses financeres	-	0,0217	-	0,0229
	Impost matriculació	0,0046	-	0,0049	-
	Assegurances	0,0507	0,1332	0,0536	0,1408
	Impost primes assegurances	0,0008	-	0,0008	-
	Despeses estructura	-	0,1502	-	0,1588
	ITV	0,0019	-	0,0020	-
	IVTM	0,0110	-	0,0116	-
	Càrregues fiscals	-	0,0217	-	0,0229
	Aparcament	0,0460	-	0,0486	-
TOTAL	0,2729	0,3934	0,2885	0,4158	
Costos variables (€/veh·km)	Multes	0,0052	-	0,0055	-
	Carburant	0,0726	0,0987	0,0767	0,1043
	Lubrificant	0,0042	-	0,0044	-
	Pneumàtics	0,0104	0,0065	0,0110	0,0069
	Manteniment	0,0447	0,0850	0,0472	0,0898
TOTAL	0,1370	0,1902	0,1448	0,2010	
Costos externs (€/veh·km)					
Accidents		0,0263	0,0122	0,0278	0,0129
Contaminació atmosfèrica		0,0181	0,0624	0,0191	0,0659
Canvi climàtic		0,0276	0,0414	0,0292	0,0438
Avant-post		0,0069	0,0132	0,0073	0,0139
Efecte barrera		0,0101	0,0202	0,0107	0,0213
Paisatge i natura		0,0046	0,0025	0,0049	0,0027
Soroll		0,0100	0,0190	0,0106	0,0201
TOTAL		0,1037	0,1709	0,1096	0,1806

Taula 1. Costos unitaris del transport als efectes de l'anàlisi cost-benefici oficials per al 2010 i actualitzats a 2014 mitjançant la variació de l'IPC de novembre de 2010 fins a novembre de 2014 (5,7%).

Il·lm. Sr. Josep Poblet Tous
President
Diputació de Tarragona
Passeig de Sant Antoni, 100
43003 Tarragona

Diputació Tarragona		REGISTRE ENTRADA
Núm:	1-2017-012575-2	
Data:	13/04/2017 16:43:37	
UR:	9004330008_1 - UR Registre General	
UO Desti:	9004330008_3000 - Diputació de Tarragona - SAT Serveis Tècnica Territorials	

Benvolgut President,

Em plau comunicar-li què, en data 30 de març de 2017, va entrar en vigor la LLEI 5/2017, coneguda com la llei d'acompanyament dels pressupostos de 2017. Un apartat d'aquesta llei es refereix a la modificació del Text Refós de la Llei de Carreteres (TRLC), en el seu article referent als Plans Zonals, essent el nou articulat el que es detalla a continuació:

Es modifica l'apartat 3 de l'article 6 del text refós de la Llei de carreteres, que resta redactat de la manera següent:

«3. Es poden afegir a la xarxa local de carreteres les que defineixin com a tals els plans zonals que, amb aquesta finalitat, redactin les diputacions o els ens supramunicipals que les substitueixin.

»Els plans zonals poden incorporar actuacions de millorament de la xarxa local de carreteres en llurs àmbits territorials respectius. De manera justificada, poden adoptar característiques geomètriques i de secció transversal, tant per a la incorporació de vies a la xarxa local com per a la xarxa local ja existent, que no s'ajustin estrictament a les establertes per la normativa tècnica vigent.

»Els plans zonals, exclusivament als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres, han d'ésser aprovats pel departament competent en matèria de carreteres.»

Amb aquesta modificació, el Pla zonal, a més de consistir en una llista dels camins a ser afegits a la xarxa local de carreteres, pot incorporar les propostes d'actuació per a la millora de la xarxa local existent i la seva planificació i programació. D'aquesta manera, el pla zonal podrà constituir-se, en un únic document, com un pla de carreteres local.

Per altra banda, la modificació permet a les diputacions, prèvia justificació, una incorporació de camins amb requeriments geomètrics més flexibles i adaptats als condicionants existents i la demanda, cosa que permetrà planificar les inversions més eficientment a la totalitat de la xarxa local de carreteres.

Atès que l'aprovació de la llei d'acompanyament dels pressupostos soluciona problemes que s'havien detectat en els treballs en curs d'elaboració dels plans zonals, simplifica el procés d'aprovació i clarifica les competències i responsabilitats de cadascuna de les administracions actuants, confio plenament en que serà una eina molt útil per a l'agilització del procés de tramitació del Pla zonal.

Per últim, agrair-vos el vostre suport i comunicar que la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat resta a la vostra disposició per aclarir qualsevol dubte o proporcionar el suport que fos necessari.

Atentament,

Ricard Font i Hereu
Secretari d'Infraestructures i Mobilitat

Barcelona, 10 d'abril de 2017

Sr. Adam Tomàs i Roiget
Diputat delegat del Servei d'Assistència al Territori
Diputació de Tarragona

Expedient: Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035

En data 3 de febrer de 2020, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre ha tramès a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural la sol·licitud rebuda de la Diputació de Tarragona en què sol·licita al Departament de Territori i Sostenibilitat que emeti els informes que consideri escaients en relació amb el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 aprovat inicialment pel Ple en data 17 de maig de 2019.

Pel que fa a la subjecció del Pla zonal esmentat a avaluació ambiental estratègica d'acord amb la legislació aplicable, cal observar el següent:

a) La Diputació de Tarragona ha acordat declarar l'arxiu de les actuacions de l'expedient de tramitació del "Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona" iniciat l'any 2010, en vigència de la Llei estatal 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient, i la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

El Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 constitueix un nou expedient que queda subjecte a la legislació vigent en matèria d'avaluació ambiental estratègica: la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. L'article 6 d'aquesta Llei estableix els plans i programes sotmesos a avaluació ambiental estratègica.

b) L'apartat 3 de l'article 6.3 del Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres, estableix que:

"Es poden afegir a la xarxa local de carreteres les que defineixin com a tals els plans zonals que, amb aquesta finalitat, redactin les diputacions o els ens supramunicipals que les substitueixin.

Els plans zonals poden incorporar actuacions de millorament de la xarxa local de carreteres en llurs àmbits territorials respectius. De manera justificada, poden adoptar característiques geomètriques i de secció transversal, tant per a la incorporació de vies a la xarxa local com per a la xarxa local ja existent, que no s'ajustin estrictament a les establertes per la normativa tècnica vigent.

Els plans zonals, exclusivament als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres, han d'ésser aprovats pel departament competent en matèria de carreteres."

L'apartat 2 de l'article 4.2 del Decret 293/2003, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres, estableix que:

"És requisit previ per a la integració d'aquestes vies a la xarxa viària la prèvia redacció del corresponent pla zonal, el qual definirà el seu traçat, així com les seves característiques tècniques. En qualsevol cas, no s'integraran fins que els itineraris reuneixin les característiques tècniques fixades pel pla zonal."

c) El Pla Zonal aprovat inicialment identifica aquells camins que donen compliment estricte tant als criteris definits al Reglament general de carreteres, així com als criteris propis definits per la Diputació de Tarragona per tal de poder ser incorporats com a carreteres a la xarxa local.

Així mateix, es desprèn que les actuacions que es preveuen executar en aquests camins que es volen incorporar a la xarxa local de carreteres són la de fer un reforç de ferm en aquells on sigui necessari (a tot el camí o només en aquells trams on el ferm estigui més deteriorat) i implantar o actualitzar la senyalització, tant horitzontal com vertical. De tots aquests camins, n'hi ha sis que discorren per terrenys de la xarxa Natura 2000.

Per altra banda, el Pla Zonal fa una anàlisi de l'estat de la xarxa actual, proposa uns nous criteris de disseny per a trams interurbans i per a travesseres, identifica els déficits de la xarxa local, proposa una metodologia per prioritzar les inversions a la xarxa, es programa la inversió en la primera fase (2020-2027) i s'estableix el procediment per programar actuacions.

D'acord amb tot l'anterior, es pot concloure que el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035, s'aprova per una administració pública i la seva elaboració i aprovació ve exigida per una disposició legal, estableix el marc per a la futura autorització de projectes i pot requerir una avaluació per afectar espais de la xarxa Natura 2000.

En conseqüència, el Pla Zonal s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica simplificada d'acord amb la legislació vigent i cal que la Diputació de Tarragona incorpori a l'expedient del Pla el document ambiental estratègic previst en l'article 29.1 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, i l'aporti a aquesta Direcció General per iniciar el procediment d'avaluació ambiental.

Josep Maria Torrents Abad
Cap del Servei de Plans i Programes
Sub-direcció General d'Avaluació Ambiental

Signat electrònicament

Sr. Jaume Vidal González
Director del Servei d'Assistència al Territori
Edifici Síntesi
Carrer Pere Martell, 2
43001 TARRAGONA

Informe Expedient RT
IP-2020-150-DG PDE-2019-175 JM/BG
Terme municipal
Municipis de les comarques de Tarragona
Assumpte
Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la
Diputació de Tarragona 2020-2035

El 5 de juliol de 2019, la Diputació de Tarragona tramet per informe al Departament de Territori i Sostenibilitat el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035, aprovat inicialment per segona vegada el 17 de maig de 2019 pel Ple de la Diputació.

L'abast del present informe se centra en els continguts del Pla Zonal que afecten la definició de la xarxa local de carreteres en el seu àmbit territorial, en concordança amb les competències del Departament de Territori i Sostenibilitat establertes a l'article 6.3 del Text refós de la Llei de carreteres (TRLR), aprovat pel Decret Legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, i sense perjudici dels aspectes ambientals del Pla que hauran de ser valorats per la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural en virtut de les seves competències.

Així mateix, les propostes contingudes en aquest Pla resulten afectades per les servituds derivades de la xarxa de carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya així com els seus accessos. Aquests aspectes es troben fixades en el TRLR i en el vigent Reglament general de carreteres.

Antecedents

El 14 de setembre de 2015, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre emet l'informe número IP-2015-115, relatiu a la versió aprovada inicialment el 31 de gener de 2014 del Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona. Aquest informe es centra en l'adequació del Pla a la legislació de carreteres aleshores vigent i incorpora com a annex una anàlisi dels continguts del Pla zonal per part del Servei de Planificació i uns criteris metodològics per a l'anàlisi cost – benefici per a la integració de camins a la xarxa de carreteres locals.

Anàlisi dels continguts del Pla zonal

Objecte

El Pla zonal es redacta en el marc del text refós de la Llei de carreteres de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, i amb un horitzó temporal fixat en 16 anys.

Segons s'exposa en la memòria el present Pla descriu l'estat actual de la xarxa viària local de la Diputació de Tarragona, proposa uns nous criteris de disseny per carreteres locals, defineix les carreteres que han de formar part de la xarxa local, identifica els déficits de la xarxa local, estableix una metodologia per prioritzar actuacions, especifica les actuacions més prioritàries i explica com es gestionarà la seva execució.

Estat actual de la xarxa viària

La xarxa de carreteres de titularitat de la Diputació de Tarragona consta de 1.085 km, el 55% dels quals tenen una amplada inferior als 6 metres. El trànsit que suporta mostra una gran variabilitat, tot i que el 64% de la longitud de la xarxa té una IMD inferior als 500 vehicles/dia i, en qualsevol cas, es manté força estable al llarg del temps. Pel que fa a l'accidentalitat, conclou que per a les carreteres locals és baixa en relació amb la resta de carreteres i que l'estadística dels últims anys ha tingut una certa tendència descendent.

Proposta de nous criteris de disseny per a carreteres existents

Segons el Pla, l'aplicació dels criteris vigents de disseny de carreteres locals implicaria actuar en el 80% de la xarxa. Això generaria una necessitat d'inversió estimada en 925 M€, molt superior a la capacitat inversora de la Diputació, amb una rendibilitat socioeconòmica molt baixa i amb impactes sobre entorns d'interès natural, pel que conclou la necessitat d'actualitzar aquests criteris.

A efectes de definir els nous criteris de disseny, el Pla classifica les carreteres locals segons l'entorn que travessen, considerant l'entorn natural amb un 27% de la longitud total de la xarxa, el rural amb un 66% i l'urbanitzat amb un 7%. Així mateix, també té en compte la IMD i el relleu del terreny.

		Pla / Ondulat	Accidentat	Molt accidentat
Entorn natural (*)	IMD < 500	6/6	5/5	5/5
	IMD < 100	6/6	5/5	5/5
Entorn rural	IMD 100 - 500	6/6	6/6	6/6
	IMD 500 - 1.000	6/7	6/7	6/6
	IMD > 1.000	6/8	6/8	6/7
Entorn urbanitzat (**)	IMD > 1.500	6/8	6/8	6/7

Pla/Ondulat <15%, Accidentat 15%-25%, Molt accidentat >25%

(*) IMD > 500 veh/d, s'estudiarà particularment

(**) IMD <1.500 veh/d, s'estudiarà particularment

L'aplicació d'aquests criteris en cap cas pot comportar que un determinat itinerari tingui trams amb característiques excessivament diferents.

Si la carretera actual reuneix aquestes característiques, no és necessària cap actuació. Quan la carretera no les reuneix i s'hagi d'actuar, s'aplicaran aquestes característiques, però es tindran en compte excepcionalment les següents consideracions:

- Es poden acceptar actuacions amb amplades superiors només quan el trànsit de vehicles pesants ho requereixi.
- Es poden acceptar amplades inferiors si s'acondicionen amb apartadors, cunetes remuntables, semaforització o altres mesures de regulació del trànsit que garanteixin la seguretat de la circulació.

Pel que fa a les característiques del traçat s'adopten les de la normativa vigent (*Norma de trazado Instrucció 3.1-I.C*), admetent per carreteres en entorn natural i relleu accidentat i molt accidentat velocitats de projecte inferiors a 50 km/h i radis mínims inferiors a 25 metres.

La justificació específica per a l'adopció d'aquests nous criteris es fonamenta en què només caldria actuar sobre el 40% de la xarxa i en la major rendibilitat socioeconòmica de la seva aplicació en relació amb els criteris vigents. Alhora també s'exposen qüestions de seguretat viària, aportant la consideració que 5 metres és l'amplada mínima per al pas segur de dos vehicles circulant en sentit contrari, i 6 metres quan són pesants, i que en els casos on es proposen amplades de 5 metres la IMD mitjana de pesants és de 2 vehicles al dia, fet que fa poc probable el seu creuament a la carretera.

El Pla també proposa uns criteris de disseny per a travesseres i per a interseccions.

Definició de les carreteres que formaran part de la xarxa local

Per a la definició de la proposta de la xarxa local de carreteres es distingeixen tres categories: els camins a incorporar, les carreteres a descatalogar i les carreteres de la xarxa bàsica, comarcal o local que canvien la seva funció. El Pla també incorpora com a annex a la memòria el llistat complet de les carreteres de la Diputació de Tarragona i els plànols tant de la xarxa de carreteres actual segons administració titular, com de la xarxa resultant en aplicació de les seves propostes.

Pel que fa als camins a incorporar, el Pla aplica els criteris de l'article 4 del Reglament general de carreteres (RGC)¹. Així mateix aplica els següents criteris:

- Els camins han de tenir una amplada mínima de 5 metres² i han d'estar pavimentats amb tractaments superficials o mesclades bituminoses en calent.
- No s'han considerat com camins susceptibles d'incorporar els accessos a urbanitzacions de menys de 500 metres de llargada.
- No s'han considerat com camins susceptibles d'incorporar aquells que es troben en àrees densament urbanitzades (l'entorn en el recorregut del camí ha de ser no urbanitzat).
- Els camins han de discórrer per més d'un terme municipal. En cas contrari es consideren vials urbans.

A partir d'aquest criteris i d'una metodologia basada en la revisió d'antecedents de planificació i en la identificació de camins que constitueixen l'accés a centres d'interès i que escurcen el temps entre nuclis, el Pla proposa incorporar 115 km de camins (Grup 1a).

El conjunt d'aquests camins a incorporar es resumeix en una taula on per cadascun d'ells s'especifica el seu codi, topònim, comarca i àmbit territorial, longitud, relleu, entorn, amplada, tipus de paviment, estat del camí, si travessa un espai natural, criteri del RGC que compleix per a la seva incorporació, el cost de manteniment i explotació, el cost d'adequació del camí a carretera, la IMD actual i la seva TIR si escau. Alhora, cadascun dels camins disposa d'una fitxa resum.

Pel que fa a les carreteres a descatalogar, el Pla n'identifica 28 amb un total de 33,64 km que donen accés a nuclis de població però no són necessàries per a la continuïtat de la

¹ En aquells camins on, per aplicació del RGC és necessari fer un estudi cost-benefici, el Pla exposa que calcula la TIR d'acord amb els criteris proposats a l'informe IP-2015-115, de 14 de setembre de 2015, de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre.

Adicionalment determina una velocitat de 40 km/h pels camins sense arranjar, de 60 km/h pels camins una vegada incorporats a la xarxa i de 80 km/h per les carreteres existents alternatives dels camins.

Alhora, fa la hipòtesis que un 10% dels vehicles que circulen per les carreteres alternatives faran la seva ruta pel camí integrat.

Finalment, per tal de determinar la inversió necessària, té en compte l'amplada del camí, l'estat del ferm, l'estat de la senyalització i l'entorn on es situa el camí, aplicant un preu unitari per km. També té en compte les despeses de conservació i explotació de la futura carretera.

² El Pla justifica l'amplada mínima de 5 metres al·legant que el trànsit de vehicles pesants dels camins és molt baix i que un 22% de la xarxa local té amplades iguals o inferiors a 5 metres, pel que no planteja fer inversions en eixamplar camins per a incorporar-los a la xarxa quan encara hi ha un 22% de la xarxa actual amb amplades inferiors a 5 metres on s'ha d'actuar.

xarxa de carreteres i fan la funció de vial urbà, o bé que no compleixen els criteris del RGC per a ser considerades com a tals.

Pel que fa a les carreteres de la xarxa bàsica, comarcal o local que canvien la seva funció, el Pla no ha identificat cap carretera.

Amb tot això, la longitud de la xarxa local de carreteres proposada pel Pla considerant només la incorporació dels camins és de 1.200 km, el que suposa un increment màxim del 10,5 % respecte els 1.085 km de la xarxa local actual. Aquesta longitud quedaria en 1.166 km en cas de descatalogar totes les carreteres identificades en aquest sentit.

Adicionalment, el Pla identifica 167 km de camins que no compleixen estrictament els criteris per ser incorporats a la xarxa de carreteres locals però que són d'una gran utilitat social i interès territorial i on proposa que la Diputació de Tarragona doni suport als ajuntaments per al seu manteniment i millora (Grup 1b). Així mateix, també identifica 415 km de camins d'interès territorial però que estan lluny de complir els criteris per a ser incorporats i on proposa que tinguin prioritats en el moment de valorar la concessió del servei d'assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats (Grup 2). Cap d'aquests camins es proposa que s'incorpori a la xarxa de carreteres locals.

Dèficits de la xarxa local, actuacions necessàries i valoració econòmica

El Pla identifica els dèficits de la xarxa viària local en relació amb les característiques de disseny proposades i estima els costos que representaria resoldre'ls segons tipus genèrics d'actuacions i costos unitaris d'obres de la Diputació de Tarragona. A tal efecte, diferencia en dèficits en trams interurbans, dèficits en travesseres urbanes i dèficits en interseccions. En relació als trams interurbans estableix que serien necessàries actuacions de condicionament general en 210 km (un 19% de la xarxa) i actuacions de millora puntuals en 215 km (un 21% de la xarxa). Pel que fa a travesseres, un total de 50 requereixen actuacions de condicionament general i en 9 casos estima necessària la construcció d'una circumval·lació. Finalment, identifica 49 interseccions amb dèficits importants on cal canviar la tipologia, millorar la tipologia existent o requereixen actuacions complementàries.

Adicionalment, el Pla preveu una adequació inicial de la totalitat dels 115 km de camins del grup 1a a incorporar a la xarxa de carreteres locals amb una inversió inicial de pavimentació (reforç de ferm de 5 cm de gruix) i senyalització (senyalització horitzontal i vertical). Exposa que aquesta adequació inicial s'anirà realitzant a mesura que els camins vagin sent incorporats a la xarxa local a través de convenis entre les institucions actualment titulars i la Diputació de Tarragona. En el moment d'incorporar cada camí a la xarxa, es definirà el cost de l'actuació de condicionament que necessitarà per adaptar-se als criteris de disseny proposats pel Pla i s'avaluarà la seva prioritats, que s'incorporarà a la revisió del Pla Zonal.

Finalment, dins de les actuacions previstes i valorades econòmicament pel Pla, també s'incorpora el cost de donar suport als ajuntaments en el manteniment dels camins del grup 1b, el cost de la conservació extraordinària de la xarxa local actual consistent en un reforç de ferm cada 16 anys, i la recodificació i senyalització de les carreteres. En relació amb aquest últim punt, el Pla incorpora una proposta de codificació de les carreteres de la xarxa local de la Demarcació de Tarragona conformada amb la "T" i quatre xifres (T-XXXX), fonamentada en el Decret 261/1999, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el sistema de codificació de la xarxa de carreteres de Catalunya.

El cost de totes aquestes actuacions s'obté aplicant costos unitaris d'obres de la Diputació de Tarragona, obtenint els valors de la taula següent:

Actuació	Cost unitari mitjà	Total
Trams interurbans (condicionament general/millores puntuals)	0,8 M€/km 0,4 M€/km	254 M€
Traverseres	1,2 M€/km	28 M€
Circumval·lacions	1 M€/km	8 M€
Interseccions (canvi tipologia, millora existent, complementari)	0,5 M€/u 0,15 M€/u 0,05 M€/u	19 M€
Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm)	0,1 M€/km	11 M€
Suport als ajuntaments manteniment camins Grup 1b	0,07 M€/km	12 M€
Reforç de ferms (cada 16 anys)	0,05 M€/km	54 M€
Senyalització i nova codificació	920 €/km	1 M€
TOTAL		387 M€

Priorització d'actuacions

El Pla incorpora una metodologia per fer una proposta tècnica de les actuacions més prioritàries, amb la que avalua cada actuació en base als criteris de seguretat vial, rendibilitat socioeconòmica i impacte sobre els usuaris vulnerables. Les actuacions de conservació extraordinària, d'incorporació de camins del grup 1a, i de suport als ajuntaments pel manteniment dels camins del grup 1b es consideren prioritàries en relació a la resta de programes d'actuació.

Dels 387 M€ previstos per al conjunt d'actuacions del Pla, 269 M€ corresponen a les actuacions més prioritàries. El Pla proposa una inversió en la primera fase del Pla zonal (8 anys) de 80 M€, el que permetria realitzar el 43% de les actuacions més prioritàries.

Gestió del Pla

Entre d'altres, exposa que per al canvi de titularitat dels camins del Grup 1a que s'han d'incorporar a la xarxa local serà necessària l'aprovació individual de convenis entre la Diputació i els ajuntaments. Es preveu que la incorporació dels camins es faci progressivament a mesura que s'aprovin aquests convenis.

Per altra banda, en relació amb la tramitació del propi Pla zonal, assenyala que el conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya farà l'aprovació final de la part del Pla Zonal que fa referència a la definició de la xarxa (Document 5. Pla Zonal de la Diputació de Tarragona. Definició de la xarxa local).

Finalment exposa que l'horitzó temporal del Pla Zonal es fixa en 16 anys de duració, dividit en dues fases de 8 anys, i que caldrà fer una revisió del Pla Zonal al final de la primera fase.

Documentació que integra el Pla zonal

El Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 consta dels següents documents:

1. Memòria i annexos
2. Estudis complementaris
3. Plànols
4. Fitxes de camins
5. Definició de la xarxa local de carreteres

Segons s'exposa en el Pla zonal, el document 5 (Definició de la xarxa local de carreteres), és la part del Pla que ha d'aprovar el Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en compliment de la legislació de carreteres vigent. Aquest document conté el llistat de camins a incorporar a la xarxa local (amb els criteris i la metodologia emprats per a la seva incorporació i una fitxa justificativa per a cadascun d'ells), el llistat de carreteres a descatalogar i els plànols de la xarxa resultant proposada.

Valoració

Valoració global

A nivell qualitatiu, les propostes del present Pla zonal s'ajusten als continguts previstos per la legislació de carreteres per als mateixos. És a dir, es fa una proposta d'incorporació de camins de titularitat municipal a la xarxa de carreteres justificada segons els criteris previstos al RGC i es proposen una sèrie d'actuacions prioritzades de millora de la xarxa local de carreteres existent. Així mateix, estableix unes característiques geomètriques i de secció transversal pròpies per a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona. A més, proposa descatalogar un llistat de carreteres que han perdut la seva funcionalitat.

A nivell quantitatiu, la proposta resulta proporcionada amb un increment raonable de la xarxa de carreteres de Catalunya. En aquest sentit, el Pla proposa incorporar 115 km de camins a la xarxa local de carreteres sobre un total de 1.085 km, el que representa un increment del 10,5%. Alhora identifica 33,6 km de carreteres com a susceptibles de ser descatalogades, el que, en cas de desenvolupament total de les previsions, representaria un increment inferior al 10% en relació amb la longitud actual de la xarxa de carreteres de la demarcació.

Tanmateix, resulta convenient entrar en el detall de les propostes efectuades pel Pla.

Incorporació de camins a la xarxa local

Pel que fa a la proposta d'incorporació de camins a la xarxa local de carreteres cal informar el següent:

- L'aplicació dels criteris F i G del RGC requereix el càlcul de la rendibilitat socioeconòmica de la incorporació dels camins. El Pla zonal explica la metodologia i exposa tant les variables tingudes en compte per al càlcul com els resultats.

Tanmateix, pel que fa als costos considerats, no queda clar si el cost d'adequació del camí a carretera es refereix al cost de les obres per adaptar la secció transversal del camí a la prevista en els nous criteris de disseny de la xarxa local de carreteres o per contra es refereix exclusivament a les obres previstes pel Pla d'adequació inicial dels camins amb un reforç de ferm de 5 cm de gruix i senyalització. Cal, per tant, una justificació més detallada de l'obtenció d'aquest cost per a cada camí.

Alhora, pel que fa als costos de manteniment i explotació de la futura carretera, el document exposa que s'han tingut en compte aplicant un valor unitari per km d'acord amb els valors obtinguts de la gestió de les carreteres locals que està fent la Diputació de Tarragona. Tot i que aquest valor unitari es pot inferir a partir dels resultats aportats en 4.200 €/km i any, caldrà exposar els càlculs justificatius al document.

Per altra banda, en relació amb la IMD que circularà pel camí un cop integrat, el Pla ha fet la hipòtesi que un 10% dels vehicles que circulen per les carreteres alternatives faran la seva ruta pel camí arranjat. Amb aquesta hipòtesi, que no segueix els criteris exposats per part de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat a l'informe IP-

2015-115, s'obté que determinats camins dupliquen la seva IMD, fet poc versemblant tenint en compte les obres previstes d'adequació inicial dels camins. En aquests sentit, increments tant importants d'IMD requereixen d'una justificació tècnicament més robusta com la que podria obtenir-se amb un model macroscòpic de la xarxa. En cas contrari, caldrà cenyir-se als increments màxims proposats a l'informe de la DGIM.

Finalment, en el document no s'exposen els costos unitaris vinculats al cost del temps o als costos operatius.

- L'aplicació del criteri A del RGC, relatiu a la unió de nuclis de població, requereix que els nuclis tinguin més de 150 habitants i que no existeixi una alternativa directa per carretera entre els dos nuclis.

En aquest sentit, el camí T-3124, de Montroig del Camp a Cambrils, té una alternativa per carretera funcionalment competent i per tant no pot justificar-se pel criteri A.

Així mateix, el camí T-4283, de Roda de Barà a St Vicenç de Calders tampoc es pot justificar pel criteri A atès que Sant Vicenç de Calders no arriba als 150 habitants. En ambdós casos, la justificació s'ha de fer per algun dels altres criteris fixats al RGC.

- L'aplicació del criteri H requereix que es doni continuïtat a la xarxa de carreteres. En aquest sentit cal perllongar el camí T-4340, de l'Hostal a Llorenç del Penedès fins a la TV-2124.

- En el marc dels treballs de redacció del Pla territorial parcial del Penedès s'ha identificat un itinerari entre la Bisbal del Penedès i Sant Jaume dels Domenys potencialment integrable a la xarxa comarcal de la Generalitat de Catalunya. Aquest itinerari discorre parcialment pel camí T-4346, de la Bisbal Penedès a Sta Oliva per IDIADA.

Caldrà, per tant, supeditar la incorporació d'aquest camí a la xarxa de carreteres de la Diputació de Tarragona a la signatura d'un conveni entre aquesta Diputació i la Generalitat de Catalunya on s'especifiqui que la Diputació traspasarà la titularitat del tram de carretera que conforma aquest itinerari comarcal a la Generalitat de Catalunya quan aquesta completi l'itinerari comarcal. Així mateix, caldrà obtenir l'informe favorable de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat sobre el projecte de condicionament del mateix una vegada incorporat. Caldrà incorporar aquestes condicions al Pla.

- Per tal de donar continuïtat a la xarxa de carreteres, cal completar el camí T-2114, de Gavaldà, fins a la TV-3025 incorporant el tram d'uns 600 metres de l'antiga N-340a que fa d'unió entre ambdues vies, atès que la N-340a ja no forma part de la xarxa de carreteres. Així mateix, cal actualitzar la fitxa d'aquest camí ja que no es correspon amb la proposta.

- L'Estudi informatiu aprovat definitivament de l'Anell viari del Delta de l'Ebre, amb clau EI-NE-03018, que actualment es desenvolupa mitjançant quatre projectes constructius, afecta als camins T-2021 de Sant Carles a Poble Nou i Salines, T-2036 de Camarles a l'Aldea, i T-2045 de Lligallo de l'Aldea, que aquest Pla zonal proposa incorporar a la xarxa local de carreteres. L'estudi informatiu esmentat i els projectes constructius que el desenvolupen afecten també alguns camins que el Pla no proposa integrar en la xarxa local de carreteres. Concretament, del grup 1 b de camins, en els quals la Diputació de Tarragona preveu donar suport als ajuntaments per al seu manteniment i millora, s'hi troben el camí T-2035, de l'Aldea (Torre de l'Ermida) a Amposta, i el camí T-2132, entre Camarles i l'Ampolla. Alhora, el camí T-2014, entre Poble Nou del Delta i Sant Jaume d'Enveja, s'inclou en el grup 2 de camins, en els quals la Diputació de Tarragona preveu

prioritzar en el servei d'assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats.

El Pla zonal es considera compatible amb l'anell viari atès que els vials que en formen part i no han estat inclosos en el grup 1a es podran integrar a la xarxa local quan s'executin els projectes constructius que desenvolupen l'estudi informatiu esmentat anteriorment.

Finalment, pel que fa a la inclusió de qualsevol camí a la xarxa de carreteres locals caldrà adequar la seva connexió amb la xarxa de carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya actual o amb Estudi informatiu aprovat, en el cas que aquest existeixi, a la normativa de carreteres, i que aquesta connexió haurà d'obtenir l'informe favorable vinculat del Servei Territorial de Carreteres de Tarragona.

Carreteres locals a descatalogar

En relació amb les carreteres que el Pla proposa descatalogar, el llistat es considera adequat i consistent respecte els criteris funcionals del RGC.

Carreteres locals d'altres administracions

Segons el Catàleg de carreteres de Catalunya, a la província de Tarragona, la Generalitat de Catalunya és titular de 70,4 km de carreteres de la xarxa local i l'Estat de 61,9 km.

El Text refós de la Llei de carreteres, a l'article 6.2 atribueix a les diputacions de Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona, o als ens supramunicipals que les substitueixin d'acord amb allò que estableix l'Estatut d'autonomia, la titularitat de les carreteres de la xarxa local en llurs àmbits territorials respectius.

Per tant, en relació amb les carreteres de la xarxa local que actualment són de titularitat d'altres administracions s'haurà d'acordar en el futur el seu traspàs a la Diputació de Tarragona.

Característiques geomètriques i de secció transversal

En virtut de l'article 6.3 del text refós de la Llei de carreteres, el Pla zonal, de manera justificada, pot adoptar característiques geomètriques i de secció transversal, tant per a la incorporació de vies a la xarxa local com per a la xarxa local ja existent, que no s'ajustin estrictament a les establertes per la normativa tècnica vigent. Així mateix, l'article 4.2 del Reglament general de carreteres estableix que els camins no s'integraran a la xarxa de carreteres fins que els itineraris reuneixin les característiques tècniques fixades pel pla zonal.

El present Pla zonal estableix unes característiques geomètriques i de secció transversal pròpies per a la xarxa local de carreteres de la demarcació de Tarragona que redueixen lleugerament les prestacions previstes a la normativa vigent, en particular per a les carreteres amb IMD inferior a 1.000 vehicles/dia i per a les que travessen entorns naturals.

Pel que fa a la incorporació de camins, estableix el requisit que els camins ja tinguin una amplada mínima de 5 metres ja que no hi preveu actuacions de millora de les seves característiques tècniques en el moment de la seva incorporació. La seva adequació als criteris de disseny de la xarxa local, exposa, es farà una vegada ja siguin carreteres i segons la seva prioritat en relació amb el conjunt de la xarxa. Aquest requisit es pot interpretar com a unes característiques de secció transversal pròpies per a la incorporació de vies.

Tal i com s'ha esmentat, la justificació que fa el Pla per a l'adopció d'aquestes característiques tècniques es fonamenta en la rendibilitat socioeconòmica de la nova proposta i en la suficiència d'amplada de pas per a dos vehicles. Tanmateix, es considera que, atès l'impacte de la proposta, la justificació resulta massa genèrica i no aporta elements tècnics mínims per a poder valorar la seva bondat. En aquest sentit, i en particular per a la incorporació de camins, es troba a faltar una comparació de les noves característiques proposades en relació amb la resta de la xarxa de carreteres locals existents per tal de comprovar que la seva incorporació no comporti una davallada significativa de les prestacions mitjanes de la xarxa resultant.

Carreteres de titularitat la Generalitat de Catalunya

En relació als plànols del Pla zonal relatiu a la xarxa de carreteres actual, es categoritzen les carreteres segons el titular de cada via. En aquest sentit, escau informar que s'atribueixen determinades vies a la Generalitat de Catalunya que no són de titularitat d'aquesta administració alhora que manquen diversos trams de carreteres de titularitat de la Generalitat de Catalunya. Per exemple les travesseres d'Ulldecona, Alcanar o Constantí així com els ramals d'accés a Port Aventura des de la T-319 no són de titularitat de la Generalitat de Catalunya, mentre que manquen la C-106 o la variant de Falset, entre molts d'altres.

És necessari, per tant, actualitzar aquestes dades segons la informació més actualitzada disponible, que es troba publicada en obert al Sistema d'Informació Geogràfica Corporatiu de la Generalitat de Catalunya.

Codificació de la xarxa local

Pel que fa a la codificació de la xarxa local, si bé la proposta continguda en el Pla s'ha elaborat d'acord amb els criteris del Decret 261/1999, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el sistema de codificació de la xarxa de carreteres de Catalunya, cal assenyalar que la seva inclusió en el Pla zonal no està prevista explícitament en el Text refós de la Llei de carreteres. Tanmateix es considera adequat que s'atribueixi als camins que es proposa incorporar a la xarxa local de carreteres el codi que els correspon en la nova codificació.

Tramitació ambiental

Ni el present informe ni l'informe IP-2015-115 relacionat als antecedents relatiu al Pla zonal aprovat inicialment per primera vegada, analitzen la necessitat o no de sotmetre el present Pla a tramitació ambiental segons la legislació vigent. Tal com s'ha indicat al començament d'aquest informe, en relació amb aquest aspecte correspon informar a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural.

Conclusions

Vist tot això, pel que fa a planificació de carreteres de la Generalitat de Catalunya, per tal d'elevat el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 a aprovació del conseller de Territori i Sostenibilitat, als efectes de la definició de la xarxa local de carreteres, cal donar compliment als requeriments exposats en l'apartat de valoració d'aquest informe.

Atentament,

Xavier Flores i García
Director General d'Infraestructures de Mobilitat

Josep Martí i Bosch
Cap del Servei de Planejament i Disseny

RESOLUCIÓ
TES/ /2021, per la qual s'emet l'informe ambiental estratègic del Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 (exp. OAA20200052).

Fets

En data 3 de febrer de 2020, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre va trametre a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural la sol·licitud rebuda de la Diputació de Tarragona en què demana al Departament de Territori i Sostenibilitat que emeti els informes que consideri escaients en relació amb el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 aprovat inicialment pel Ple en data 17 de maig de 2019. La documentació del Pla la conformen cinc documents: una memòria amb annexos, uns estudis complementaris, uns plànols, unes fitxes de camins i la definició de la xarxa local.

En data 21 de febrer de 2020, el Servei de Plans i Programes de la Direcció General de Polítiques Ambiental i Medi Natural va respondre a la Diputació de Tarragona i va concloure el següent:

"El Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 s'aprova per una administració pública i la seva elaboració i aprovació ve exigida per una disposició legal, estableix el marc per a la futura autorització de projectes i pot requerir una avaluació per afectar espais de la xarxa Natura 2000.

En conseqüència, el Pla zonal s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica simplificada d'acord amb la legislació vigent i cal que la Diputació de Tarragona incorpori a l'expedient del Pla el document ambiental estratègic previst en l'article 29.1 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, i l'aporti a aquesta Direcció General per iniciar el procediment d'avaluació ambiental."

En resposta, la Diputació de Tarragona va presentar a aquesta Direcció General el document ambiental estratègic (DAE) del Pla zonal el dia 5 d'agost de 2020 i es va iniciar el procediment d'avaluació ambiental.

L'informe emès pel Servei de Plans i Programes de la Sub-direcció General d'Avaluació Ambiental, de 15 de gener de 2021, proposa emetre l'informe ambiental estratègic en el sentit que no escau fer avaluació ambiental estratègica ordinària, un cop examinada la documentació aportada i tenint en compte les consultes efectuades i els criteris que defineix l'annex 2 de la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

El Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 té per objecte definir la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona. Identifica aquells camins que poden ser incorporats com a carreteres de la xarxa local, ajusta els criteris de disseny de la xarxa local i els adapta als trànsits que hi circulen i als entorns que travessa, i estableix un procediment i una metodologia per prioritzar i programar les actuacions de millora de la xarxa local. Fa una anàlisi de totes les actuacions necessàries, però no proposa ni programa cap actuació concreta a la xarxa actual ni als camins, a excepció d'actuacions de reforç de ferm, senyalització i poda i sega als marges dels camins que es proposa incorporar com a carreteres.

Per tal d'identificar i determinar els camins que s'incorporaran a la xarxa local, el Pla es basa en els criteris de l'article 4 del Reglament general de carreteres (RGC) (Decret 293/2003, de 18 de novembre). A més, fixa quatre criteris addicionals de referència i defineix nous criteris de disseny. A partir d'aquests criteris i d'una metodologia dissenyada ad hoc, el Pla proposa incorporar a la xarxa local 115 km de camins (Grup 1a), que corresponen a 24 camins.

Pel que fa a les carreteres a descatalogar, el Pla n'identifica 28 amb un total de 33,64 km. No identifica cap carretera de la xarxa bàsica, comarcal o local que canviï la seva funció.

Adicionalment, el Pla identifica 167 km de camins que no compleixen estrictament els criteris per incorporar-se a la xarxa de carreteres locals, però que són d'una gran utilitat social i interès territorial i on proposa que la Diputació de Tarragona doni suport als ajuntaments per al seu manteniment i millora (Grup 1b). Així mateix, també identifica 415 km de camins d'interès territorial, però que estan lluny de complir els criteris per incorporar-se i es proposa que tinguin prioritat en el moment de valorar la concessió del servei d'assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats (Grup 2). Cap d'aquests camins es proposa que s'incorpori a la xarxa de carreteres locals.

El Pla identifica els déficits de la xarxa viària local en relació amb les característiques de disseny proposades i estima els costos que representaria resoldre'ls.

Així, el Pla fa una anàlisi de totes les actuacions necessàries, però no programa cap actuació concreta a la xarxa actual ni als camins, a excepció d'actuacions de reforç de ferm, senyalització i poda i sega als marges dels camins que es proposa incorporar com a carreteres. Un cop incorporats els camins s'estudiaran els seus déficits respecte els criteris de disseny del Pla zonal i les actuacions necessàries per resoldre'ls i s'inclouran en la programació d'obres d'acord amb la metodologia de prioritització que proposa el Pla zonal.



De les consultes efectuades d'acord amb l'article 30 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, s'han rebut informes i aportacions per part de 10 administracions públiques: la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de les Terres de l'Ebre (incorpora els informes dels parcs naturals del Delta de l'Ebre i dels Ports), l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona, el Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica, la Direcció General de Patrimoni Cultural, el Servei de Prevenció d'Incendis Forestals del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació, l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic, el Servei de Vigilància i Control de l'Aire, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, el Servei d'Aeroports i Transport Aeri de la Direcció General de Transports i Mobilitat. També s'han rebut aportacions d'una entitat del públic interessat (Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports).



La majoria de respostes a les consultes rebudes coincideixen a valorar que, atès que el Pla no estableix ni programa cap actuació concreta a la xarxa actual ni als camins, a excepció d'actuacions de reforç de ferm, senyalització i poda i sega, no es preveuen efectes ambientals significatius negatius sobre el medi ambient.

Cal recordar que l'avaluació ambiental estratègica del Pla zonal no substitueix ni eximeix del procediment d'avaluació ambiental de les actuacions que es puguin derivar del Pla, quan escaigui, d'acord amb la legislació vigent. En aquestes avaluacions futures es podran analitzar amb més detall totes les afectacions ambientals que pugui comportar el seu desenvolupament.

Així mateix, s'ha posat de relleu que el Pla requereix la determinació de condicionants ambientals addicionals per tal d'assegurar que assoleix els criteris de sostenibilitat ambiental bàsics i, per tant, s'implementa de la manera més adient des de la perspectiva ambiental. Aquests condicionants i criteris es defineixen en relació amb les determinacions del Pla, les actuacions previstes, i la planificació o programació que se'n derivi.

— Camins del Grup 1a

	Doc. original signat per: Ferran Miralles Sabadell 16/01/2021	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 18/01/2021 14:26:00
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Data caducitat còpia: 18/01/2024 00:00:00
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	Pàgina 1 de 10
			
		00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9	

	Doc. original signat per: Ferran Miralles Sabadell 16/01/2021	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 18/01/2021 14:26:00
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Data caducitat còpia: 18/01/2024 00:00:00
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	Pàgina 2 de 10
			
		00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9	

a) Camins del Grup 1a que només requeriran actuacions de millora del ferm, senyalització i sega i poda:

- La incorporació del camí T-3321 de Mont-roig del Camp a Cambrils es justifica pels criteris A i F del RGC. En aquest sentit, cal tenir en compte que actualment el desplaçament òptim es pot fer per les carreteres T-310 i T-312, amb un recorregut de 10 km i temps de 10 min. Per tant, l'estalvi de temps no justifica ambientalment la transformació del camí. Així mateix, per la disposició est-oest del camí, aquest travessa la plana agrícola i intercepta tota la xarxa de barrancs de la zona. La continuïtat de la xarxa hídrica és, en aquest entorn, necessària per al manteniment de la connectivitat ecològica.
- La incorporació del camí T-3211 de Cornudella del Montsant al Pantà de Siurana es justifica pel criteri E. Tot i que el trajecte alternatiu per carretera és notablement més llarg, cal considerar com a molt rellevant el valor ambiental de l'àmbit que travessa aquest camí. Discorre pel límit del PEIN Muntanyes de Prades, fet que el converteix en molt sensible des de la perspectiva ambiental. A més, cal tenir en compte el gran interès paisatgístic del camí que caldrà preservar i potenciar.
- La incorporació del camí T-4233 Bonastre a Albinyana es justifica pels criteris A, F i G. Tot i així, cal tenir en compte que el volum de vehicles que transita aquest camí és molt baix. En relació amb les característiques ambientals de l'àmbit, cal destacar que el camí travessa l'espai PEIN del Massís de Bonastre: un espai molt reduït i de gran valor ambiental. En aquest sentit, la velocitat que li correspon, de 50km/h és elevada, sobretot tenint en compte que idealment al camí li correspondria una conversió a camí agrícola que augmenti la seva integració paisatgística.

Tot i que els camins relacionats compleixen els criteris tècnics fixats pel Pla, considerant les característiques ambientals identificades, es desaconsella la seva incorporació al grup 1a i, per tant, que esdevinguin carreteres. En el cas concret del camí T-4233 de Bonastre a Albinyana (tant si es manté al grup 1a com si no) caldrà que s'asseguri una velocitat inferior als 50km/h per mitjà de mesures de gestió de la velocitat.

En general, caldrà que cadascuna de les fitxes dels camins del grup 1a (Document 4. de la memòria del Pla) incorpori la informació ambiental bàsica exposada en el DAE de manera que l'afectació ambiental de les possibles actuacions es pugui considerar en cada cas: Pla d'espais d'interès natural (PEIN), espais naturals de protecció especial (ENPE), xarxa Natura 2000, hàbitats d'interès comunitari (HIC), àrees d'interès faunístic i florístic (AIFF), Inventari d'espais d'interès geològic de Catalunya, Inventari de boscos singulars de Catalunya, Inventari de zones humides de Catalunya, plans de conservació d'espècies i àmbits protegits pel planejament territorial.

b) Camins del grup 1a que requeriran actuacions de condicionament a mig o llarg termini (més enllà de les actuacions de millora de ferm, senyalització i poda i sega), perquè actualment ja compleixen els criteris de disseny establerts pel Pla i, per tant, requeriran una ampliació de la secció.

- T-2021 de Sant Carles a Poble Nou i Salines (condicionament en 8,8 km). Tram amb una amplada de 5,28 metres i IMD de 1.188 vehicles/dia. Amb aquest trànsit es requereix una secció de 6/8 m d'acord amb els criteris de disseny del Pla zonal. Considerant que el camí afecta el Parc Natural del Delta de l'Ebre, xarxa Natura 2000, HIC (1140, 1150), 3 zones humides (l'Encanyissada, Antiques Salines de Sant Antoni, i Platges de l'Alfacada, la Platjola), el condicionament d'aquesta via s'haurà de sotmetre al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada d'acord amb l'article 7.2.b de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.



- T-2036 de Camarles a l'Aldea. Camí amb una amplada de 5,11 metres i una IMD de 600 vehicles/dia. Amb aquest trànsit li cal una secció de 6/7 m d'acord amb els criteris de disseny del Pla zonal i, per tant, requerirà actuacions de condicionament en funció de l'accidentalitat (actualment no hi ha dades). Considerant que afecta HIC (9540) i una AIFF, que pot implicar impactes ambientals, caldrà obtenir l'informe de l'Oficina de Medi Ambient de les Terres de l'Ebre.
- T-4283 de Roda de Berà a Sant Vicenç de Calders. Camí amb una amplada de 5,88 metres, amb una IMD de 931 vehicles/dia. Amb aquest trànsit cal una secció de 6/7 m d'acord amb els criteris de disseny del Pla zonal, de manera que requerirà actuacions de condicionament en funció de l'accidentalitat (actualment no hi ha dades). Considerant que el condicionament pot afectar HIC, un connector ecològic definit pel Pla territorial parcial del Camp de Tarragona i que, a més, pot implicar un elevat impacte ambiental sobre el territori, en la planificació de les actuacions s'haurà d'obtenir l'informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona.
- T-4347 de Santa Oliva a Bellvei. Camí amb una amplada de 5,78 m i una IMD de 714 vehicles/dia. Amb aquest trànsit cal una secció de 6/7 m d'acord amb els criteris de disseny del Pla zonal i, per tant, requerirà actuacions de condicionament en funció de l'accidentalitat (actualment no hi ha dades). Considerant que el condicionament pot implicar un elevat impacte ambiental sobre el territori, caldrà obtenir l'informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona.



Com a conclusió, es determina que qualsevol actuació de condicionament que impliqui l'ampliació d'algun dels camins del grup 1a (un cop esdevinguin carreteres), requerirà un informe de l'òrgan ambiental per tal d'avaluar ambientalment la transformació i assegurar que incorpora els criteris ambientals i de mobilitat sostenible adients per garantir la seva sostenibilitat. La documentació que caldrà aportar haurà de contenir:

- Els valors naturals que travessa la carretera: espais naturals protegits, hàbitats d'interès comunitari, espècies de fauna i flora d'interès, zones humides, espais d'interès geològic i connectors ecològics.
- Possibles efectes ambientals tenint en compte les adequacions que seran necessàries i les conseqüències esperades per l'augment de velocitat i de la IMD, com la pèrdua d'hàbitats d'interès, afectació a espècies amenaçades, augment del risc d'atropellament, afectació a la connectivitat ecològica, etc.
- Les mesures preventives, correctores o compensatòries destinades, entre d'altres, a garantir la conservació de la connectivitat ecològica i permeabilitzar els connectors ecològics interferits, reduir el risc d'atropellament de fauna, i mesures d'integració paisatgística en els espais d'interès.

— Actuacions previstes als camins del grup 1a (ferm, senyalització, poda i sega)

Les actuacions previstes pel Pla zonal als camins del grup 1a podrien implicar en alguns casos un augment de la velocitat, un augment de l'efecte barrera de la infraestructura, més fragmentació del territori i, en definitiva, un increment dels impactes associats a la xarxa. En aquest sentit, caldrà evitar l'increment del trànsit i promoure un model de mobilitat sostenible basada en el transport públic i col·lectiu i els modes de transport no motoritzats. Així, les actuacions previstes, a més de millorar el ferm quan sigui necessari per seguretat, hauran d'incloure mesures estructurals i de gestió que obliguin a reduir velocitats (elements reductors de la velocitat, senyalització, etc.) i que permetin la convivència amb modes no motoritzats sempre que escaigui. En general, les actuacions hauran de tenir l'objectiu doble de disminuir el trànsit del vehicle privat i promoure el trànsit en modes no motoritzats, i així haurà de determinar-ho el Pla.

	Doc. original signat per: Ferran Miralles Sabadell 16/01/2021	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 18/01/2021 14:26:00
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9	Data caducitat còpia: 18/01/2024 00:00:00 Pàgina 3 de 10

	Doc. original signat per: Ferran Miralles Sabadell 16/01/2021	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 18/01/2021 14:26:00
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9	Data caducitat còpia: 18/01/2024 00:00:00 Pàgina 4 de 10

Aquestes mesures addicionals han d'evitar que les noves carreteres assoleixin en poc temps IMD que requereixin la necessitat d'ampliar seccions en un futur proper, d'acord amb els criteris de disseny establerts pel Pla.

— Camins dels grups 1b i 2 (titularitat dels ajuntaments) que no esdevindran carreteres, però que rebran suport de la Diputació per al seu manteniment i millora (Grup 1b), o bé tindran prioritats en el moment de valorar la concessió del servei d'assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats (Grup 2).

El Pla zonal representa una gran oportunitat per incorporar criteris ambientals en la intervenció sobre els camins dels grups 1b i 2. En aquest sentit es proposa que el Pla defineixi els criteris ambientals de partida que es tindran en compte a l'hora de donar suport o prioritats als ajuntaments per al manteniment o reparació de camins municipals. Es proposen els següents:

- No es permetrà asfaltar i/o encimentar camins, excepte quan sigui imprescindible per trobar-se en zones de forts pendents.
- Quan el cas ho requereixi, es demanaran intervencions inverses que permetin desafectar o desimpactar camins amb actuacions poc sostenibles per permetre'n la seva reconversió a camí agrícola o paisatgístic.
- Els camins han de disposar de senyalització adequada i, quan escaigui, també senyalització ambiental.

D'acord amb l'informe de la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de les Terres de l'Ebre, caldrà incloure en el grup 2 el camí d'accés a la Franqueta, al terme municipal d'Horta de Sant Joan.

— Actuacions en xarxa Natura 2000.

Qualsevol actuació en camins o carreteres inclosos en la xarxa Natura 2000 ha de ser informada per l'òrgan gestor de l'espai. Cal tenir en compte que, d'acord amb l'article 7.2 b de la Llei 21/2013, qualsevol projecte, encara que no estigui inclòs ni a l'annex I ni a l'annex II de la Llei, però que pugui afectar de manera apreciable, directament o indirectament, espais protegits de xarxa Natura 2000, pot ser objecte del tràmit d'avaluació ambiental simplificada.

Així mateix, quan es facin actuacions en carreteres que afecten Natura 2000 caldrà valorar si és convenient donar a la carretera sobre la que s'actua el caràcter de carretera paisatgística i considerar la seva transformació mitjançant tècniques constructives adequades des de la perspectiva ambiental, com per exemple, biones de fusta tractada, que el traçat segueixi les corbes de nivell, evitar els talussos de desmunt i terraplè, informació a l'usuari que transita per un espai protegit, habilitar zones de contemplació del paisatge, etc.

— Actuacions de millora a la xarxa actual.

Algunes de les actuacions plantejades pel Pla, tot i que no estiguin ni programades ni previstes, afecten PEIN i xarxa Natura 2000 i d'altres espais o elements ambientals no catalogats ni protegits que tenen un valor ambiental elevat i que, per tant, caldrà tenir en compte. Un exemple és el cas de la carretera TP2039 del Catllar a la N-340 que afecta l'Anella Verda del Pla d'ordenació urbanística municipal de Tarragona en un punt molt important per a la connectivitat.

Per tant, en el marc del seguiment, i amb la finalitat d'assegurar la preservació dels valors ambientals que puguin afectar-se, les actuacions de millora de la xarxa actual que es planifiquin o programin amb relació al Pla zonal, hauran de formar part dels informes que la Diputació de Tarragona trametrà a l'òrgan ambiental anualment.

— Mobilitat sostenible.

Com s'ha dit anteriorment, el Pla zonal ha de contribuir a la transformació de la mobilitat actual, basada en el vehicle privat, cap a una mobilitat sostenible que prioritzi l'ús del transport públic i col·lectiu, la convivència entre modes de transport motoritzats i no motoritzats (vianants i bicis), i a més desincentivi l'ús del vehicle privat. Per tant, a més de la incorporació de les mesures considerades en apartats anteriors, cal que el Pla incorpori objectius ambientals clars en aquest sentit, com els que segueixen:

- Incorporar criteris de mobilitat sostenible en les característiques de les carreteres donant prioritats als modes no motoritzats i assegurant la continuïtat de les xarxes per a vianants i per a bicicletes (cal assegurar l'accés en no motoritzats als principals nuclis generadors o atractors de mobilitat).
- Contribuir a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible.

Per tot això, la planificació de les actuacions que es derivin del Pla zonal inclourà un estudi específic cas a cas, que consideri la multifuncionalitat de les carreteres que, atès el seu caràcter local, no són únicament utilitzades per vehicles motoritzats sinó que són transitades freqüentment per vianants, ciclistes, maquinària agrícola i altres vehicles lents. A més, suposen la via d'entrada a espais naturals de gaudi de l'entorn. Aquestes vies requereixen de mesures de gestió del trànsit, ja que solen presentar elements singulars a les àrees laterals com miradors, àrees d'aturada, etc.

Conseqüentment, cal identificar aquells trams o carreteres que tenen aquestes funcions i establir mesures adients com la configuració de vies ciclables o mesures de gestió de la velocitat, que també permetran reduir el risc d'accidentabilitat, el consum energètic i les emissions.



— Seguiment.



Tot i que el DAE determina que el promotor del Pla elaborarà un informe de seguiment del Pla de Vigilància Ambiental amb una periodicitat de 4 anys, d'acord amb l'exigència ambiental que requereix la implementació de les actuacions previstes i/o derivades del Pla, cal que l'informe de seguiment es trameti anualment.

En el marc del seguiment es mantindrà al corrent de la planificació quadriennal a l'òrgan ambiental de totes les actuacions en la xarxa (de millora del ferm, senyalització i sega-poda, de condicionament de carreteres de nova incorporació i de millora de la xarxa actual) siguin previstes pel Pla zonal o se'n derivin.

A més del que estableix el DAE, l'informe de seguiment haurà d'avaluar les actuacions desenvolupades i el seu efecte sobre el medi, indicant també els impactes ambientals que s'havien previst en el moment de la redacció del projecte corresponent i/o en la seva execució, i les mesures preventives, correctores i/o compensatòries adoptades.

Finalment, es proposa afegir els indicadors de seguiment següents: densitat de territori ocupat (Km²), territori ocupat (%), repartiment modal dels desplaçaments, ocupació mitjana dels cotxes, itineraris adaptats per a bicicleta/vianant (km) (no només segurs) i passatgers km per modes de transport motoritzat.

	Doc. original signat per: Ferran Miralles Sabadell 16/01/2021	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 18/01/2021 14:26:00
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Data caducitat còpia: 18/01/2024 00:00:00
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	Pàgina 5 de 10
			
		00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9	

	Doc. original signat per: Ferran Miralles Sabadell 16/01/2021	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 18/01/2021 14:26:00
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Data caducitat còpia: 18/01/2024 00:00:00
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	Pàgina 6 de 10
			
		00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9	

Fonaments de dret

La Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, modificada per la Llei 9/2018, de 5 de desembre, estableix les bases que han de regir l'avaluació ambiental dels plans, programes i projectes que puguin tenir efectes en el medi ambient.

La disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, estableix que, mentre no es dugui a terme l'adaptació de la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, a la normativa bàsica continguda a la Llei de l'Estat 21/2013, de 9 de desembre, seran d'aplicació les prescripcions de la Llei 6/2009 que no contradiguin la dita normativa bàsica, d'acord amb les regles contingudes en la mateixa disposició.

L'apartat 6.2 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, estableix l'àmbit d'aplicació de l'avaluació ambiental estratègica simplificada.

Els articles 29 i següents de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, regulen el procediment d'avaluació ambiental estratègica simplificada per emetre l'informe ambiental estratègic.

L'article 31.2 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, estableix que l'òrgan ambiental ha de resoldre, mitjançant l'emissió de l'informe ambiental estratègic, sobre si el Pla s'ha de sotmetre a una avaluació ambiental estratègica ordinària, tenint en compte el resultat de les consultes efectuades i de conformitat amb els criteris que estableix l'annex V.

L'article 103 del Decret 277/2016, de 2 d'agost, de reestructuració del Departament de Territori i Sostenibilitat, estableix que correspon a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural exercir les competències que corresponen al Departament com a òrgan ambiental en matèria d'avaluació ambiental de plans i programes.

D'acord amb els fets i els fonaments de dret exposats anteriorment,

Resolc:

—1 Emetre l'informe ambiental estratègic en el sentit que el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 no s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica ordinària, atès que no té efectes significatius sobre el medi ambient.

—2 Establir que el Pla ha d'incorporar les consideracions ambientals addicionals següents:

a) Es desaconsella la incorporació al grup 1a i, per tant, que esdevinguin carreteres, els següents camins:

- T-3321 de Mont-roig del Camp a Cambrils
- T-3211 de Cornudella del Montsant al Pantà de Siurana
- T-4233 Bonastre a Albinyana

b) Les fitxes dels camins (Document 4. del Pla Zonal) hauran d'integrar la informació ambiental, segons escaigui, en relació amb: Pla d'espais d'interès natural (PEIN), espais naturals de protecció especial (ENPE), xarxa Natura 2000, hàbitats d'interès comunitari, àrees d'interès

faunístic i florístic, Inventari d'espais d'interès geològic de Catalunya, Inventari de boscos singulars de Catalunya, Inventari de zones humides de Catalunya, plans de conservació d'espècies i àmbits protegits pel planejament territorial.

c) En els camins del grup 1a, en general caldrà evitar que s'incrementi el trànsit del vehicle privat i promoure un model de mobilitat sostenible basada en el transport públic i col·lectiu i els modes de transport no motoritzats. Així, les actuacions previstes, a més de millorar el ferm quan sigui necessari per seguretat, hauran d'incloure mesures estructurals i de gestió que obliguin a reduir velocitats (elements reductors de la velocitat, senyalització, etc.) i que permetin la convivència amb modes no motoritzats.

d) El condicionament d'ajust als nous criteris de disseny del Pla del camí T-2021 de Sant Carles a Poble Nou i Salines s'haurà de sotmetre al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada d'acord amb l'article 7.2.b de la de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

e) Els condicionaments d'ajust als nous criteris de disseny del Pla de qualsevol camí hauran d'obtenir l'informe de l'òrgan ambiental. Concretament, els condicionaments dels camins T-4283 de Roda de Berà a Sant Vicenç de Calders i T-4347 de Santa Oliva a Bellvei, hauran d'obtenir l'informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona. Així mateix, els de la T-2036 de Camarles a l'Aldea hauran d'obtenir l'informe de l'Oficina de Medi Ambient de les Terres de l'Ebre.



S'aportarà la documentació següent:



- Els valors naturals que travessa: espais naturals protegits, hàbitats d'interès comunitari, espècies de fauna i flora d'interès, zones humides, espais d'interès geològic i connectors ecològics.
- Possibles efectes ambientals tenint en compte les adequacions que seran necessàries i les conseqüències esperades per l'augment de velocitat i de la IMD, com la pèrdua d'hàbitats d'interès, l'afectació a espècies amenaçades, l'augment del risc d'atropellament, l'afectació a la connectivitat ecològica, etc.
- Les mesures preventives, correctores o compensatòries destinades, entre d'altres, a garantir la conservació de la connectivitat ecològica i permeabilitzar els connectors ecològics interferits, reduir el risc d'atropellament de fauna, i mesures d'integració paisatgística en els espais d'interès.

f) El Pla zonal definirà els criteris ambientals de partida que es tindran en compte a l'hora de donar suport o prioritar als ajuntaments per al manteniment o la reparació de camins municipals dels grups 1b i 2. Es proposen, entre d'altres, els següents:

- No es permetrà asfaltar i/o encimentar camins excepte quan sigui imprescindible per trobar-se en zones de forts pendents.
- Quan el cas ho requereixi, es demanaran intervencions inverses que permetin desafectar o desimpactar camins amb actuacions poc sostenibles per permetre'n la seva reconversió a camí agrícola o paisatgístic.
- Els camins han de disposar de senyalització adequada i, quan escaigui, també senyalització ambiental.

g) D'acord amb l'informe de la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de les Terres de l'Ebre, caldrà incloure com a vial del grup 2 el camí d'accés a la Franqueta, al terme municipal d'Horta de Sant Joan.

	Doc. original signat per: Ferran Miralles Sabadell 16/01/2021	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 18/01/2021 14:26:00
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Data caducitat còpia: 18/01/2024 00:00:00
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	Pàgina 7 de 10
			
		00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9	

	Doc. original signat per: Ferran Miralles Sabadell 16/01/2021	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat	Data creació còpia: 18/01/2021 14:26:00
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	Data caducitat còpia: 18/01/2024 00:00:00
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	Pàgina 8 de 10
			
		00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9	

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
**Direcció General de Polítiques
Ambientals i Medi Natural**

h) Les actuacions en camins o carreteres inclosos en xarxa Natura 2000 han de ser informades per l'òrgan gestor de l'espai, d'acord amb l'article 7.2 b de la Llei 21/2013, que determina que qualsevol projecte, encara que no estigui inclòs ni a l'annex I ni a l'annex II de la Llei, però que pugui afectar de manera apreciable, directament o indirectament, espais protegits de la xarxa Natura 2000, pot ser objecte del tràmit d'avaluació ambiental simplificada. A més, quan es facin actuacions en carreteres que afecten xarxa Natura 2000 caldrà valorar si és convenient donar a la carretera sobre la que s'actua caràcter de carretera paisatgística.

i) Cal que el Pla incorpori els objectius de mobilitat sostenible següents:

- Incorporar criteris de mobilitat sostenible en les característiques de les carreteres donant prioritat als modes no motoritzats i assegurant la continuïtat de les xarxes per a vianants i per a bicicletes (cal assegurar l'accés en no motoritzats als principals nuclis generadors o atractors de mobilitat).
- Contribuir a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible.

j) La planificació de les actuacions que es derivin del Pla zonal inclourà un estudi específic, cas a cas, que consideri la multifuncionalitat dels camins i carreteres de l'àmbit del Pla, el risc d'atropellament de fauna (no només ungulats) i l'afectació de la connectivitat, i establirà les mesures que corresponguin.

k) La Diputació de Tarragona realitzarà un informe de seguiment del pla de vigilància ambiental anualment que inclourà (a més del que estableix el DAE):

- El desenvolupament de la planificació quadriennal de totes les actuacions en la xarxa local (millora del ferm, senyalització i sega-poda, condicionament de carreteres de nova incorporació, millora de la xarxa actual...).
- L'avaluació de les actuacions fetes i el seu efecte sobre el medi, indicant també els impactes ambientals que s'havien previst en el moment de l'elaboració del projecte corresponent i/o en la seva execució, i les mesures preventives, correctores i/o compensatòries adoptades.

l) El Pla zonal afegirà els indicadors de seguiment següents: densitat de territori ocupat (Km²), territori ocupat (%), repartiment modal dels desplaçaments, ocupació mitjana dels cotxes, itineraris adaptats (no només segurs) per a bicicleta/vianant (km), i passatgers km per modes de transport motoritzat.

m) Es tindran en consideració les aportacions i requeriments dels informes rebuts per part de les administracions públiques i l'entitat de públic interessat relacionats en l'apartat 4 de l'informe proposat emès pel Servei de Plans i Programes de la Sub-direcció General d'Avaluació Ambiental, de 15 de gener de 2021.

—3 Notificar aquesta Resolució a la Diputació de Tarragona i publicar-la al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* i al web del Departament de Territori i Sostenibilitat.

Contra aquesta Resolució no es pot interposar cap recurs, sens perjudici dels que siguin procedents en via judicial contra la disposició de caràcter general que hagi aprovat el Pla, o bé sens perjudici dels que siguin procedents en via administrativa contra l'acte d'aprovació del Pla, de conformitat amb l'article 31 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
**Direcció General de Polítiques
Ambientals i Medi Natural**

D'acord amb l'esmentat article 31 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, l'informe ambiental estratègic perd la vigència i deixa de produir els efectes que li són propis si, una vegada publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, no s'ha aprovat el Pla en el termini màxim de quatre anys des que es publiqui.

Barcelona,

Ferran Miralles i Sabadell
Director general de Polítiques Ambientals i Medi Natural

Signat electrònicament



Doc. original signat per:
Ferran Miralles Sabadell
16/01/2021

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9

Data creació còpia:
18/01/2021 14:26:00

Data caducitat còpia:
18/01/2024 00:00:00

Pàgina 9 de 10



Doc. original signat per:
Ferran Miralles Sabadell
16/01/2021

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ



00RT7H3BW58FTPQVT4GR29VB0DMLLDC9

Data creació còpia:
18/01/2021 14:26:00

Data caducitat còpia:
18/01/2024 00:00:00

Pàgina 10 de 10

En data 5 de febrer de 2021 es va publicar al DOGC la Resolució TES/225/2021, de 16 de gener (s'adjunta a l'annex 1), per la qual s'emet l'informe ambiental estratègic del Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 (exp. OAA20200052), i resol:

1. Emetre l'informe ambiental estratègic en el sentit que el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035 no s'ha de sotmetre a avaluació ambiental estratègica ordinària, atès que no té efectes significatius sobre el medi ambient.
2. Establir que el Pla ha d'incorporar una sèrie de consideracions ambientals addicionals

A continuació es detallen aquestes consideracions ambientals addicionals i com s'han resolt:

- a) *Es desaconsella la incorporació al grup 1a i, per tant, que esdevinguin carreteres els següents camins:*
- T-3321 de Mont-roig del Camp a Cambrils
 - T-3211 de Cornudella del Montsant al Pantà de Siurana
 - T-4233 de Bonastre a Albinyana

El camí T-3124 de Mont-roig del Camp a Cambrils (indicat erròniament com a camí T-3321) es re-classifica al Grup 1b de camins. No es pot considerar que compleixi el criteri a) del Reglament perquè tot i que el camí comunica Mont-roig del Camp amb Cambrils, ja hi ha carreteres que comuniquen directament Mont-roig del Camp amb Cambrils i tampoc compleix el criteri f) del Reglament perquè només escurça un 7% l'itinerari per carretera.

El camí T-3211 de Cornudella del Montsant al Pantà de Siurana es re-classifica com a grup 1b. Tot el camí passa pel mateix terme municipal i per tant no compleix estrictament els criteris per ser incorporat com a carretera.

El camí T-4233 de Bonastre a Albinyana es classifica al grup 1a, per tant es manté la proposta d'incorporar-lo a la xarxa local de carreteres. Aquest camí escurça a 5,5 km. els 21,5 km. que hi ha per carretera entre Bonastre i Albinyana, compleix amb els criteris a), f) i g) del Reglament i per tant s'ha de poder incorporar a la xarxa local de carreteres. No s'espera que es produeixi un increment significatiu del trànsit rodat perquè es considera que com és un itinerari molt més curt que l'alternativa per carretera, tots els possibles usuaris ja hi estan passant. S'hi faran actuacions per millorar la seguretat d'aquests usuaris que hi circulen i que garanteixin velocitats de circulació reduïdes, tal com s'especifica a la fitxa del camí.

b) *Les fitxes dels camins (Document 4. del Pla Zonal) hauran d'integrar la informació ambiental, segons escaigui, en relació amb: Pla d'espais d'interès natural (PEIN), espais naturals de protecció especial (ENPE), xarxa Natura 2000, hàbitats d'interès comunitari, àrees d'interès faunístic i florístic, Inventari d'espais d'interès geològic de Catalunya, Inventari de boscos singulars de Catalunya, Inventari de zones humides de Catalunya, plans de conservació d'espècies i àmbits protegits pel planejament territorial.*

S'ha incorporat la informació ambiental sol·licitada al totes les fitxes dels camins del Pla Zonal.

c) *En els camins del grup 1a, en general caldrà evitar que s'incrementi el trànsit del vehicle privat i promoure un model de mobilitat sostenible basada en el transport públic i col·lectiu i els modes de transport no motoritzats. Així, les actuacions previstes, a més de millorar el ferm quan sigui necessari per seguretat, hauran d'incloure mesures estructurals i de gestió que obliguin a reduir velocitats (elements reductors de la velocitat, senyalització, etc.) i que permetin la convivència amb modes no motoritzats.*

La Diputació de Tarragona no té competències en transport públic i col·lectiu. Com a organisme gestor de les carreteres de la seva titularitat, vetlla per facilitar l'accessibilitat a les parades de transport públic a totes les carreteres de la xarxa local i per la convivència segura de tots els usuaris de les carreteres. D'altra banda, un dels objectius de la Diputació de Tarragona és reduir la velocitat de circulació dels vehicles per millorar la seguretat dels usuaris, i es té present tant en la redacció de projectes de condicionament de carreteres com en la gestió de la conservació i explotació de la xarxa local de carreteres. També es prenen les mesures que permet aplicar la normativa vigent en matèria de carreteres per garantir la circulació a velocitats reduïdes als trams on hi ha convivència amb

modes no motoritzats. S'ha modificat l'apartat 2.3. de la memòria on es detallen els criteris de disseny que s'estan aplicant en trams amb circulació intensa de ciclistes esportius i en trams potencialment utilitzables per usuaris que es desplacen a peu o en bicicleta.

d) El condicionament d'ajust als nous criteris de disseny del Pla del camí T-2021 de Sant Carles a Poble Nou i Salines s'haurà de sotmetre al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada d'acord amb l'article 7.2.b de la de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

La tramitació dels projectes constructius segueixen la legislació ambiental vigent. En el cas del camí T-2021 de Sant Carles a Poble Nou i Salines es sotmetrà al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada.

e) Els condicionaments d'ajust als nous criteris de disseny del Pla de qualsevol camí hauran d'obtenir l'informe de l'òrgan ambiental. Concretament, els condicionaments dels camins T-4283 de Roda de Berà a Sant Vicenç de Calders i T-4347 de Santa Oliva a Bellvei, hauran d'obtenir l'informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona. Així mateix, els de la T-2036 de Camarles a l'Aldea hauran d'obtenir l'informe de l'Oficina de Medi Ambient de les Terres de l'Ebre.

S'aportarà la documentació següent:

- Els valors naturals que travessa: espais naturals protegits, hàbitats d'interès comunitari, espècies de fauna i flora d'interès, zones humides, espais d'interès geològic i connectors ecològics.*
- Possibles efectes ambientals tenint en compte les adequacions que seran necessàries i les conseqüències esperades per l'augment de velocitat i de la IMD, com la pèrdua d'hàbitats d'interès, l'afectació a espècies amenaçades, l'augment del risc d'atropellament, l'afectació a la connectivitat ecològica, etc.*
- Les mesures preventives, correctores o compensatòries destinades, entre d'altres, a garantir la conservació de la connectivitat ecològica i permeabilitzar els connectors ecològics interferits, reduir el risc d'atropellament de fauna, i mesures d'integració paisatgística en els espais d'interès.*

La tramitació dels projectes constructius segueixen la legislació ambiental vigent. En el cas que es facin projectes de condicionament dels camins T-4283 de Roda de Berà a Sant Vicenç de Calders i T-4347 de Santa Oliva a Bellvei, s'elaborarà la documentació sol·licitada i es trametrà a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Tarragona. En el cas que es faci projecte de condicionament del camí T-2036 de Camarles a l'Aldea, s'elaborarà la documentació sol·licitada i es trametrà a l'Oficina de Medi Ambient de les Terres de l'Ebre.

f) El Pla zonal definirà els criteris ambientals de partida que es tindran en compte a l'hora de donar suport o prioritat als ajuntaments per al manteniment o la reparació de camins municipals dels grups 1b i 2. Es proposen, entre d'altres, els següents:

- No es permetrà asfaltar i/o encimentar camins excepte quan sigui imprescindible per trobar-se en zones de forts pendents.*
- Quan el cas ho requereixi, es demanaran intervencions inverses que permetin desafectar o desimpactar camins amb actuacions poc sostenibles per permetre'n la seva reconversió a camí agrícola o paisatgístic.*
- Els camins han de disposar de senyalització adequada i, quan escaigui, també senyalització ambiental.*

La competència en la gestió dels camins és dels ajuntaments. Cap de les assistències que la Diputació de Tarragona presta o té previst prestar als ajuntaments en el manteniment de camins municipals inclou pavimentar camins que no estiguin pavimentats. Actualment hi ha creada l'Assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats que inclou tasques de reparació de paviments amb regs asfàltics, sega, podes puntuals i senyalització horitzontal, la qual poden sol·licitar els ajuntaments per qualsevol camí municipal pavimentat. El Pla Zonal preveu habilitar els mecanismes necessaris per donar suport als ajuntaments en el manteniment del ferm, la millora de la senyalització i la sega i poda en els marges dels camins dels grup 1b (que estan tots pavimentats), en cap cas es preveu donar suport en la pavimentació de camins no pavimentats. Tal com es detalla a l'apartat 4 de la memòria, s'ha inclòs donar suport també en la retirada de paviment de camins per reconvertir-los en camins agrícoles o paisatgístics i que el suport en millora de la senyalització inclogui també la senyalització ambiental si s'escau.

g) D'acord amb l'informe de la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de les Terres de l'Ebre, caldrà incloure com a vial del grup 2 el camí d'accés a la Franqueta, al terme municipal d'Horta de Sant Joan.

S'ha inclòs el camí d'accés a la Franqueta com a camí del Grup 2.

h) Les actuacions en camins o carreteres inclosos en xarxa Natura 2000 han de ser informades per l'òrgan gestor de l'espai, d'acord amb l'article 7.2 b de la Llei 21/2013, que determina que qualsevol projecte, encara que no estigui inclòs ni a l'annex I ni a l'annex II de la Llei, però que pugui afectar de manera apreciable, directament o indirectament, espais protegits de la xarxa Natura 2000, pot ser objecte del tràmit d'avaluació ambiental simplificada. A més, quan es facin actuacions en carreteres que afecten xarxa Natura 2000 caldrà valorar si és convenient donar a la carretera sobre la que s'actua caràcter de carretera paisatgística.

Tots els projectes de carreteres de la xarxa local segueixen la tramitació ambiental que determina la llei. En el cas de projectes de carreteres que passen per la xarxa Natura 2000 es demana informe a l'òrgan ambiental gestor competent per tal de seguir les instruccions i el procediment que considerin oportú.

i) Cal que el Pla incorpori els objectius de mobilitat sostenible següents:

- Incorporar criteris de mobilitat sostenible en les característiques de les carreteres donant prioritat als modes no motoritzats i assegurant la continuïtat de les xarxes per a vianants i per a bicicletes (cal assegurar l'accés en no motoritzats als principals nuclis generadors o atractors de mobilitat).*
- Contribuir a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible.*

La Diputació de Tarragona com a òrgan gestor de la xarxa local de carreteres vetlla per la convivència segura de tots els usuaris de la xarxa local. En aquest sentit dona continuïtat a les xarxes per a vianants i bicicletes i millora l'accessibilitat a les parades de transport públic per contribuir a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal en l'àmbit de les seves competències.

Concretament, la metodologia de prioritització d'actuacions que proposa el Pla Zonal, té un indicador d'Impacte sobre usuaris vulnerables per identificar i prioritzar les actuacions en aquells trams de la xarxa local amb més confluència d'usuaris vulnerables. Té per objectiu reduir l'impacte social i ambiental de les carreteres a l'entorn que travessen, i més en particular millorar la qualitat de vida de les persones que viuen i treballen prop de la carretera, reduint conflictes amb els usos confrontants i garantint la convivència segura de tots els usuaris.

S'ha modificat l'apartat 2.3. de la memòria on es detallen els criteris de disseny que s'estan aplicant en trams amb circulació intensa de ciclistes esportius i en trams transitats o potencialment utilitzables per usuaris que es desplacen a peu o en bicicleta.

j) La planificació de les actuacions que es derivin del Pla zonal inclourà un estudi específic, cas a cas, que consideri la multifuncionalitat dels camins i carreteres de l'àmbit del Pla, el risc d'atropellament de fauna (no només ungulats) i l'afectació de la connectivitat, i establirà les mesures que corresponguin.

La tramitació dels projectes constructius segueixen la legislació ambiental vigent. Tots els projectes que es derivin del Pla Zonal tindran present aquests aspectes quan es redactin.

k) La Diputació de Tarragona realitzarà un informe de seguiment del pla de vigilància ambiental anualment que inclourà (a més del que estableix el DAE):

- El desenvolupament de la planificació quadriennal de totes les actuacions en la xarxa local (millora del ferm, senyalització i sega-poda, condicionament de carreteres de nova incorporació, millora de la xarxa actual...).*
- L'avaluació de les actuacions fetes i el seu efecte sobre el medi, indicant també els impactes ambientals que s'havien previst en el moment de l'elaboració del projecte corresponent i/o en la seva execució, i les mesures preventives, correctores i/o compensatòries adoptades.*

L'informe de seguiment del pla de vigilància ambiental inclourà el desenvolupament de la planificació quadriennal de totes les actuacions en la xarxa local i d'aquelles actuacions que hagin passat un tràmit ambiental, l'avaluació de les actuacions fetes i el seu efecte sobre el medi, els impactes ambientals previstos i les mesures preventives, correctores i/o compensatòries.

l) El Pla zonal afegirà els indicadors de seguiment següents: densitat de territori ocupat (Km2), territori ocupat (%), repartiment modal dels desplaçaments, ocupació mitjana dels cotxes, itineraris adaptats (no només segurs) per a bicicleta/vianant (km), i passatgers km per modes de transport motoritzat.

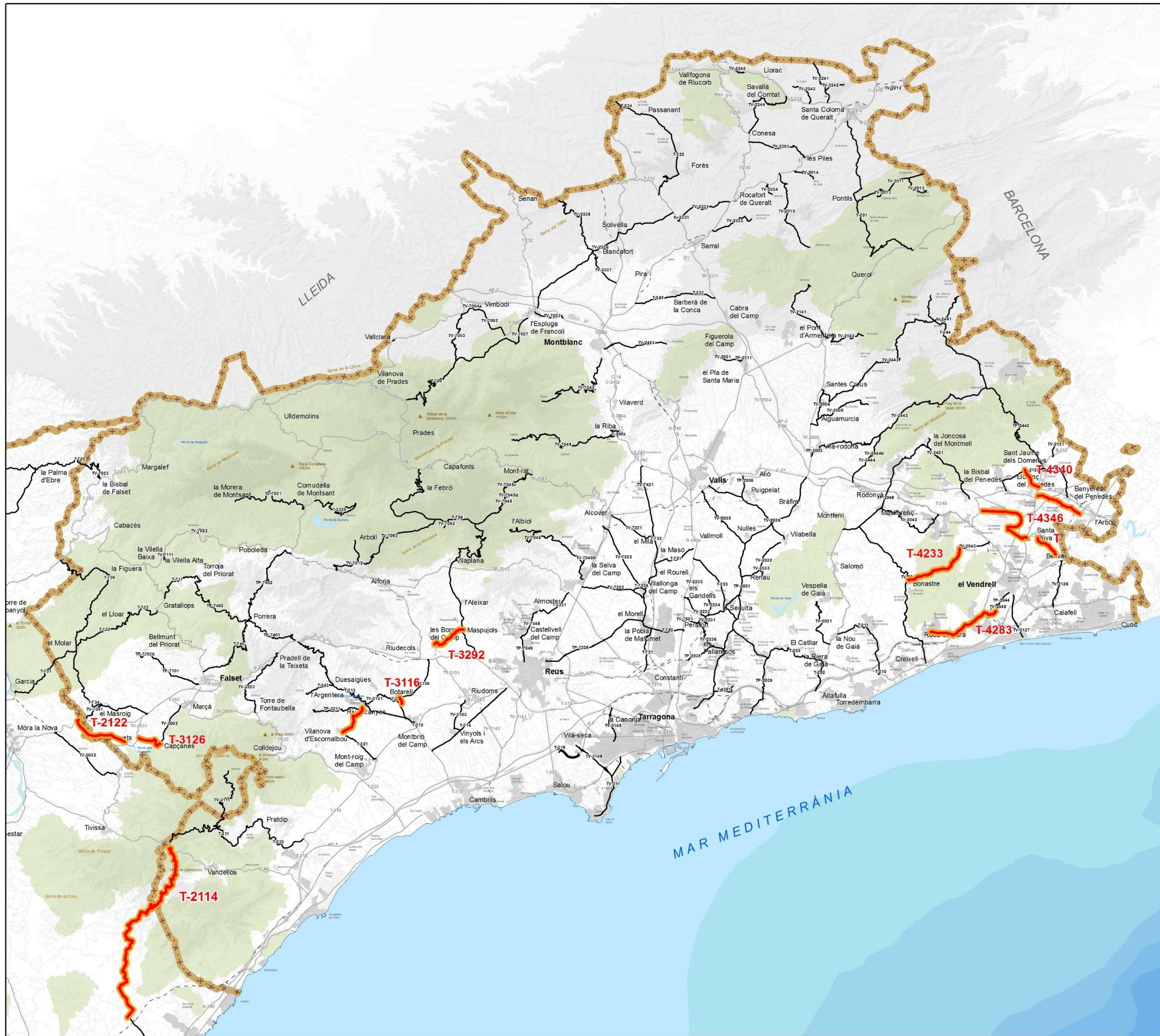
S'inclouran els indicadors de seguiment: densitat de territori ocupat (Km2), territori ocupat (%) i itineraris adaptats (no només segurs) per a bicicleta/vianant (km).

La Diputació de Tarragona no té competències en matèria de mobilitat i no disposa de dades per incloure els següents indicadors: repartiment modal dels desplaçaments, ocupació mitjana dels cotxes i passatgers km per modes de transport motoritzat. En la mesura de que sigui possible aconseguir-les, s'aniran incorporant en el conjunt d'indicadors de seguiment.



m) Es tindran en consideració les aportacions i requeriments dels informes rebuts per part de les administracions públiques i l'entitat de públic interessat relacionats en l'apartat 4 de l'informe proposta emès pel Servei de Plans i Programes de la Sub-direcció General d'Avaluació Ambiental, de 15 de gener de 2021.

Es tindran en consideració. També es tindrà en consideració les aportacions de l'informe tramès amb data 4 de febrer de 2021 pel Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Agència de Residus de Catalunya.

ANNEX 3. PLÀNOL, LLISTAT, CÀLCULS I FITXES DELS CAMINS DEL GRUP 1a DEL CAMP DE TARRAGONA



Camins del Grup 1a

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Camins del Grup 1a

Escala 1:270.000



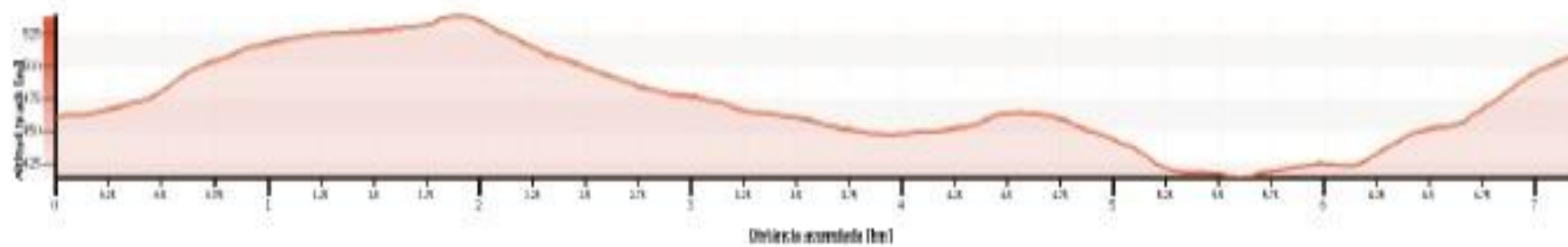
CODI	Topònim	Comarca	Grup	Longitud (km)	
T-2114	Gavadà	Baix Camp	1a	7,18	
T-2122	els Guiamets a Móra	Priorat	1a	3,06	
T-3116	circumval·lació a Botarell	Baix Camp	1a	0,51	
T-3126	Capçanes als Guiamets	Priorat	1a	2,22	
T-3134	Vilanova Escornalbou-Riudecanyes	Baix Camp	1a	2,76	
T-3292	Maspujols a les Borges del Camp	Baix Camp	1a	2,87	
T-4233	Bonastre a Albinyana	Baix Penedès	1a	5,03	
T-4283	Roda de Barà a St Vicenç de Calders	Baix Penedès/Tarragonès	1a	5,57	
T-4340	l'Hostal a Llorenç del Penedès	Baix Penedès	1a	2,38	
T-4346	Bisbal Penedès-Sta Oliva per IDIADA	Baix Penedès	1a	6,41	
T-4347	Santa Oliva a Bellvei	Baix Penedès	1a	2,15	
T-4356	Llorenç del Penedès a l'Arboç	Baix Penedès	1a	3,83	
				TOTAL	43,97

Codi	Topònim	Comarca	Àmbit	Longitud (km)	Relleu	Entorn	Amplada (m)	Tipus de paviment	Estat del camí	Travessa un espai natural	A	B	C	D	E	F	G	H	Cost de manteniment i explotació (€)	Cost d'adequació del camí a carretera (€)	IMD	TIR
T-2114	Gavadà	Baix Camp	Camp de Tarragona	7,18	Accidentat	Rural	5,33	TS	Regular	No	✓								49.728	1.184.000	212	
T-2122	els Guiamets a Móra	Priorat	Camp de Tarragona	3,06	Accidentat	Rural	5,33	TS	Regular	No						✓			12.852	153.000	293	15%
T-3116	circumval·lació a Botarell	Baix Camp	Camp de Tarragona	0,51	Pla/Ondulat	Rural	7,40	MB	Bo	No								✓	2.142	5.100	1.583	
T-3126	Capçanes als Guiamets	Priorat	Camp de Tarragona	2,22	Accidentat	Rural	5,18	TS	Regular/dolent	No	✓					✓			9.324	250.000	192	21%
T-3134	Vilanova Escornalbou-Riudecanyes	Baix Camp	Camp de Tarragona	2,76	Accidentat	Rural	6,55	MB	Bo	No	✓					✓			11.592	27.600	242	278%
T-3292	Maspujols a les Borges del Camp	Baix Camp	Camp de Tarragona	2,87	Accidentat	Rural	6,71	MB	Bo/regular	No	✓					✓			12.054	287.000	440	14%
T-4233	Bonastre a Albinyana	Baix Penedès	Camp de Tarragona	5,03	Accidentat	Natural	5,30	MB	Bo/regular	Sí	✓					✓	✓		21.126	1.257.500	248	12%
T-4283	Roda de Barà a St Vicenç de Calders	Baix Penedès/Tarragonès	Camp de Tarragona	5,57	Pla/Ondulat	Rural	5,88	MB	Regular	No		✓				✓	✓		23.394	807.000	931	24%
T-4340	l'Hostal a Llorenç del Penedès	Baix Penedès	Camp de Tarragona	2,38	Pla/Ondulat	Rural	6,37	MB	Regular/dolent	No								✓	7.644	182.000	742	
T-4346	Bisbal Penedès-Sta Oliva per IDIADA	Baix Penedès	Camp de Tarragona	6,41	Pla/Ondulat	Rural	7,24	MB	Bo/regular	No						✓			26.922	641.000	1.296	64%
T-4347	Santa Oliva a Bellvei	Baix Penedès	Camp de Tarragona	2,15	Pla/Ondulat	Rural	5,78	TS	Regular	No	✓								9.030	215.000	714	
T-4356	Llorenç del Penedès a l'Arboç	Baix Penedès	Camp de Tarragona	3,83	Accidentat	Rural	6,43	MB	Regular	No		✓							16.086	383.000	1.198	

T-2114 GAVADÀ (tram des dels límits del Camp de Tarragona a la C-44)



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1

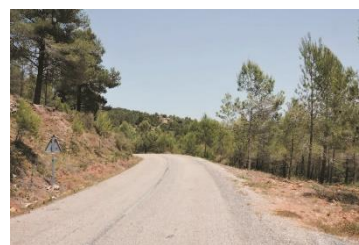


Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

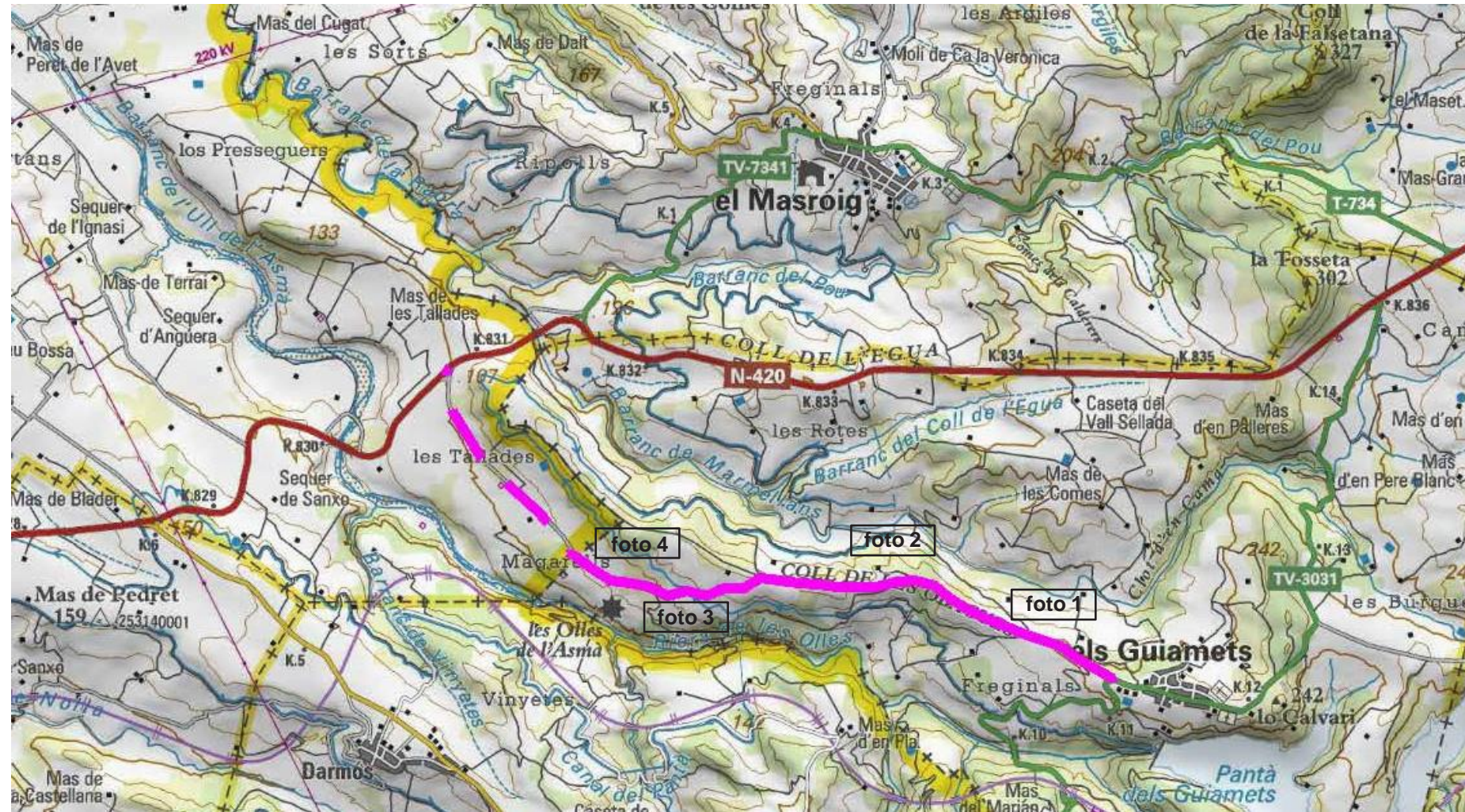
Codi camí	T-2114
Nom del camí	GAVADÀ
Terme municipal	Vandellòs
Comarca	BAIX CAMP
Classificació del camí	G1a
Origen	límit demarcacions Terres de l'Ebre i Camp de Tarragona
Final	C-44
Longitud	7,180 km
Amplada	6,50 m
Tipus de paviment	Tractament superficial
Estat del paviment	Regular
Tipus del terreny	Molt accidentat
Cunetes	Si
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	826
Data de presa de dades	18/11/2018

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	1,354 km
ENPE	0 km
XN 2000	1,354 km
HIC	6,753 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	7,180 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	7,180 km

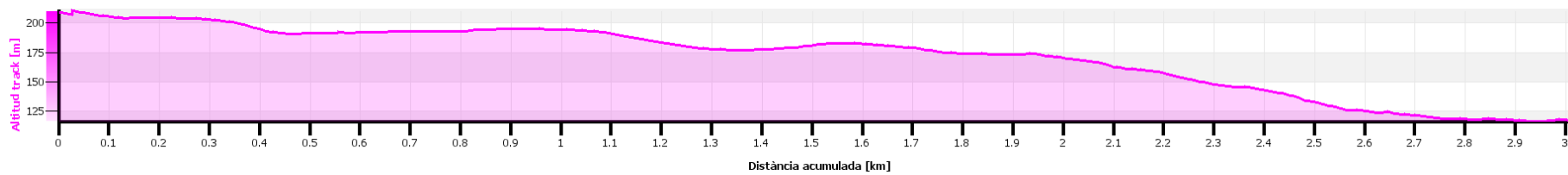
Dona compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (l'Ametlla de Mar 6.887; Tivissa 1.677).

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-2122 ELS GUIAMETS A MORA (tram: els Guiamets a límit Camp de Tarragona)



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-2122
Nom del camí	ELS GUIAMETS A MORA tram: els Guiamets a límit Camp de Tarragona
Terme municipal	Els Guiamets
Comarca	PRIORAT
Classificació del camí	G1a
Origen	Els Guiamets
Final	Límits Camp de Tarragona
Longitud	3,060 km
Amplada	5,33 m
Tipus de paviment	Tractament superficial
Estat del paviment	Regular / Dolent
Tipus del terreny	Accidentat
Cunetes	Si
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Horizontal no / vertical si
IMD	293
Data de presa de dades	08/11/2017

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	0 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	2,787 km

Dona compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre els Guiamets i Móra la Nova i té un TIR del 15%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

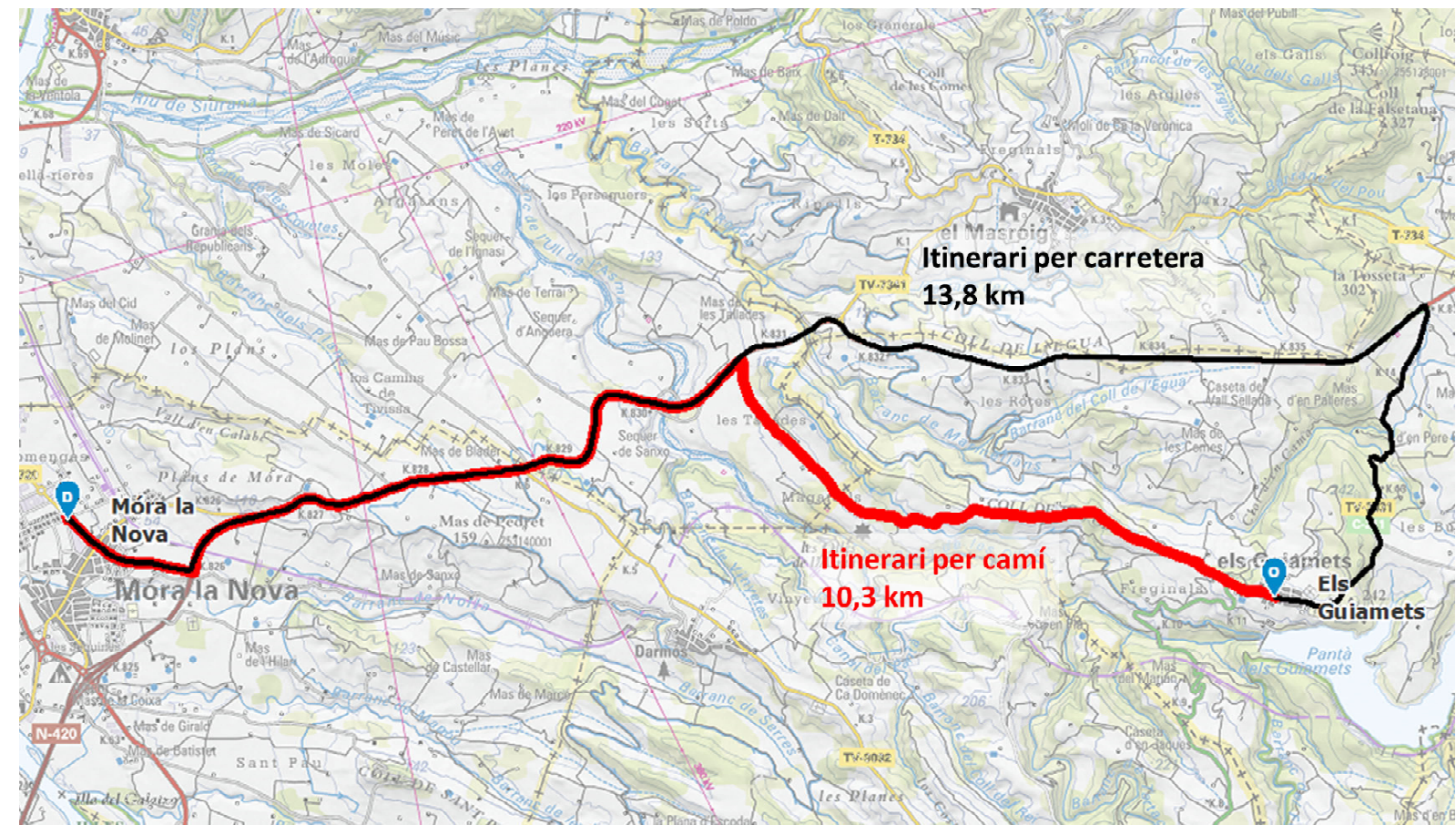
G 1a

Camí T-2122

els Guiamets a Móra

Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	3,06
Itinerari carretera (km)	13,8
Itinerari camí (km)	10,3
Temps camí actual	10,02
Temps camí futur	8,49
Temps carretera alternativa	10,35
IMD actual del camí	293
IMD carretera alternativa	343
IMD captada	34
IMD total del camí futur	327,3
Estalvi temps del trànsit actual	27.271
Estalvi temps del trànsit captat	3.881
Estalvi operatiu	2.124
Estalvi global	33.276
Cost total de convertir a carretera (€)	153.000 €
TIR	15%

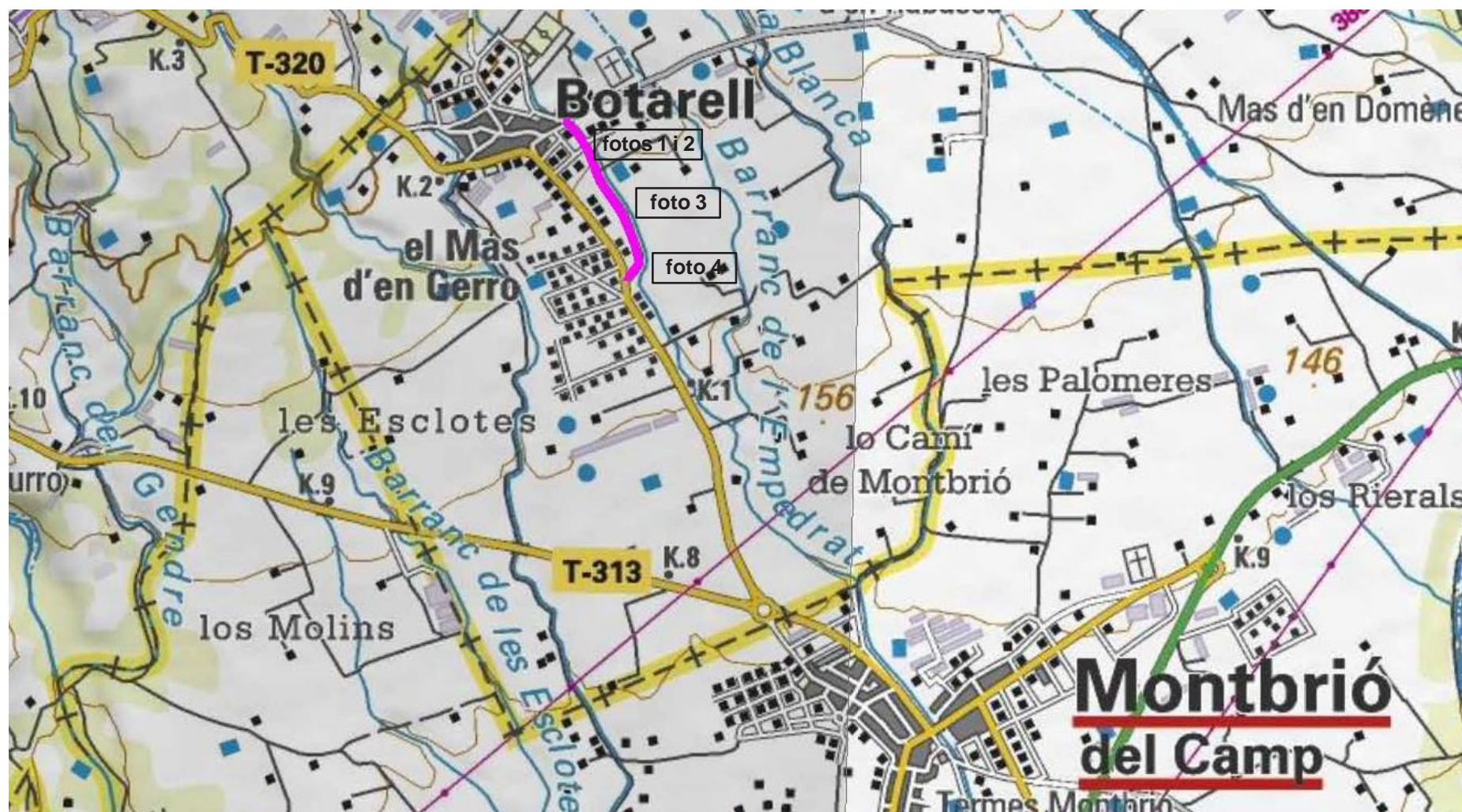


Justificació

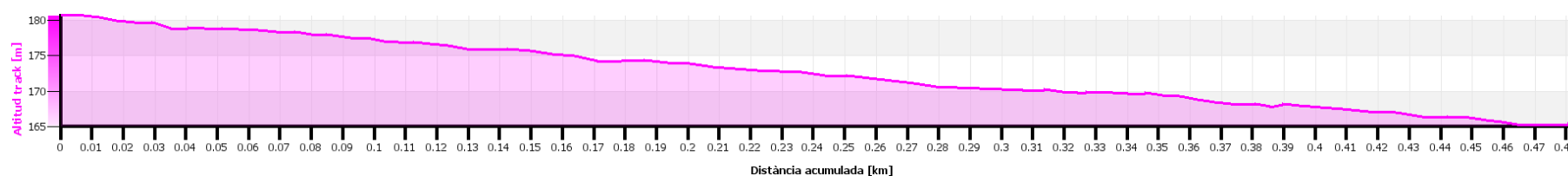
Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre els Guiamets i Móra la Nova i té un TIR del 15%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-3116 CIRCUMVAL·LACIÓ A BOTARELL



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3

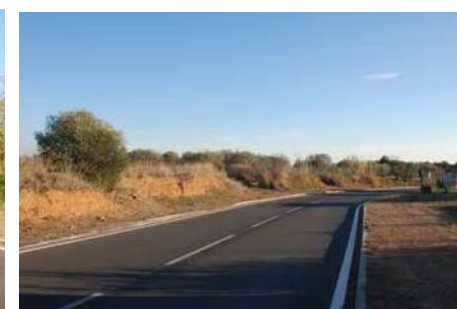


Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-3116
Nom del camí	CIRCUMVAL·LACIÓ A BOTARELL
Terme municipal	Botarell
Comarca	BAIX CAMP
Classificació del camí	G1a
Orígen	TV-3136 rotonda accés
Final	T-320
Longitud	0,510 km
Amplada	7,40 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Bo
Tipus del terreny	Pla
Cunetes	No
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	1583
Data de presa de dades	23/10/2017

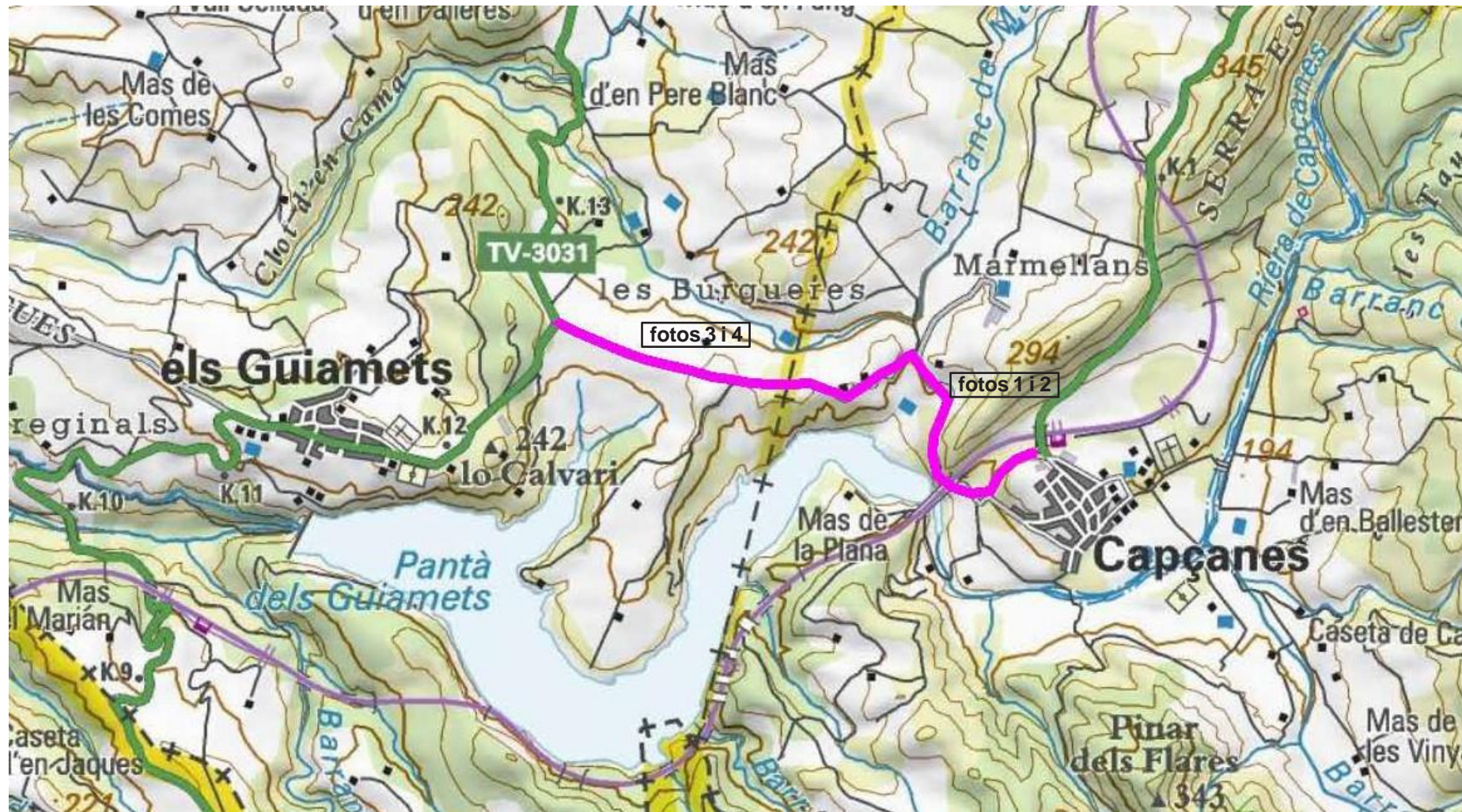
Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	0 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	0,051 km

Dona compliment al criteri h): tram de variant que dona continuïtat a la xarxa de carreteres i elimina el pas per la travessera de Botarell.

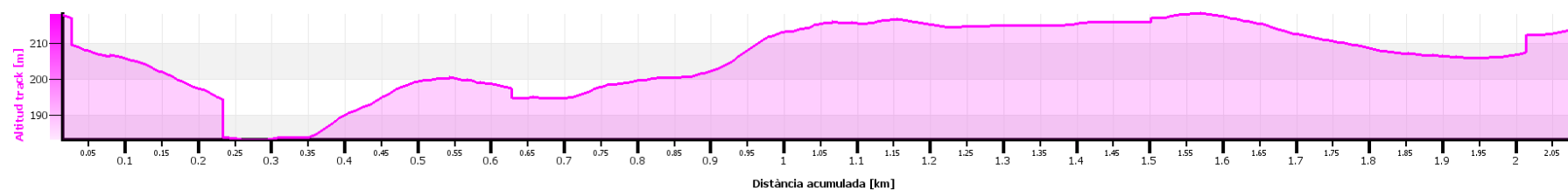
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

G 1a

T-3126 CAPÇANES ALS GUIAMETS



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-3126
Nom del camí	CAPÇANES ALS GUIAMETS
Terme municipal	Capçanes i els Guiamets
Comarca	PRIORAT
Classificació del camí	G1a
Origen	Capçanes
Final	TV-3031 pk 12+560
Longitud	2,220 km
Amplada	5,18 m
Tipus de paviment	Tractament superficial
Estat del paviment	Regular
Tipus del terreny	Accidentat
Cunetes	Si
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Horitzontal no vertical si
IMD	192
Data de presa de dades	10/11/2017

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0,137 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	2,220 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	2,220 km

Dona compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Capçanes 403; els Guiamets 272) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Capçanes i els Guiamets i té un TIR del 21%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

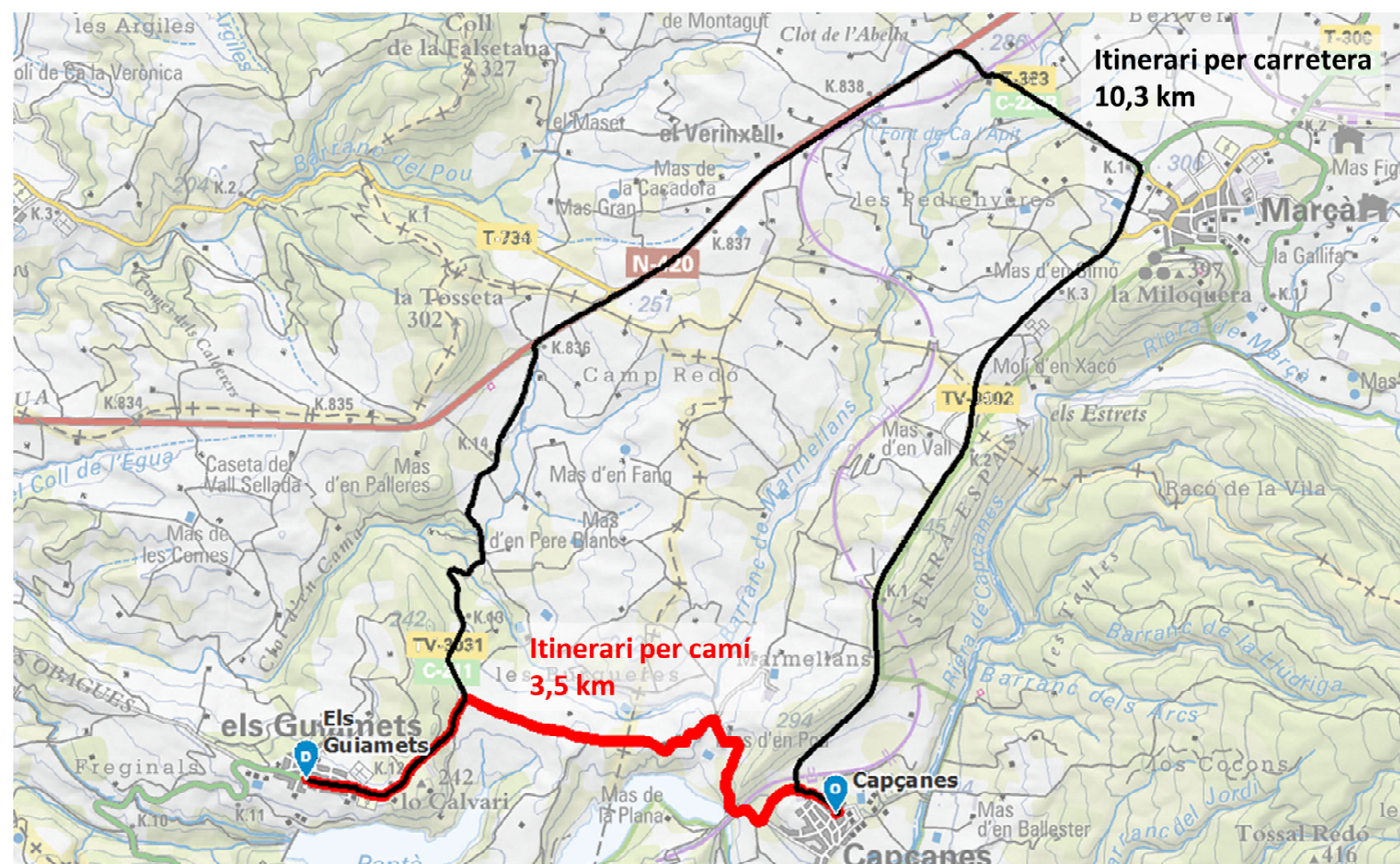
G 1a

Camí T-3126

Capçanes als Guiamets

Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	2,22
Itinerari carretera (km)	10,3
Itinerari camí (km)	3,5
Temps camí actual	4,29
Temps camí futur	3,18
Temps carretera alternativa	7,725
IMD actual del camí	192
IMD carretera alternativa	431
IMD captada	48
IMD total del camí futur	240
Estalvi temps del trànsit actual	12.965
Estalvi temps del trànsit captat	13.271
Estalvi operatiu	30.945
Estalvi global	57.181
Cost total de convertir a carretera (€)	250.000 €
TIR	21%

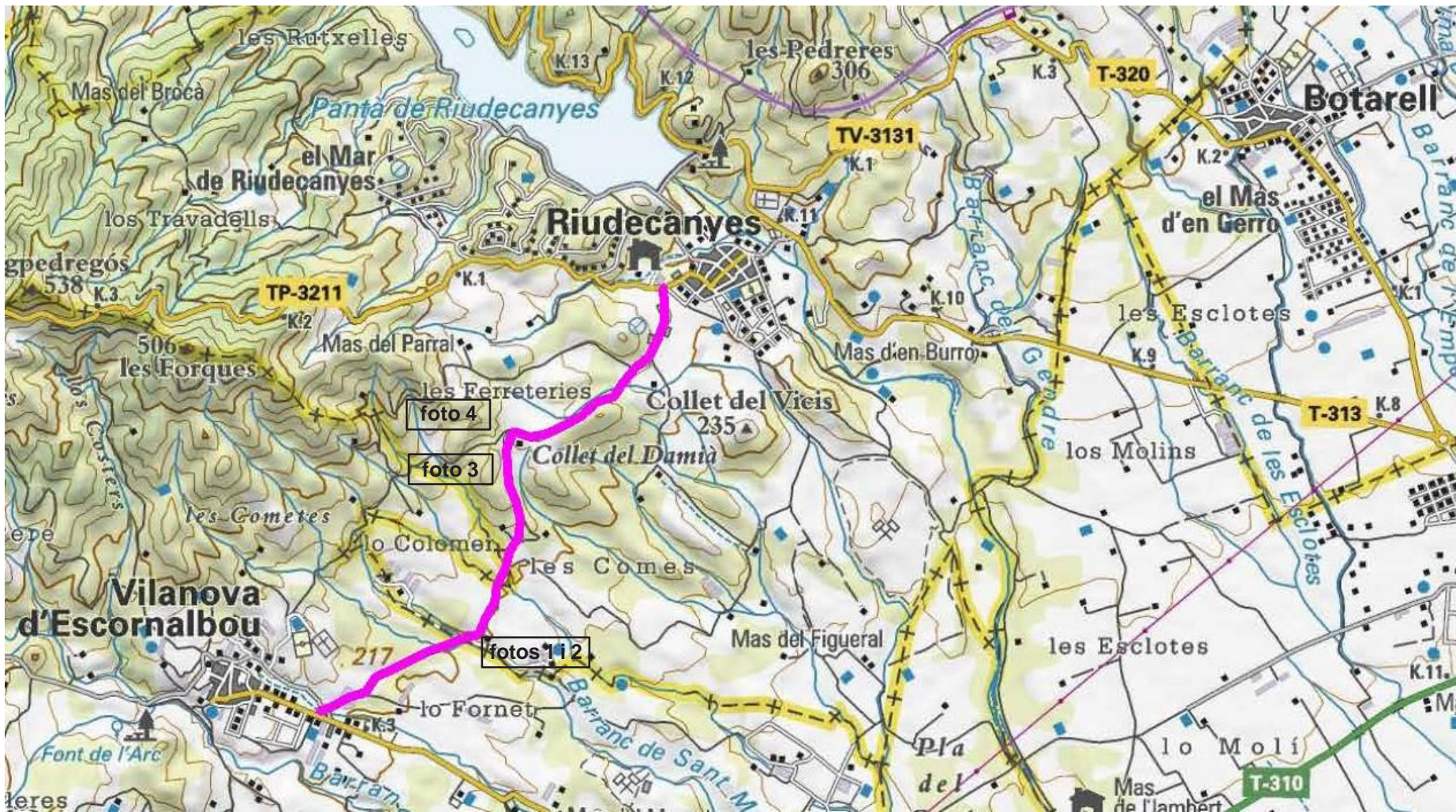


Justificació

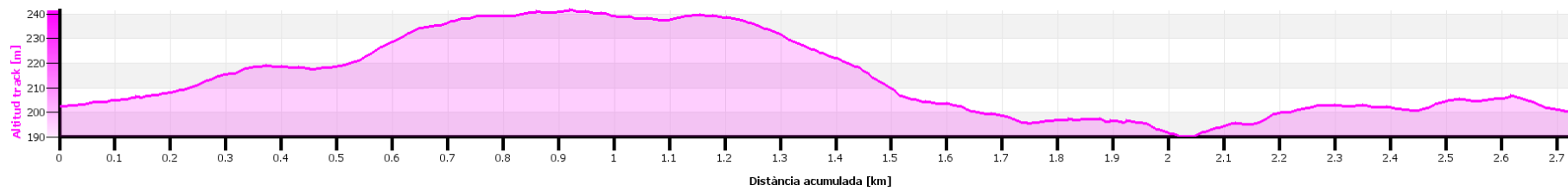
Dona compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Capçanes 403; els Guiamets 272) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Capçanes i els Guiamets i té un TIR del 21%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-3134 VILANOVA D'ESCORNALBOU A RIUDECANYES



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-3134
Nom del camí	VILANOVA D'ESCORNALBOU A RIUDECANYES
Terme municipal	Vilanova d'Escornalbou i Riudecanyes
Comarca	BAIX CAMP
Classificació del camí	G1a
Origen	Vilanova d'Escornalbou T-321
Final	Riudecanyes TP-3211
Longitud	2,760 km
Amplada	6,55 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Bo
Tipus del terreny	Accidentat
Cunetes	Si
Guais inundables	Si
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	242
Data de presa de dades	09/10/2017

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0,523 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	0,047 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	2,419 km

Dona compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Vilanova d'Escornalbou 521; Riudecanyes 1.101) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Vilanova d'Escornalbou i Riudecanyes i té un TIR del 278%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

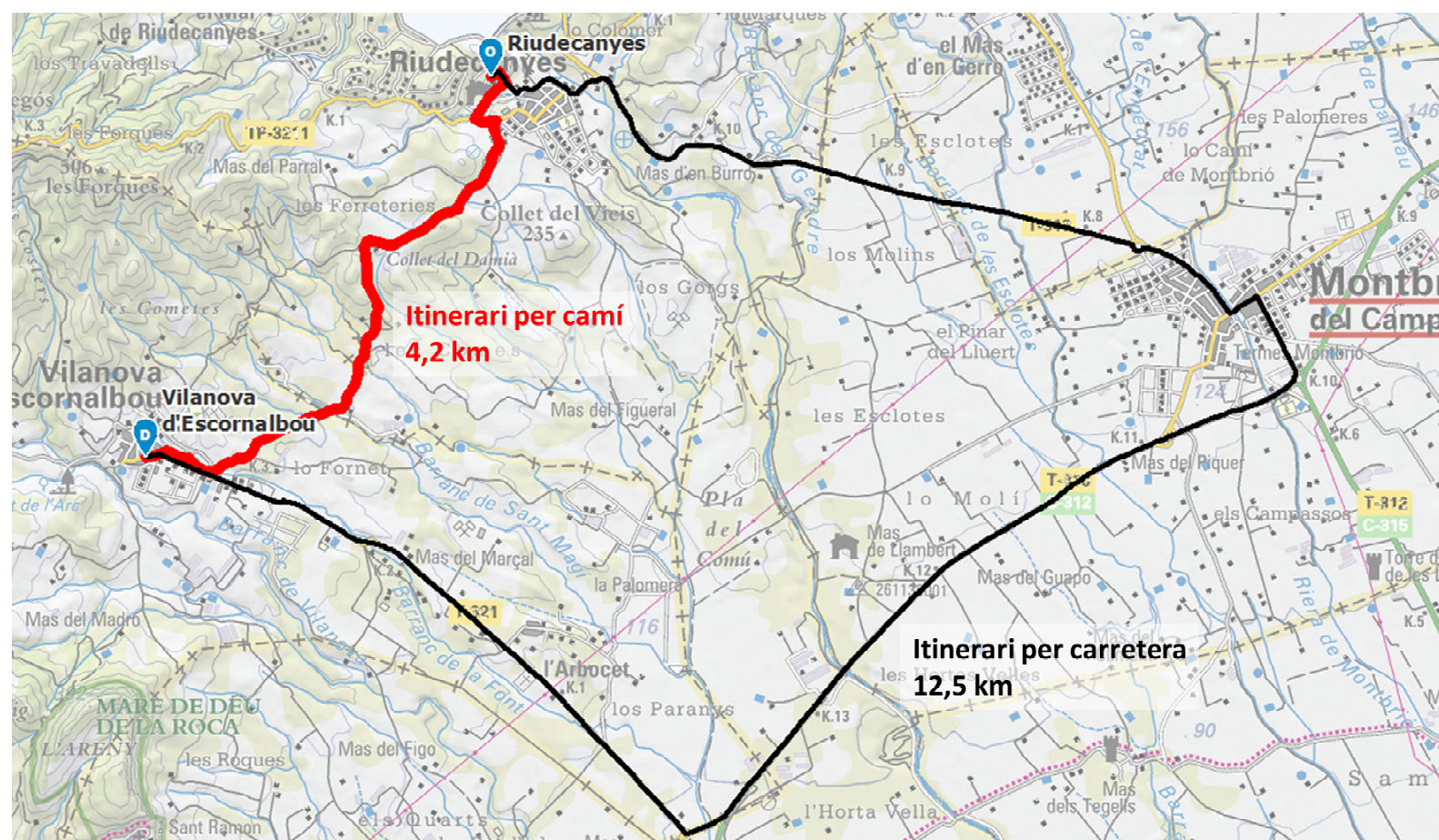
G 1a

Camí T-3134

Vilanova Escornalbou-Riudecanyes

Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	2,76
Itinerari carretera (km)	12,5
Itinerari camí (km)	4,2
Temps camí actual	5,22
Temps camí futur	3,84
Temps carretera alternativa	9,375
IMD actual del camí	242
IMD carretera alternativa	1174
IMD captada	61
IMD total del camí futur	303
Estalvi temps del trànsit actual	20.316
Estalvi temps del trànsit captat	20.371
Estalvi operatiu	41.178
Estalvi global	87.865
Cost total de convertir a carretera (€)	27.600 €
TIR	278%

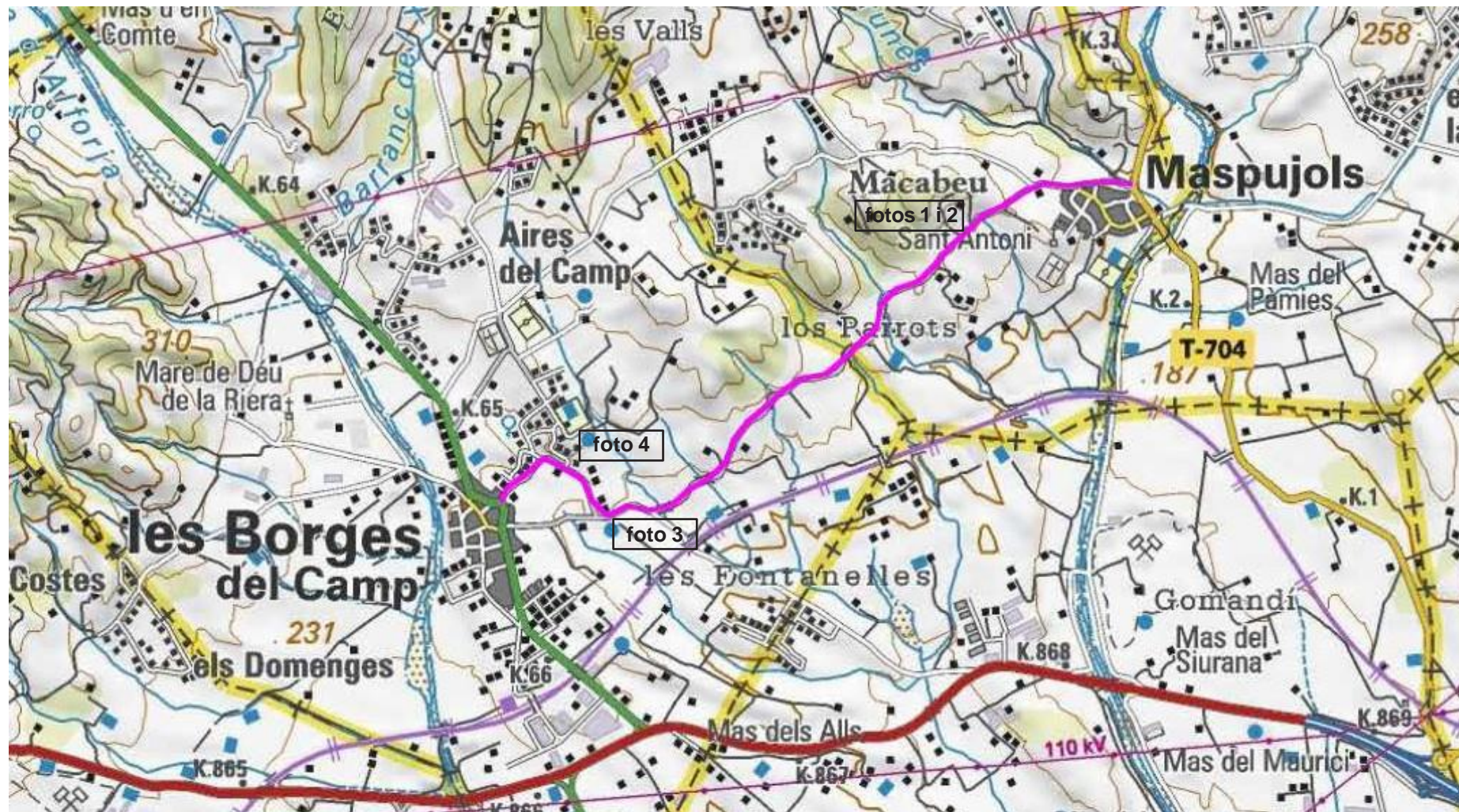


Justificació

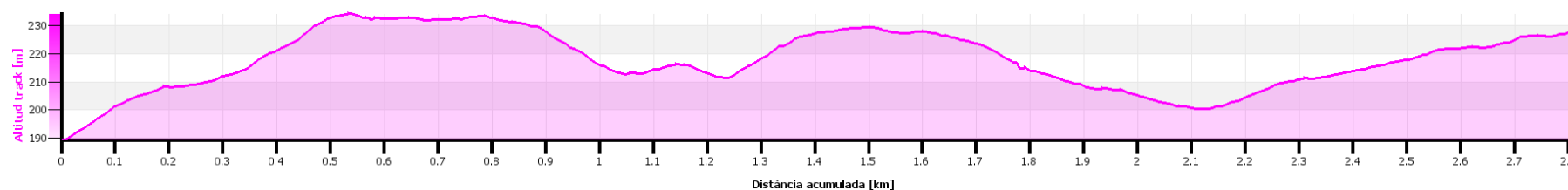
Dóna compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Vilanova d'Escornalbou 521; Riudecanyes 1.101) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Vilanova d'Escornalbou i Riudecanyes i té un TIR del 278%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-3292 MASPUJOLS A LES BORGES DEL CAMP



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-3292
Nom del camí	MASPUJOLS A LES BORGES DEL CAMP
Terme municipal	Maspujols i les Borges del Camp
Comarca	BAIX CAMP
Classificació del camí	G1a
Orígen	T-704 a Maspujols
Final	C.-242
Longitud	2,870 km
Amplada	6,71 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Regular
Tipus del terreny	Accidentat
Cunetes	No
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	440
Data de presa de dades	23/10/2017

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0,039 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	2,304 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	2,600 km

Dona compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Maspujols 791; les Borges del Camp 2.080) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Maspujols i les Borges del Camp i té un TIR del 14%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

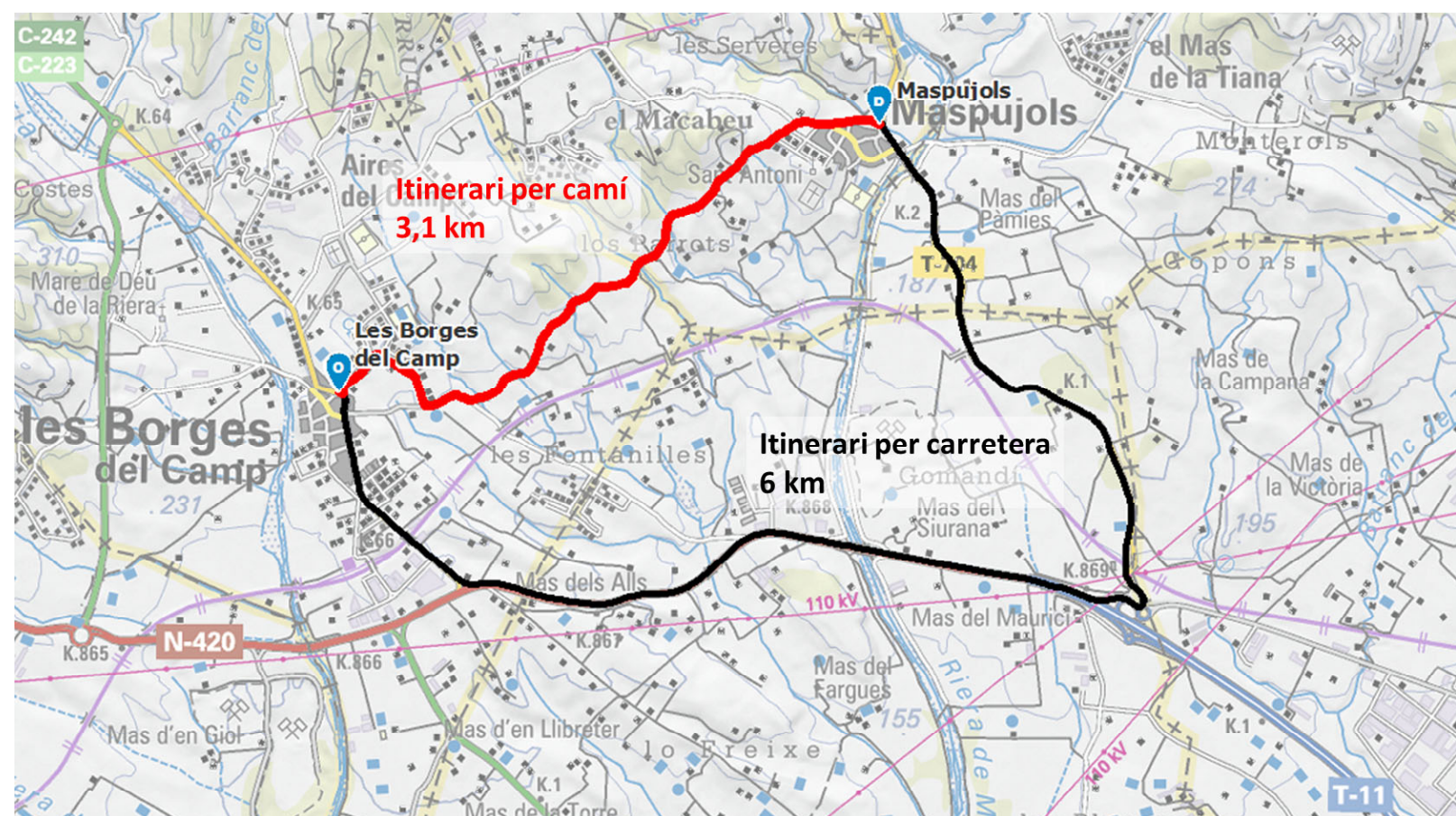
G 1a

Camí T-3292

Maspujols a les Borges del Camp

Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	2,87
Itinerari carretera (km)	6
Itinerari camí (km)	3,1
Temps camí actual	4,48
Temps camí futur	3,04
Temps carretera alternativa	4,5
IMD actual del camí	440
IMD carretera alternativa	3391
IMD captada	110
IMD total del camí futur	550
Estalvi temps del trànsit actual	38.410
Estalvi temps del trànsit captat	9.753
Estalvi operatiu	465
Estalvi global	48.628
Cost total de convertir a carretera (€)	287.000 €
TIR	14%



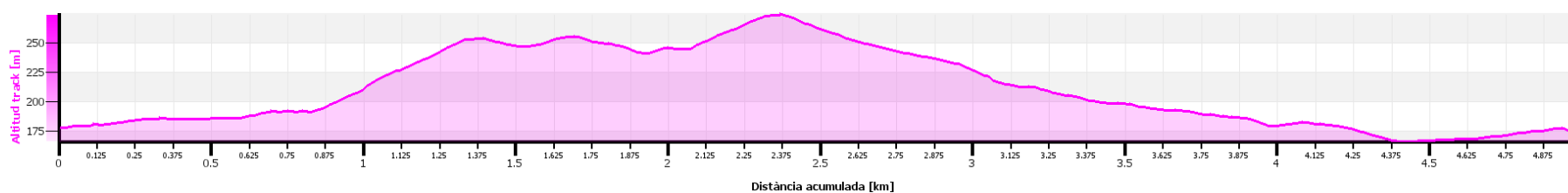
Justificació

Dóna compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Maspujols 791; les Borges del Camp 2.080) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Maspujols i les Borges del Camp i té un TIR del 14%. El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-4233 BONASTRE A ALBINYANA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-4233
Nom del camí	BONASTRE A ALBINYANA
Terme municipal	Bonastre i Albinyana
Comarca	BAIX PENEDEÈS
Classificació del camí	G1a
Origen	Bonastre
Final	Albinyana
Longitud	5,030 km
Amplada	5,30 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Regular
Tipus del terreny	Accidentat
Cunetes	Si
Guals inundables	Si
Obres de fàbrica	No
Senyalització	Si
IMD	248
Data de presa de dades	11/10/2017

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	2.955 km
ENPE	0 km
XN 2000	2,955 km
HIC	2,009 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	4,565 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	4,831 km

Dona compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Bonastre 661; Albinyana 2.340), **al criteri f):** variant que escurça itineraris entre Bonastre i Albinyana i té un TIR del 12% i **al criteri g):** tancament d'itineraris amb un TIR del 12%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

En aquest camí s'adoptaran mesures per tal de garantir una velocitat de circulació dels vehicles reduïda.

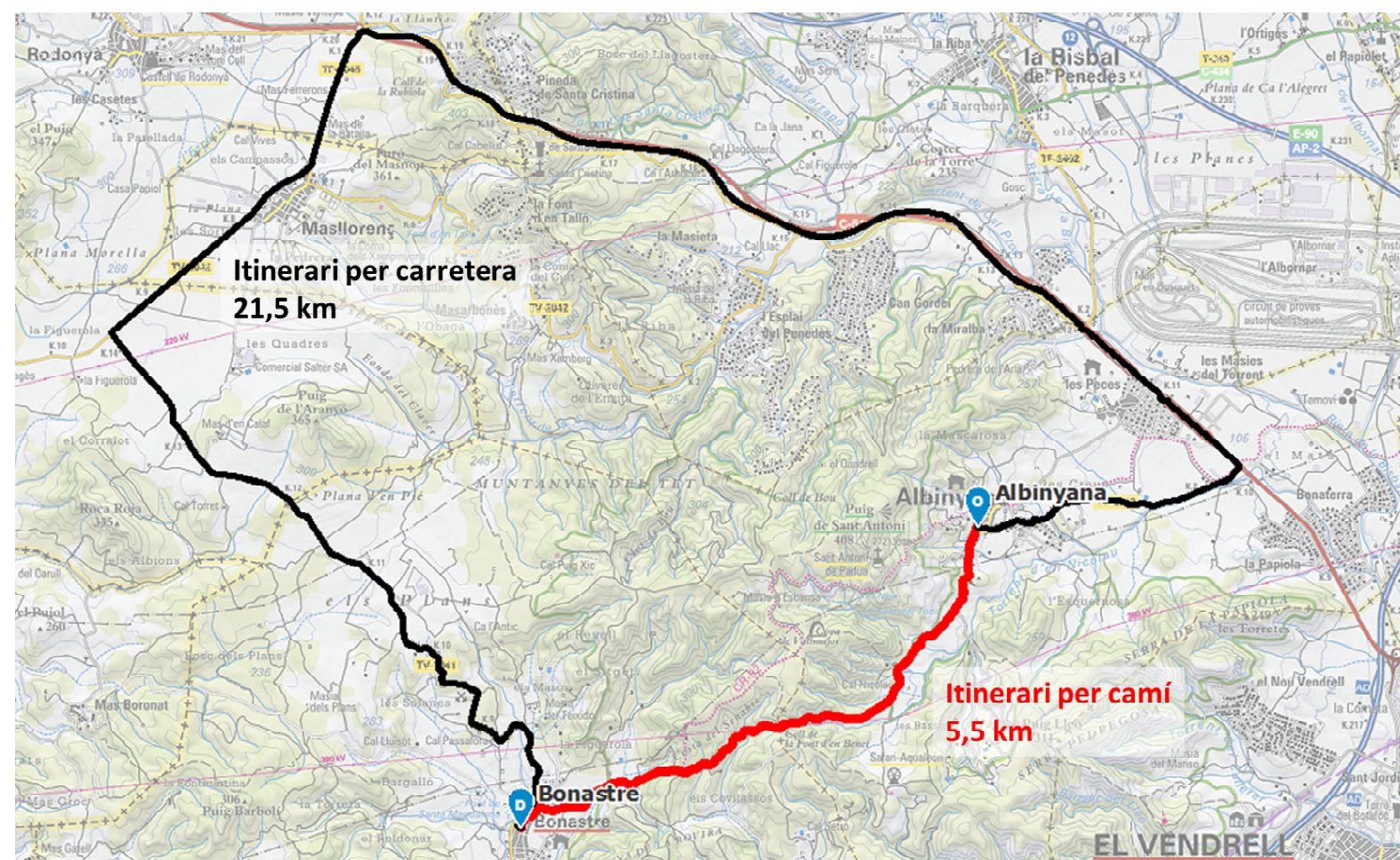
G 1a

Camí T-4233

Bonastre a Albinyana

Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	5,03
Itinerari carretera (km)	21,5
Itinerari camí (km)	5,5
Temps camí actual	7,90
Temps camí futur	5,38
Temps carretera alternativa	16,125
IMD actual del camí	248
IMD carretera alternativa	1.017
IMD captada	62
IMD total del camí futur	310
Estalvi temps del trànsit actual	40.206
Estalvi temps del trànsit captat	40.234
Estalvi operatiu	93.118
Estalvi global	173.558
Cost total de convertir a carretera (€)	1.332.500 €
TIR	12%

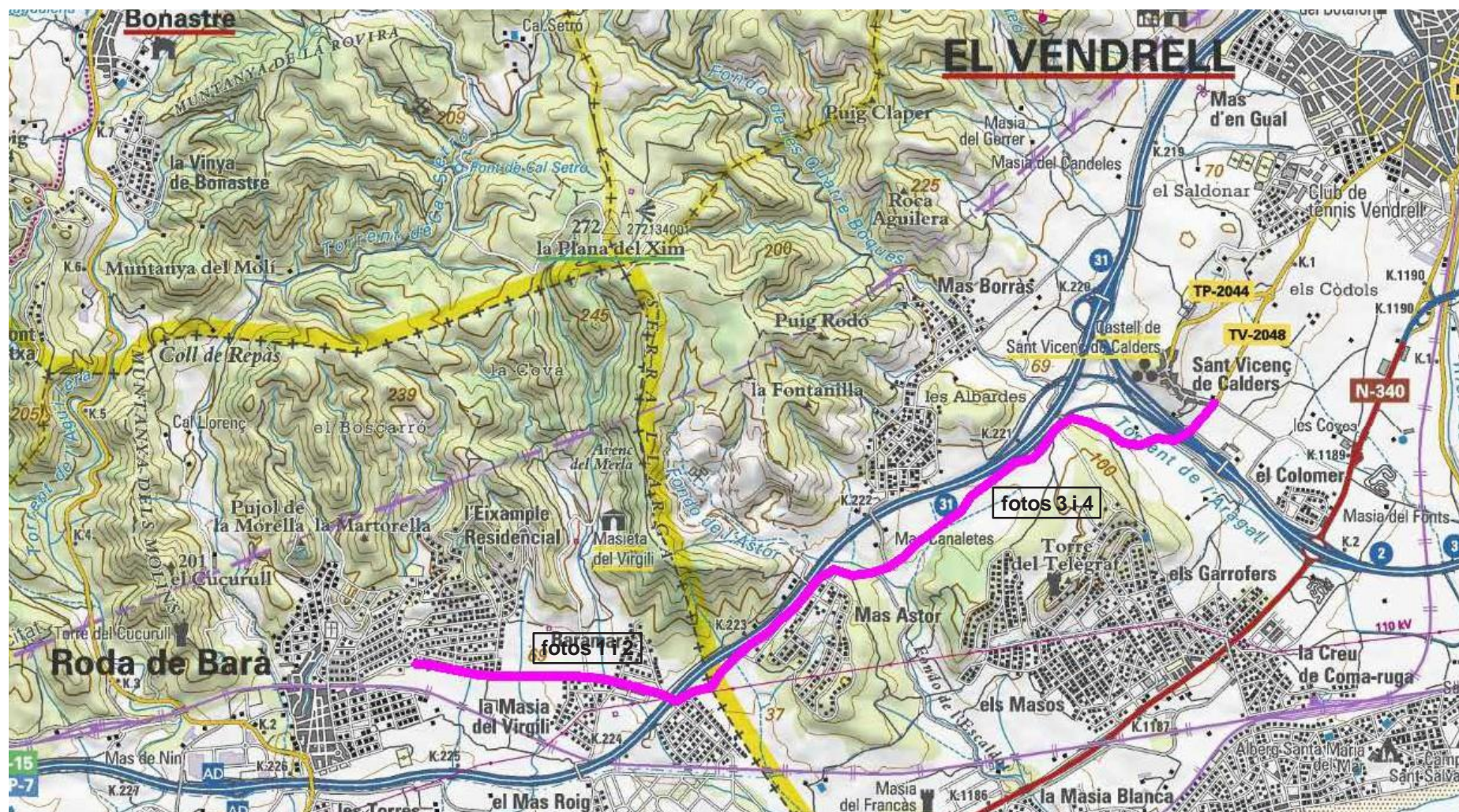


Justificació

Dóna compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Bonastre 661; Albinyana 2.340), al criteri f): variant que escurça itineraris entre Bonastre i Albinyana i té un TIR del 12% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 12%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-4283 RODA DE BERÀ A SANT VICENÇ DE CALDERS



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-4283
Nom del camí	RODA DE BERÀ A SANT VICENÇ DE CALDERS
Terme municipal	Roda de Berà i el Vendrell
Comarca	BAIX PENEDÈS I TARRAGONÈS
Classificació del camí	G1a
Orígen	Roda de Berà
Final	Sant Vicenç de Calders
Longitud	5,570 km
Amplada	5,88 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Regular
Tipus del terreny	Ondulat
Cunetes	No
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	931
Data de presa de dades	12/06/2018

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0,869 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	0 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	4,381 km

Dona compliment al criteri b): el seu recorregut uneix nuclis de més de 150 habitants (Roda de Berà 3.129; Baramar 383; Mas Astor 175; Mas Borràs 327, Sant Vicenç de Calders 129), al criteri f): variant que escurça itineraris entre Roda de Berà i Sant Vicenç de Calders i té un TIR del 24% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 24%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

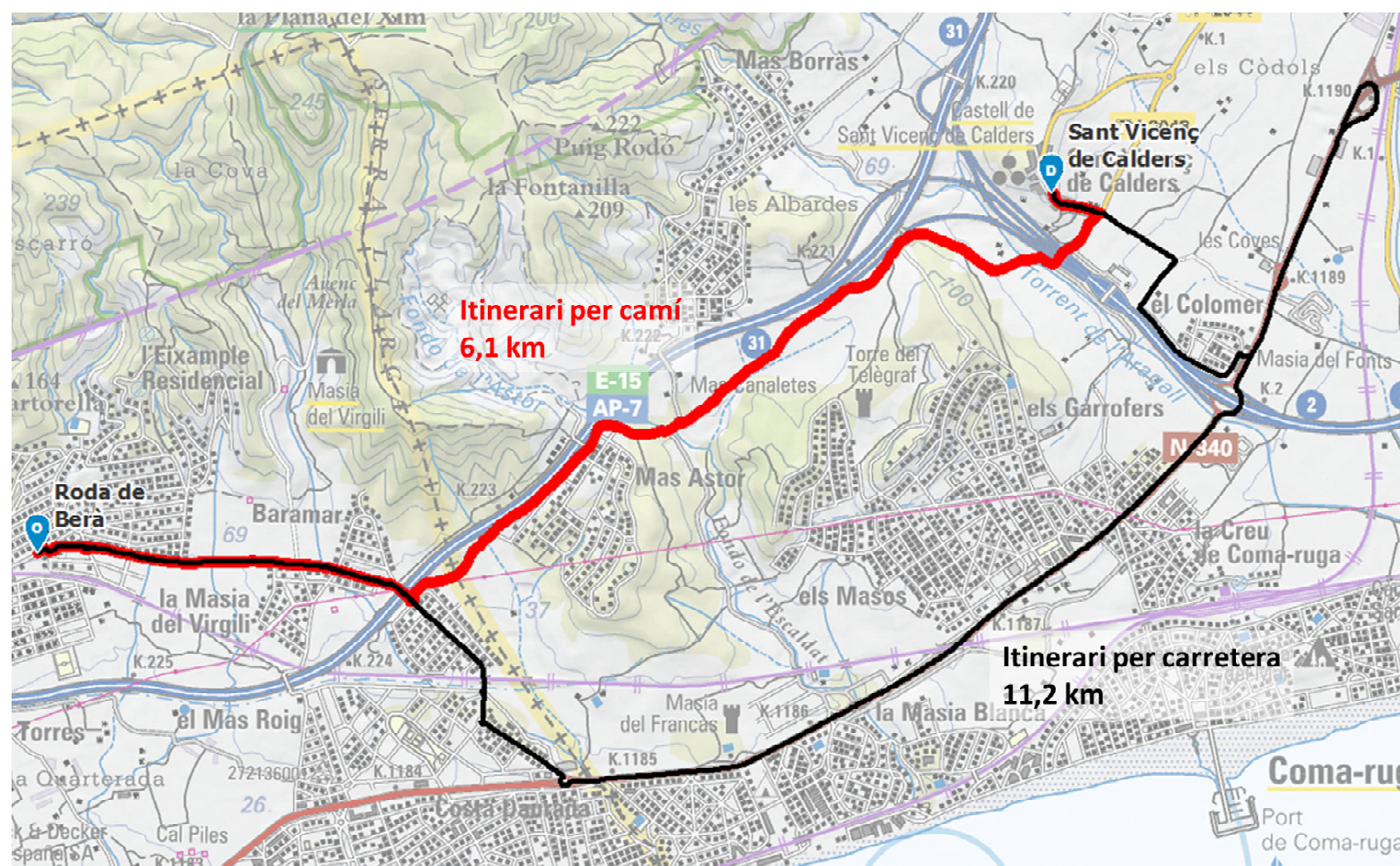
G 1a

Camí T-4283

Roda de Barà a St Vicenç de Calders

Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	5,57
Itinerari carretera (km)	11,2
Itinerari camí (km)	6,1
Temps camí actual	8,75
Temps camí futur	5,97
Temps carretera alternativa	8,4
IMD actual del camí	931
IMD carretera alternativa	1.671
IMD captada	233
IMD total del camí futur	1.164
Estalvi temps del trànsit actual	157.731
Estalvi temps del trànsit captat	34.442
Estalvi operatiu	15.398
Estalvi global	207.570
Cost total de convertir a carretera (€)	807.000 €
TIR	24%

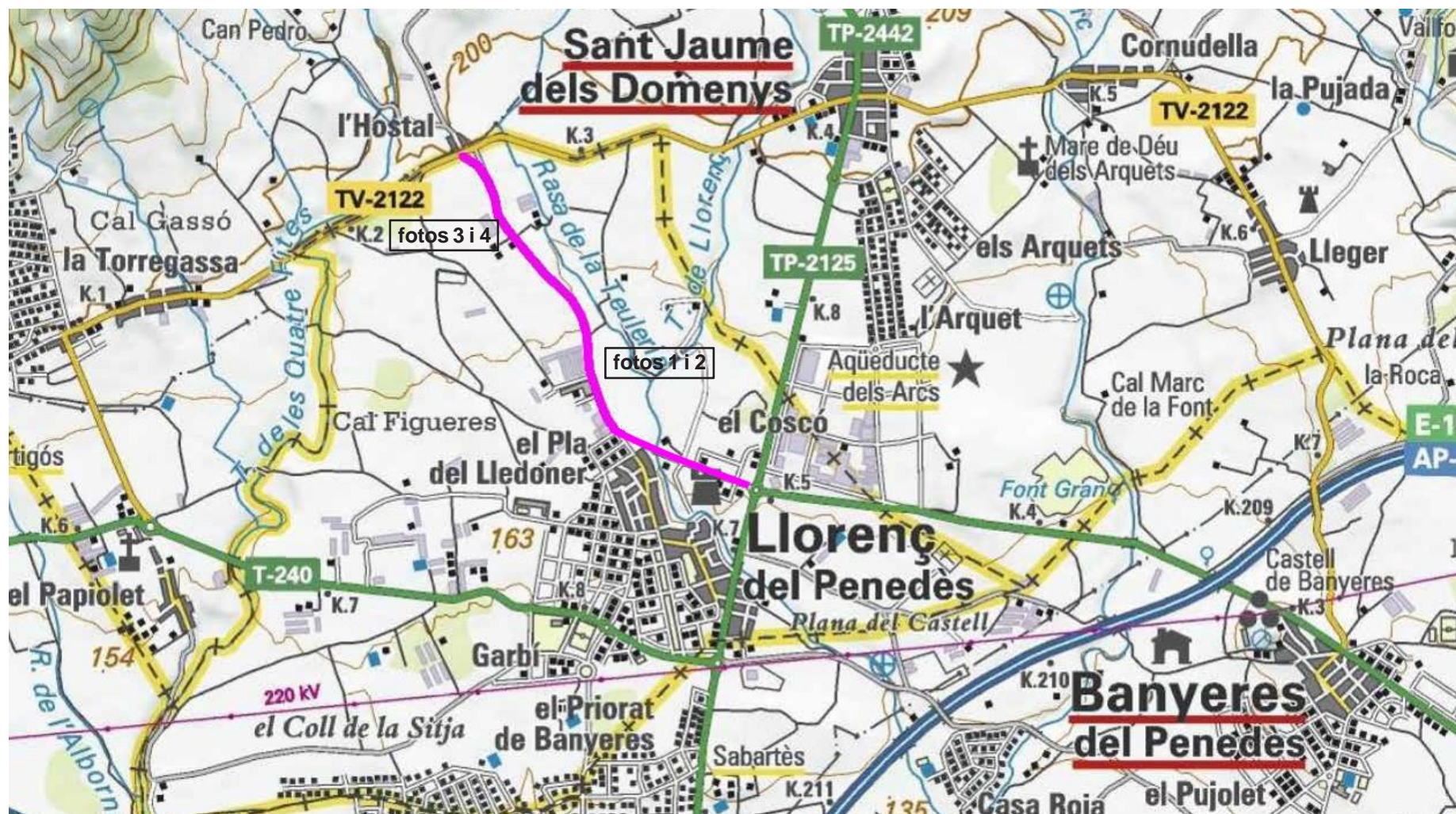


Justificació

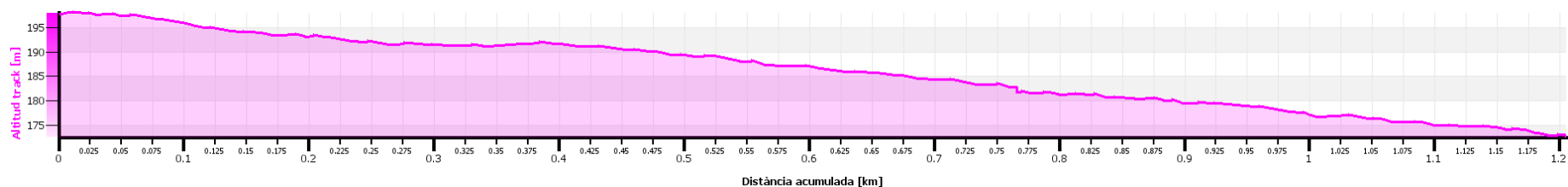
Dóna compliment al criteri b): el seu recorregut uneix nuclis de més de 150 habitants (Roda de Berà 3.129; Baramar 383; Mas Astor 175; Mas Borràs 327, Sant Vicenç de Calders 129), al criteri f): variant que escurça itineraris entre Roda de Berà i Sant Vicenç de Calders i té un TIR del 24% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 24%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-4340 L'HOSTAL A LLORENÇ DEL PENEDÈS



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-4340
Nom del camí	L'HOSTAL A LLORENÇ DEL PENEDÈS
Terme municipal	Llorenç del Penedès
Comarca	BAIX PENEDÈS
Classificació del camí	G1a
Orígen	L'Hostal rotonda TV-2122
Final	Llorenç del Penedès
Longitud	2,380 km
Amplada	6,37 M
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Bo
Tipus del terreny	Ondulat
Cunetes	No
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	No
Senyalització	Si
IMD	742
Data de presa de dades	09/10/2017

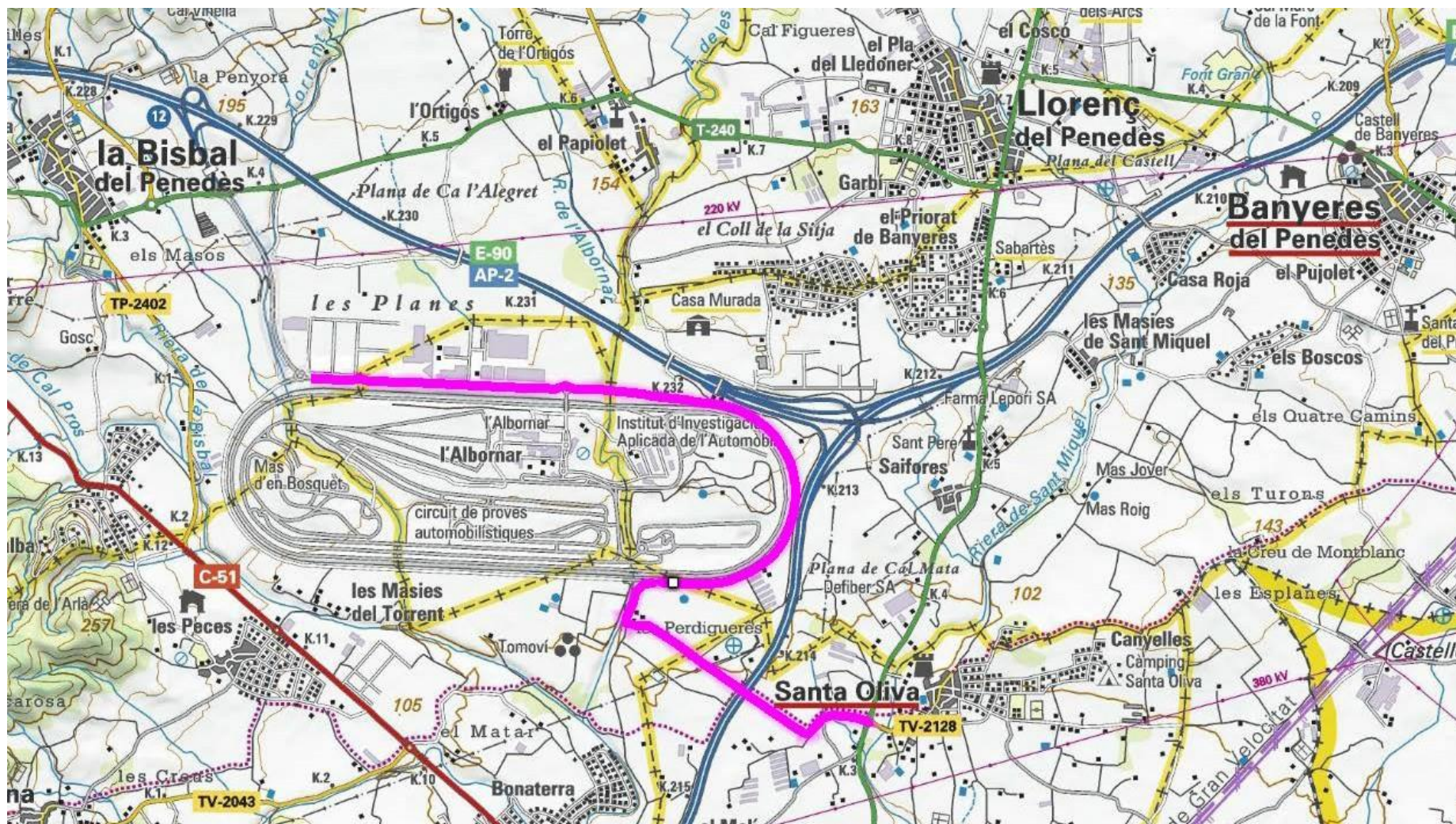
Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0,052 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	1,820 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	0,695 km

Dona compliment al criteri h): tram de variant que dóna continuïtat a la xarxa de carreteres i elimina el pas per la travessera de Sant Jaume dels Domenys.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

G 1a

T-4346 LA BISBAL DEL PENEDÈS A SANTA OLIVA PER IDIADA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-4346
Nom del camí	LA BISBAL DEL PENEDÈS A SANTA OLIVA PER IDIADA
Terme municipal	Bisbal del Penedès, Albiyana, Banyeres del Penedès, Santa Oliva
Comarca	BAIX PENEDÈS
Classificació del camí	G1a
Origen	T240 pk 3+657
Final	Rotonda TP-2125 a Santa Oliva
Longitud	6,410 km
Amplada	6,41 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Regular
Tipus del terreny	Ondulat
Cunetes	No
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	1296
Data de presa de dades	11/10/2017

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	0,310 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	2,928 km

Dona compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre la Bisbal del Penedès i Santa Oliva i té un TIR del 64%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

Per tal d'incorporar aquest camí a la xarxa local de carreteres caldrà signar un conveni entre els ajuntaments afectats, la Diputació de Tarragona i la Generalitat de Catalunya.

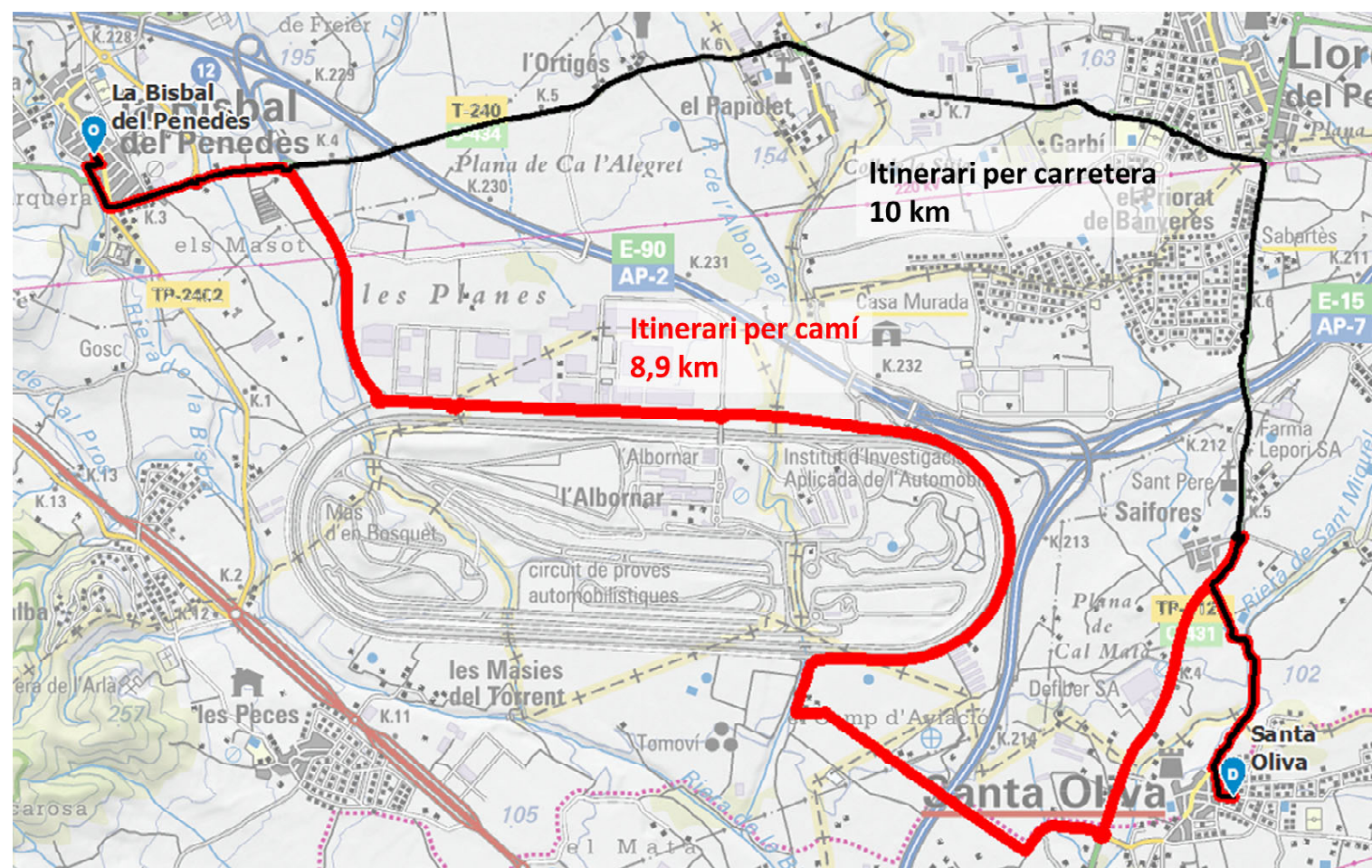
G 1a

Camí T-4346

Bisbal Penedès-Sta Oliva per IDIADA

Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	6,41
Itinerari carretera (km)	10
Itinerari camí (km)	8,9
Temps camí actual	11,48
Temps camí futur	8,28
Temps carretera alternativa	7,5
IMD actual del camí	1.296
IMD carretera alternativa	2.146
IMD captada	215
IMD total del camí futur	1.5116
Estalvi temps del trànsit actual	298.804
Estalvi temps del trànsit captat	13.969
Estalvi operatiu	195.741
Estalvi global	508.514
Cost total de convertir a carretera (€)	758.000 €
TIR	64%

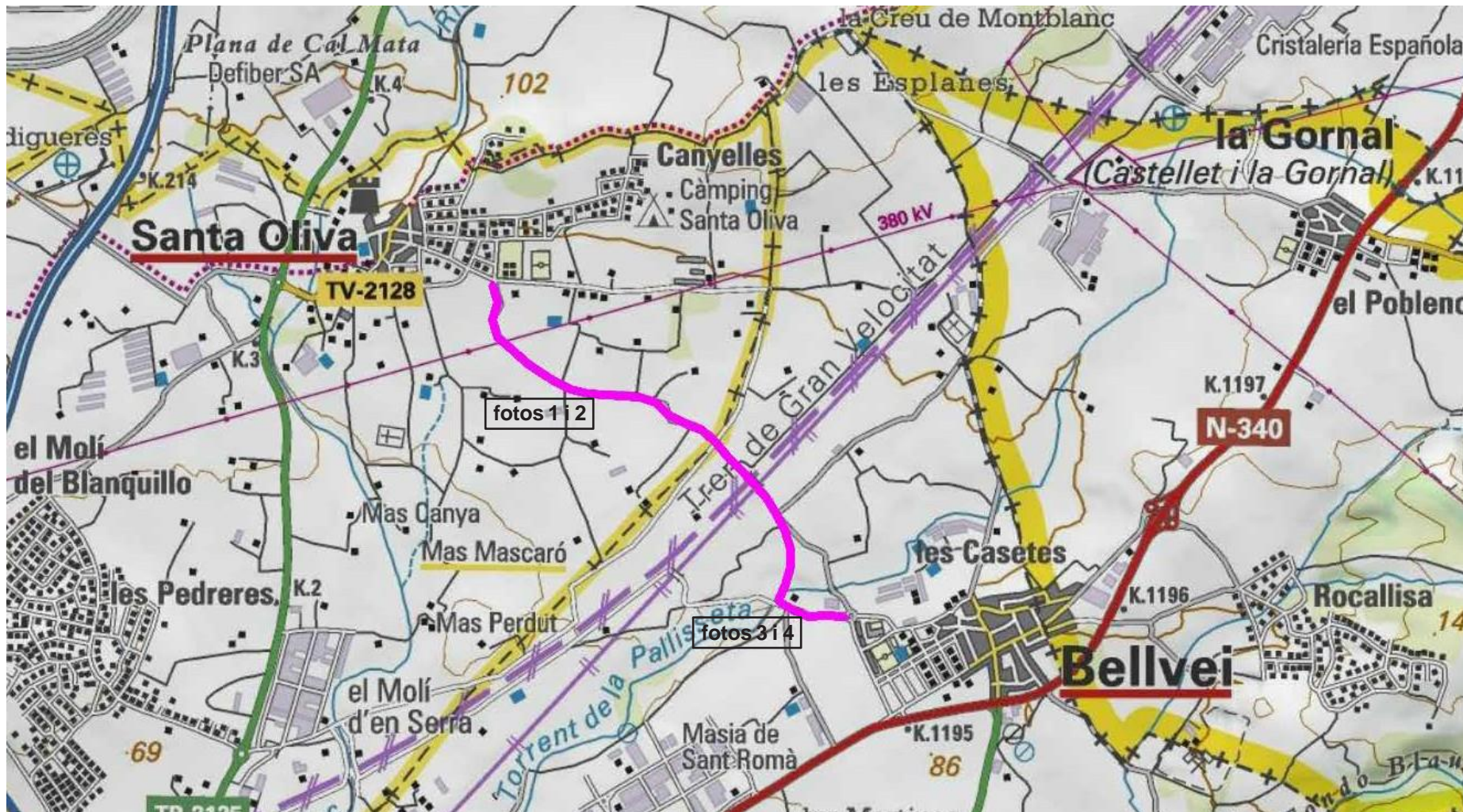


Justificació

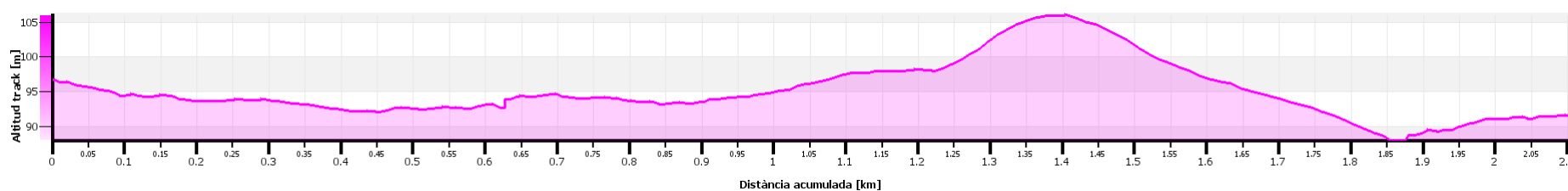
Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre la Bisbal del Penedès i Santa Oliva i té un TIR del 64%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-4347 SANTA OLIVA A BELLVEI



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-4347
Nom del camí	SANTA OLIVA A BELLVEI
Terme municipal	Santa Oliva i Bellvei
Comarca	BAIX PENEDÈS
Classificació del camí	G1a
Origen	Santa Oliva
Final	Bellvei
Longitud	2,15 km
Amplada	5,78 m
Tipus de paviment	Tractament superficial
Estat del paviment	Regular
Tipus del terreny	Ondulat
Cunetes	No
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	No
IMD	714
Data de presa de dades	19/10/2017

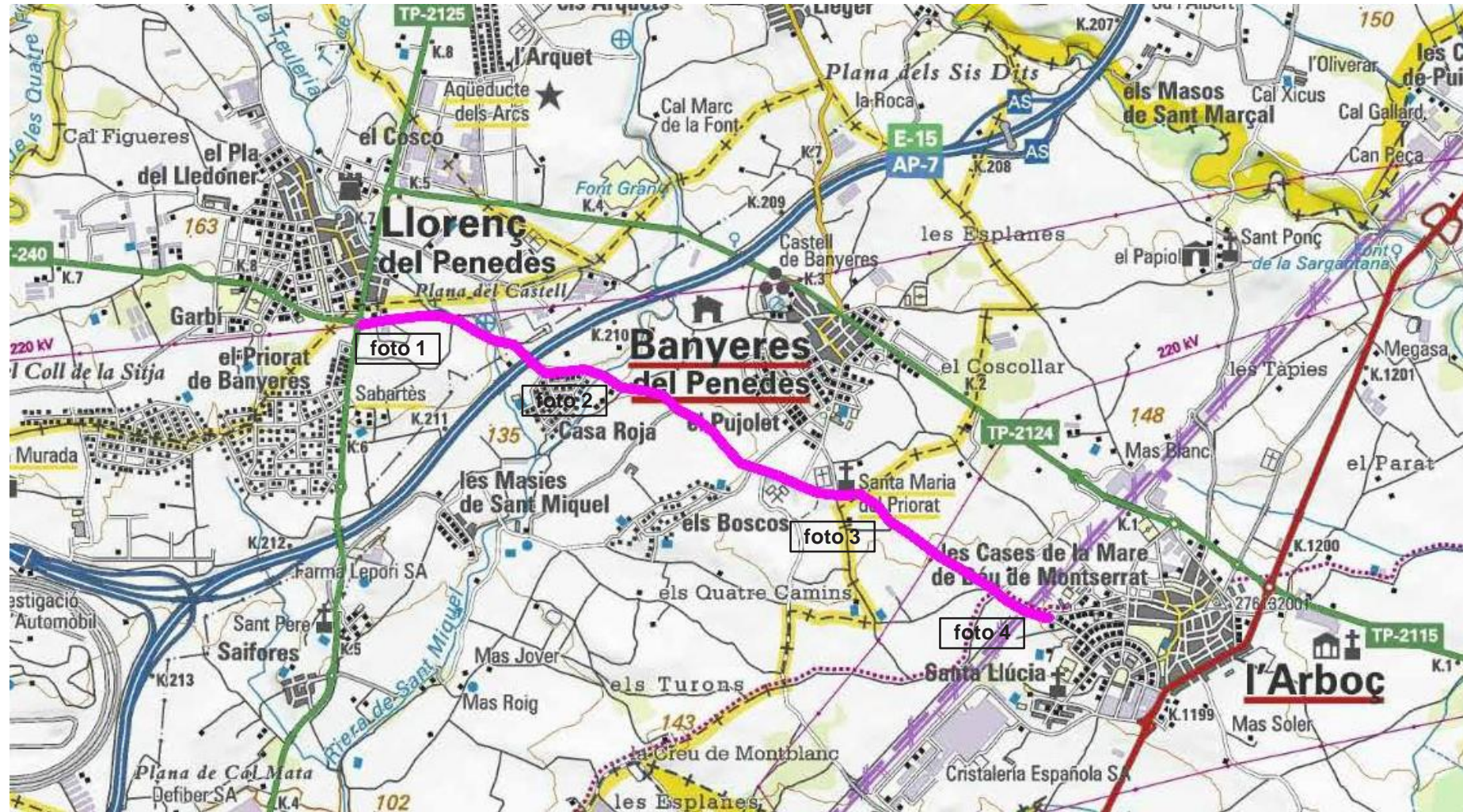
Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	0 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	1,893 km

Dona compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Santa Oliva 3.315; Bellvei 2.193).

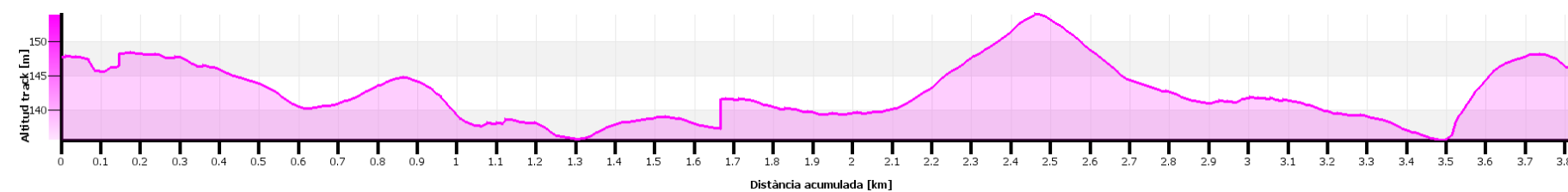
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

G 1a

T-4356 LLORENÇ DEL PENEDÈS A L'ARBOÇ



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-4356
Nom del camí	LLORENÇ DEL PENEDÈS A L'ARBOÇ
Terme municipal	Banyeres del Penedès i l'Arboç
Comarca	BAIX PENEDÈS
Classificació del camí	G1a
Orígen	Rotonda TP-2125
Final	Rotonda accés Arboç
Longitud	3,830 km
Amplada	6,43 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Regular
Tipus del terreny	Accidentat
Cunetes	Si
Guals inundables	Si
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	1198
Data de presa de dades	05/07/2018

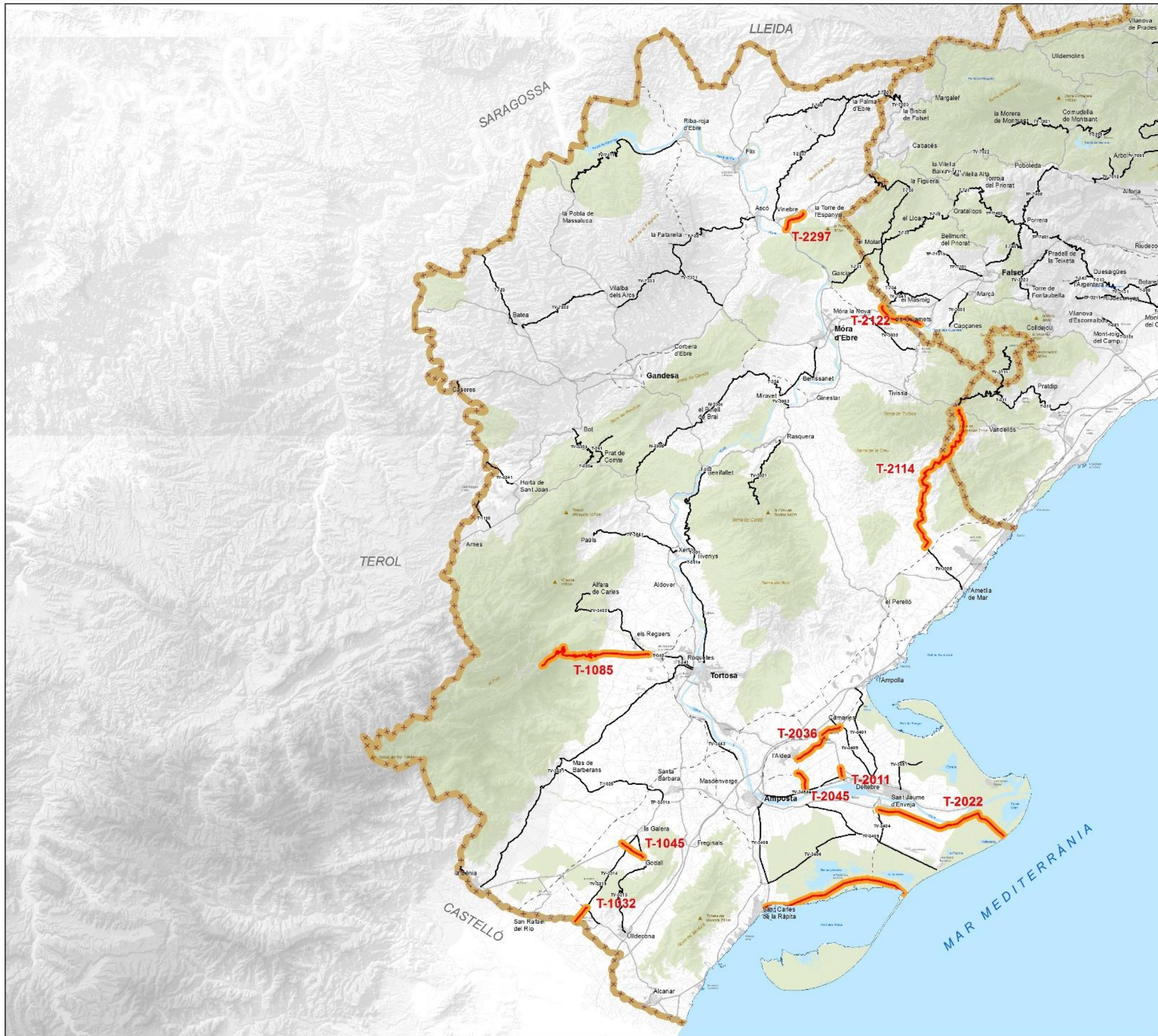
Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0,034 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	1,848 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial del Camp de Tarragona	3,044 km

Dona compliment al criteri b): el recorregut uneix nuclis de més de 150 habitants (Casa Roja 201).



El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

G 1a

ANNEX 4. PLÀNOL, LLISTAT, CÀLCULS I FITXES DELS CAMINS DEL GRUP 1a DE TERRES DE L'EBRE



Camins del Grup 1a

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



TERRES DE L'EBRE

Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

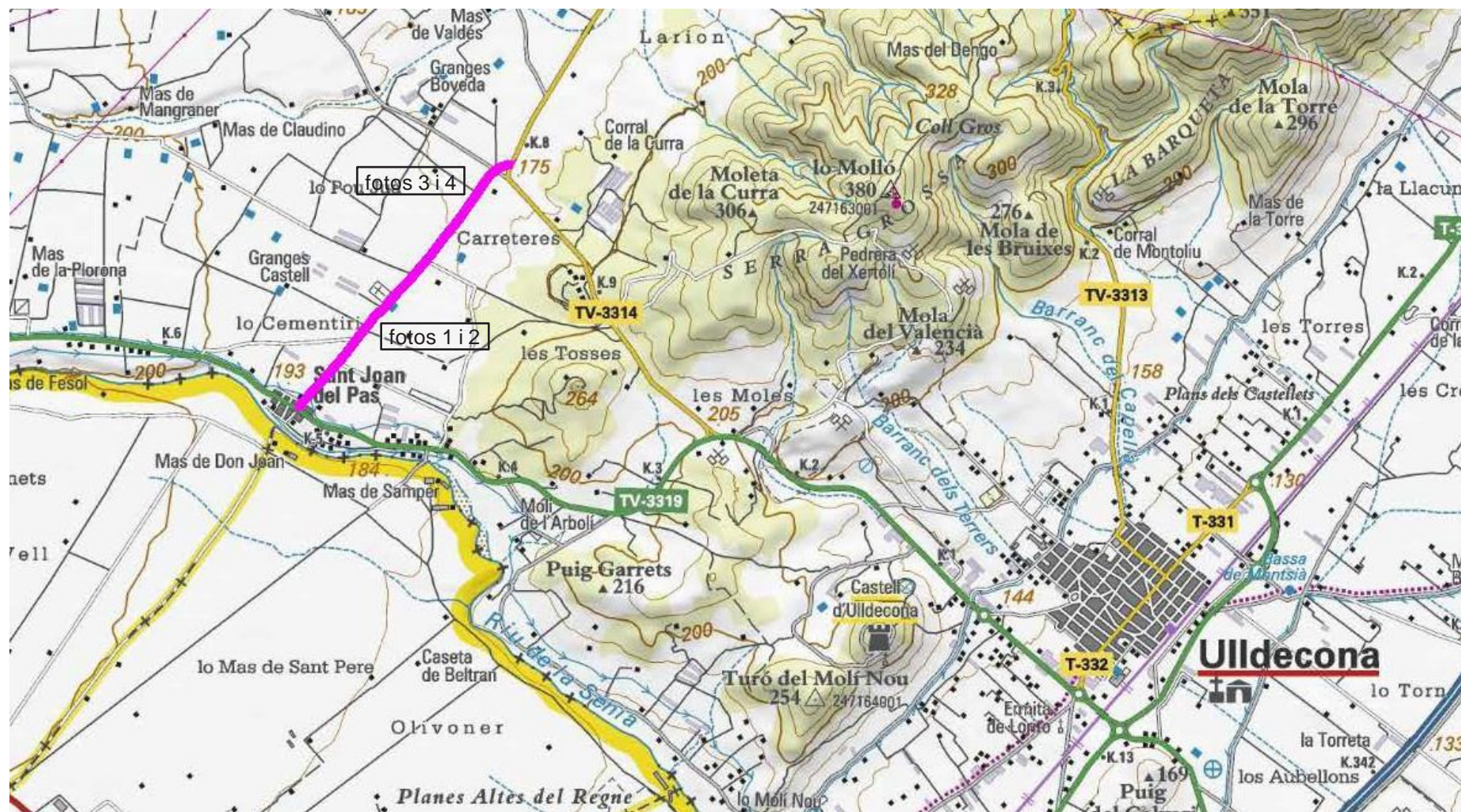
Camins del Grup 1a

Escala 1:330.000

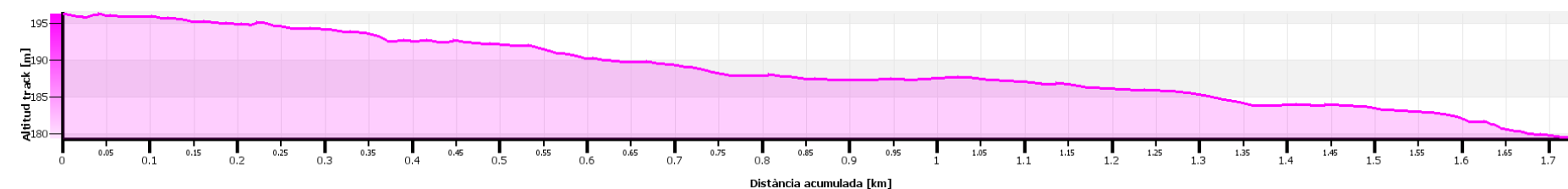
CODI	Topònim	Comarca	Grup	Longitud (km)	
T-1032	Traiguera	Montsià	1a	1,75	
T-1045	del Ròssec	Montsià	1a	2,44	
T-1085	dels Ports	Baix Ebre	1a	14,95	
T-2011	del Lligallo de la Vidala	Baix Ebre	1a	0,72	
T-2021	Sant Carles a Poble Nou i Salines	Montsià	1a	12,53	
T-2022	del Migjorn	Montsià	1a	12,77	
T-2036	Camarles a l'Aldea	Baix Ebre	1a	4,6	
T-2045	Lligallo de l'Aldea	Baix Ebre	1a	3,83	
T-2114	Gavadà	Baix Ebre	1a	12,44	
T-2122	dels Guiamets a Móra	Ribera d'Ebre	1a	1,13	
T-2297	Vinebre a la Torre de l'Espanyol	Ribera d'Ebre	1a	2,46	
				TOTAL	69,62

Codi	Topònim	Comarca	Àmbit	Longitud (km)	Relleu	Entorn	Amplada (m)	Tipus de paviment	Estat del camí	Travessa un espai natural	A	B	C	D	E	F	G	H	Cost de manteniment i explotació (€)	Cost d'adequació del camí a carretera (€)	IMD	TIR
T-1032	Traiguera	Montsià	Terres de l'Ebre	1,75	Pla/Ondulat	Rural	5,00	TS	Molt dolent	No						✓	✓		7.350	262.500	304	54%
T-1045	del Ròssec	Montsià	Terres de l'Ebre	2,44	Pla/Ondulat	Rural	5,15	MB	Bo	No						✓			10.248	122.000	227	15%
T-1085	dels Ports	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	14,95	Molt accidentat	Natural	5,58	TS i MB	Bo/dolent	Sí					✓				62.790	1.495.000	542	
T-2011	del Lligallo de la Vidala	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	0,72	Pla/Ondulat	Rural	9,17	MB	Bo	No						✓	✓		3.024	7.200	383	159%
T-2021	Sant Carles a Poble Nou i Salines	Montsià	Terres de l'Ebre	12,53	Pla/Ondulat	Natural	5,28	TS i MB	Bo	Sí	✓				✓				52.626	8.000.000	1.188	
T-2022	del Migjorn	Montsià	Terres de l'Ebre	12,77	Pla/Ondulat	Natural	5,99	TS	Regular/dolent	Sí					✓				53.634	1.277.000	368	
T-2036	Camarles a l'Aldea	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	4,6	Pla/Ondulat	Rural	5,11	TS	Bo/regular	No	✓	✓							19.320	690.000	600	
T-2045	Lligallo de l'Aldea	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	3,83	Pla/Ondulat	Rural	5,42	TS	Dolent	No						✓			16.086	574.500	373	15%
T-2114	Gavadà	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	12,44	Molt accidentat	Natural	6,26	TS	Regular	Sí	✓								49.728	1.184.000	212	
T-2122	dels Guiamets a Móra	Ribera d'Ebre	Terres de l'Ebre	1,13	Accidentat	Rural	5,13	TS	Regular	No						✓			4.746	84.750	293	15%
T-2297	Vinebre a la Torre de l'Espanyol	Ribera d'Ebre	Terres de l'Ebre	2,46	Accidentat	Rural	5,93	MB	Regular	No						✓		✓	10.332	246.000	293	12%

T-1032 TRAIQUERA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-1032
Nom del camí	TRAIQUERA
Terme municipal	Ulldecona
Comarca	MONTSIÀ
Classificació del camí	G1a
Origen	TV-3319
Final	TV-3314
Longitud	1,750 km
Amplada	5,00 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Bo
Tipus del terreny	Pla
Cunetes	Si
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	304
Data de presa de dades	05/07/2018

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	0 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	1,750 km

Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre La Galera i Sant Joan del Pas i té un TIR del 54% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 54%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

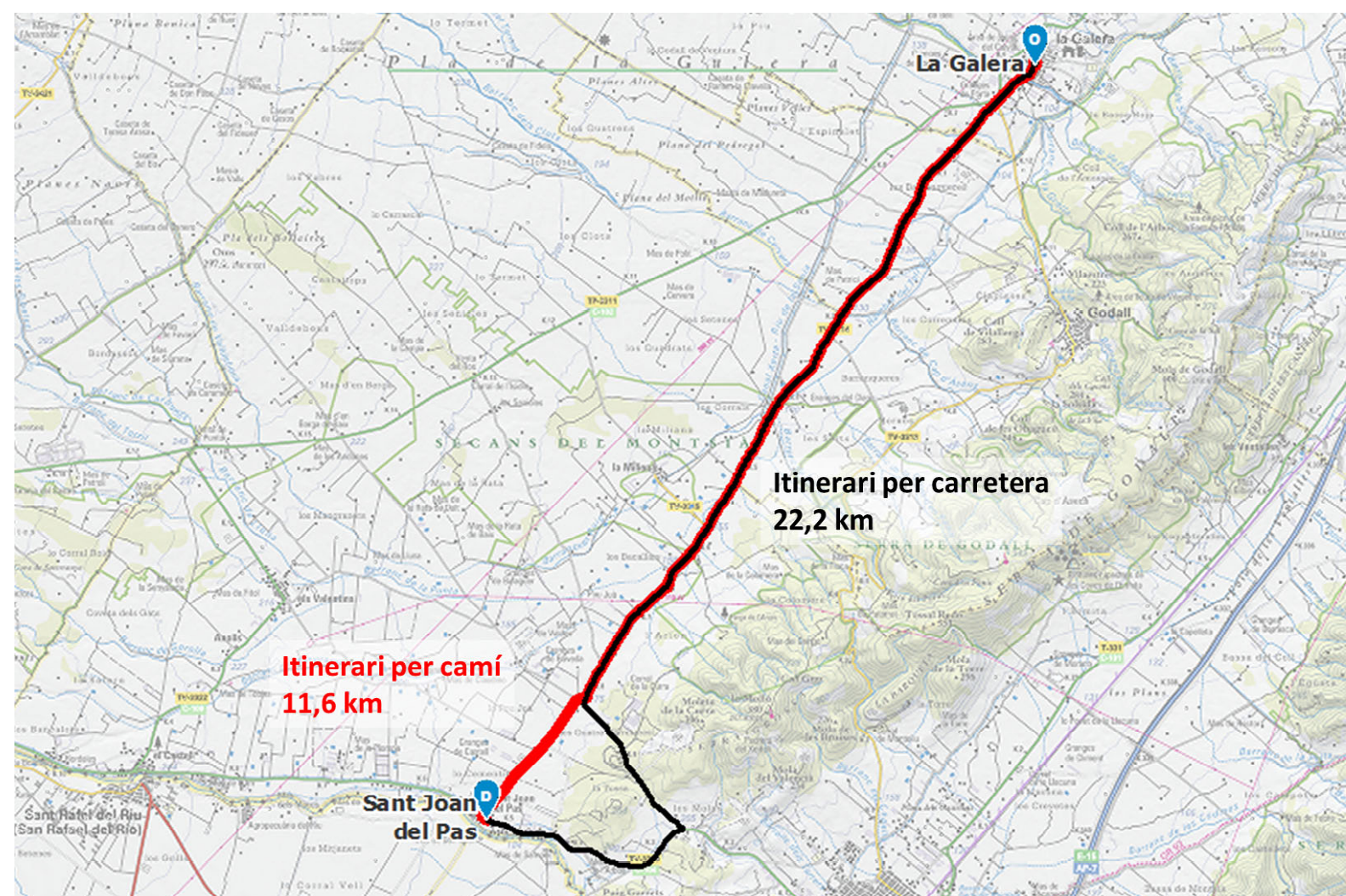
G 1a

Camí T-1032

Traiguera

Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	1,75
Itinerari carretera (km)	22,2
Itinerari camí (km)	11,6
Temps camí actual	10,01
Temps camí futur	9,14
Temps carretera alternativa	16,65
IMD actual del camí	304
IMD carretera alternativa	1.387
IMD captada	76
IMD total del camí futur	380
Estalvi temps del trànsit actual	16.182
Estalvi temps del trànsit captat	34.733
Estalvi operatiu	94.675
Estalvi global	145.589
Cost total de convertir a carretera (€)	262.500 €
TIR	54%



Justificació

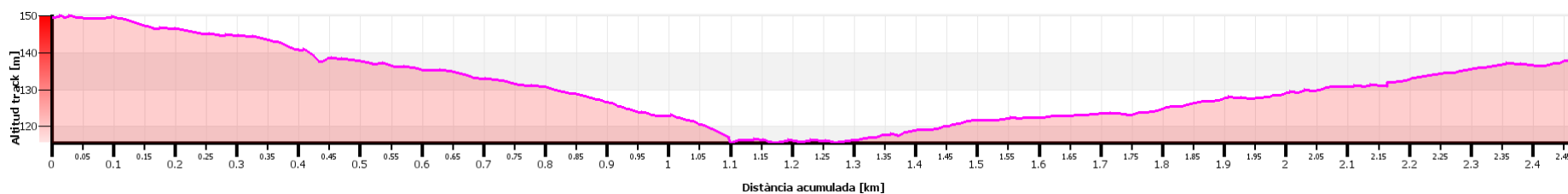
Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre La Galera i Sant Joan del Pas i té un TIR del 54% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 54%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-1045 DEL RÒSSEC



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-1045
Nom del camí	DEL RÒSSEC
Terme municipal	Godall
Comarca	MONTSIÀ
Classificació del camí	G1a
Origen	TV-3133
Final	TP-3311
Longitud	2,440 km
Amplada	5,15 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Bo
Tipus del terreny	Ondulat
Cunetes	No
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	227
Data de presa de dades	12/07/2018

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0,390 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	1,751 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	2,440 km

Dona compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre Godall i la Sènia i té un TIR del 15%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal

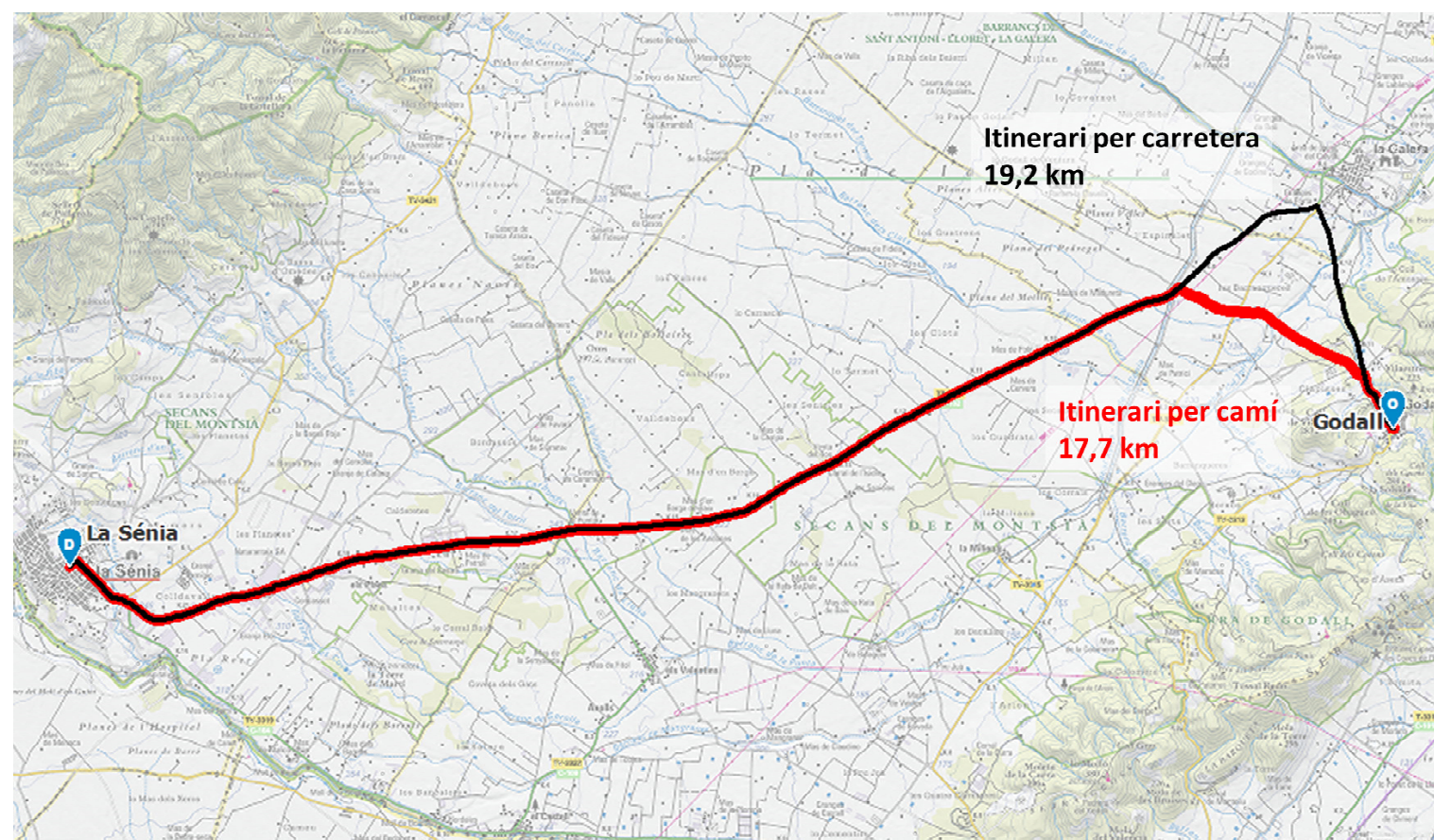
G 1a

Camí T-1045

del Ròssec

Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	2,44
Itinerari carretera (km)	19,2
Itinerari camí (km)	17,7
Temps camí actual	15,11
Temps camí futur	13,89
Temps carretera alternativa	14,4
IMD actual del camí	227
IMD carretera alternativa	641
IMD captada	57
IMD total del camí futur	284
Estalvi temps del trànsit actual	16.847
Estalvi temps del trànsit captat	1.778
Estalvi operatiu	7.509
Estalvi global	26.134
Cost total de convertir a carretera (€)	122.000 €
TIR	15%

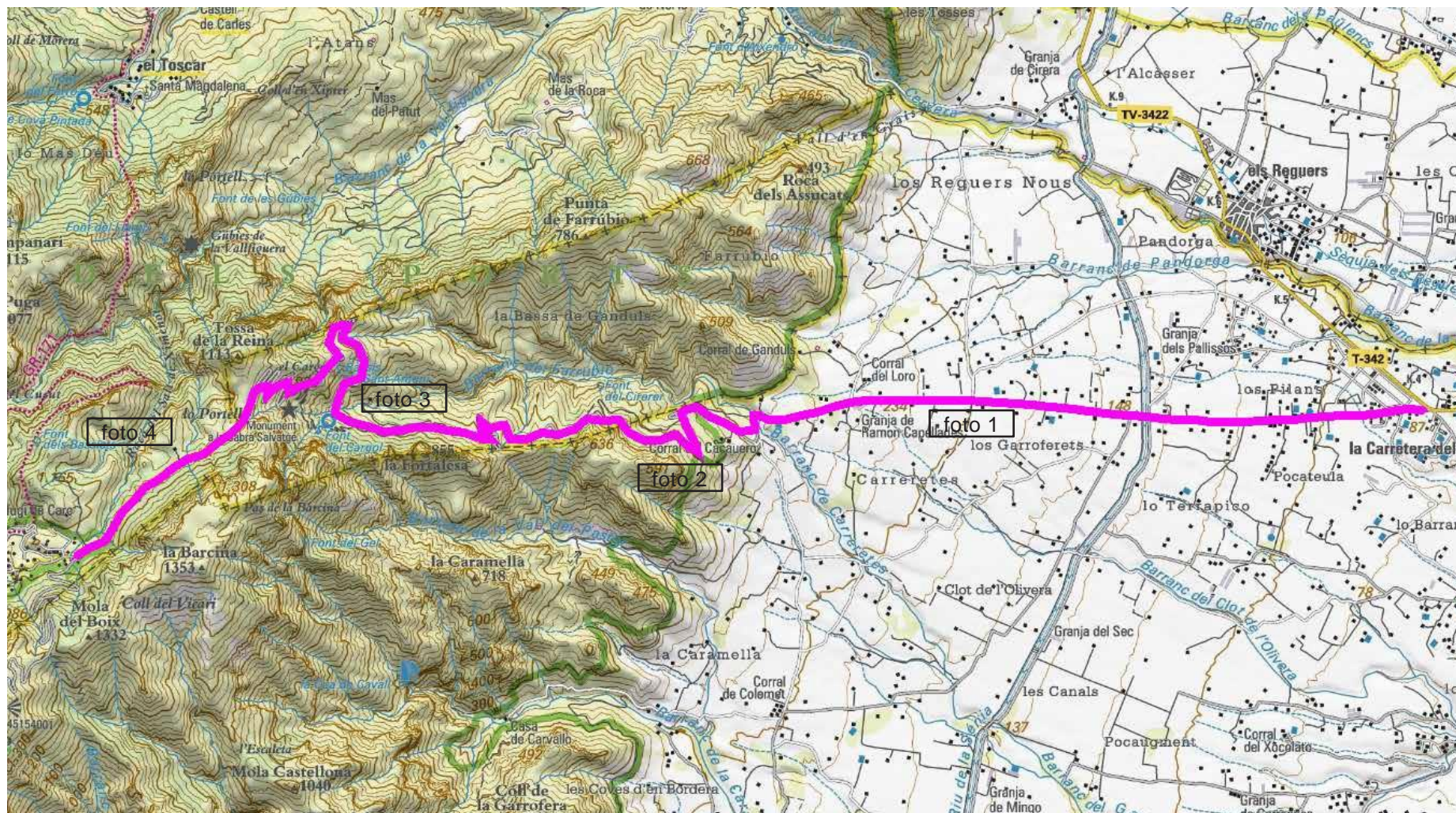


Justificació

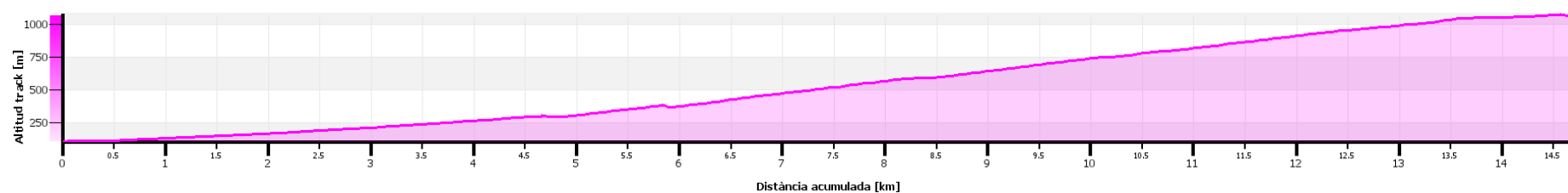
Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre Godall i la Sénia i té un TIR del 15%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-1085 DELS PORTS



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-1085
Nom del camí	DELS PORTS
Terme municipal	Tortosa i Roquetes
Comarca	BAIX EBRE
Classificació del camí	G1a
Origen	T-342
Final	cruïlla camí accés mont Caro
Longitud	14,950 km
Amplada	5,58 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa / Tractament superficial
Estat del paviment	Bo
Tipus del terreny	Molt accidentat
Cunetes	Si
Guais inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	542
Data de presa de dades	03/07/2018

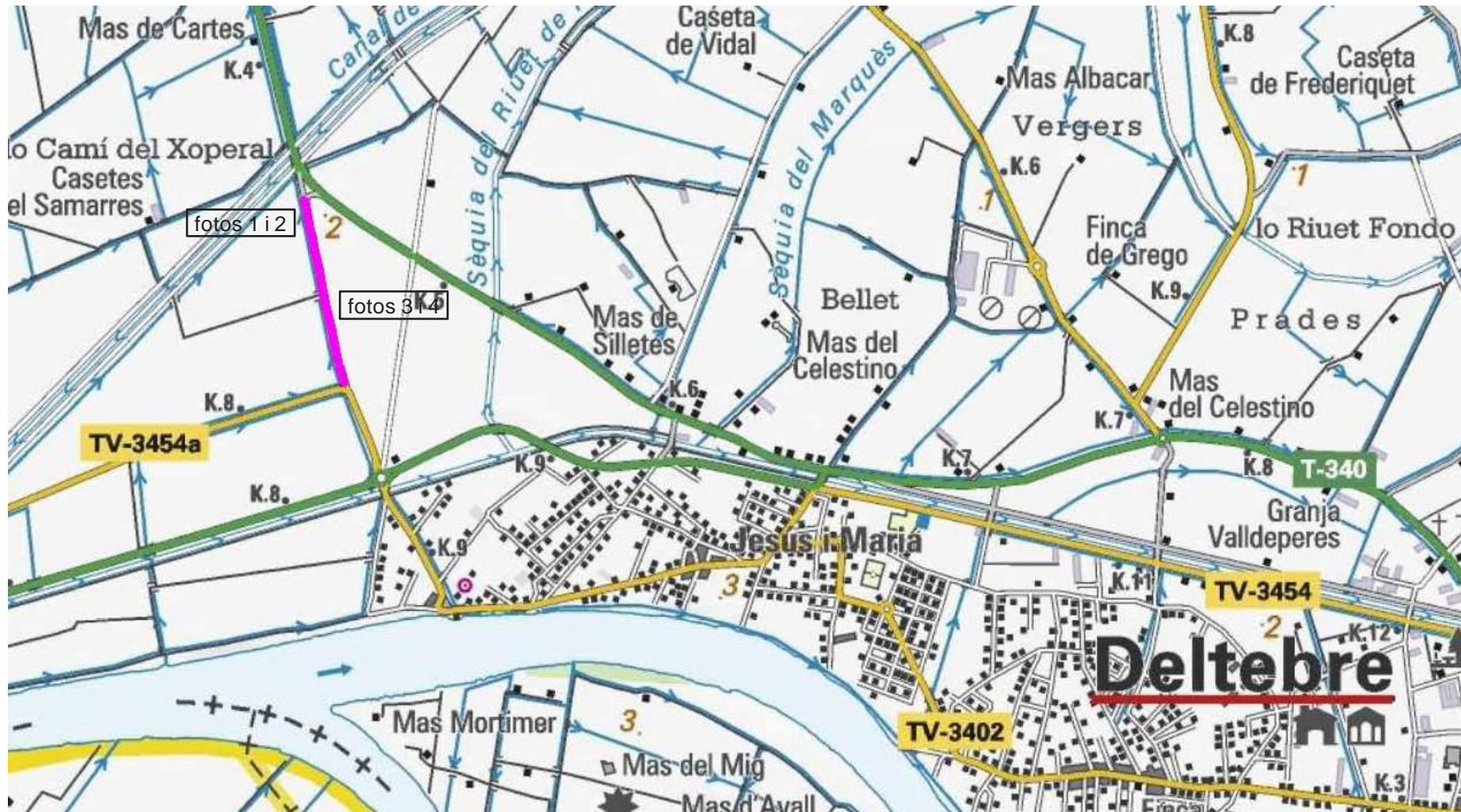
Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	9,521 km
ENPE	9,253 km
XN 2000	9,521 km
HIC	6,963 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	9,343 km
Espai interès geològic	9,830 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	14,950 km

Dona compliment al criteri e): accés a centre de lleure amb més de 50.000 visitants anuals (Mont Caro). Fent la hipòtesi que la meitat dels vehicles que actualment circulen pel camí tenen com a destinació el centre de lleure, amb una ocupació de dos persones per vehicle i que fan un viatge d'anada i un de tornada pel mateix camí, s'estima que el nombre de visitants anuals és molt superior a 50.000.

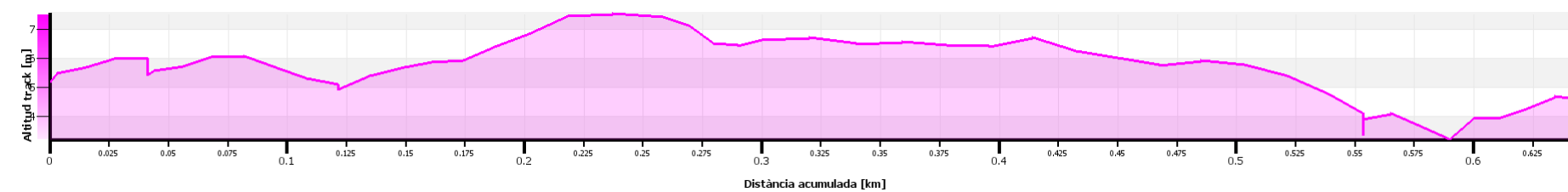
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

G 1a

T-2011 DEL LLIGALLO DE LA VIDALA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2011
Nom del camí	DEL LLIGALLO DE LA VIDALA
Terme municipal	Deltebre
Comarca	BAIX EBRE
Classificació del camí	G1a
Origen	TV-3454
Final	T-340
Longitud	0,720 km
Amplada	9,17 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Bo
Tipus del terreny	Pla
Cunetes	Si
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	No
Senyalització	Si
IMD	383
Data de presa de dades	12/12/2017

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	0,720 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	0,720 km

Dona compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre el Lligallo del Gànguill i Deltebre i té un TIR del 159% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 159%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

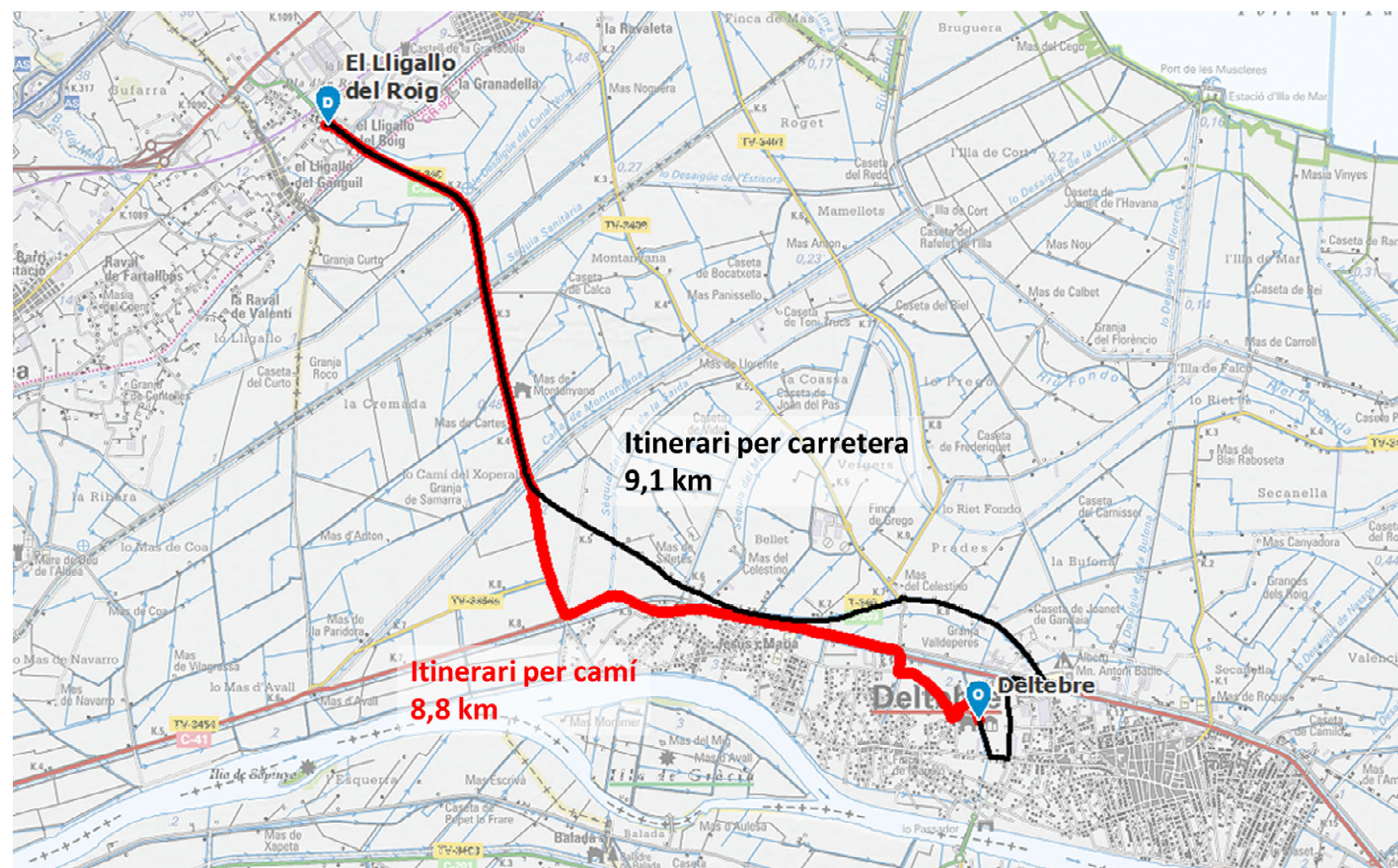
G 1a

Camí T-2011

del Lligallo de la Vidala

Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	0,72
Itinerari carretera (km)	9,1
Itinerari camí (km)	8,8
Temps camí actual	7,14
Temps camí futur	6,78
Temps carretera alternativa	6,83
IMD actual del camí	383
IMD carretera alternativa	1.501
IMD captada	96
IMD total del camí futur	479
Estalvi temps del trànsit actual	8.388
Estalvi temps del trànsit captat	262
Estalvi operatiu	5.661
Estalvi global	14.310
Cost total de convertir a carretera (€)	7.200 €
TIR	159%

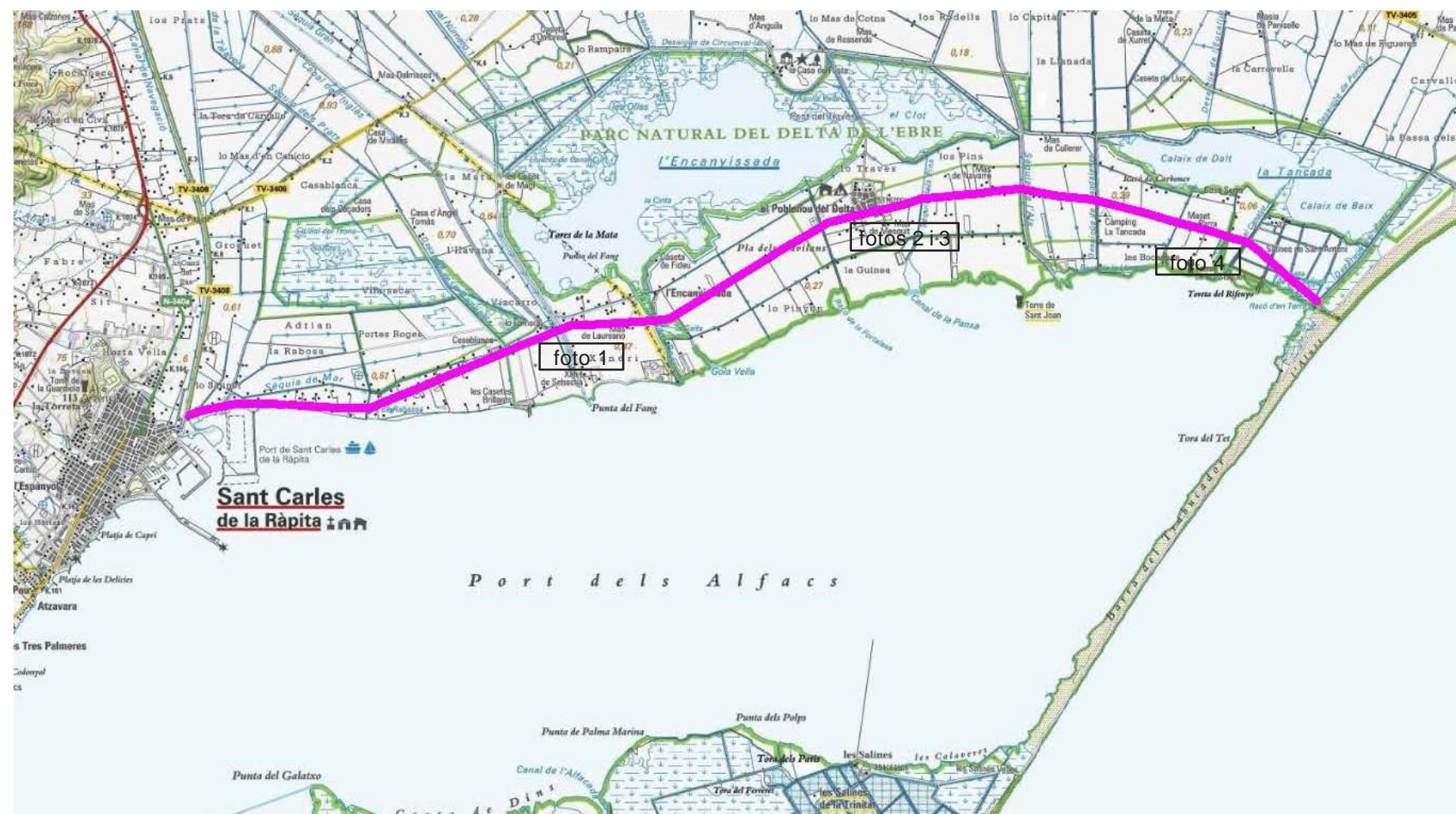


Justificació

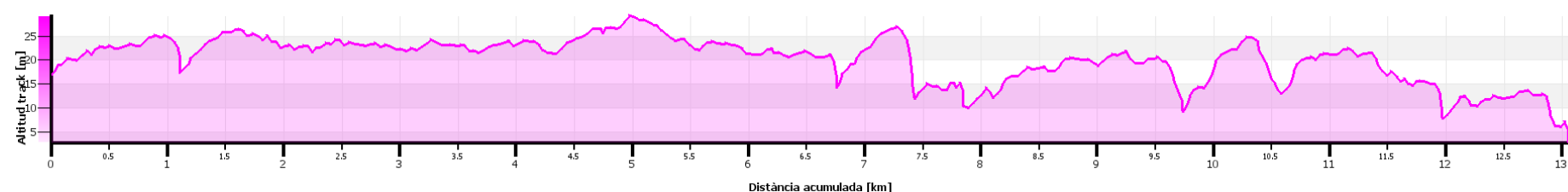
Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre el Lligallo del Gànguil i Deltebre i té un TIR del 159% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 159%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-2021 SANT CARLES A POBLE NOU I A LES SALINES



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2021
Nom del camí	SANT CARLES A POBLE NOU I A LES SALINES
Terme municipal	Sant Carles de la Ràpita i Amposta
Comarca	MONTSIÀ
Classificació del camí	G1a
Origen	TV-3408 Sant Carles de la Ràpita
Final	Platja del Eucaliptus
Longitud	12,530 km
Amplada	5,28 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa / Tractament superficial
Estat del paviment	Bo / Regular
Tipus del terreny	Pla
Cunetes	Si
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	1188
Data de presa de dades	05/07/2018

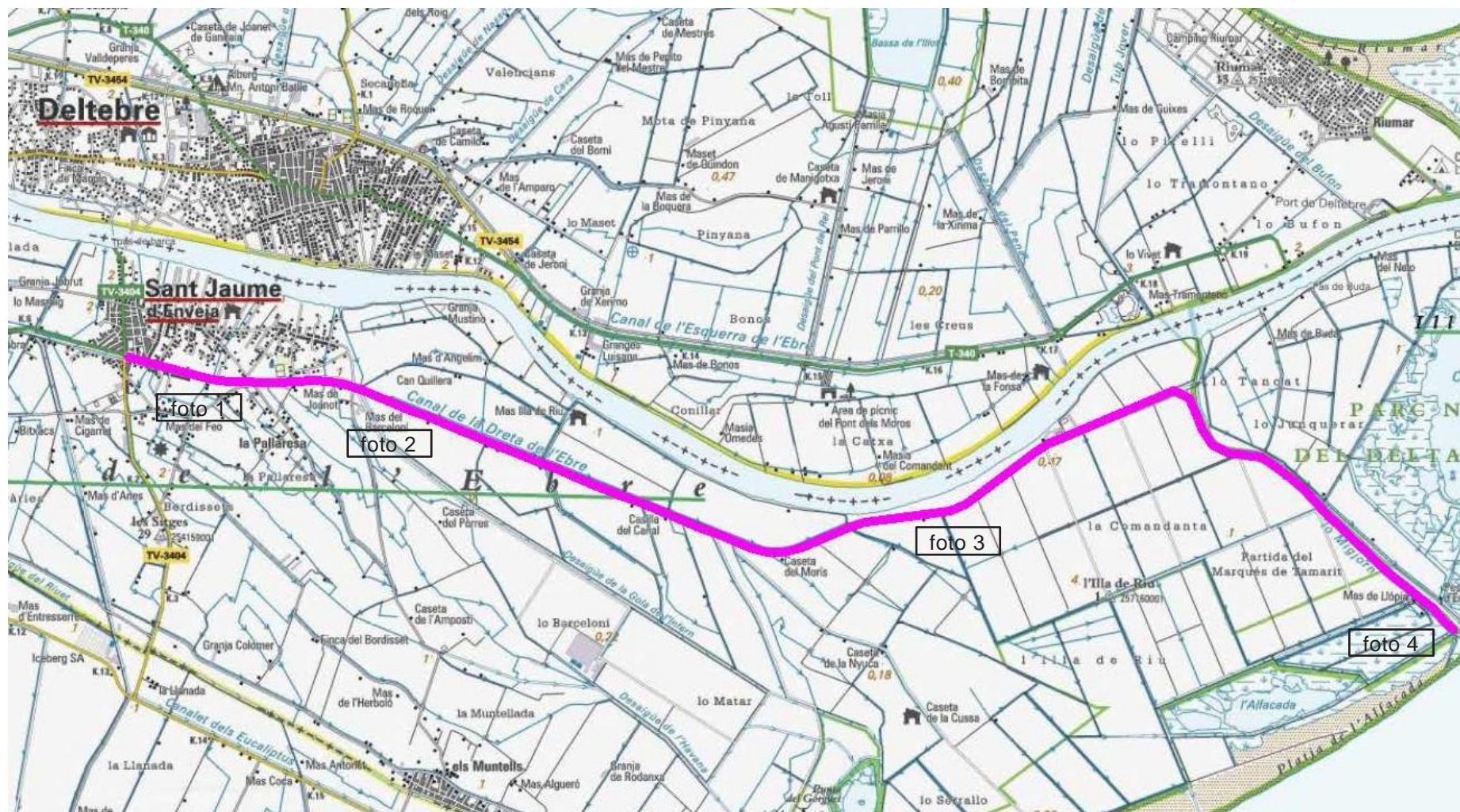
Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	5,684 km
ENPE	0,097 km
XN 2000	5,684 km
HIC	0,813 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	10,067 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0,079 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	12,530 km

Dona compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Sant Carles de la Ràpita 14.902; Poble Nou del Delta 164), al criteri e): accés a centre de lleure amb més de 50.000 visitants anuals. Fent la hipòtesi que la meitat dels vehicles que actualment circulen pel camí tenen com a destinació el centre de lleure, amb una ocupació de dos persones per vehicle i que fan un viatge d'anada i un de tornada pel mateix camí, s'estima que el nombre de visitants anuals és molt superior a 50.000.

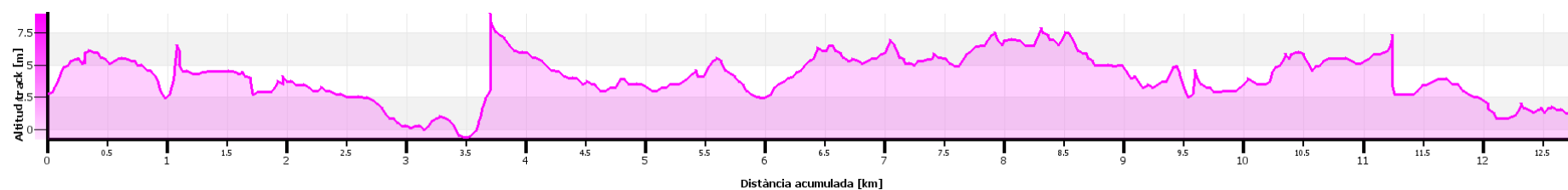
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

G 1a

T-2022 DEL MIGJORN



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2022
Nom del camí	DEL MIGJORN
Terme municipal	Sant Jaume d'Enveja
Comarca	MONTSIÀ
Classificació del camí	G1a
Origen	TV-3404
Final	platja de Migjorn
Longitud	12,770 km
Amplada	5,99 m
Tipus de paviment	Tractament superficial
Estat del paviment	Regular / Dolent
Tipus del terreny	platja de Migjorn
Cunetes	No
Guàrdies inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	No
IMD	368
Data de presa de dades	12/12/2017

Informació ambiental del camí

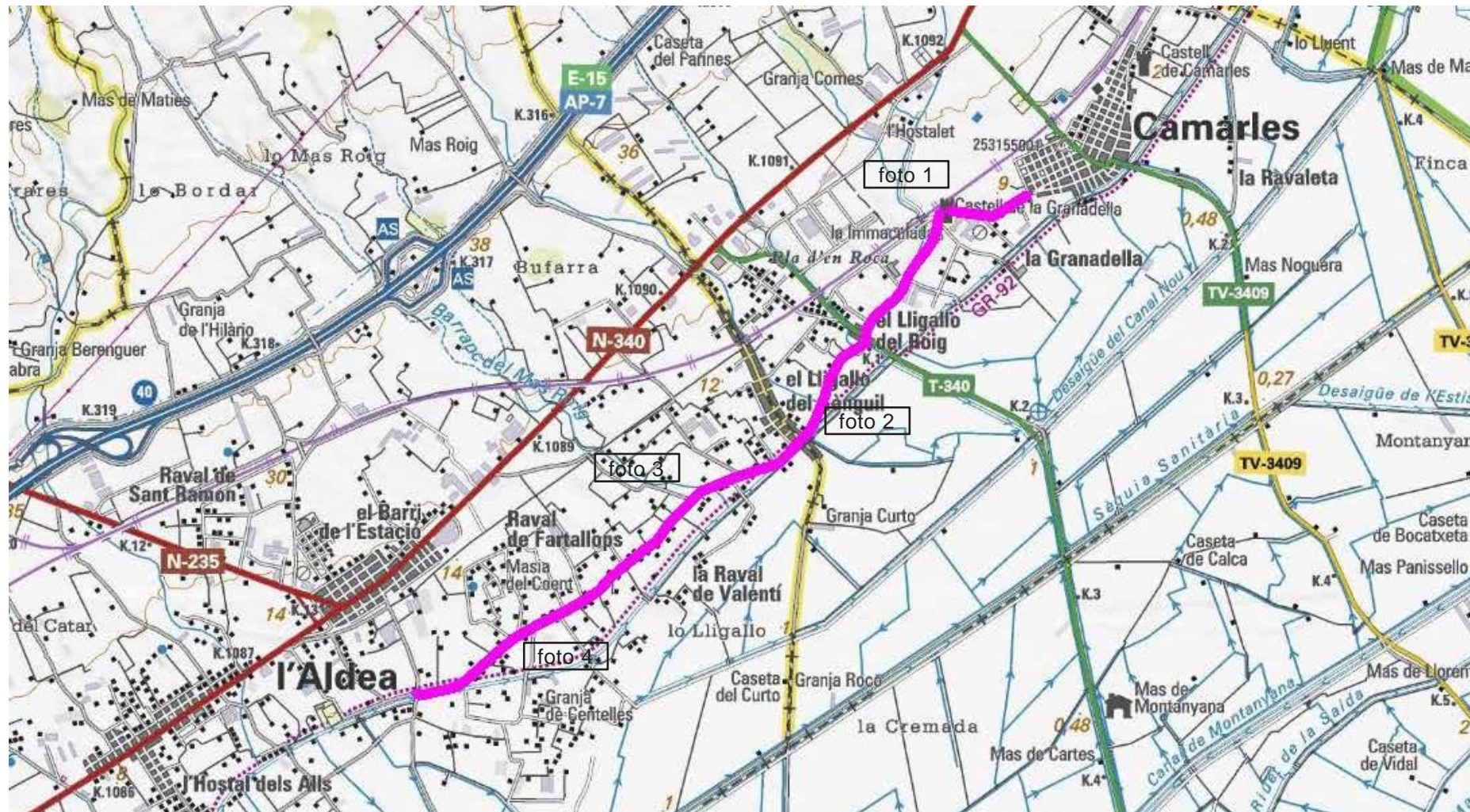
Espais naturals protegits	Longitud afectada
PEIN	6,361 km
ENPE	3,182 km
XN 2000	6,381 km
HIC	1,010 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	12,770 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0,505 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	12,770 km

Dona compliment al criteri e): accés a centre de lleure amb més de 50.000 visitants anuals (Platja de Migjorn). Fent la hipòtesi que la meitat dels vehicles que actualment circulen pel camí tenen com a destinació el centre de lleure, amb una ocupació de dos persones per vehicle i que fan un viatge d'anada i un de tornada pel mateix camí, s'estima que el nombre de visitants anuals és molt superior a 50.000.

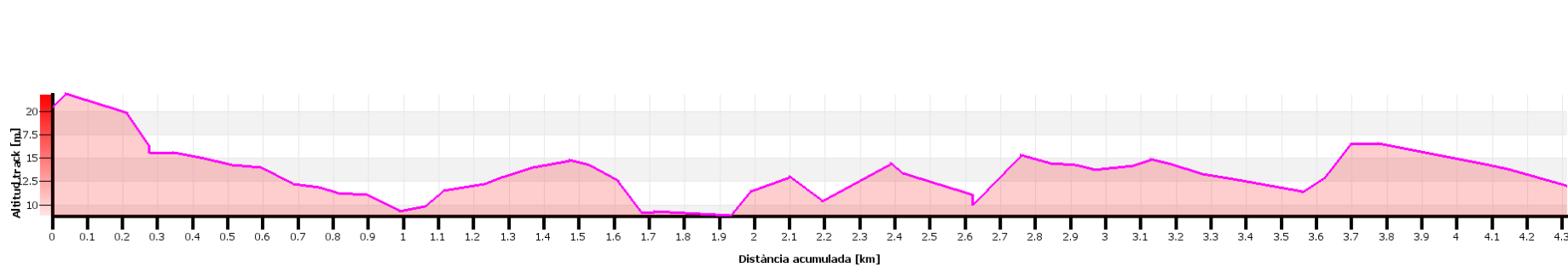
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

G 1a

T-2036 CAMARLES A L'ALDEA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2036
Nom del camí	CAMARLES A L'ALDEA
Terme municipal	Camarles i l'Aldea
Comarca	BAIX EBRE
Classificació del camí	G1a
Origen	Camarles
Final	Aldea
Longitud	4,600 km
Amplada	5,11 m
Tipus de paviment	Tractament superficial / Mescla bituminosa
Estat del paviment	Regular / Bo
Tipus del terreny	Pla
Cunetes	No
Guais inundables	Si
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	600
Data de presa de dades	03/07/2018

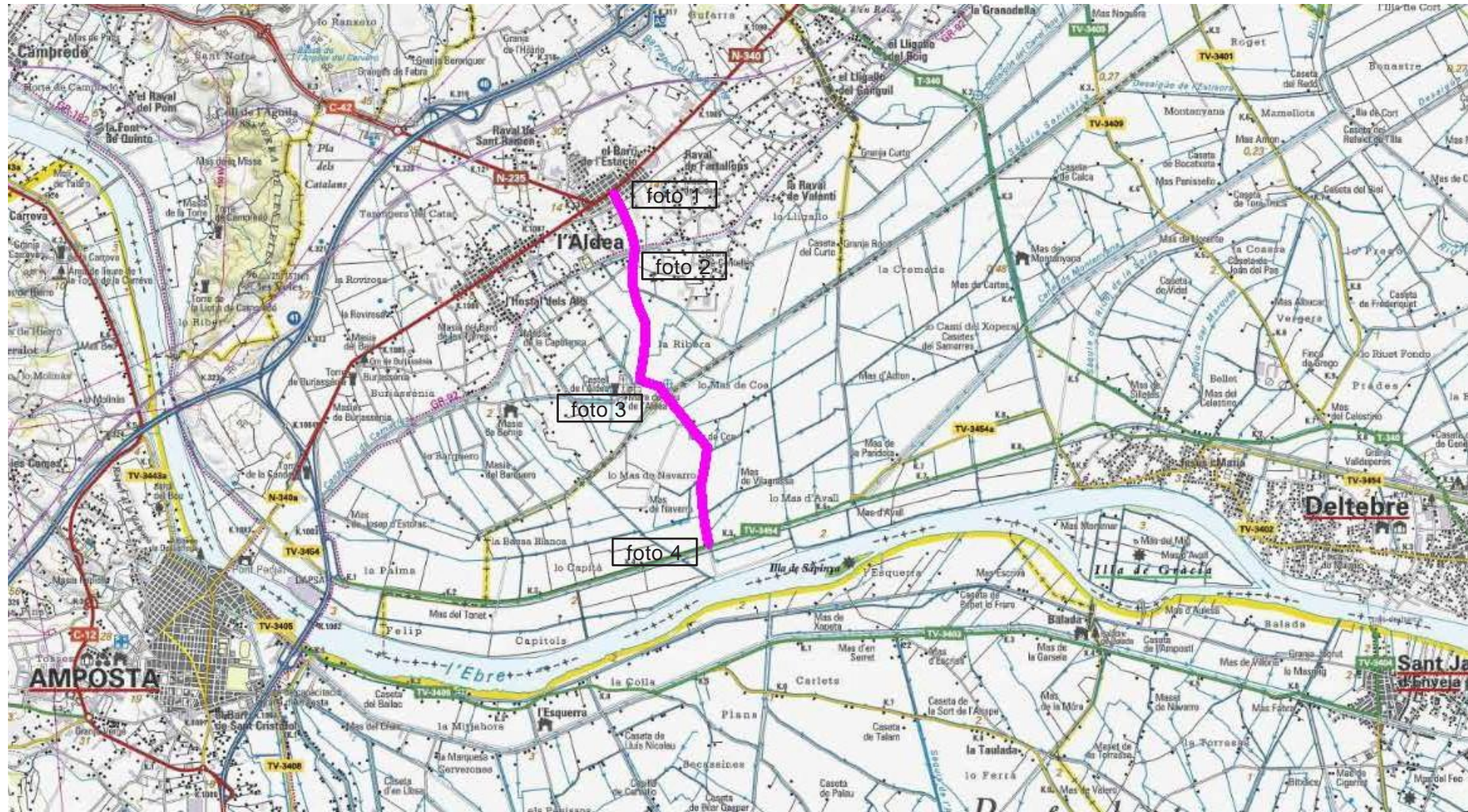
Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0,532 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	2,847 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	4,600 km

Dona compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Camarles 3.270; l'Aldea 4.211) i al criteri b): el recorregut uneix nuclis de més de 150 habitants (Lligallo del Roig 202, Lligallo del Gànguill 780).

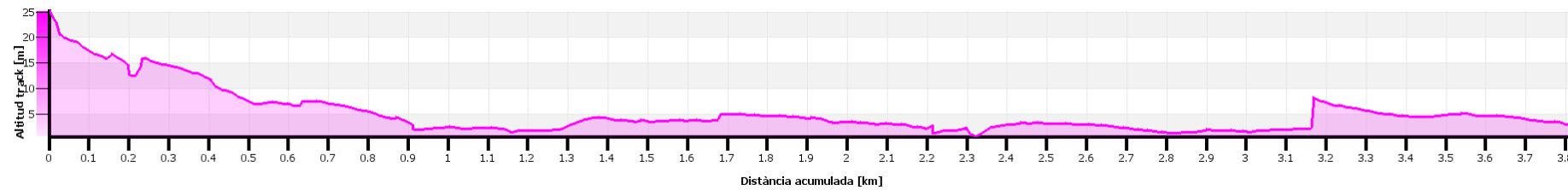
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

G 1a

T-2045 LLIGALLO DE L'ALDEA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2045
Nom del camí	LLIGALLO DE L'ALDEA
Terme municipal	L'Aldea i Deltebre
Comarca	BAIX EBRE
Classificació del camí	G1a
Origen	Aldea, c. Estació
Final	TV-3454
Longitud	3,830 km
Amplada	5,42 m
Tipus de paviment	Tractament superficial
Estat del paviment	Dolent
Tipus del terreny	Ondulat
Cunetes	No
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	No
IMD	373
Data de presa de dades	12/12/2017

Informació ambiental del camí

Espais naturals protegits

PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0 km

Àmbits catalogats

Àrea interès faunístic i florístic	3,830 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km

Àmbits protegits pel planejament territorial

P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	3,830 km
---------------------------------------	----------

Dona compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre L'Aldea i Deltebre i té un TIR del 15%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

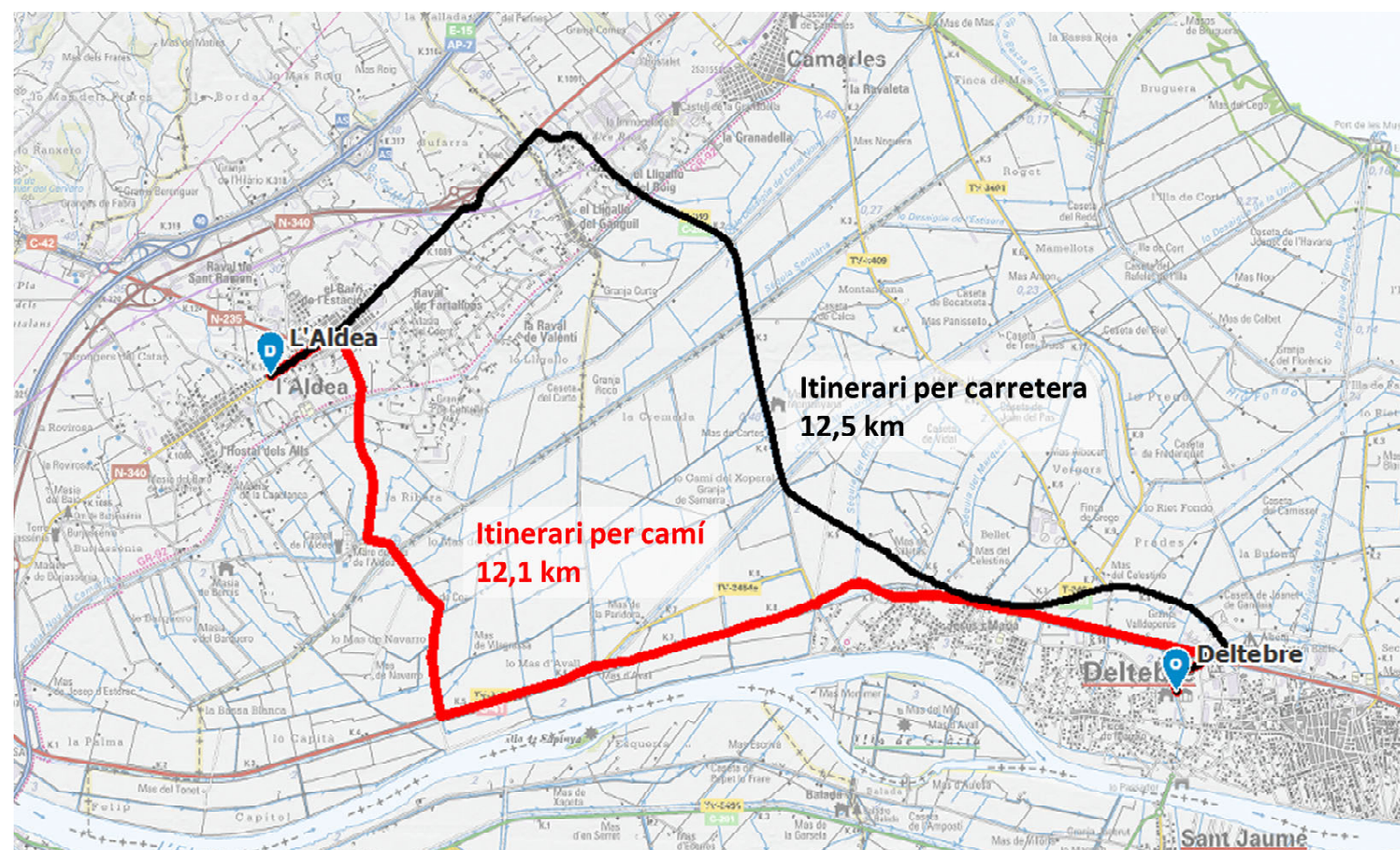
G 1a

Camí T-2045

Lligallo de l'Aldea

Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	3,83
Itinerari carretera (km)	12,5
Itinerari camí (km)	12,1
Temps camí actual	11,95
Temps camí futur	10,03
Temps carretera alternativa	9,375
IMD actual del camí	373
IMD carretera alternativa	3.048
IMD captada	93
IMD total del camí futur	466
Estalvi temps del trànsit actual	43.453
Estalvi temps del trànsit captat	3.730
Estalvi operatiu	45.022
Estalvi global	92.204
Cost total de convertir a carretera (€)	574.500 €
TIR	15%

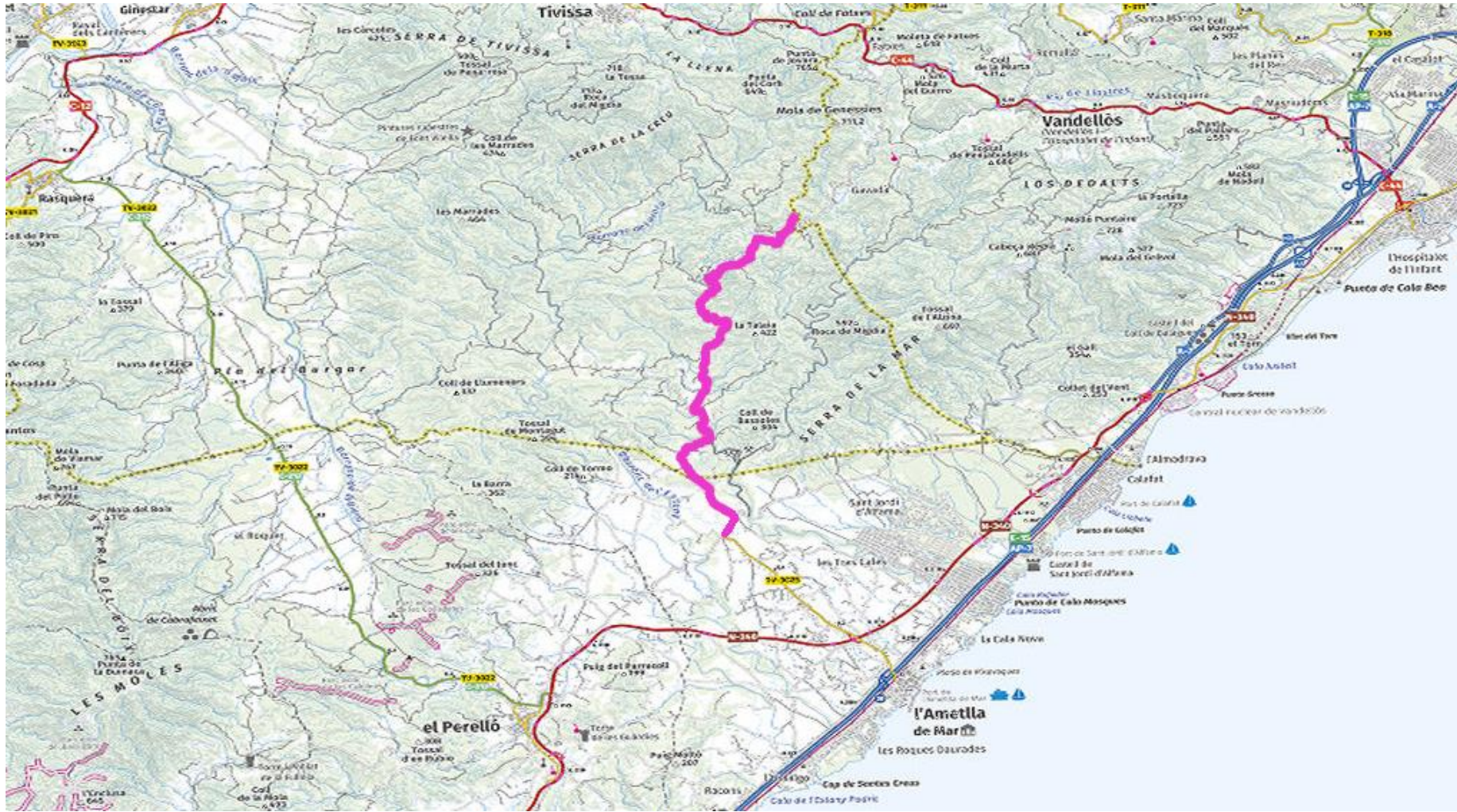


Justificació

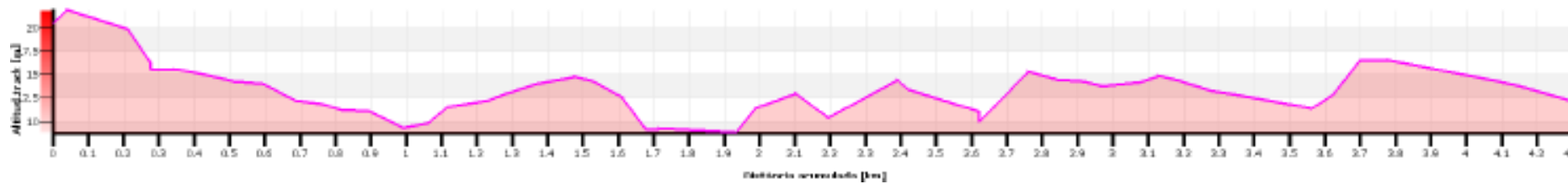
Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre L'Aldea i Deltebre i té un TIR del 15%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-2114 GAVADÀ (tram des de la TV-3025 als límits de Terres de l'Ebre)



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2114
Nom del camí	GAVADÀ
Terme municipal	Ametlla de Mar, Tivissa
Comarca	BAIX EBRE
Classificació del camí	G1a
Origen	TV-3025
Final	límit demarcacions Terres de l'Ebre i Camp de Tarragona
Longitud	12,440 km
Amplada	6,26 m
Tipus de paviment	Tractament superficial
Estat del paviment	Regular
Tipus del terreny	Molt accidentat
Cunetes	Si
Guais inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	826
Data de presa de dades	18/11/2018

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	1,354 km
ENPE	0 km
XN 2000	1,354 km
HIC	6,753 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	7,237 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	12,440 km

Dona compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (l'Ametlla de Mar 6.887; Tivissa 1.677).

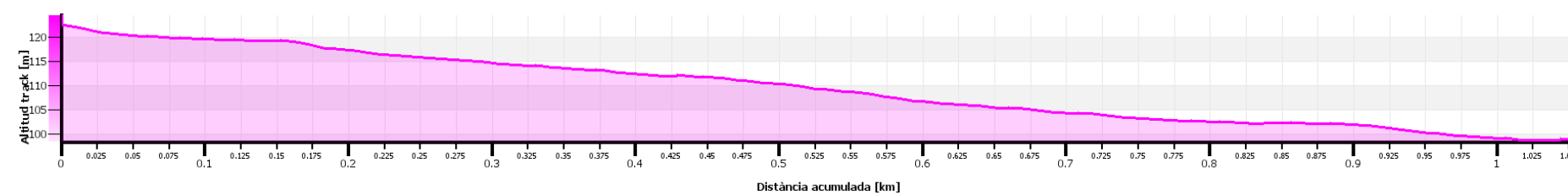
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

G 1a

T-2122 DELS GUIAMETS A MORA (tram des dels límits de Terres de l'Ebre a la N-420)



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2122
Nom del camí	DELS GUIAMETS A MORA (tram des dels límits de Terres de l'Ebre a la N-420)
Terme municipal	Garcia
Comarca	RIBERA D'EBRE
Classificació del camí	G1a
Origen	Límits Terres de l'Ebre
Final	N-420
Longitud	1,130 km
Amplada	5,10 m
Tipus de paviment	Tractament superficial
Estat del paviment	Regular / dolent
Tipus del terreny	Accidentat
Cunetes	Si
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	No
Senyalització	Horitzontal no, vertical si
IMD	293
Data de presa de dades	08/11/2017
Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0,206 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	0,365 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	1,130 km

Dona compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre els Guiamets i Móra la Nova i té un TIR del 15%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

G 1a

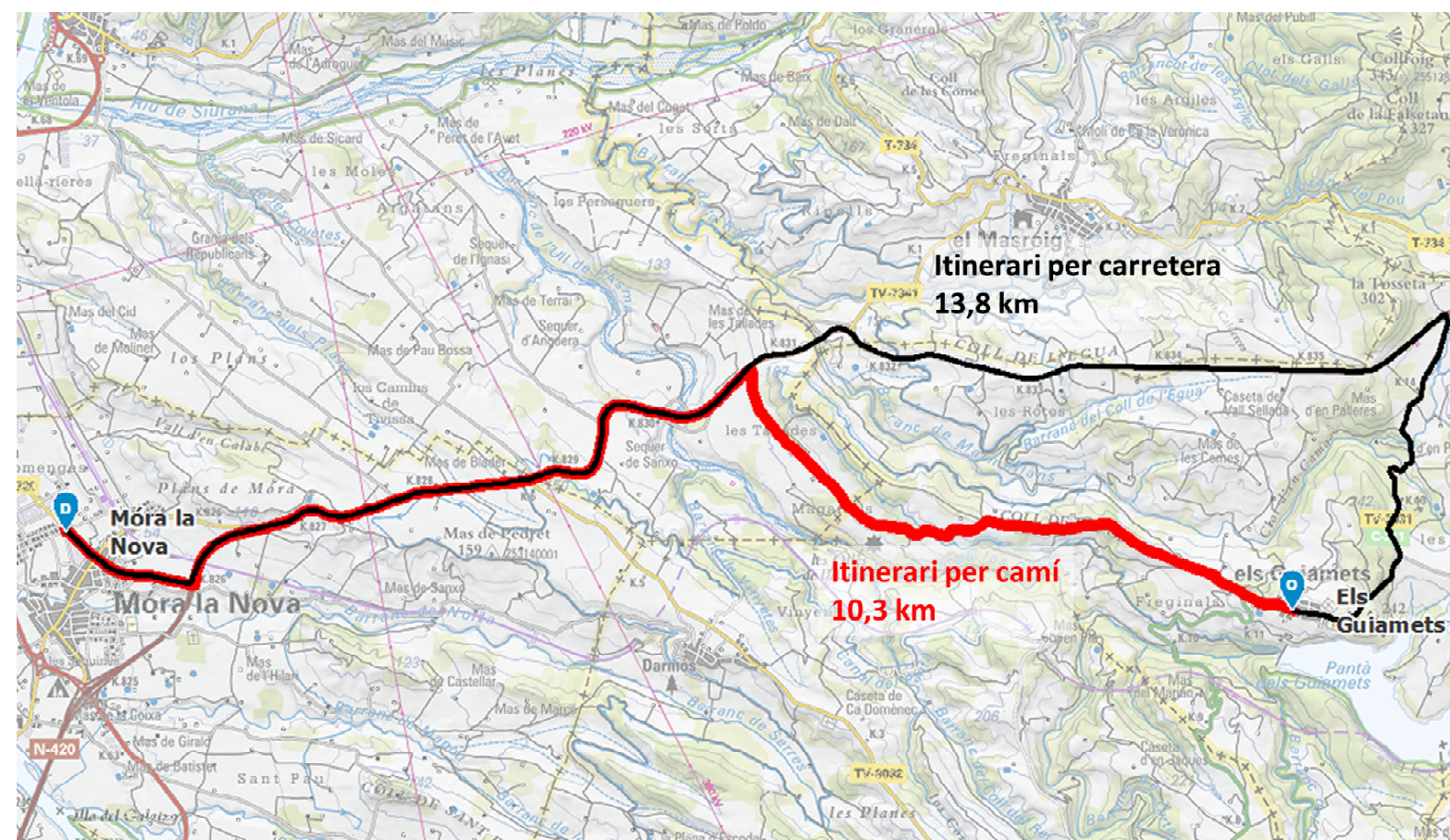
4. Annex dels resultats del càlcul de les TIR del Grup 1a

Camí T-2122

els Guiamets a Móra

Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	3,06
Itinerari carretera (km)	13,8
Itinerari camí (km)	10,3
Temps camí actual	10,02
Temps camí futur	8,49
Temps carretera alternativa	10,35
IMD actual del camí	293
IMD carretera alternativa	343
IMD captada	34
IMD total del camí futur	327,3
Estalvi temps del trànsit actual	27.271
Estalvi temps del trànsit captat	3.881
Estalvi operatiu	2.124
Estalvi global	33.276
Cost total de convertir a carretera (€)	153.000 €
TIR	15%

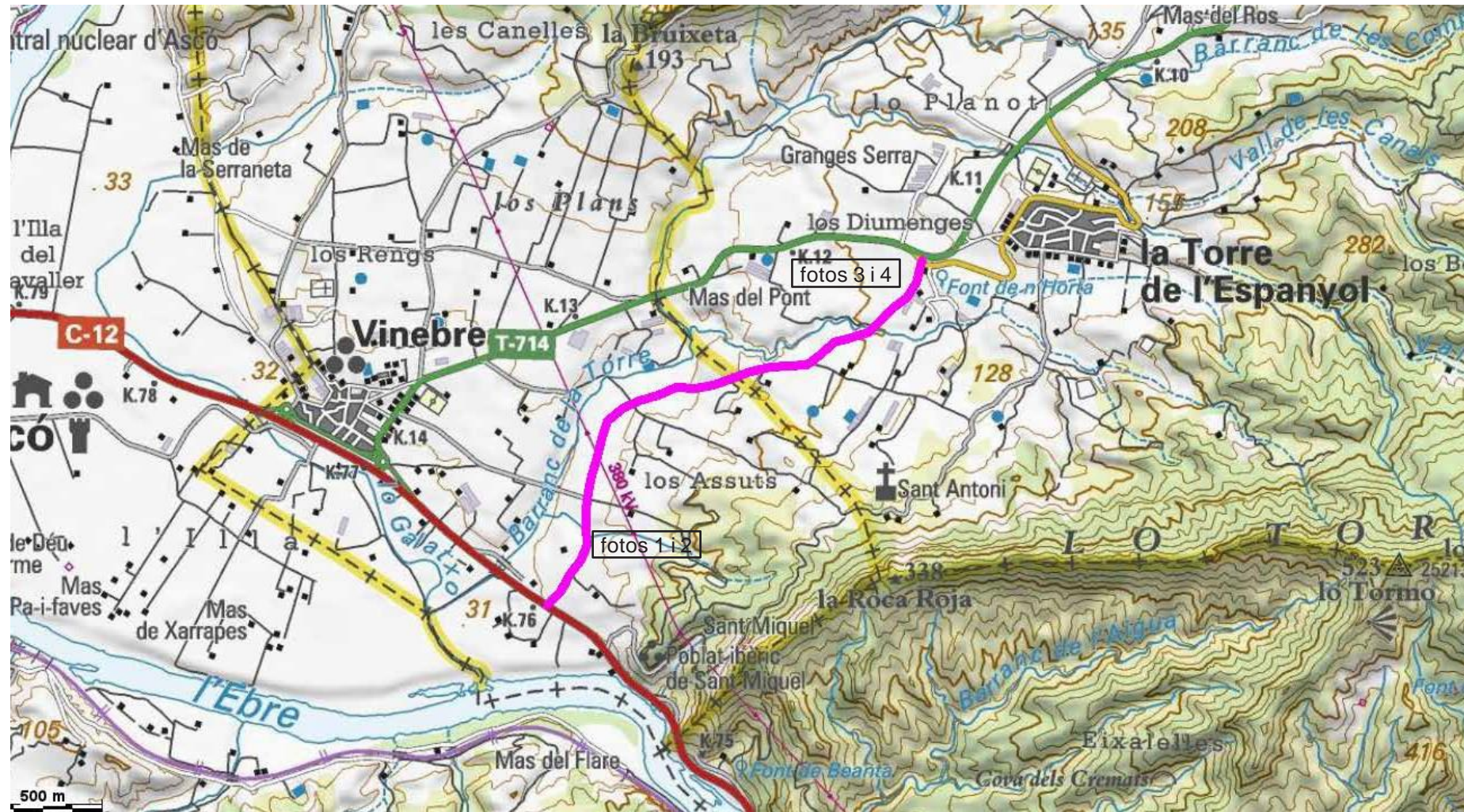


Justificació

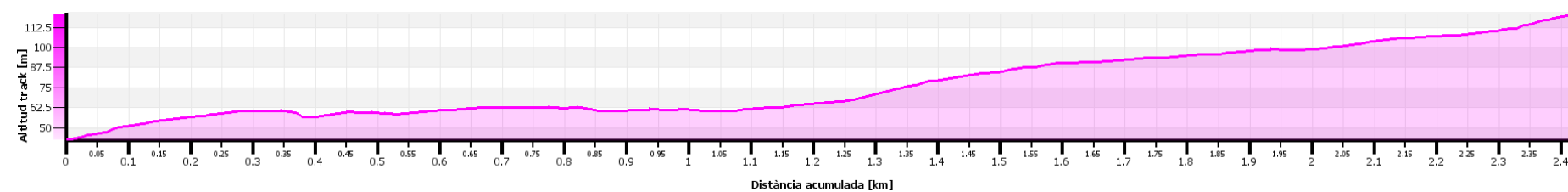
Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre els Guiamets i Móra la Nova i té un TIR del 15%.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-2297 VINEBRE A LA TORRE DE L'ESPANYOL



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2297
Nom del camí	VINEBRE A LA TORRE DE L'ESPANYOL
Terme municipal	Vinebre i la Torre de l'Espanyol
Comarca	RIBERA D'EBRE
Classificació del camí	G1a
Orígen	C-12
Final	T-712 a la Torre de l'Espanyol
Longitud	2,460 km
Amplada	6,40 m
Tipus de paviment	Mescla bituminosa
Estat del paviment	Regular
Tipus del terreny	Accidentat
Cunetes	Si
Guals inundables	No
Obres de fàbrica	Si
Senyalització	Si
IMD	293
Data de presa de dades	29/11/2017

Informació ambiental del camí	Longitud afectada
Espais naturals protegits	
PEIN	0 km
ENPE	0 km
XN 2000	0 km
HIC	0,355 km
Àmbits catalogats	
Àrea interès faunístic i florístic	2,460 km
Espai interès geològic	0 km
Zones humides	0 km
Plans conservació d'espècies	0 km
Àmbits protegits pel planejament territorial	
P. T. Parcial de les Terres de l'Ebre	2,460 km

Dona compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre la Torre de l'Espanyol i Garcia i té un TIR del 12% i al criteri h): tram de variant que dona continuïtat a la xarxa de carreteres i elimina el pas per la travessera de Vinebre.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

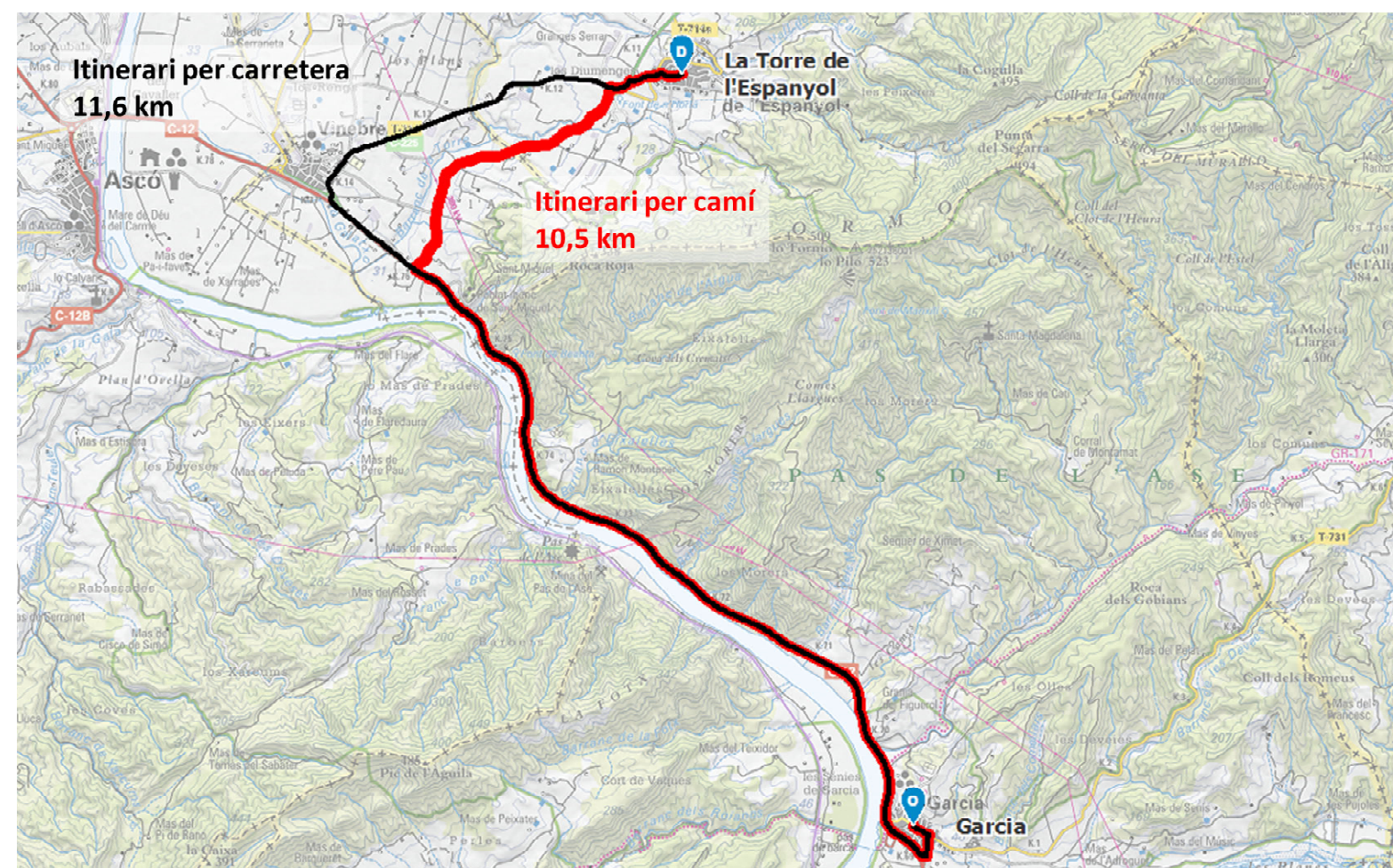
G 1a

Camí T-2237

Vinebre a la Torre de l'Espanyol

Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	2,46
Itinerari carretera (km)	11,6
Itinerari camí (km)	10,5
Temps camí actual	9,72
Temps camí futur	8,49
Temps carretera alternativa	8,7
IMD actual del camí	293
IMD carretera alternativa	806
IMD captada	73
IMD total del camí futur	366
Estalvi temps del trànsit actual	21.924
Estalvi temps del trànsit captat	936
Estalvi operatiu	14.022
Estalvi global	36.882
Cost total de convertir a carretera (€)	246.000 €
TIR	12%

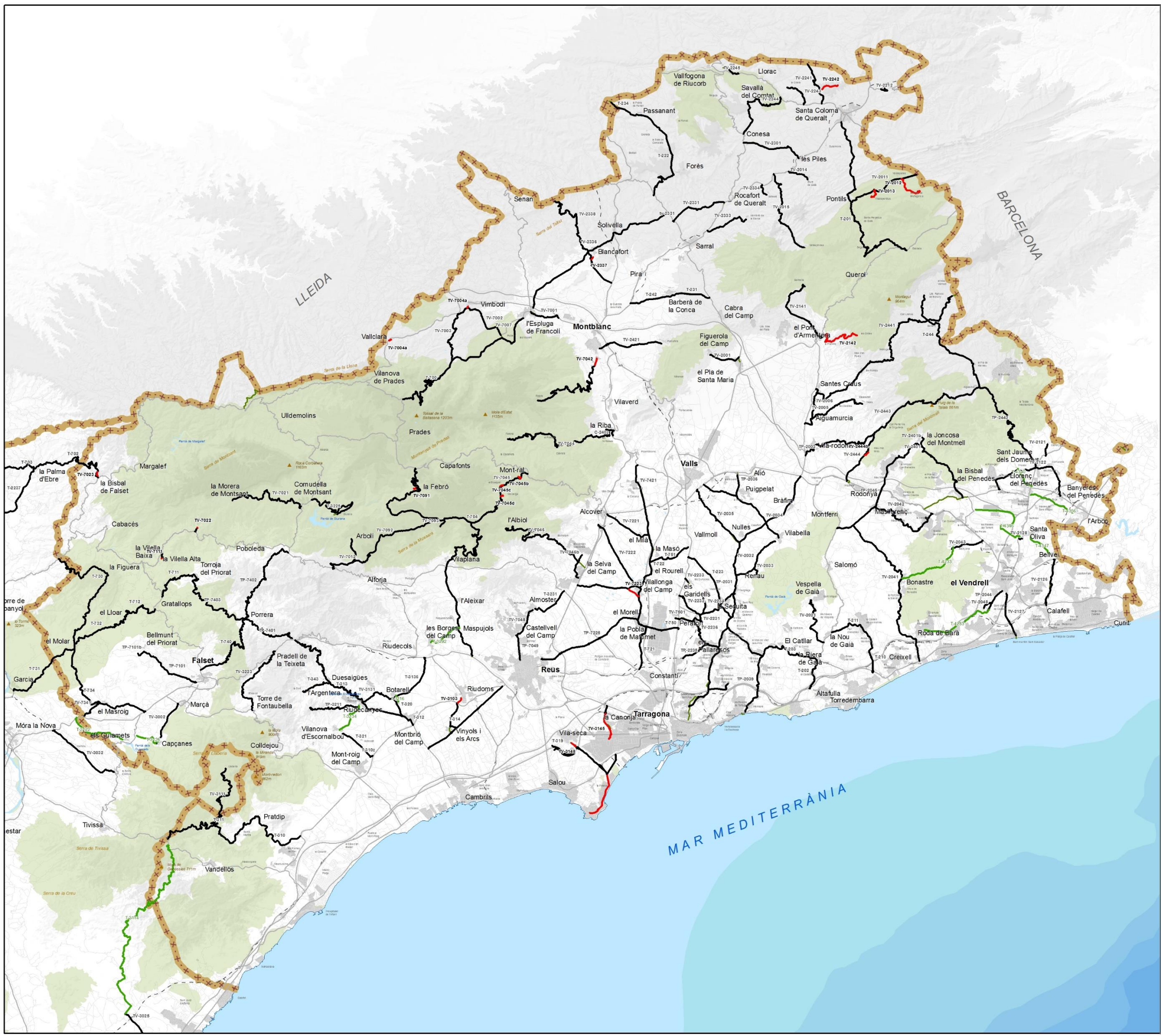


Justificació

Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre la Torre de l'Espanyol i Garcia i té un TIR del 12% i al criteri h): tram de variant que dóna continuïtat a la xarxa de carreteres i elimina el pas per la travessera de la Torre de l'Espanyol.

El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

ANNEX 5. XARXA PROPOSADA PER ÀMBITS



Xarxa local proposada

- Camins del Grup 1a (noves carreteres)
- Carreteres a descatalogar
- Carreteres de la Diputació de Tarragona



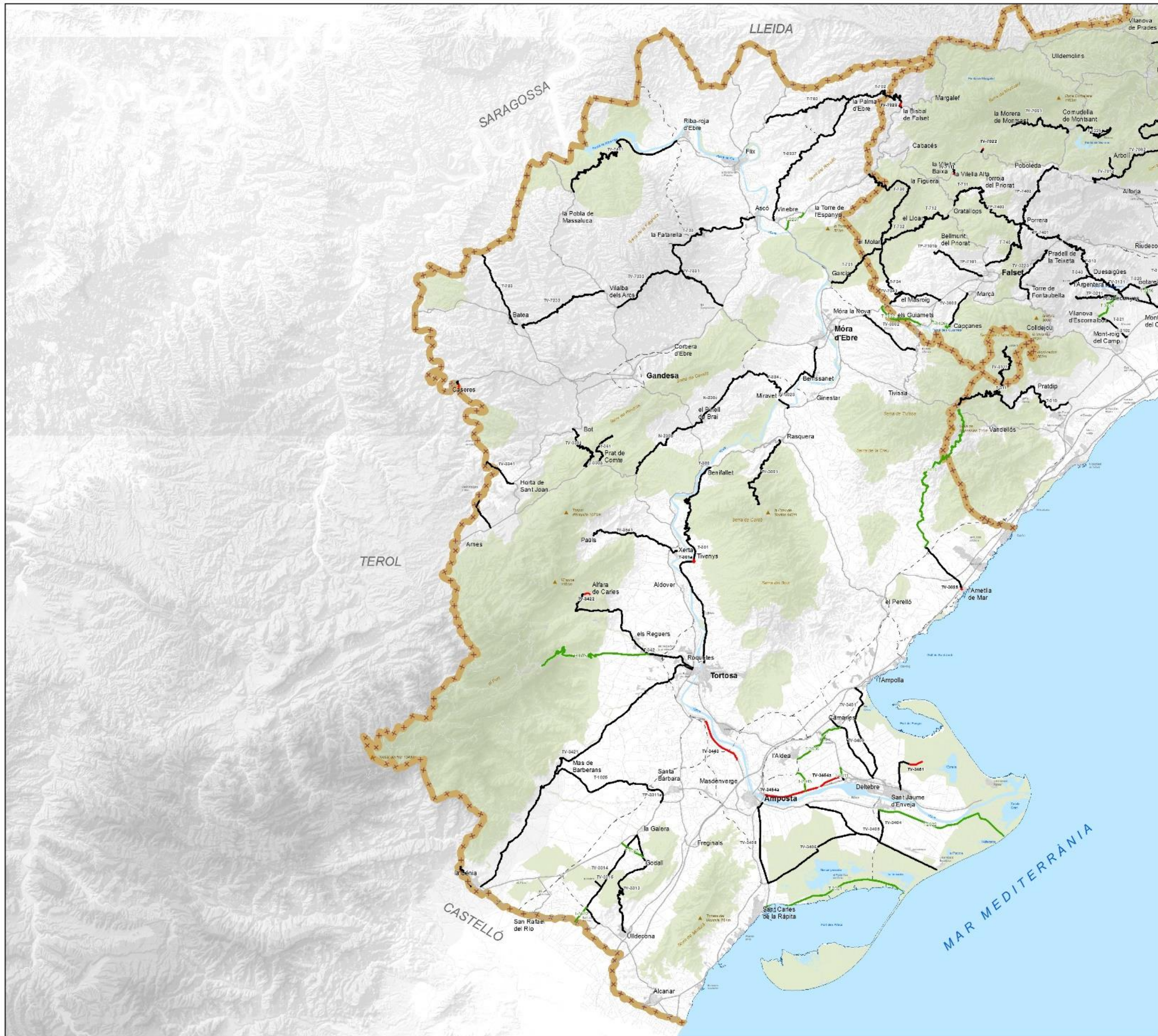
CAMP DE TARRAGONA

Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Xarxa local proposada

Escala 1:270.000





Xarxa local proposada

- Camins del Grup 1a (noves carreteres)
- Carreteres a descatalogar
- Carreteres de la Diputació de Tarragona



TERRES DE L'EBRE

Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Xarxa local proposada

Escala 1:330.000

