



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

1. Memòria i Annexos

Servei d'Assistència al Territori

2019



Diputació Tarragona

MEMÒRIA I ANNEXOS. ÍNDEX

1	Introducció.....	2
1.1	MARC DEL PLA ZONAL	2
1.2	HORITZÓ TEMPORAL DEL PLA ZONAL	2
1.3	OBJECTIUS ESTRATÈGICS DEL PLA ZONAL	3
1.4	ÀMBIT TERRITORIAL: CAMP DE TARRAGONA I TERRES DE L'EBRE	3
1.5	ANTECEDENTS DELS TREBALLS DE REDACCIÓ DEL PLA ZONAL	4
1.6	CONSIDERACIONS MEDIAMBIENTALS	5
1.7	CONTINGUT DEL PLA ZONAL.....	6
2	Estat i criteris de disseny de la xarxa local	7
2.1	ESTAT DE LA XARXA VIÀRIA LOCAL ACTUAL	7
2.2	CRITERIS VIGENTS DE DISSENY DE CARRETERES LOCALS	16
2.3	PROPOSTA DE NOUS CRITERIS DE DISSENY PER CARRETERES LOCALS.....	17
3	Definició de les carreteres que formaran part de la xarxa local.....	20
3.1	CAMINS A INCORPORAR A LA XARXA LOCAL.....	20
3.2	CARRETERES A DESCATALOGAR	24
3.3	CARRETERES DE LA XARXA BÀSICA, COMARCAL O LOCAL QUE CANVIÏN LA SEVA FUNCIO	27
3.4	PROPOSTA DE NOVA XARXA VIÀRIA LOCAL.....	27
4	Camins que no es poden incorporar a la xarxa local de carreteres	30
5	Anàlisi dels dèficits de la xarxa local	33
5.1	DÈFICITS DE LA XARXA LOCAL.....	33
5.2	ALTRES ACTUACIONS NECESSÀRIES.....	35
5.3	COST DE LES ACTUACIONS NECESSÀRIES.....	36
6	Metodologia per fer una proposta tècnica de les obres més prioritàries	37
6.1	CRITERIS DE PRIORITZACIÓ D'ACTUACIONS A LA XARXA VIÀRIA.....	38
6.2	INDICADORS	38
6.3	CÀLCUL DE LA PRIORITAT GLOBAL.....	40
6.4	APLICACIÓ DE LA METODOLOGIA DE PRIORITZACIÓ.....	40
7	Priorització de les actuacions.....	41
7.1	ACTUACIONS PRIORITÀRIES.....	41
7.2	COST DE LES ACTUACIONS PRIORITÀRIES.....	46
7.3	INVERSIÓ PREVISTA EN LA PRIMERA FASE (2020-2027)	47
7.4	INVERSIÓ PREVISTA EN LA SEGONA FASE (2028-2035)	48
7.5	ANÀLISI DE LA INVERSIÓ	48
7.6	AVALUACIÓ ESTRATÈGICA DE LES INVERSIONS	49
8	Aspectes normatius i de gestió	50
8.1	PROGRAMACIÓ DE LES INVERSIONS	50
8.2	RECODIFICACIÓ I NOVA DENOMINACIÓ DE LA XARXA	50
8.3	CANVI DE TITULARITAT DELS CAMINS.....	52
8.4	TRAMITACIÓ DEL PLA ZONAL	52
8.5	SÍNTESI DE LES PROPOSTES DEL PLA ZONAL.....	52
9	Síntesi de propostes	53
10	Equip redactor	54
ANNEXOS.....	55	
	ANNEX 1: ANTECEDENTS	56
	ANNEX 2: LLISTA DE CARRETERES AMB CODIS I DENOMINACIONS ACTUALS I NOVES.....	57
	ANNEX 3: LLISTA DE CAMINS PER GRUPS	63
	ANNEX 4: ACTUACIONS PRIORITÀRIES.....	72

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. Mentre els carrers i el conjunt de la vialitat urbana es desenvolupa d'acord amb la planificació urbanística municipal, i les carreteres bàsiques i comarcals de Catalunya estan incorporades al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC), les carreteres de la xarxa local no han tingut fins ara una planificació específica.

Les carreteres locals necessiten una planificació específica per les següents raons:

Les carreteres locals han de tenir una planificació específica per tal de definir la xarxa, determinar els criteris de disseny, identificar els dèficits i programar les actuacions

- En les carreteres locals el trànsit es compon de tota mena de vehicles (cotxes, motocicletes, camions, tractors, autobusos...) i sovint conviu amb altres usuaris (vianants i ciclistes), especialment en els trams de travessera urbana i entorns suburbans. Les carreteres locals tenen impactes directes en els processos d'urbanització i en el paisatge, i per tant s'han d'adaptar als entorns que travessen i a la multiplicitat d'usuaris que serveixen a través de criteris de disseny específics.
- 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.
- A mesura que sigui possible financerament, cal anar augmentant progressivament la inversió en la xarxa local prioritant les actuacions de conservació ordinària i extraordinària, i les actuacions de millora de la seguretat i d'ampliació de la capacitat que resultin més rendibles socialment, econòmicament i ambientalment. És necessari, per tant, avaluar els dèficits actuals i planificar la necessitat d'inversió a llarg termini i programar a mig termini les inversions més prioritàries, d'acord amb la disponibilitat financera de les administracions públiques i, quan sigui possible, amb la cooperació públic-privada.

1.1 Marc del Pla Zonal

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

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 Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, exclusivament als efectes de definició de la xarxa local de carreteres.

S'ha considerat com a planificació territorial de referència del Pla Zonal el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, el Pla Territorial del Camp de Tarragona, el Pla Territorial de les Terres de l'Ebre i el Pla Director Urbanístic del Camp de Tarragona.

1.2 Horitzó temporal del Pla Zonal

L'horitzó del Pla Zonal és de 16 anys dividits en dues fases del 2020 al 2027 i del 2028 al 2035

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 d'acord amb el marc econòmic-financer existent a partir del 2022, així com per analitzar els nous dèficits derivats dels processos de transformació del territori i la mobilitat en la xarxa. En aquest sentit, el Pla Zonal proposarà uns criteris de disseny i una metodologia adaptada a les actuals necessitats de mobilitat del territori per prioritzar les actuacions necessàries per resoldre els dèficits observats ja actualment i un procediment per programar-les, la revisió del Pla Zonal permetrà adaptar aquests criteris de disseny i aquesta metodologia a les noves necessitats que es puguin produir per la transformació del territori i la seva mobilitat.

En qualsevol cas, les inversions necessàries per resoldre els dèficits actuals, tot i resultar rendibles social i econòmicament, difícilment podran dur-se a terme durant els 16 anys del Pla Zonal, a no ser que es modifiqui el model actual d'inversions en infraestructures i/o les prioritats entre les inversions en carreteres locals, comarcals i bàsiques.

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

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 Estratègic Corporatiu de la Diputació de Tarragona, planteja que es defineixi de manera global i concertada les actuacions de millora de les infraestructures del territori, per assolir els objectius d'equilibri territorial, progrés econòmic, cohesió social i sostenibilitat ambiental.

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 i prioritant les actuacions de millora de la seguretat vial. 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.
- La sostenibilitat ambiental es concreta proposant criteris de disseny de les carreteres ajustats segons l'entorn de cada carretera (urbà, rural o natural) i que facilitin la pacificació del trànsit a les travesseres urbanes i la convivència segura del trànsit de vehicles, ciclistes i vianants a la xarxa local, i 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 del Pla Zonal 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/km ²)	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 2011-2017 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.

Durant la dècada del 2000 al 2010, les inversions en infraestructures, sobretot en la xarxa bàsica de carreteres, ferrocarrils d'alta velocitat, ports i aeroports, així com en transport públic, van ser molt elevades a Catalunya, en relació a períodes anteriors, però les inversions en la xarxa de carreteres locals i comarcals es van mantenir relativament baixes. Amb la crisi econòmica, les inversions públiques es van reduir dràsticament, i donades les polítiques vigents de contracció de les despeses i de les inversions públiques, no és previsible que a curt termini es puguin recuperar.

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.

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.

Els treballs de redacció es van iniciar el 2010 en col·laboració amb el Departament de Territori i Sostenibilitat i les aportacions dels consells comarcals i els ajuntaments

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 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, com un pla de carreteres locals. 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 ha actualitzat i ha ajustat 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.

A partir de l'aprovació inicial per part de la Diputació de Tarragona, es portaran a terme els tràmits d'informació pública i revisió i aprovació final per part de la Generalitat de Catalunya de la part del Pla que afecta a la definició de la xarxa local de carreteres (Document 5. Definició de la xarxa local).

1.6 Consideracions mediambientals

En les carreteres locals el trànsit es compon de tota mena de vehicles (cotxes, motocicletes, camions, tractors, autobusos...) i sovint conviu amb altres usuaris (vianants i ciclistes), especialment en els trams de travessera urbana i entorns suburbans. Les carreteres locals tenen impactes directes en els processos d'urbanització i en el paisatge, i per tant s'han d'adaptar als entorns que travessen i a la multiplicitat d'usuaris que serveixen a través de criteris de disseny específics.

La sostenibilitat ambiental del Pla es concreta proposant criteris de disseny de les carreteres més ajustats que els vigents del PITC segons l'entorn que travessen (urbà, rural o natural) i adaptats a la realitat del trànsit que hi circula. També faciliten la pacificació del trànsit a les travesseres urbanes i la convivència segura del trànsit de vehicles, ciclistes i vianants a la xarxa local. D'altra banda es proposa 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.

El Pla zonal proposa incorporar un nombre limitat de camins a la xarxa local on només hi preveu actuacions de reforç de ferm i senyalització. També identifica els dèficits que té la xarxa local i proposa una metodologia per prioritzar les actuacions necessàries per resoldre aquests dèficits i un procediment per programar-les.

L'impacte sobre el medi ambient i el paisatge serà molt inferior al que es produiria si s'actués sobre la xarxa local d'acord amb la normativa tècnica vigent, donat que el Pla zonal només preveu actuacions de reforç de ferm i senyalització als camins que s'incorporaran a la xarxa local de carreteres. D'altra banda, les actuacions necessàries per resoldre els dèficits en la xarxa de carreteres actual no impliquen la construcció de nous traçats i seguiran els criteris de disseny proposats, que reduiran molt significativament els impactes sobre el medi natural que aquestes puguin tenir quan es programin. En qualsevol cas, quan es programin i es projectin aquestes actuacions, seguiran la tramitació ambiental oportuna.

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.

1.7 Contingut del Pla Zonal

La proposta de Pla Zonal conté bàsicament els següents elements:

- 1. Com ha de ser la xarxa local amb la proposta de nous criteris de disseny.**
- 2. Quines carreteres formen part de la xarxa local amb la inclusió d'alguns camins que ja fan funció de carretera.**
- 3. Quins dèficits té la xarxa local.**
- 4. Una metodologia per prioritzar les actuacions necessàries per resoldre aquests dèficits i un procediment per programar-les.**
- 5. Quines actuacions són més prioritàries.**
- 6. Com es gestionarà l'execució del Pla Zonal.**

2 Estat i criteris de disseny de la xarxa local

2.1 Estat de la xarxa viària local actual

La xarxa local inclou 1.085 km dels 2.785 km de carreteres existents en total al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre

La xarxa de carreteres de la demarcació té un total de 2.783 km, que es classifiquen, segons la titularitat, com segueix:

Titularitat	Longitud (km)
Autopistes de peatge	202
Estat	377
Generalitat	1.121
Diputació de Tarragona	1.085
Total	2.785

Taula 3. Longitud (km) de xarxa viària de la demarcació de Tarragona per titularitats.

La longitud de la xarxa viària local que gestiona la Diputació es distribueix en 374 km a Terres de l'Ebre i 711 km al Camp de Tarragona.

A continuació es mostren els mapes per àmbits de la xarxa de carreteres. El llistat complet de les carreteres de la Diputació amb codis i denominacions es poden consultar a l'annex 2 d'aquest document.



Xarxa de carreteres

- Diputació de Tarragona
- Estat
- Generalitat

Mapa 1.1



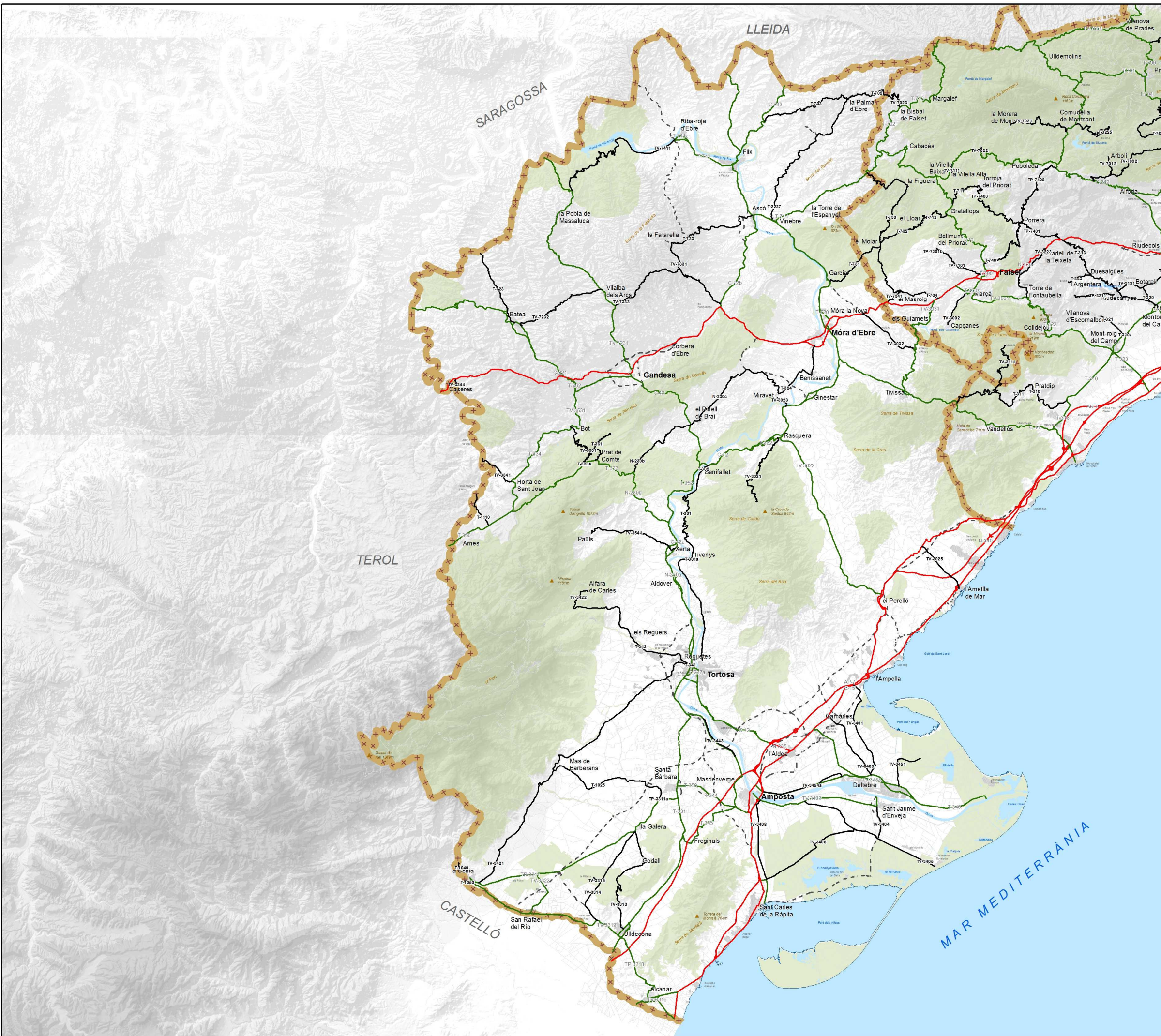
CAMP DE TARRAGONA

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

Xarxa de carreteres

Escala 1:270.000





Xarxa de carreteres

- Diputació de Tarragona
- Estat
- Generalitat
- Xarxa Natura 2000

Mapa 1.2



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

Xarxa de carreteres

Escala 1:330.000



Els elements que caracteritzen les carreteres i que defineixen l'estat actual de la xarxa són els que s'enumeren a continuació:

- Amplada
- Pendent
- Paviment
- Trànsit
- Accidents
- Entorn

Amplada

En el 55% de la seva longitud total, la xarxa local de carreteres té una amplada inferior a 6 metres (en el 22% té menys de 5 metres i en el 33% entre 5 i 6 metres), tal i com mostra la figura següent:

El 55% de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona té menys de 6 m d'amplada

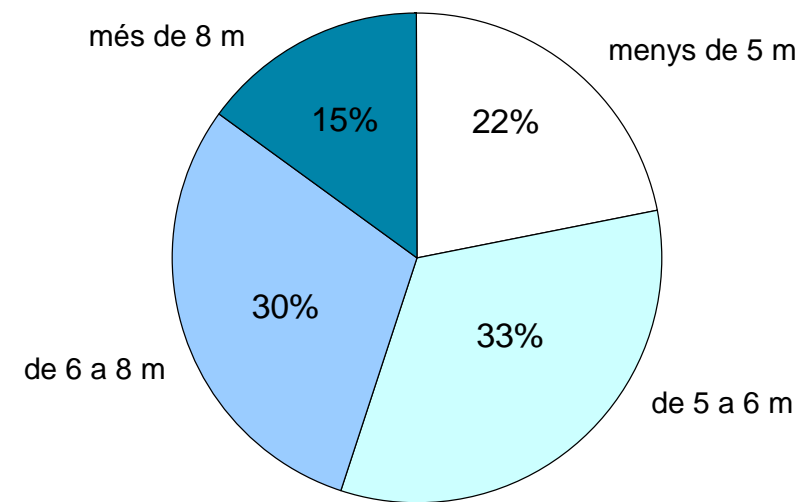


Figura 1. Amplades dels trams de la xarxa viària local (%).

Es considera que 5 metres és l'amplada mínima per al pas segur de dos vehicles circulant en sentit contrari, i 6 metres l'amplada mínima quan els vehicles són pesants.

El 5% de la xarxa té pendents superiors al 15%

Pendent

El 5% de les carreteres de la xarxa viària té un pendent superior al 15%, mentre que el 58% estan per sota del 5% de pendent, com mostra el gràfic següent:

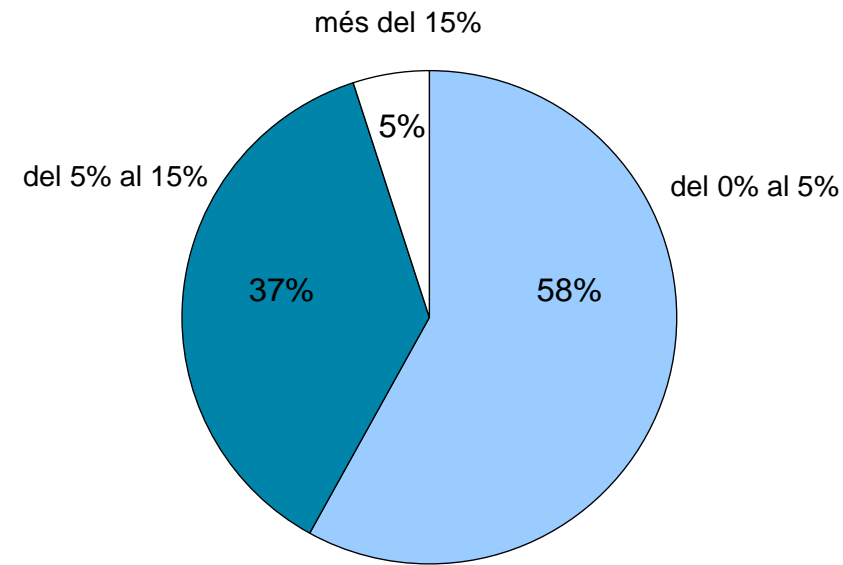


Figura 2. Pendents dels trams de la xarxa viària local (%).

Es consideren acceptables carreteres amb pendents per sobre del 15% només en zones de muntanya amb relleu molt accidentat.

Paviment

La pràctica totalitat de la xarxa té paviment de mescla bituminosa. Només en 12 km (l'1%) el paviment és de tractament superficial.

El paviment en el 99% de la xarxa és de mescla bituminosa

	Amplades				total	percentatge
	<5m	de 5 a 6 m	de 6 a 8	>8 m		
Mescla bituminosa (Km)	251	351	306	165	1.073	99%
Tractament superficial (km)	8	4	0	0	12	1%
Total	259	355	306	165	1.085	100

Taula 4. Classificació de la xarxa per tipus de paviment i amplades.

Les campanyes de reforç de ferm dutes a terme per al Diputació de Tarragona en els últims 10 anys han deixat en bon estat el paviment de les carreteres.

Trànsit

Les intensitats de trànsit en la xarxa local són molt variables; si bé en general són baixes en relació a les carreteres de la xarxa bàsica i comarcal (721 km de carreteres estan per sota els 500 vehicles al dia), en alguns casos tenen trànsits elevats (29 km tenen intensitats superiors als 5.000 vehicles per dia).

Els trànsits són molt variables, de pocs vehicles fins a milers, però majoritàriament baixos, inferiors a 500 vehicles/dia.

IMD (vehicles/dia)	Longitud (km)	Percentatge (%)
<100	203	18%
100-500	518	48%
500-1000	134	12%
1000-5000	201	19%
>5000	29	3%
Total	1.085	100%

Taula 5. Classificació de la xarxa per Intensitat Mitjana Diària.

El percentatge de camions i vehicles pesants és en general molt baix tot i que també varia molt, entre carreteres de muntanya on són pràcticament inexistents a casos excepcionals de carreteres en entorns industrials, on poden arribar a tenir percentatges superiors al 14%.

	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 6. 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.

L'accidentalitat és relativament baixa. La Diputació té definit un protocol per analitzar les circumstàncies de cada accident greu i actuar immediatament a la carretera quan és necessari

Accidents

L'estadística d'accidents amb víctimes ha tingut una certa tendència descendent en els últims cinc anys d'estudi, si bé hi ha una variació en el nombre d'accidents any rere any que fa difícil definir una tendència clara. A continuació es mostren els gràfics de l'evolució dels accidents a zona interurbana.

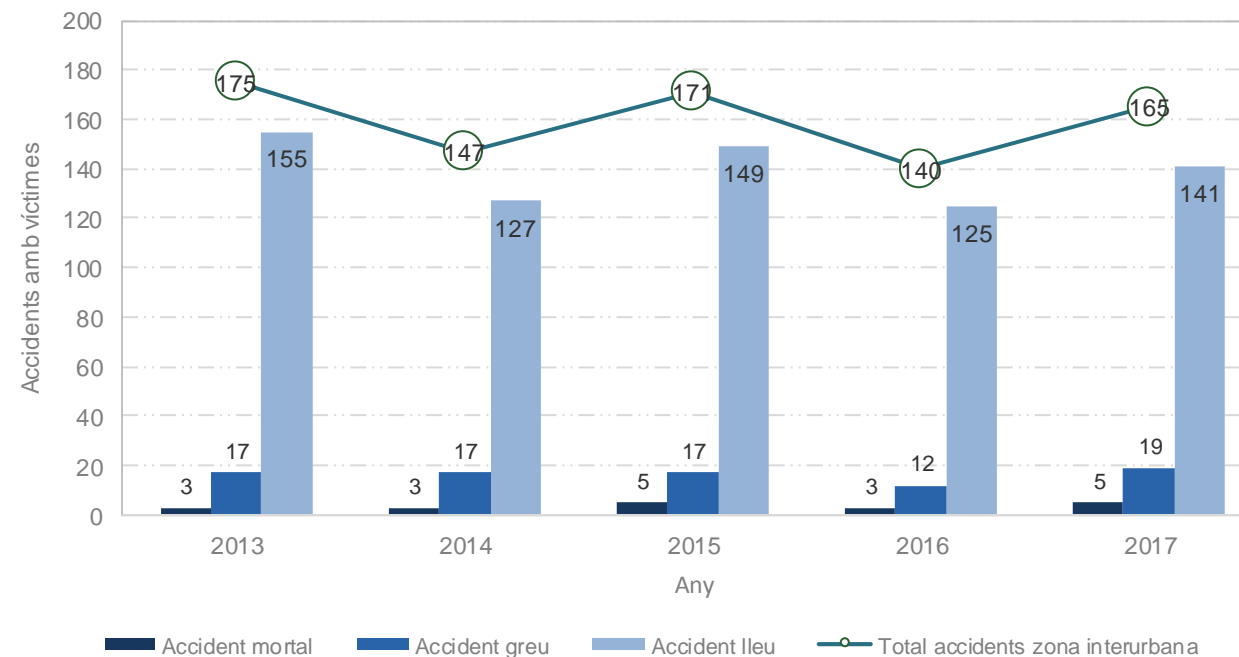


Figura 3. Número d'accidents amb víctimes (morts o ferits de diferent gravetat) en trams interurbans. Període 2013-2017

Font: Servei Català del Trànsit (SCT)

Les carreteres locals tenen una baixa accidentalitat en relació amb la resta de carreteres. L'accidentalitat depèn de factors molt diversos com l'entorn (via, climatologia, campanyes de sensibilització, etc.), el vehicle i el conductor. La majoria dels accidents tenen lloc amb unes condicions de bon estat de la via, bona visibilitat, superfície seca i neta i bon temps, fet que indica que el factor de tipus humà (infracció, velocitat i distracció) és la causa de la majoria d'accidents. En qualsevol cas, la Diputació de Tarragona té un protocol per actuar quan hi ha accidents greus o mortals.

Entorn

Per poder dissenyar i gestionar adequadament les carreteres locals és necessari considerar la diversitat de funcions que realitzen, que en gran part depenen de l'entorn que travessen.

A efectes de definir els criteris de disseny de les carreteres, el Pla Zonal classifica les carreteres locals en tres tipus d'entorns:

- **Carreteres locals en entorn natural:** Són carreteres que travessen zones d'interès natural, segons la delimitació de la xarxa Natura 2000, o que donen accés a llocs amb interès turístic, cultural, i paisatgístic, d'acord amb els Catàlegs de paisatge i els Plans territorials. Es tracta de carreteres que habitualment tenen trànsits baixos, però que poden tenir trànsits de vehicles lleugers i autobusos més elevats en cap de setmana. En alguns casos poden tenir amplades molt reduïdes, grans pendents i radis petits, però sovint la seva ampliació resulta inconvenient tant per l'impacte sobre el paisatge com pel cost que representa.
- **Carreteres locals en entorn rural:** Són carreteres d'accés a zones agrícoles i carreteres de connexió entre poblacions rurals disperses en el territori amb trànsits d'intensitat baixa o mitjana, però amb circulació de vehicles pesants i sovint amb nombrosos accessos a camins i a finques confrontants.

El disseny de la xarxa local ha d'adequar-se a l'entorn natural, rural o urbanitzat que travessa. El 66% de la xarxa es troba en entorn rural

- **Carreteres locals en entorn urbanitzat:** Són carreteres que travessen àrees urbanitzades de diferents tipus, zones residencials de baixa densitat amb trànsit elevat en hora punta en dia feiner, zones d'activitats econòmiques (polígons industrials, zones de serveis), amb elevada presència de pesants, o bé són travesseres i trams interurbans de vies locals on s'integra l'espai de vianants, ciclistes i transport públic, i poden estar semaforitzades.

La següent taula mostra la distribució de les carreteres de la xarxa local atenent l'àmbit i l'entorn que travessen.

Entorn	Camp de Tarragona (km)	Terres de l'Ebre (km)	Total (km)	Percentatge (%)
Natural	200	97	297	27%
Rural	484	227	711	66%
Urbanitzat	27	50	77	7%
Total	711	374	1.085	100%

Taula 7. Longitud (km) de xarxa viària local segons l'entorn.

La majoria de carreteres (un 66%) es troben en entorn rural.

A continuació es mostren imatges d'exemple dels entorns.

Entorn natural



TV-2338. Blancafort (Conca de Barberà)

Entorn rural



TV-2301. Conesa (Conca de Barberà)

Entorn rural



TV-2035. Nulles (Alt camp)

Entorn urbanitzat



T-750. La Pobla de Mafumet (Tarragonès)

Entorn urbanitzat



TV-2236. Els Pallaresos (Tarragonès)

Entorn urbanitzat



TV-7223. Vilallonga del Camp (Tarragonès)

En conclusió, les carreteres locals travessen entorns molt diferents, des de les zones industrials al voltant de Tarragona, Reus o Valls, a entorns naturals de muntanya com els Ports. Els trànsits varien entre els pocs vehicles que circulen al dia a través d'algunes carreteres de muntanya, i els més de cinc mil que ho fan, de mitjana, per vies que travessen els entorns més densament urbanitzats de la costa, sovint amb intenses activitats turístiques. El percentatge de camions i vehicles pesants també varia molt, entre carreteres de muntanya on són pràcticament inexistent a vies en entorns industrials on poden arribar a tenir percentatges relativament alts.

2.2 Criteris vigents de disseny de carreteres locals

El Pla de Carreteres del 1985 definia les característiques de disseny de les carreteres, segons la funcionalitat de la xarxa (bàsica, comarcal o local), el relleu i el trànsit.

La definició de les característiques de disseny de la xarxa local era com segueix:

		Pla/Ondulat	Accidentat	Molt accidentat
	IMD<=1.000	6/7	6/7	5,5/6
Xarxa local	IMD>=1.000	6/8	6/8	6/7

Pla/Ondulat. Pendents inferiors al 15%
 Accidentat. Pendents entre el 15% i el 25%
 Molt accidentat. Pendents superiors al 25%

Taula 8. Amplades (metres) de calçada/plataforma segons el relleu i el trànsit

Font: Pla de Carreteres 1985

Aquests criteris, elaborats el 1985, es van adoptar al Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya i continuen encara vigents en l'actualitat.

El 80% de la xarxa no compleix els criteris de disseny vigents, que actualment no són sostenibles financerament ni ambientalment

L'aplicació d'aquests criteris requeriria actuar en el 80% de la xarxa, i la necessitat d'inversió que se'n deriva s'ha calculat en uns 925 M€. Aquesta xifra és molt superior a la capacitat inversora de la Diputació de Tarragona fins i tot a molt llarg termini, i en qualsevol cas tindria una rendibilitat socioeconòmica molt baixa ja que suposaria ampliar a un mínim de 6 metres l'amplada de la plataforma de totes les carreteres, en zones de relleu molt accidentat, i a 7 metres en relleu accidentat i pla/ondulat. En molts casos, aquestes actuacions tindrien costos elevats i provocarien impactes sobre el paisatge difícilment assumibles, especialment en entorns d'interès natural inclosos en la xarxa Natura 2000.

Es fa per tant necessària una actualització d'aquests criteris després d'estar vigents més de 30 anys, fixant criteris de disseny per a les carreteres locals en relació al tipus d'entorn que travessen, a més del trànsit i del relleu, en particular per les carreteres amb trànsits inferiors a 500 vehicles/dia.

Mentre que per les carreteres amb trànsits per sobre dels 1.000 vehicles/dia els criteris de disseny de la legislació vigent (7 metres d'amplada de plataforma en terreny molt accidentat, i 8 metres en terreny accidentat i pla/ondulat) es consideren acceptables, els criteris de disseny vigents per carreteres amb trànsits inferiors a 1.000 vehicles/dia (6 metres d'amplada de plataforma en terreny molt accidentat, i 7 metres en terreny accidentat i pla/ondulat) no es consideren adequats per carreteres en entorns naturals i rurals amb trànsits inferiors als 500 vehicles/dia pel fet que suposarien actuacions poc sostenibles econòmicament i ambientalment.

Es considera que 5 metres és l'amplada mínima per al pas segur de dos vehicles circulant en sentit contrari, i 6 metres l'amplada mínima quan els vehicles són pesants.

Les carreteres en entorn natural amb IMD inferiors a 500 vehicles/dia amb relleu accidentat o molt accidentat de la xarxa local de la Diputació de Tarragona tenen una IMD mitjana de 154 vehicles/dia amb un percentatge de pesants de l'1,51% i les carreteres en entorn rural amb IMD inferiors a 100 vehicles/dia amb relleu accidentat o molt accidentat tenen una IMD mitjana de 69 vehicles/dia amb un percentatge de pesants de l'1,98%. Això suposa una mitjana de pas de 2 vehicles pesants al dia per aquests tipus de carreteres, és a dir, un trànsit molt ocasional d'aquests tipus de vehicles que fa que difícilment es trobin a la carretera circulant en sentit contrari. D'altra banda, el cost i l'impacte sobre el paisatge que tindria actuar en aquestes carreteres per eixamplar-les més enllà dels 5 metres no és sostenible ni econòmicament ni ambientalment.

Per aquests motius es proposen uns criteris de disseny amb unes amplades de 5 metres per les carreteres de la xarxa local que tenen aquestes característiques i de 6 metres per la resta de carreteres amb IMD inferiors a 500 vehicles/dia.

D'altra banda, en aquells trams en els que no fossin possibles amplades mínimes de 5 metres (que permeten el pas de dos vehicles lleugers) a un cost raonable, o amb uns impactes assumibles sobre el paisatge, es proposen cunetes remuntables, apartadors o fins i tot semaforització i mesures de regulació del trànsit, per tal de garantir la seguretat de la circulació.

2.3 Proposta de nous criteris de disseny per carreteres locals

Criteris de disseny per a trams interurbans

A continuació s'indiquen les característiques de disseny mínimes que proposa el Pla Zonal per als trams interurbans i els criteris d'aplicació:

Amplades (metres) de calçada/plataforma segons el relleu, el trànsit i l'entorn

		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 <1500 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 reuneixi 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.

Les característiques de traçat, pel que fa a pendents i radis de curvatura, venen definits a partir de la velocitat de projecte que es fixi per a cada carretera, d'acord amb les normatives vigents de traçat en particular la *Norma de Trazado* (Instrucció 3.1-I.C). En qualsevol cas, per carreteres en entorn natural i relleu accidentat i molt accidentat, s'accepten velocitats de projecte inferiors a 50 km/h, i radis de curvatura mínims inferiors a 25 m.

El 40% de la xarxa no compleix els nous criteris actualitzats i adaptats a l'entorn que proposa el Pla Zonal

S'ha comprovat que amb l'aplicació d'aquests criteris caldria actuar sobre prop del 40% de la xarxa local. El cost de les actuacions requerides tindria globalment una rendibilitat socioeconòmica positiva, i s'evitarien impactes negatius en entorn natural.

Criteris de disseny per a travesseres

Pel disseny de travesseres urbanes es consideren com a referència les normatives i recomanacions viàries vigents, així com *el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats* (Ordre VIV/561/2020 d'1 de febrer) i el Decret 135/1995, de 24 de març, de *desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat*.

Els criteris de disseny dels elements de les travesseres que s'estableixen són els següents:

- Amplada de calçada: mínim de 6,60 m (3,30 m per carril) per facilitar el creuament de dos vehicles pesats.
- Amplada de voreres: mínim de 2,20 m (1,10 m lliure d'obstacles cada vorera); si no és possible, es proposen vials de prioritat invertida amb plataforma única.
- Amplada d'aparcament, en cas d'existir: 2,20 m.

Aquests criteris són indicatius i en la pràctica només aplicables a travesseres de nova urbanització, i s'han d'ajustar necessàriament segons la secció de cada travessera, ja que les travesseres difícilment poden ser amplades donada la presència d'usos confrontants continus, entre altres condicionants urbanístics. En qualsevol cas el disseny ha de facilitar la pacificació del trànsit i la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants.

Només es planteja la necessitat de construcció d'una circumval·lació al nucli urbà en travesseres on no es poden incorporar voreres o elements de protecció suficients per als vianants i on tampoc sigui possible redefinir els sentits de circulació per donar un únic sentit de circulació a la travessera o trobar altres solucions per assegurar la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants.

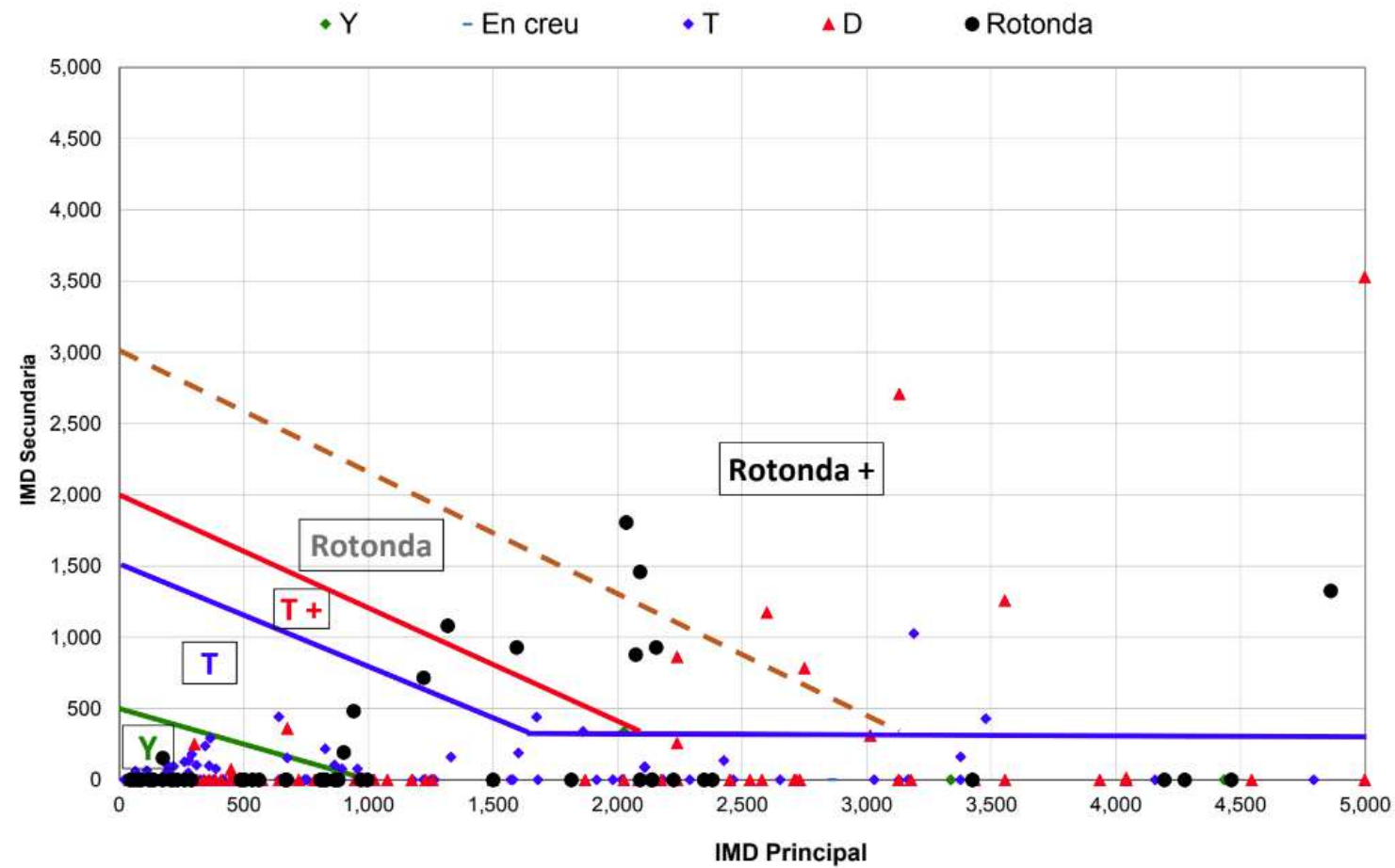
En tots els casos on es construeixi una circumval·lació, la titularitat de la travessera es traspasarà a l'ajuntament.

Criteris de disseny per a interseccions

Es considera com a referència en el disseny de les interseccions els *Criteris generals en el disseny de rotondes* (2000) i la *Instrucció per al disseny i projecte de rotondes* (2006) de la Direcció General de Carreteres de DPTOP, així com la *Norma de Trazado* (Instrucció 3.1-I.C), les *Recomendaciones sobre glorietas* del MOPU (1989), i les *Recomendaciones para el proyecto de intersecciones* del MOPU (1975). També es considerat la publicació *Nudos de carretera* de la *Asociación Española de la Carretera* (2008). Amb tot, aquestes referències tracten els casos de carreteres de la xarxa bàsica o comarcal, per tan s'han de definir específicament els criteris per a les carreteres de la xarxa local.

Existeixen diferents tipologies d'intersecció segons la seva geometria. Ordenades de menor a major seguretat són com segueix: interseccions en Y, interseccions en T, interseccions en T canalitzada (T+), rotondes i rotondes amb trànsits superiors a 3.500 vehicles/dia a la via principal (rotonda +).

Els llindars de trànsit establerts a partir dels quals una intersecció ha de pertànyer a una tipologia s'estableixen a continuació:



Gràfic 1 Tipologia d'intersecció proposada segons IMD i llindars de recomanació de geometria

Es considera que han de tenir més prioritat aquelles actuacions de millora d'interseccions que es trobin situades en un rang d'IMD corresponent a una tipologia geomètrica superior a l'existent.

L'existència d'un percentatge important de vehicles pesants o altres condicionants singulars, poden fer que una intersecció que no compleixi aquests requeriments pugui requerir una actuació.

3 Definició de les carreteres que formaran part de la xarxa local

Aquesta part del Pla es considerarà aprovada quan la Generalitat de Catalunya aprovi definitivament el **Document 5. Definició de la xarxa local de carreteres**.

3.1 Camins a incorporar a la xarxa local

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), que 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:

L'article 4 del Reglament General de Carreteres defineix 7 criteris per incorporar camins, els quals el Pla Zonal ha completat amb 4 criteris propis addicionals

- 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 propis de referència:

- Els camins han de tenir una amplada major o igual a 5 metres, i han d'estar pavimentats amb tractaments superficials o mesclades bituminoses en calent.
- 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 discórrer 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 (es detalla al Document 5 del Pla Zonal).

En aplicació de la metodologia que es detalla als documents 2 i 5 del Pla Zonal, 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 115 km de camins (47 km al

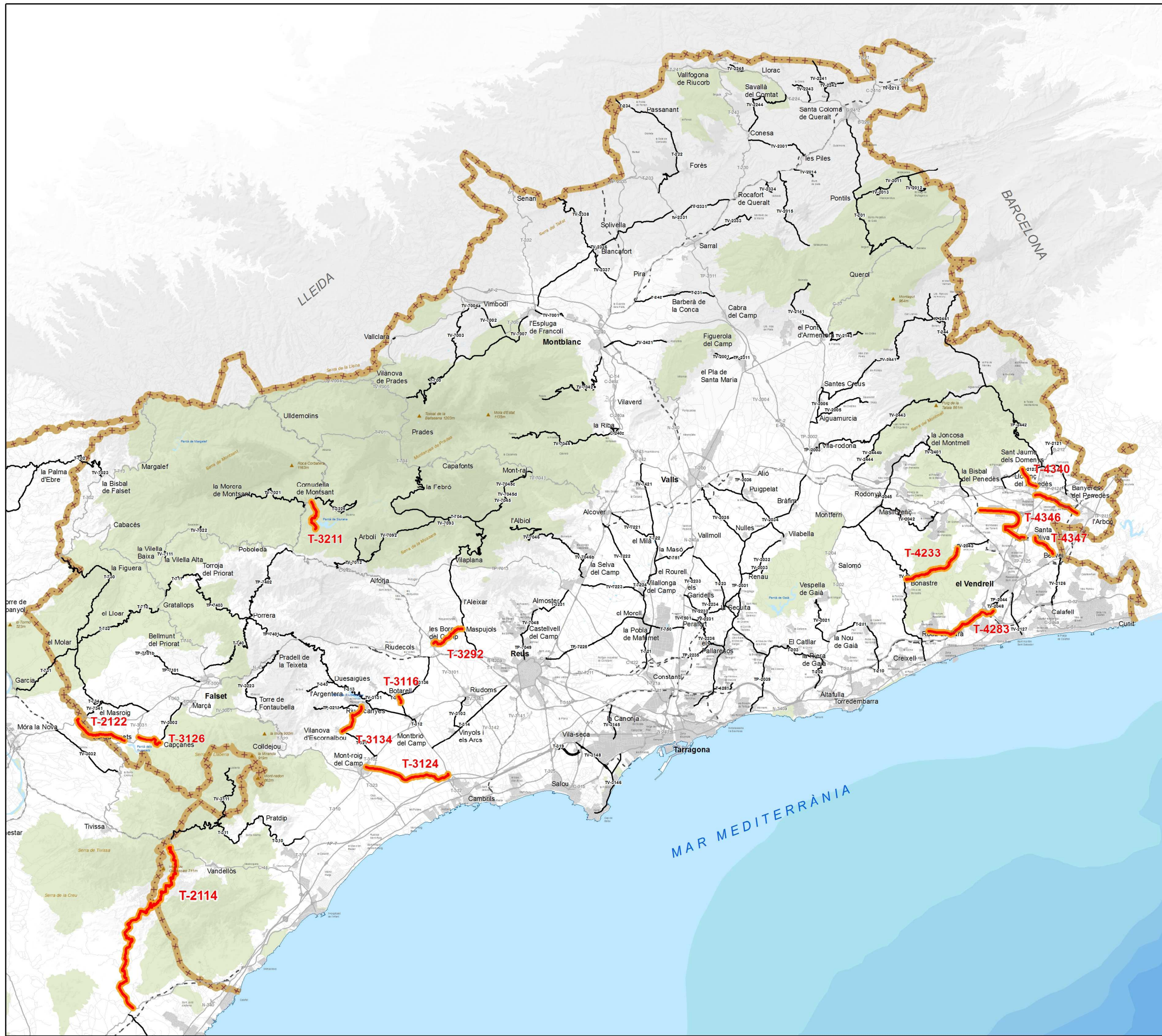
Camp de Tarragona i 68 km a Terres de l'Ebre). Els camins susceptibles de ser incorporats a la xarxa local de carreteres que no compleixen els criteris establerts per incorporar-los s'han classificat en dos grups, Grup 1b i Grup 2, que s'expliquen en el punt 4 d'aquesta memòria.

Els camins poden 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 (veure capítol 8), de manera que la catalogació de camins com a carreteres serà un procés gradual en el temps.

Els mapes dels camins de possible incorporació (Grup 1a) es presenten a continuació. Els llistats dels camins per àmbits territorials amb dades bàsiques es poden consultar a l'annex 3 del present document.

**Es proposa incorporar a la
xarxa 115 km de camins**



Camins del Grup 1a

- ▬ Grup 1a
- ▬ Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 2.1

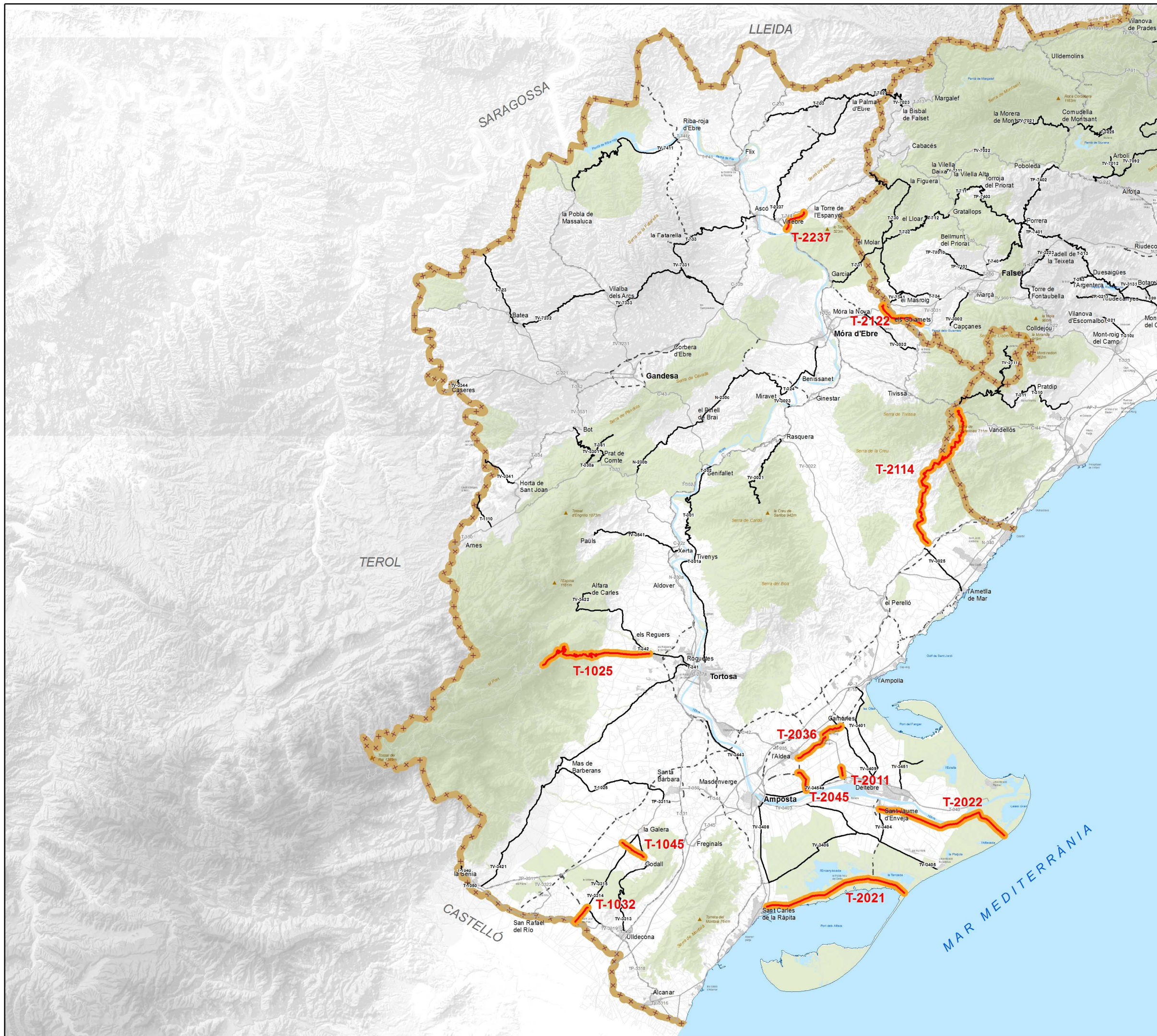


Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona



Camins del Grup 1a

Escala 1:270.000





Camins del Grup 1a

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 2.2



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

Camins del Grup 1a

Escala 1:330.000



3.2 Carreteres a descatalogar

S'han identificat carreteres locals actuals susceptibles de ser descatalogades, d'acord amb els 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 Viladepèrdius	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	La Pineda	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
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
	TOTAL	33,64			

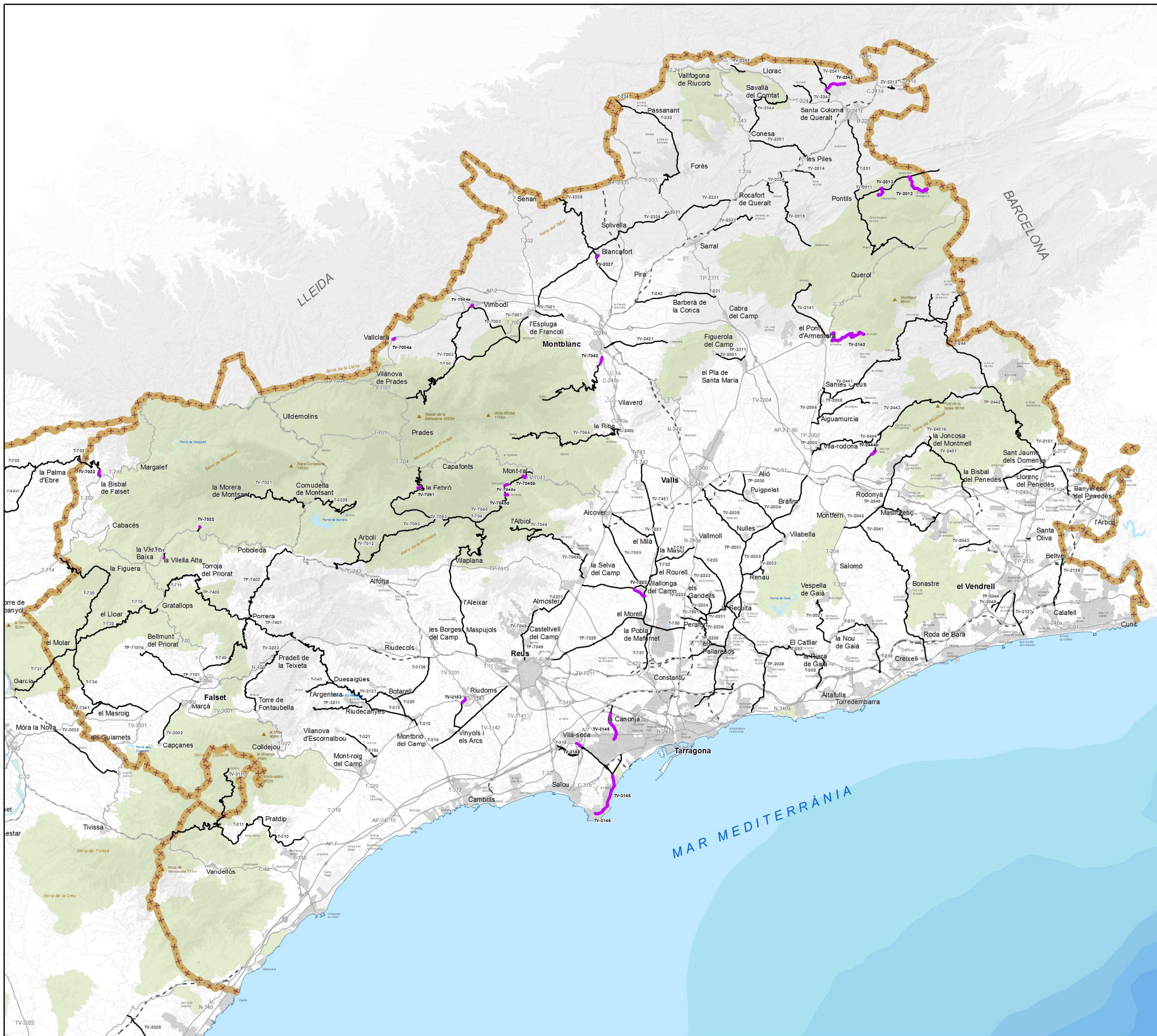
Taula 9. Proposta de trams de carreteres a descatalogar.

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 proposa descatalogar es presenten a continuació.

Carreteres a descatalogar

-  Carreteres a descatalogar
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



Mapa 3.1



CAMP DE TARRAGONA

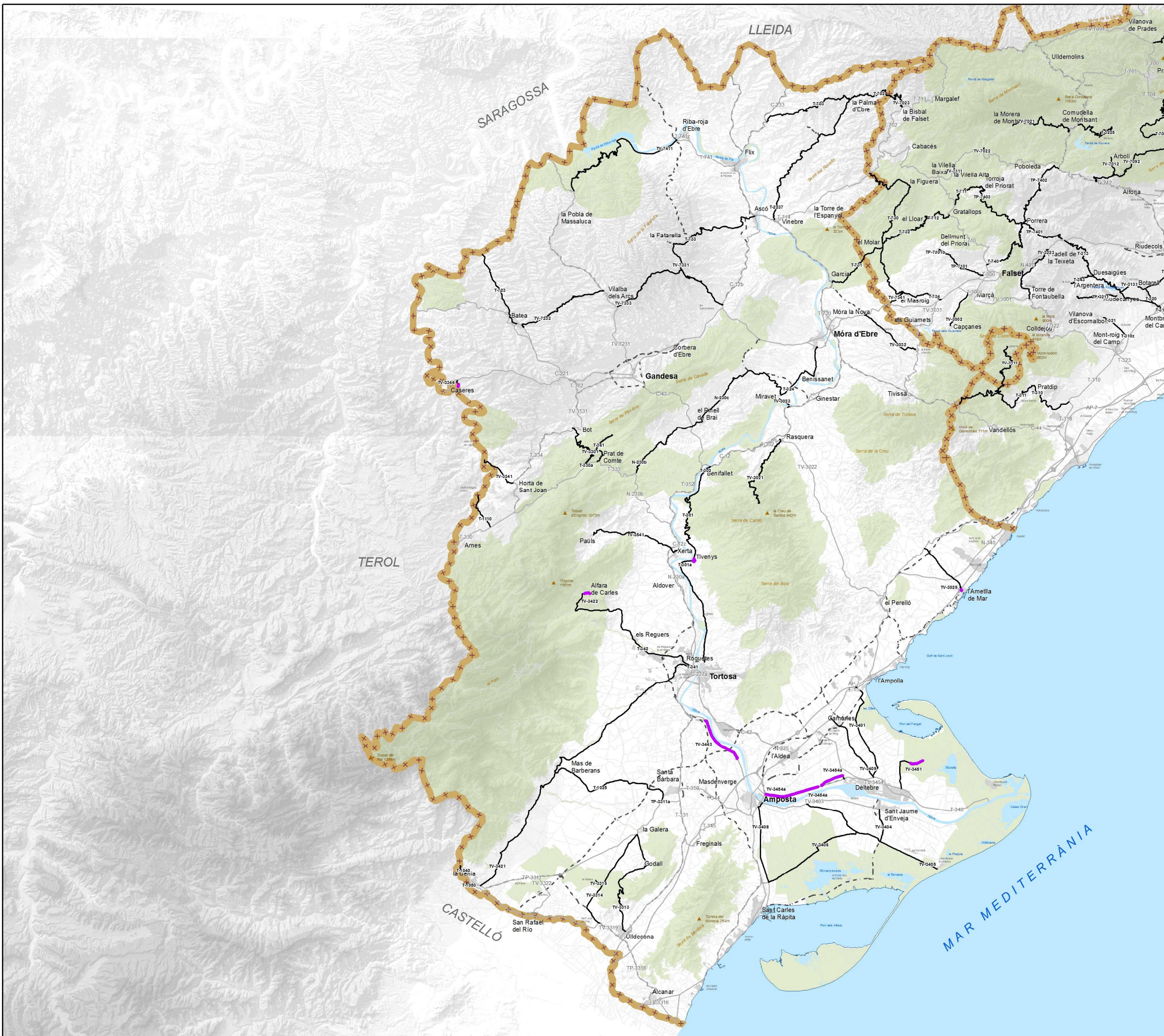
Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Carreteres a descatalogar

Escala 1:270.000



Diputació Tarragona



Carreteres a descatalogar

- Carreteres a descatalogar
- Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 3.2



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

Carreteres a descatalogar

Escala 1:330.000



3.3 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.

3.4 Proposta de nova xarxa viària local

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)	47	68	115
Carreteres a descatalogar	-20	-14	-34
Xarxa local proposada	738	428	1.166

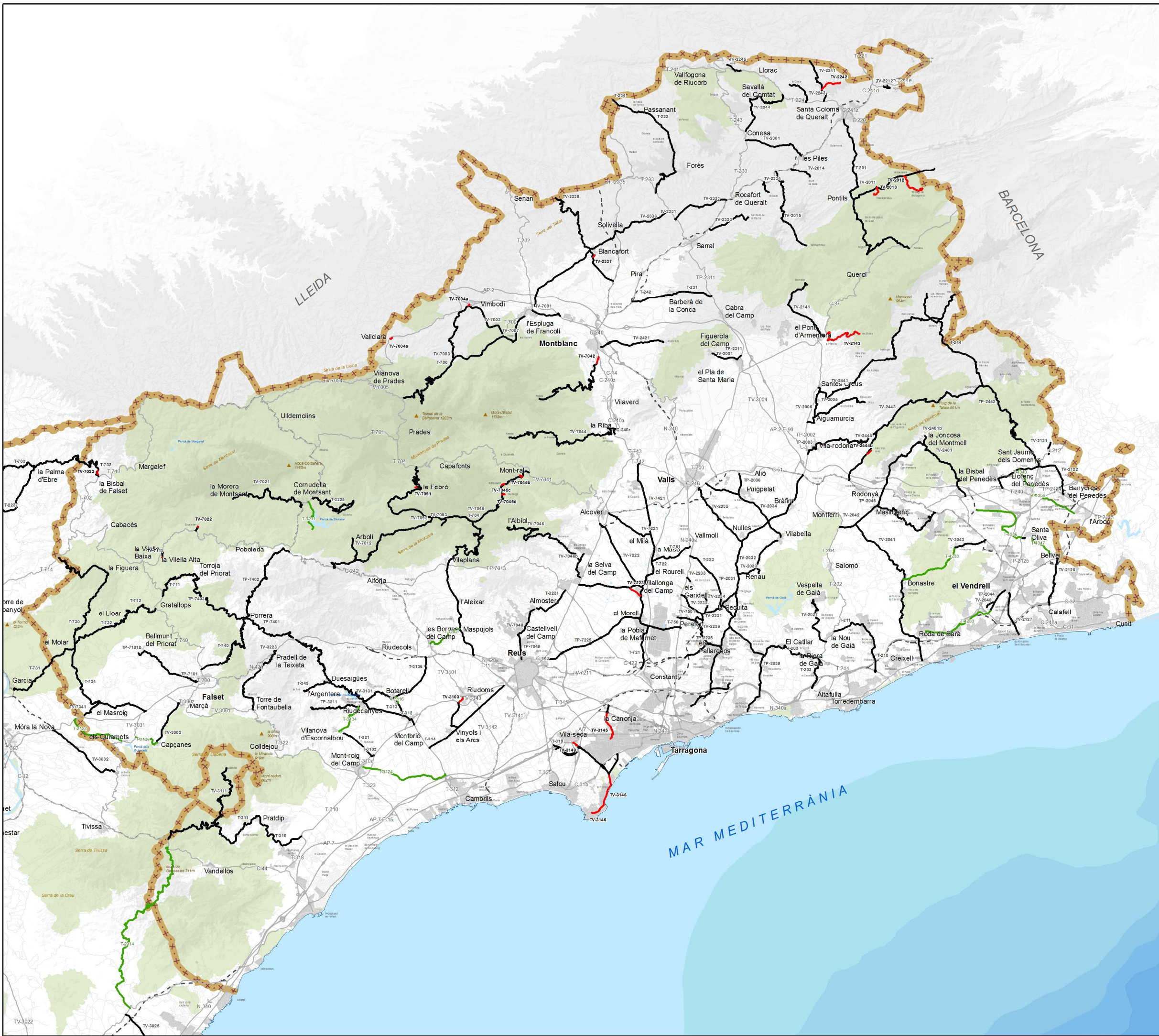
Taula 10. Xarxa viària local proposada

La nova xarxa local que es proposa pot augmentar un 10% la longitud, fins a 1.200 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 1.200 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.



Xarxa local proposada

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

Mapa 4.1



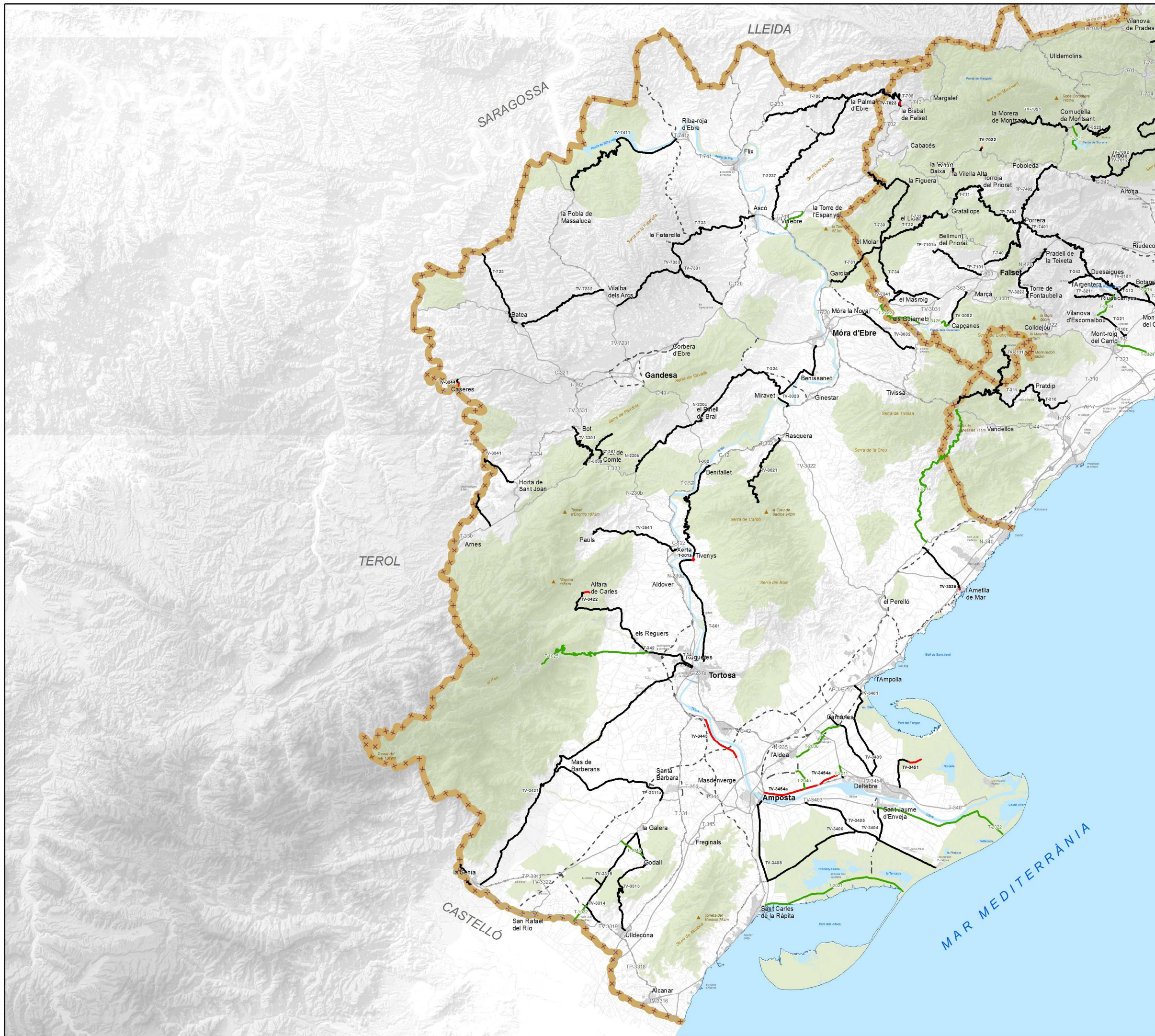
CAMP DE TARRAGONA

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

Mapa 4.2



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

4 Camins que no es poden incorporar a la xarxa local de carreteres

Els camins susceptibles de ser incorporats a la xarxa local de carreteres que no compleixen els criteris establerts per incorporar-los s'han classificat en dos grups com segueix:

Grup 1b: Camins que no compleixen estrictament els criteris per ser incorporats però que són de gran utilitat social i interès territorial. Representen 167 km de la xarxa de camins (96 km al Camp de Tarragona i 71 km a les Terres de l'Ebre). Es proposa que la Diputació de Tarragona habiliti 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 d'aquests camins. Es fa una previsió del cost que tindria donar aquest suport, aquesta inversió, tot i que no és inversió en la xarxa local, s'incorpora a les necessitats d'inversió que preveu el Pla Zonal.

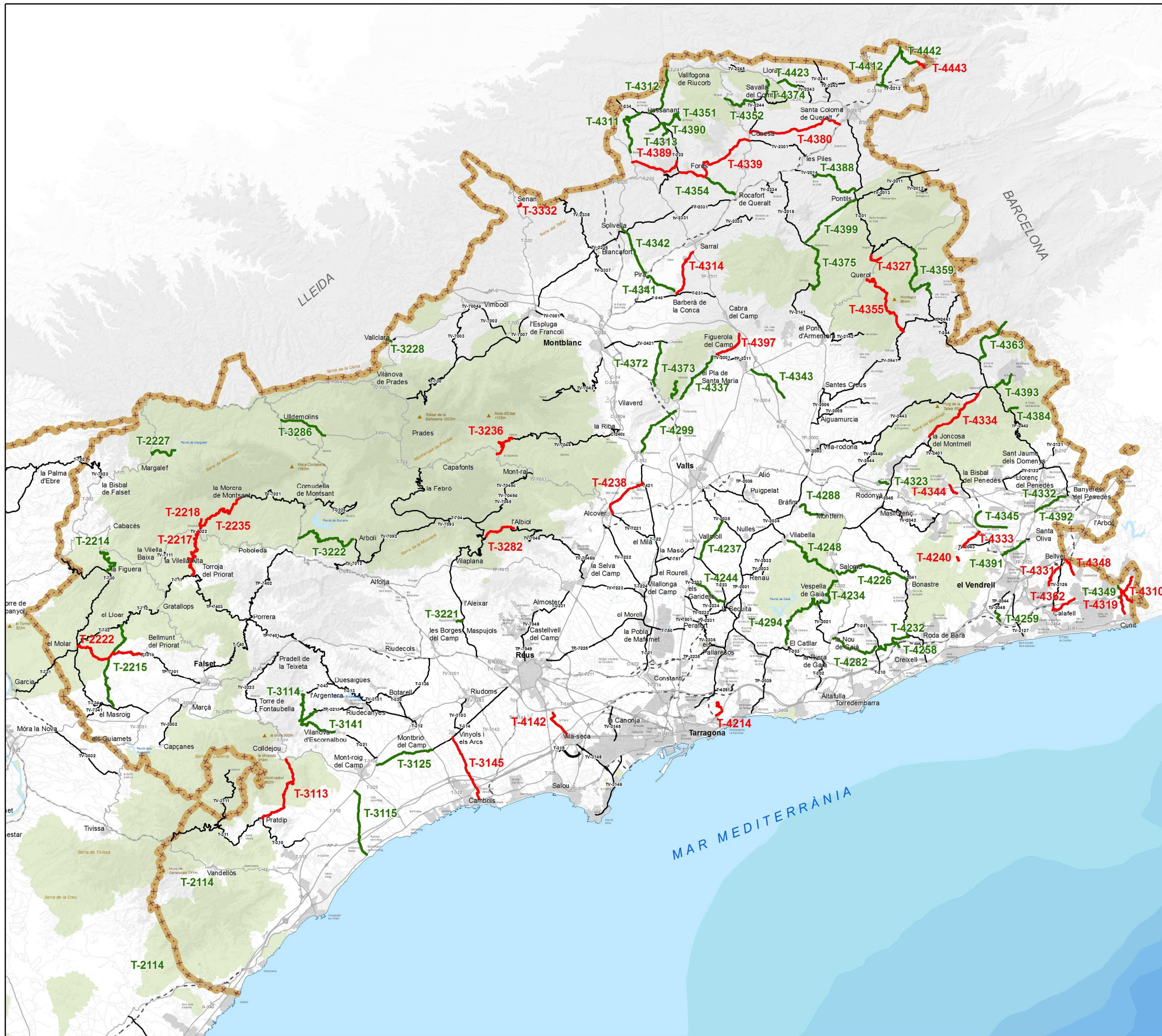
Grup 2: Altres camins que estan lluny de complir els criteris per ser incorporats però que són d'interès territorial. Representen una longitud total de 415 km (181 km al Camp de Tarragona i 234 km a les Terres de l'Ebre). Aquests camins tindran prioritat en el moment de valorar la concessió del servei d'assistència per a la reparació de paviments i sega de camins municipals pavimentats.

Aquests camins que no es poden incorporar a la xarxa local de carreteres es distribueixen, per àmbits i grups, de la següent manera:

	Camp de Tarragona km	Terres de l'Ebre km	Total km
Grup 1b	96	71	167
Grup 2	181	234	415
Total	277	305	582

Taula 11. Camins classificats segons l'àmbit

Els mapes dels camins del Grup 1b i Grup 2 per àmbits, es presenten a continuació. Els llistats de camins amb dades bàsiques es poden consultar a l'annex 3 del present document.



Camins del Grup 1b i Grup 2

- Grup 1b
- Grup 2
- Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 5.1



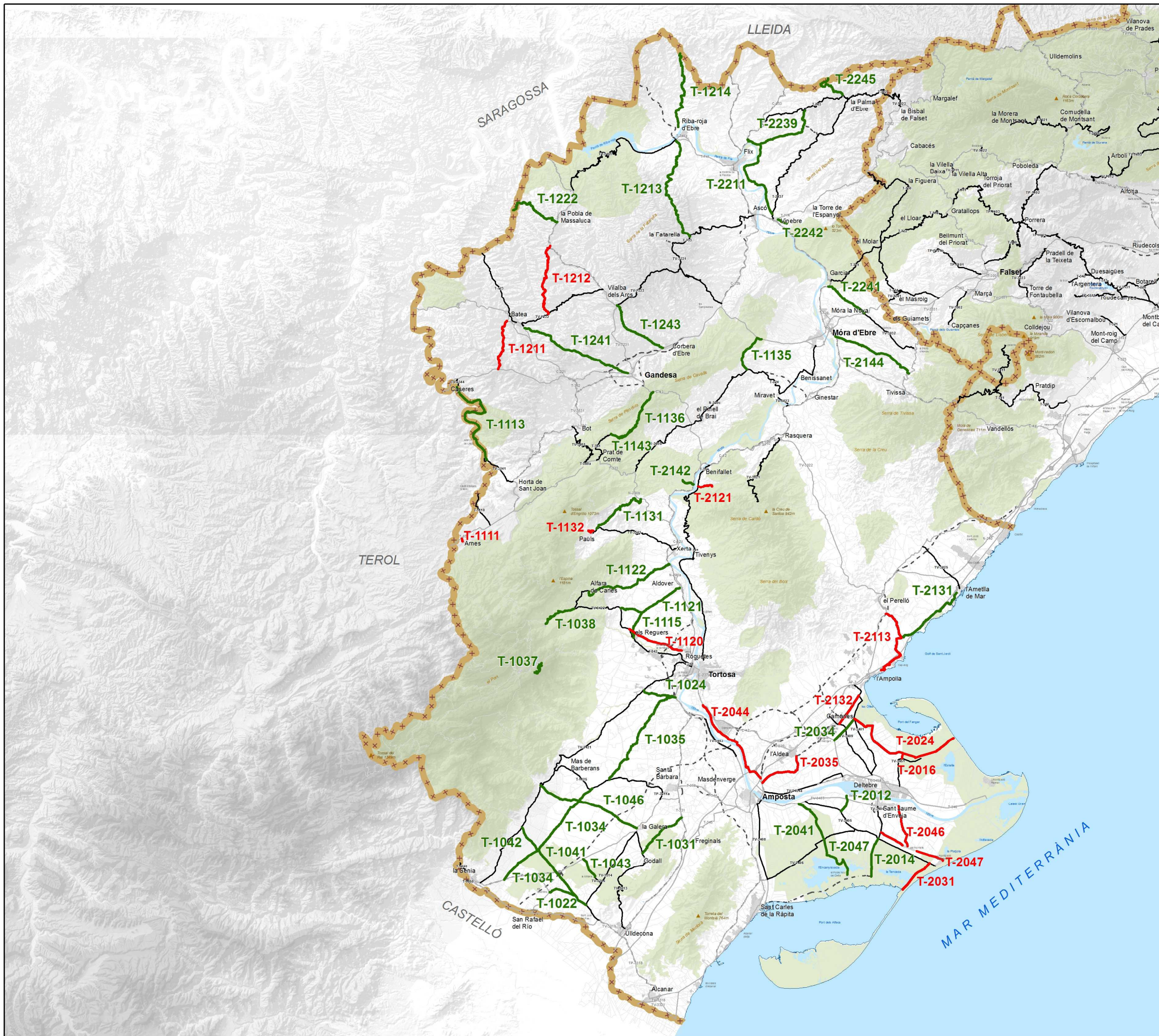
CAMP DE TARRAGONA

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

Camins del Grup 1b i Grup 2

Escala 1:270.000





Camins del Grup 1b i Grup 2

- Grup 1b
- Grup 2
- Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 5.2



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

Camins del Grup 1b i Grup 2

Escala 1:330.000



5 Anàlisi dels dèficits de la xarxa local

A continuació s'identifiquen els dèficits de la xarxa viària local, en relació a les característiques de disseny proposades.

A efectes de poder obtenir una estimació general del cost que podria representar resoldre els dèficits, s'han aplicat els tipus genèrics d'actuació i els costos unitaris dels projectes de carreteres de les obres que realitza la Diputació de Tarragona.

S'inclouen els costos de les actuacions de conservació extraordinària (reforç de ferm), però no els de conservació ordinària.

També s'inclouen les actuacions en reforç de ferm i senyalització que es faran quan s'incorporin els camins, però no el condicionament de camins que puguin incorporar-se a la xarxa local d'acord amb els criteris de disseny establerts pel Pla Zonal, actuacions que s'estudiaran en la segona fase del Pla Zonal.

Les inversions es refereixen a la resolució dels dèficits actuals, i s'ha de tenir en compte que l'evolució de la mobilitat els propers anys pot generar noves necessitats, que s'estudiaran a la fi de la primera fase del Pla Zonal i s'incorporaran a la segona fase.

No s'han considerat actuacions complementàries com carrils bici i altres que requereixen estudis específics i acords amb altres administracions o particulars.

5.1 Dèficits de la xarxa local

Dèficits en trams interurbans de la xarxa local actual

S'han identificat primer els trams interurbans de carreteres que no compleixen estrictament els criteris geomètrics establerts en el quadre que defineix els estàndards d'amplada (veure apartat 1.3).

Per cobrir aquests dèficits, les actuacions que es proposen són de dos tipus:

- **Actuacions de condicionament general** quan pràcticament tots els trams de la carretera necessiten d'actuacions importants d'eixamplament o canvis importants de traçat per a eliminar l'excessiva sinuositat.
- **Actuacions de millores puntuals de la seguretat i el drenatge:** són trams puntuals de millora de traçat per millorar corbes o trams amb dèficit d'amplada relativament poc importants que podrien resoldre's amb apartadors, semàfors, cunetes remuntables, retranqueig o sobreample de corbes i millores de traçat per millorar la visibilitat, i altres actuacions en seccions crítiques orientades a millorar la seguretat de la circulació.

Dels 1.085 km de carreteres actuals,
425 km presenten dèficits

Del total de carreteres de la Diputació, 425 km (39%) de la xarxa local presenta dèficits. En 210 km (19%) serien necessàries actuacions de condicionament general i en 215 km (21%) actuacions de millora puntuals serien suficients.

Dèficits en els tams interurbans

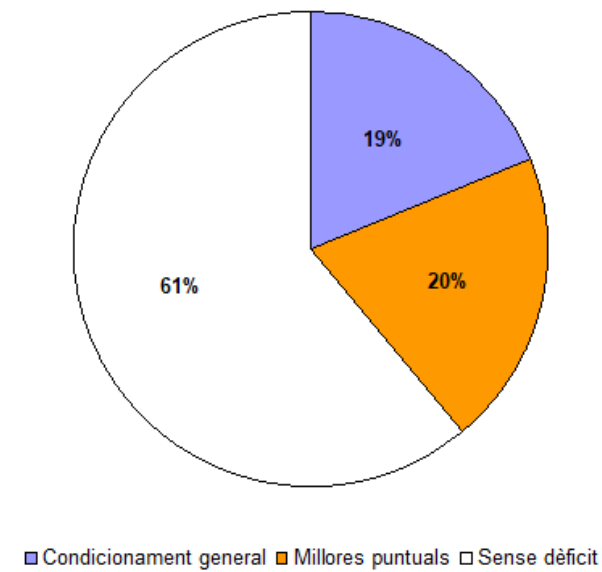


Figura 4. Dèficits en els tams interurbans (%) de la xarxa viària local actual.

Dèficits en travesseres urbanes

En la xarxa viària local actual existeixen 187 travesseres urbanes, amb una longitud total de 76 km.

Un total de 50 travesseres presenten dèficits de diferent tipologia i en 9 casos podria ser necessària la construcció d'una circumval·lació. Per cobrir aquests dèficits, s'han proposat actuacions de dos tipus:

50 travesseres requereixen actuacions de condicionament

9 travesseres poden requerir una circumval·lació

- **Actuacions de condicionament general i millora:** quan la travessera necessita d'actuacions importants que comporten una redistribució o bé un eixamplament de l'espai i/o la reconstrucció d'obres de fàbrica en barrancs o lleres que travessen el casc urbà, i quan la travessera presenta dèficits que es poden resoldre amb la instal·lació de passos de vianants elevats, semaforització i/o el soterrament dels serveis aeris.
- **Actuacions de construcció d'una nova circumval·lació:** quan la travessera presenta amplada de secció insuficient en trams d'urbanització contínua on no es poden incorporar voreres o elements de protecció suficients per als vianants i on tampoc sigui possible redefinir els sentits de circulació per donar un únic sentit de circulació a la travessera o trobar altres solucions per assegurar la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants.

Dèficits en interseccions

En la xarxa viària local existeixen multitud d'interseccions, entre carreteres de la Diputació, de carreteres de la Diputació amb carreteres gestionades per altres administracions (la Generalitat i l'Estat) i interseccions amb vials municipals, carrers i camins.

S'han identificat 49 interseccions amb dèficits importants.

49 interseccions presenten dèficits de seguretat i/o de capacitat rellevants

- **Actuacions de canvi de tipologia de la intersecció:** inclouen la construcció de noves rotondes, rectificacions en planta, rectificacions en alçat, implementació de tercer carril i adequació de la intersecció a entorn urbà.
- **Actuacions de millora de la tipologia existent:** inclouen millores dels radis de gir, millores de visibilitat, la canalització en vorada i actuacions de complements d'urbanització.
- **Actuacions complementàries:** inclouen millores o reforç de senyalització (horitzontal i vertical), millores en el drenatge, enllumenat de rotondes, entre altres.

La següent taula mostra tipus d'actuacions per solucionar els dèficits identificats:

Tipus d'actuacions en interseccions	Nombre
Canvi de tipologia de la intersecció	35
Millora de la tipologia existent	8
Actuacions complementàries	6
Total	49

Taula 12. Tipus d'actuacions necessàries per resoldre els dèficits existents en les interseccions de la xarxa viària local.

5.2 Altres actuacions necessàries

Actuacions en camins

Els 115 km de camins del Grup 1a que el Pla Zonal proposa incorporar, necessitaran una inversió inicial en reforç de ferm i senyalització

Es preveu una adequació inicial de la totalitat dels 115 km de camins del Grup 1a amb una inversió inicial de pavimentació (reforç de ferm de 5 cm de gruix) i senyalització (senyalització horitzontal i vertical).

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.

Un cop incorporats a la xarxa, s'hauran d'adequar els camins als criteris de disseny establerts al Pla Zonal. En el moment d'incorporar cada camí a la xarxa, es definirà el cost de l'actuació de condicionament que necessitarà i s'avaluarà la seva prioritat que s'incorporarà a la revisió del Pla Zonal.

També es preveu, tot i que no és inversió en xarxa local, el cost de donar suport als ajuntaments en el manteniment del ferm, la millora de la senyalització i la sega i poda en els marges dels 167 km de camins del grup 1b.

Conservació extraordinària

Es necessitarà un reforç de ferm de tota la xarxa al llarg dels 16 anys del Pla Zonal

La inversió en conservació extraordinària requereix una actualització del reforç de ferm cada 16 anys, que és també el període de vigència del Pla Zonal.

En mitjana, si el cost unitari es considera al voltant d'uns 50.000 € per quilòmetre, la inversió necessària per a 1.085 km de xarxa en un període de 16 anys, estaria al voltant de 3,4 M€ anuals. Aquesta xifra pot ser inferior en els primers anys del Pla donades les importants campanyes de reforç de ferm dutes a terme per la Diputació de Tarragona en els últims 10 anys.

Recodificació i senyalització de les carreteres

S'ha incorporat al Pla el cost que representarà recodificar i senyalitzar les carreteres d'acord amb la normativa que la Generalitat de Catalunya, va aprovar al 1999 (Decret 26/1999 del 28 de setembre).

El codi de les carreteres de la xarxa local de la Demarcació de Tarragona es compondrà d'una part alfabètica que serà la lletra "T", i una part numèrica de quatre xifres separades per un guió (T-XXXX).

S'ha considerat el cost de recodificar i ajustar la denominació de totes les carreteres que actualment formen part de la xarxa viària.

5.3 Cost de les actuacions necessàries

D'acord amb els criteris d'actuació de carreteres locals que es proposen i els costos unitaris de les obres viàries que actualment du a terme la Diputació de Tarragona, el cost de resoldre els dèficits de la xarxa local actual seria de l'ordre d'uns 387 M€ (més d'un 50% inferior al que resultaria d'aplicar la normativa vigent del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya).

A la següent taula es mostren els costos de les necessitats d'inversió desglossats:

Actuacions necessàries (costos M€)

	Camp de Tarragona (M€)	Terres de l'Ebre (M€)	Total (M€)
Trams interurbans	162	92	254
Travesseres	21	7	28
Circumval·lacions	6	2	8
Interseccions	12	7	19
Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm)	4	7	11
Suport als ajuntaments manteniment camins Grup 1b	7	5	12
Reforç de ferms (cada 16 anys)	35	19	54
Senyalització i nova codificació	0,65	0,35	1
Total	247,65	139,35	387

El cost total de les actuacions necessàries és 387 M€

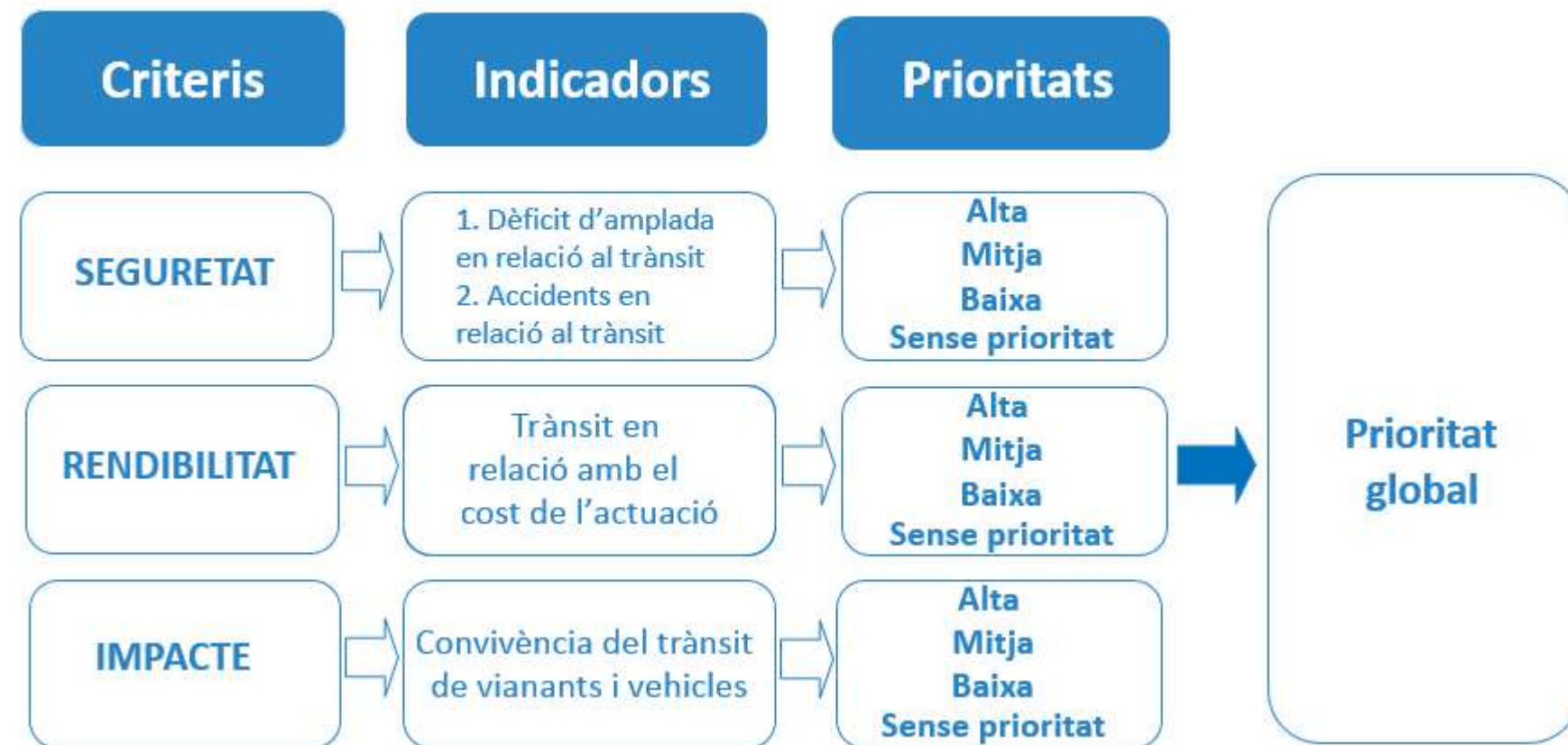
6 Metodologia per fer una proposta tècnica de les obres més prioritàries

La metodologia de prioritització es basa en criteris de seguretat vial, rendibilitat socioeconòmica i impactes sobre els usuaris vulnerables, els quals es mesuren amb indicadors quantitius

Partint del coneixement que té la Diputació de Tarragona de l'estat de la xarxa local de carreteres, s'ha definit una metodologia d'avaluació per fer una proposta tècnica de les actuacions més prioritàries.

La metodologia avalua cada possible actuació en base a tres criteris: Seguretat vial, Rendibilitat socioeconòmica i Impacte sobre els usuaris vulnerables, que es mesuren a través d'indicadors quantitius i es validen a partir del coneixement del tècnics del SAT. Amb els resultats d'aquests indicadors s'obté el nivell de prioritats de cada criteri (alta, mitja, baixa o sense prioritats).

La prioritats global s'obté combinant les prioritats dels diferents criteris. La màxima prioritats global la tenen, lògicament, aquelles actuacions considerades de prioritats "Alta" d'acord amb tots els criteris, així com altres combinacions de prioritats dels diferents criteris on es dona més pes al criteri de seguretat i menys pes al criteri d'impacte.



Aquesta metodologia d'avaluació garanteix l'objectivitat i transparència en la selecció i prioritització de les actuacions a executar i també facilita l'eficiència de la gestió interna de la Diputació de Tarragona.

La metodologia de prioritització és dinàmica i permet actualitzar els diferents indicadors contínuament, de tal manera que si es detecta que una actuació que inicialment no era prioritària passés a tenir prioritats per una variació d'aquests indicadors, l'actuació pot incorporar-se dins de la proposta d'actuacions.

6.1 Criteris de prioritització d'actuacions a la xarxa viària

A continuació es defineixen els tres criteris adoptats, i en l'apartat següent es presenta la forma com es mesuren.

- **Seguretat:** té per objectiu disminuir el risc d'accidents. Es prioritzen actuacions en trams de carreteres i interseccions que presenten nivells d'accidentabilitat relativament més alta que la resta i també actuacions en trams de carreteres i interseccions on existeixen riscos potencials elevats ja que tenen característiques geomètriques i funcionals significativament inferiors als criteris de disseny establerts.
- **Rendibilitat:** té objectiu garantir la rendibilitat socioeconòmica de les inversions, tenint en compte el nombre d'usuaris i el cost estimat de l'actuació. Es prioritzen aquelles inversions que amb un menor cost milloren les condicions de circulació per un nombre major de vehicles.
- **Impacte:** 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 o millorant la mobilitat interior a un nucli urbà, tant en vehicle com en transport públic, a peu i en bicicleta.

Aquests criteris s'apliquen indistintament tant per a trams de carreteres com per a interseccions, si bé en alguns casos els indicadors que els mesuren poden diferenciar-se.

La informació necessària per al càlcul d'aquests indicadors s'obté del sistema d'informació elaborat en els treballs del Pla zonal, basat en el Catàleg de la xarxa viària. El coneixement dels tècnics del SAT és també necessari per validar i ajustar els valors dels indicadors tenint en compte aspectes puntuals o singulars rellevants per a la correcta definició i avaluació de les actuacions, com s'explica a continuació.

6.2 Indicadors

Es consideren dos indicadors complementaris per tal de mesurar el criteri de Seguretat, un indicador per mesurar el criteri de Rendibilitat i un indicador per mesurar el criteri d'Impacte, a l'apartat 6 del Document 2 es detalla com es calculen aquests indicadors.

- **Criteri de seguretat**

- Indicador de dèficit funcional:** dèficit d'amplada (trams de carretera) o de disseny (interseccions) en relació al volum de trànsit, a l'entorn i el relleu, com indicació del risc potencial d'accidents.

Es prioritzen actuacions en trams i interseccions amb característiques geomètriques més allunyades dels criteris de disseny de referència establerts, i que al mateix temps canalitzin un major nombre de vehicles. En alguns casos, existeixen dèficits greus en trams o interseccions que disminueixen la seguretat i que poden no tenir a veure amb l'amplada però que es consideren particularment (discontinuitat sobtada en les característiques geomètriques de la carretera, problema de maniobrabilitat en corbes, existència de guals, drenatges, estabilitat dels talussos...).

- Indicador d'accidentalitat:** nombre d'accidents que s'han produït en els darrers cinc anys en funció del trànsit de la via.

S'utilitzen les dades d'accidents amb víctimes (ferits lleus, greus i morts) disponibles dels cinc anys més recents al Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre. A partir d'aquesta informació es dona prioritat d'actuació a aquells trams amb una major ràtio d'accidents/IMD dels darrers anys. Aquest indicador correspon a l'*índex de perillositat* emprat habitualment en els estudis de seguretat viària.

En casos singulars s'analitza també la tipologia dels accidents i es consideren els accidents sense víctimes dels que es té informació, per arribar a una avaluació més precisa.

- **Criteri de rendibilitat**

–**Indicador de rendibilitat:** trànsit en relació al cost de l'actuació.

Es considera el cost de l'actuació en relació al trànsit de vehicles lleugers i pesants en el tram d'actuació. Així, es dona més prioritat a aquells trams on hi hagi un major nombre d'usuaris i es requereixi una menor inversió.

Particularment, es té també en compte aquells casos en els que es produeixen estalvis de temps significatius, o reduccions dels costos operatius dels vehicles.

La definició del cost es basa en l'anàlisi dels costos d'altres obres executades de característiques similars.

- **Criteri d'impacte**

–**Indicador d'Impacte:** població resident a menys de 25 metres.

Es considera la població resident confrontant a l'actuació com indicador de la superposició de moviments tant de vehicles interns a la població, com de vianants i bicicletes al llarg de la carretera i a través d'ella. Aquest indicador mesura la població que podria ser més directament afectada per la millora de la seguretat i pels impactes socials i ambientals produïts pel condicionament de la carretera.

S'incorporen, particularment, altres aspectes rellevants relatius per exemple a l'existència d'equipaments públics.

Degut a que no totes les carreteres tenen entorns igualment sensibles als impactes de la carretera, la metodologia permet que es puguin prioritzar actuacions encara que no resultin prioritàries per aquest criteri en concret.

El càlcul dels indicadors i el valor dels llindars per definir els nivells de prioritat de cada criteri es detallen al punt 6.4 del Document 2.

6.3 Càlcul de la prioritat global

La prioritat global s'obté combinant qualitativament els nivells de prioritat dels criteris de seguretat, rendibilitat i impacte. La màxima prioritat global la tenen aquelles actuacions considerades de prioritat "Alta" d'acord amb tots els criteris, així com altres combinacions de prioritat dels diferents criteris on es dona més pes al criteri de seguretat i menys pes al criteri d'impacte, d'acord amb la taula següent:

Seguretat	Rendibilitat	Impacte	Prioritat Global
ALTA	ALTA	ALTA	ALTA
ALTA	ALTA	MITJA	ALTA
ALTA	ALTA	BAIXA	ALTA
ALTA	ALTA	SENSE PRIORITAT	ALTA
ALTA	MITJA	ALTA	ALTA
ALTA	MITJA	MITJA	ALTA
ALTA	MITJA	BAIXA	ALTA
ALTA	MITJA	SENSE PRIORITAT	ALTA
ALTA	BAIXA	ALTA	ALTA
ALTA	BAIXA	MITJA	ALTA
ALTA	BAIXA	BAIXA	ALTA
MITJA	ALTA	ALTA	ALTA
MITJA	ALTA	MITJA	ALTA
MITJA	ALTA	BAIXA	ALTA
MITJA	MITJA	ALTA	ALTA
MITJA	ALTA	SENSE PRIORITAT	ALTA

6.4 Aplicació de la metodologia de prioritació

La metodologia s'aplica de la següent manera per fer una proposta tècnica de les obres més prioritàries:

- La xarxa local de carreteres es tramifica en trams homogenis segons els següents atributs: la carretera, si són trams de travessera o no, el trànsit (IMD), l'amplada, l'entorn i el relleu. D'aquesta manera s'obtenen més de 500 trams de carretera.
- Es calculen els indicadors sistemàticament per a tots els trams i les interseccions de la xarxa viària a partir de la informació disponible i s'obté la prioritat global de cada tram.
- D'acord amb els resultats que s'obtenen per tots els trams i interseccions es defineixen les actuacions a avaluar.
- S'obté la prioritat global d'aquestes actuacions tornant a aplicar la metodologia.
- Es classifiquen les actuacions necessàries per nivell de prioritat (alta, mitja o baixa)

7 Priorització de les actuacions

7.1 Actuacions prioritàries

Utilitzant la metodologia (desenvolupada al punt anterior) s'ha prioritzat el conjunt de les actuacions necessàries en dos grups.

Les actuacions necessàries s'han classificat en dos grups de prioritats, segons la magnitud del dèficit detectat

- El Grup 1 incorpora les actuacions de prioritats alta segons la metodologia.
- El Grup 2 incorpora les actuacions de prioritats mitjana segons la metodologia.

El Grup 1 l'integren totes aquelles actuacions que combinant els criteris de seguretat, rendibilitat i impacte en els usuaris vulnerables de la via tenen una prioritats alta.

Les altres actuacions prioritàries del Grup 2 tenen una prioritats mitja combinant els criteris de seguretat, rendibilitat i impacte en els usuaris vulnerables de la via.

La resta de dèficits observats, menors en comparació als inclosos al Grup 1 i Grup 2, es revisaran a l'inici de la segona fase del Pla Zonal.

Actuacions en trams interurbans

S'ha identificat els dèficits existents en els trams interurbans i estudiat les actuacions necessàries per resoldre'ls. Aquestes actuacions comprenen tant actuacions de condicionament general com actuacions de millores puntuals de seguretat i drenatge. Es proposen dos grups de prioritats d'actuacions en trams interurbans:

- **Grup 1:** Trams amb prioritats alta d'acord amb la metodologia de prioritats d'actuacions definida.
- **Grup 2:** Trams amb prioritats mitjana d'acord amb la metodologia de prioritats d'actuacions definida.

	Camp de Tarragona (km)	Terres de l'Ebre (km)	Total (km)
Grup 1	108	74	182
Grup 2	166	58	224
Total	274	132	406

Taula 13. Longitud (km) de les actuacions prioritzades en trams interurbans

El llistat d'actuacions prioritàries en trams interurbans es troba a l'annex 4 del present document.

Actuacions en travesseres

S'ha identificat les travesseres que presenten dèficits de funcionalitat (dèficits generals al llarg de la travessera, o escanyaments puntuals en seccions amb menys de 6 metres entre façanes). Per resoldre aquests dèficits són necessàries actuacions de condicionament general i millora de la travessera i en alguns casos la construcció de circumval·lacions, quan hi ha amplades de secció insuficient en trams d'urbanització contínua on no es poden incorporar voreres o elements de protecció suficients per als vianants i on tampoc és possible redefinir els sentits de circulació per donar un únic sentit de circulació a la travessera o trobar altres solucions per assegurar la convivència segura del trànsit de vehicles i vianants.

Les actuacions en travesseres s'han classificat en grups de prioritat com segueix:

- **Grup 1:** Trams de travessera amb prioritat alta d'acord amb la metodologia de prioritizació d'actuacions definida.
- **Grup 2:** Trams de travessera amb prioritat mitjana d'acord amb la metodologia de prioritizació d'actuacions definida.

	Camp de Tarragona (nombre)	Terres de l'Ebre (nombre)	Total (nombre)
Grup 1	13	3	16
Grup 2	24	10	34
Total	37	13	50

Taula 14. Nombre d'actuacions prioritizades en travesseres

El llistat d'actuacions prioritàries en travesseres es troba a l'annex 4 del present document.

Actuacions en interseccions

S'ha identificat les interseccions que presenten dèficits de funcionalitat o de capacitat i s'han estudiat actuacions tant de canvi de tipologia (usualment per passar de configuracions en creu o en Y, o en T o a rotondes) com de millora de la tipologia (ajust de radis de gir, o tercers carrils).

Les actuacions s'han classificat en dos grups de prioritat a partir d'aquests criteris de referència:

- **Grup 1:** Interseccions amb prioritat alta d'acord amb la metodologia de prioritizació d'actuacions definida.
- **Grup 2:** Interseccions amb prioritat mitjana d'acord amb la metodologia de prioritizació d'actuacions definida.

	Camp de Tarragona (nombre)	Terres de l'Ebre (nombre)	Total (nombre)
Grup 1	13	8	21
Grup 2	20	8	28
Total	33	16	49

Taula 15. Nombre d'actuacions prioritizades en interseccions

El llistat d'actuacions prioritàries en interseccions es troba a l'annex 4 del present document.

A continuació es representen els mapes per àmbits territorials de les actuacions prioritàries en trams interurbans, travesseres i interseccions.

Grups d'actuació

Prioritat d'actuació en interseccions

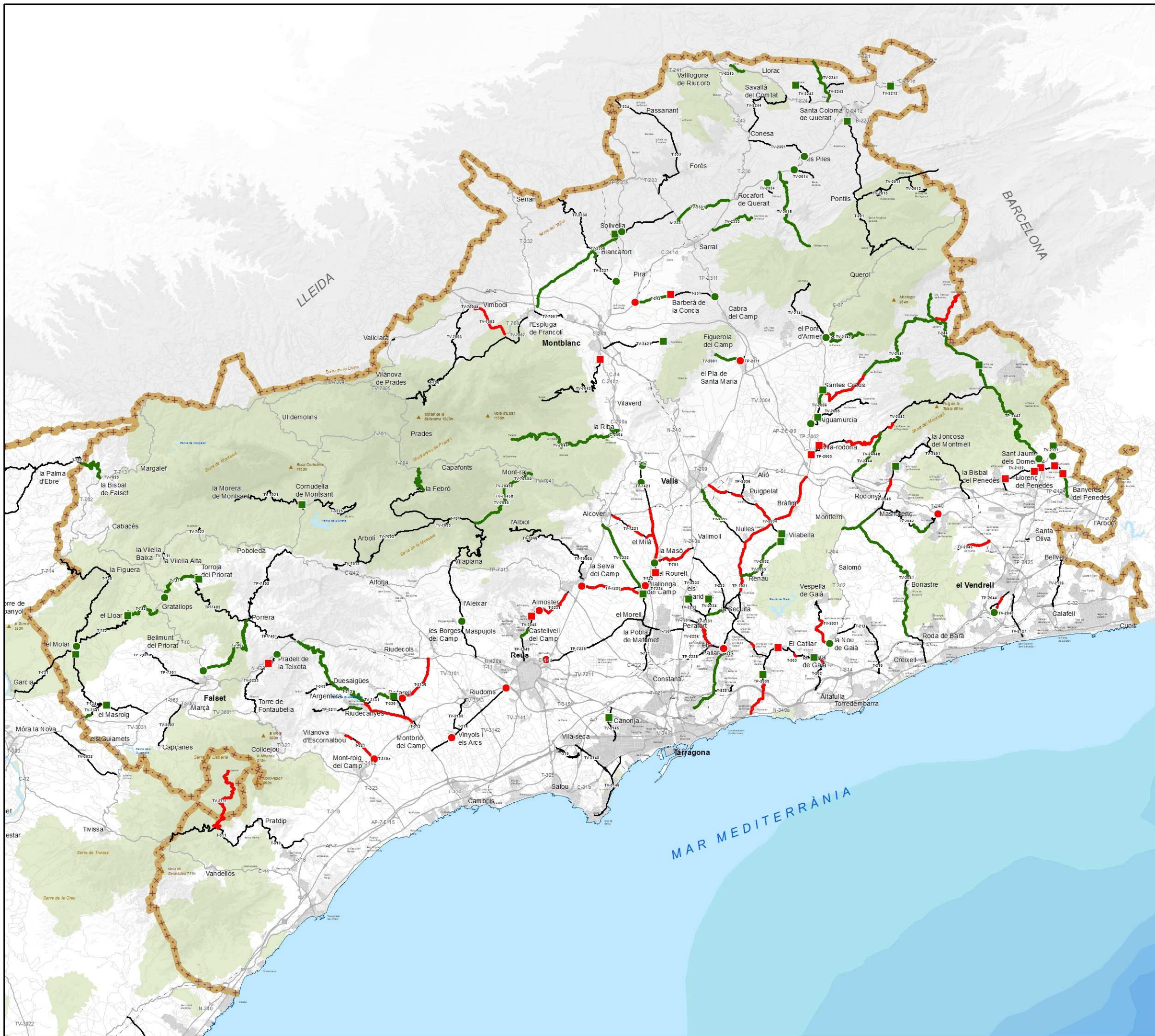
- Grup 1
- Grup 2

Prioritat d'actuació en travesseres

- Grup 1
- Grup 2

Prioritat d'actuació en trams interurbans

- Grup 1
- Grup 2
- Carreteres de la Diputació de Tarragona



Mapa 6.1



CAMP DE TARRAGONA

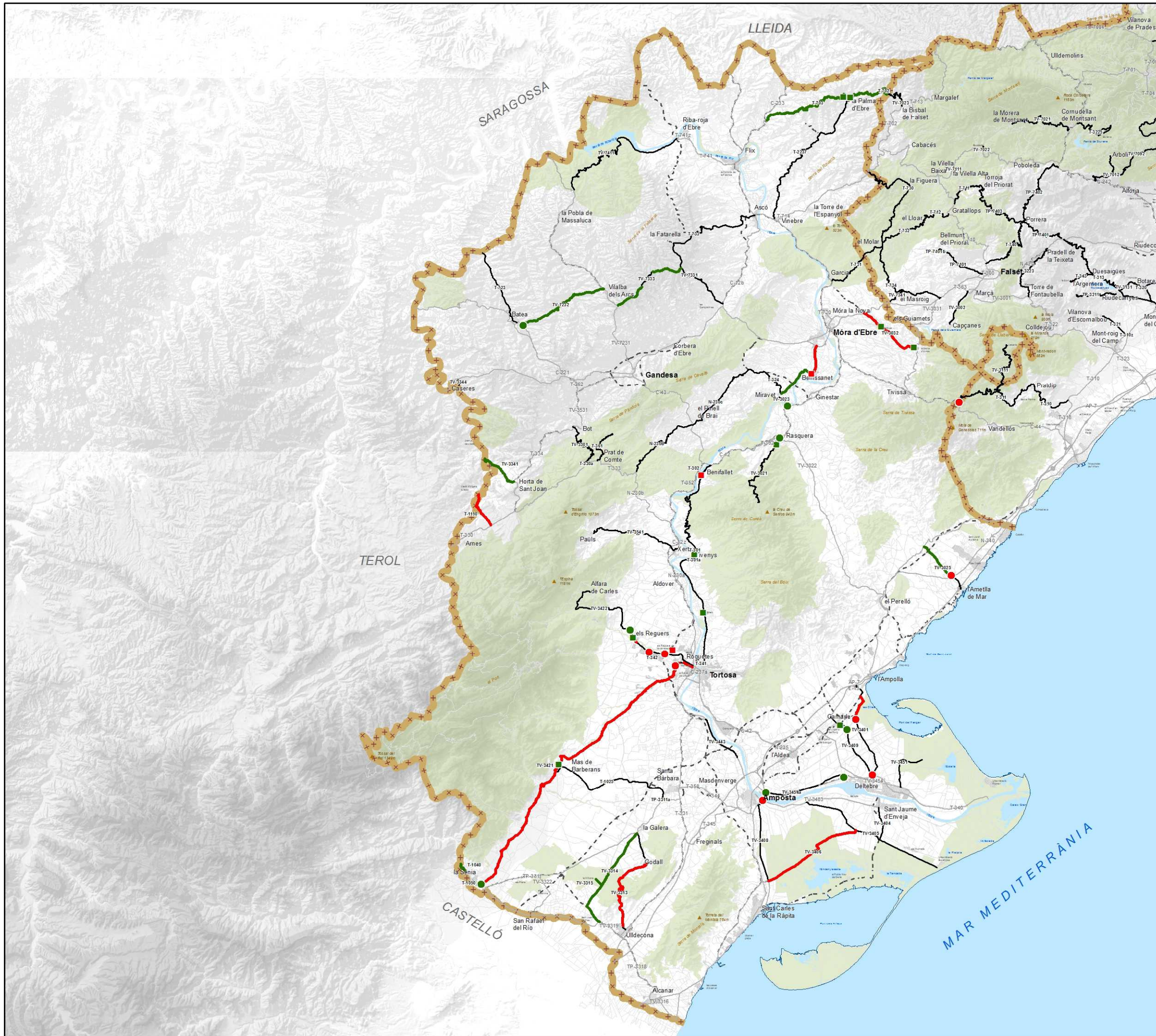
Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Priorització de les actuacions en carreteres

Escala 1:270.000



Diputació Tarragona



Grups d'actuació

Prioritat d'actuació en interseccions

- Grup 1
- Grup 2

Prioritat d'actuació en travesseres

- Grup 1
- Grup 2

Prioritat d'actuació en trams interurbans

- Grup 1
- Grup 2
- Carreteres de la Diputació de Tarragona

Mapa 6.2



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

Priorització de les actuacions en carreteres

Escala 1:330.000



Actuacions de reforç de ferm

Les actuacions de conservació extraordinària de la xarxa de carreteres seran prioritàries en relació a la resta de programes d'actuació, en cas que la disponibilitat econòmica no sigui suficient per a tots els programes. El Pla no determina, però, quins trams de la xarxa viària local necessitaran reforç de ferm.

Actuacions en camins

També es consideren prioritàries, en relació a la resta de programes d'actuació, les actuacions de reforç de ferm i senyalització necessàries per incorporar els camins del Grup 1a i les actuacions de suport als ajuntaments en el manteniment del ferm i la millora de la senyalització dels camins del Grup 1b.

7.2 Cost de les actuacions prioritàries

D'acord amb els costos unitaris de les actuacions que actualment du a terme la Diputació de Tarragona, el cost de resoldre els dèficits prioritàris de la xarxa local actual és de l'ordre d'uns 269 M€, distribuïts per tipus d'actuació com segueix:

Actuacions prioritàries a la xarxa local (costos M€)

	Camp de Tarragona (M€)	Terres de l'Ebre (M€)	Total (M€)
Trams interurbans	97	39	136
Traverseres	21	7	28
Circumval·lacions	6	2	8
Interseccions	12	7	19
Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm)	11	12	23
Reforç de fers (cada 20 anys)	35	19	54
Senyalització i nova codificació	0,65	0,35	1
Total	182,65	86,35	269

Taula 16. Cost (M€) de les actuacions més prioritàries a la xarxa local (Grup 1)

Aquest cost representa prop del 70% del total de les actuacions considerades necessàries (387 M€).

A continuació es mostren les taules de costos desagregats pel Grup 1 i Grup 2 de prioritat:

La inversió prioritària és de 269 M€

Actuacions Grup 1	Camp de Tarragona (M€)	Terres de l'Ebre (M€)	Total (M€)
Trams interurbans	55	23	78
Traverseres	10	3	13
Circumval·lacions	6	2	8
Interseccions	6	4	10
Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm)	11	12	23
Reforç de fers (cada 16 anys)	35	19	54
Senyalització i nova codificació	0,65	0,35	1
Total	123,65	63,35	187

Taula 17. Cost (M€) de les actuacions més prioritàries a la xarxa local (Grup 1)

Actuacions Grup 2	Camp de Tarragona (M€)	Terres de l'Ebre (M€)	Total (M€)
Trams interurbans	90	32	58
Traverseres	11	4	15
Circumval·lacions	0	0	0
Interseccions	6	3	9
Incorporació de camins (senyalització i reforç de ferm)	-	-	-
Reforç de ferms (cada 16 anys)	-	-	-
Senyalització i nova codificació	-	-	-
Total	107	39	82

Taula 18. Cost (M€) de les altres actuacions prioritàries a la xarxa local (Grup 2)

Sense considerar les actuacions necessàries per a la incorporació de camins, suport a ajuntaments en el manteniment de camins, reforç de ferm i per actualitzar la codificació de la xarxa, el Grup 1 representaria el 35% del cost de la resta d'actuacions necessàries definides pel Pla Zonal, i el Grup 2 en representaria el 27%.

7.3 Inversió prevista en la primera fase (2020-2027)

La inversió global que podria dur-se a terme en la primera fase del Pla Zonal (2014-2021) s'ha estimat atenent a la capacitat inversora que ha tingut la Diputació de Tarragona durant els darrers 8 anys del període 2011-2019, i que va ser com a mitjana la següent:

- 8 M€/any d'inversió en obres de millora i conservació extraordinària.
- 3 M€/any en conservació ordinària

Pel primer quadrienni el Pla Zonal assumeix que la inversió global podria situar-se sobre uns 32 M€ (8 M€/any), mentre que pel segon quadrienni haurien d'augmentar fins uns 48M€ (12 M€/any), arribant a un total d'aproximadament uns 80 M€ per la primera fase.

Aquest volum d'inversió probable, es desglossa en els programes d'actuació que s'inclouen indicativament en la taula següent:

Inversió global programada en la primera fase (2020-2027)

Programes d'actuació sobre la xarxa local actual	1er quadrienni (M€) 2020 a 2023	2on quadrienni (M€) 2020 a 2023	Total (M€)
Incorporació de camins (senyalització i pavimentació)	5	6	11
Actuacions de millora de xarxa	18	30	48
Reforç de ferm	8	12	20
Senyalització d'orientació i nova codificació	1	0	1
Total	32	48	80

Les actuacions es programaran preferiblement mitjançant els Programes quadriennals d'inversions que definiran les actuacions que s'hauran d'executar durant el període, tot i que també es podran programar anualment (veure apartat 8.1).

7.4 Inversió prevista en la segona fase (2028-2035)

Donada la incertesa sobre la disponibilitat financera de les administracions públiques, tant a curt com a mig i llarg termini, el Pla Zonal no programa la inversió pel tercer i quart quadriennis, i es limita a recomanar que s'ha d'acostar el més possible al cost dels dèficits prioritaris que no es resoldran durant la primera fase.

7.5 Anàlisi de la inversió

El gràfic que es mostra a continuació representa el cost (M€) estimat de les inversions necessàries i prioritàries, i de la inversió prevista.

En la primera fase es proposa arribar a un 21% de les inversions necessàries.

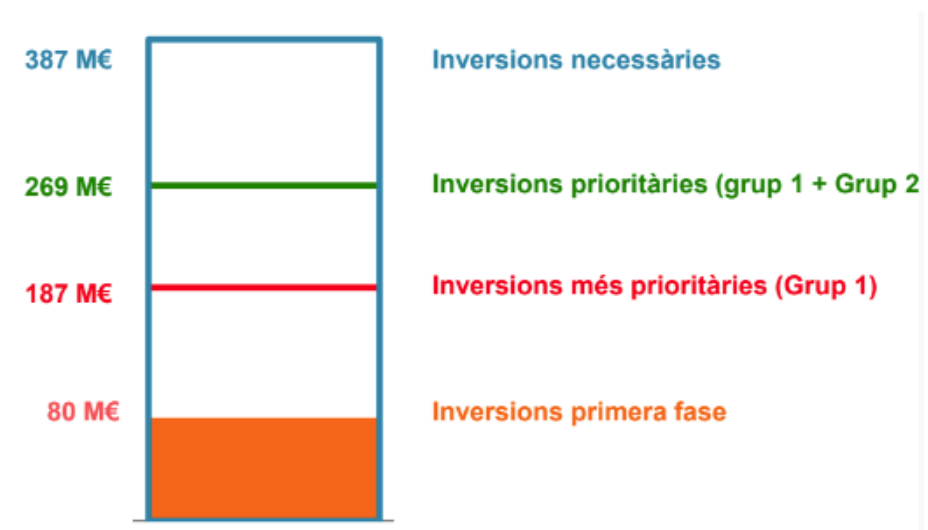


Figura 5. Esquema de les Inversions necessàries, prioritàries i previstes

La inversió prevista en la primera fase permet realitzar un 43% de les inversions més prioritàries i un 21% del total de les inversions necessàries.

Les actuacions en trams de carretera tenen més d'un 15% de rendibilitat social i més d'un 10% el condicionament dels camins del Grup 1a

7.6 *Avaluació estratègica de les inversions*

Per tal d'avaluar l'interès de les inversions necessàries per situar la xarxa viària local de la demarcació de Tarragona en els nivells de qualitat definits, s'ha calculat la rendibilitat socioeconòmica que tindrien totes les actuacions necessàries aplicant la metodologia d'avaluació d'inversions en infraestructures desenvolupada pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya (2010), i posteriorment validada per la metodologia SAIT del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

La rendibilitat socioeconòmica és la proporció entre la inversió necessària i els beneficis que comporta la inversió al llarg del temps, valorats en termes d'estalvis de temps dels usuaris de la xarxa i de costos de manteniment dels vehicles, entre altres. S'ha comprovat que la rendibilitat socioeconòmica de les actuacions en trams interurbans és alta, per sobre del 15%.

D'altra banda, amb la informació sobre les característiques dels camins, trànsit i cost estimat, s'ha comprovat que el conjunt dels camins del Grup 1a presenten una rendibilitat mitjana per sobre del 10%.

D'acord amb la metodologia d'avaluació macroeconòmica desenvolupada pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports (2010), l'impacte sobre l'economia durant la construcció de les actuacions necessàries per resoldre els dèficits que ha identificat el Pla Zonal seria d'uns 9.182 llocs de treball-any, dels quals uns 2.500 es localitzarien en la Demarcació de Tarragona. D'altra banda, s'ha comprovat que les inversions es distribueixen equilibradament per territoris i comarques, atenent trànsits, superfície i població.

L'impacte sobre el medi ambient i el paisatge serà molt inferior al que es produiria si s'actués sobre la xarxa local d'acord amb la normativa tècnica vigent, donat que d'una banda, 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 i, d'altra banda, les actuacions necessàries per resoldre els dèficits que ha identificat el Pla Zonal no impliquen la construcció de nous traçats i s'han proposat uns criteris de disseny més ajustats a la realitat dels entorns que travessen les carreteres i dels trànsits que hi circulen per resoldre-les que reduiran molt significativament els impactes sobre el medi natural que aquestes actuacions puguin tenir.

L'impacte sobre el medi ambient i el paisatge serà molt inferior al que es produiria si s'actués sobre la xarxa local d'acord amb la normativa tècnica vigent, donat que el Pla Zonal només preveu actuacions de reforç de ferm i senyalització als camins que s'incorporaran a la xarxa local de carreteres. D'altra banda, les actuacions necessàries per resoldre els dèficits en la xarxa de carreteres actual no impliquen la construcció de nous traçats i seguiran els criteris de disseny proposats (ajustats a la realitat dels entorns que travessen les carreteres i dels trànsits que hi circulen), que reduiran molt significativament els impactes sobre el medi natural que aquestes puguin tenir quan es programin. En qualsevol cas, quan es programin i es projectin aquestes actuacions, seguiran la tramitació ambiental oportuna.

D'acord amb informe emès del Departament de Medi Ambient, el Pla Zonal de la Diputació de Tarragona no es troba subjecte al procediment d'Avaluació Ambiental.

8 Aspectes normatius i de gestió

8.1 Programació de les inversions

Les inversions a la xarxa local es programaran mitjançant Programes d'inversions preferiblement quadriennals que determinaran les actuacions que s'hauran d'executar durant el període.

Aquests programes es duran a terme com segueix:

Es determinarà el pressupost que podrà ser destinat durant el quadrienni a obres de millora i conservació extraordinària de carreteres.

Es realitzarà un estudi previ de les actuacions del Grup 1, i excepcionalment del Grup 2, per estimar amb més precisió el cost de les actuacions susceptibles de ser incorporades al programa.

Amb aquestes dades de cost més ajustades, i les dades d'accidentalitat, geometria, trànsit i població propera a les carreteres més actualitzades que es disposin, s'aplicarà la metodologia de prioritització d'obres (basada en criteris de seguretat, rendibilitat i impacte) i es farà una proposta tècnica d'obres prioritàries per valor superior a la inversió prevista, de l'ordre del doble.

A partir d'aquesta proposta tècnica d'abast quadriennal, els òrgans de govern de la Diputació de Tarragona, en base a criteris d'equilibri territorial i progrés social i econòmic, concretaran i aprovaran un Programa d'inversions en carreteres preferiblement d'abast quadriennal per facilitar una gestió més eficient de l'execució d'aquesta inversió.

Una vegada aprovats per part dels òrgans de govern de la Diputació, es redactaran, tramitaran i executaran els projectes al llarg del mandat segons les dificultats tècnica, urbanística i institucional de cadascun.

A l'apartat 6 d'aquesta memòria, i amb més detall a l'apartat 6 del Document 2 del Pla zonal, es precisa la metodologia per fer aquesta proposta tècnica de les obres més prioritàries.

Aquesta metodologia d'avaluació garanteix l'objectivitat i transparència en la selecció i prioritització de les actuacions a executar en cada període.

8.2 Recodificació i nova denominació de la xarxa

Recodificació

La xarxa viària local s'ha recodificat d'acord amb els criteris de la Generalitat de Catalunya, establerts en el Decret 261/1999 que té per objecte aprovar el sistema de codificació de la xarxa de carreteres de Catalunya integrada per les carreteres no reservades a la titularitat de l'Estat i determinar els criteris per a la seva codificació.

El codi de les carreteres de la xarxa local de la Demarcació de Tarragona es compondrà d'una part alfabètica i una part numèrica separades per un guió. La part alfabètica serà la lletra "T". La part numèrica del codi serà de quatre xifres; les dues primeres identificaran per si mateixa la carretera i es determinen en funció d'un sistema ortogonal, definit al Decret, d'acord amb l'estructura física del territori (sectors). La tercera xifra indica l'orientació de la via respecte al sector en què es troba i la darrera xifra indica l'ordre per a cada combinació de zona i orientació.

La recodificació proposada al Pla Zonal inclou les carreteres de la xarxa local actual i els camins seleccionats (Grup 1a, Grup 1b i Grup 2).

A l'annex 1 es troba la llista de carreteres de la xarxa local amb els codis actuals i els nous codis.

Els programes d'inversions s'elaboraran a partir d'una proposta tècnica inicial d'abast quadriennal

Nova denominació

Per a la denominació de les carreteres de la xarxa local al Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre s'ha aplicat la Circular 01/05 de 15 de Novembre del 2011 de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya, per a l'estructuració i tramificació del Catàleg General de Carreteres.

Aquesta circular estableix que la denominació de la carretera "és el nom amb el qual es coneix la carretera", i que a l'hora de denominar carreteres s'escolliran noms simples.

La denominació de les carreteres es compondrà en general d'un descriptor i d'un localitzador i opcionalment d'un antecedent, i d'orientadors i/o sublocalitzadors.

El descriptor indica la tipologia de la carretera, segons els tipus següents:

- Eix: en el cas de carreteres de llarg recorregut que abasten més d'una comarca.
- Autopista o autovia: si la carretera assoleix alguna d'aquestes classificacions tècniques
- Branc: quan la carretera es pugui considerar una derivació cap a un poblat o indret determinat d'una altra carretera i/o , en qualsevol cas, que estigui codificada com a branc.
- Accés: quan la carretera mena exclusivament a un poblat o indret, des d'una altra carretera, i que es troba a l'altre extrem.
- Calçada lateral: quan la carretera estigui codificada com a tal
- Travessera: en els casos de carreteres que han estat substituïdes per variants de la població i estiguin integrables, totalment o parcial, a la vialitat urbana.
- Ronda: quan la carretera voreja un nucli de població
- Carretera: en la resta de casos

El localitzador indica el nom de poblat, indret o element geogràfic que identifica la carretera.

- Exemple: Carretera de la Pineda ("de" nom del localitzador)
- Exemple: Accés a Vallverd ("a" nom del localitzador)
- Exemple: Carretera Vimbodí-Poblet (localitzador 1-localitzador 2)

L'antecedent, s'anteposarà al descriptor només en aquells casos en què la carretera hagi estat substituïda per una nova.

- Exemple: Antiga carretera Amposta-Deltebre

Els orientadors s'utilitzaran per ubicar la posició de la carretera en relació al localitzador.

- Exemple: Carretera est de Prasdip

A l'annex 2 d'aquest document es troba el llistat amb les actuals i noves denominacions de les carreteres de la xarxa local.

8.3 Canvi de titularitat dels camins

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.

8.4 Tramitació del Pla Zonal

El procés de tramitació del Pla Zonal passarà per les següents fases:

- Aprovació inicial per part de la Diputació.
- Període d'informació pública i al·legacions.
- La Diputació procedirà a estudiar les al·legacions presentades i aprovarà definitivament Pla Zonal a excepció de la part del Pla que fa referència a la definició de la xarxa local, que s'aprovarà provisionalment.
- 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.)

8.5 Síntesi de les propostes del Pla Zonal

L'horitzó temporal del Pla Zonal es fixa en 16 anys de duració, dividit en dues fases de 8 anys. Caldrà fer una revisió del Pla Zonal al final de la primera fase.

Les característiques principals de les propostes del Pla Zonal són les següents:

9 Síntesi de propostes

Síntesi de propostes

1. Criteris de disseny de la xarxa local

- El Pla Zonal proposa nous criteris de disseny per les amplades de les carreteres segons el relleu, el trànsit i l'entorn adaptant la normativa vigent a les necessitats de la xarxa local.
- Es proposen criteris de disseny per a travesseres i interseccions.
- Aquests criteris suposen la reducció en un 50% de la inversió necessària per adequar la xarxa local.

2. Definició de la xarxa local

- La longitud de la xarxa local actual de 1.085 Km podria arribar a 1.200 Km al final del termini de l'horitzó temporal del Pla Zonal.
- S'identifiquen alguns trams de carreteres de la xarxa actual susceptibles de ser descatalogats.
- S'incorporen fins a 115 Km de camins (47 Km al Camp de Tarragona i 68 Km a les Terres de l'Ebre).

3. Identificació dels dèficits de la xarxa local

- Cal el condicionament general o actuacions puntuals a 425 Km de carreteres.
- 50 travesseres tenen dèficits rellevants i en 9 casos es planteja construir una circumval·lació.
- 49 interseccions tenen dèficits importants.
- Es preveu la necessitat d'un reforç de ferm de les carreteres cada 16 anys.
- S'implementarà la nova codificació de la xarxa local (T-XXXX) composta per la lletra "T" i quatre xifres per identificar la carretera.
- El cost total de les actuacions necessàries per resoldre els dèficits existents a la xarxa local és de 387 MEUR.

4. Priorització de les actuacions

- S'ha desenvolupat una metodologia de priorització d'actuacions segons tres criteris: seguretat, rendibilitat i impacte en els usuaris vulnerables per decidir les inversions.
- S'han prioritzat les actuacions necessàries en dos grups, segons la magnitud del dèficit en relació amb els criteris de disseny establerts en el Pla Zonal, l'accidentalitat de la carretera, la intensitat del trànsit, el cost de l'actuació i l'impacte sobre els usuaris vulnerables.
- Els dos grups s'han establert per a actuacions generals en trams interurbans, actuacions puntuals en trams interurbans, travesseres, circumval·lacions i interseccions.
- S'ha avaluat en 187 MEUR el cost de les actuacions classificades com a més prioritàries (Grup 1).

5. Inversió prevista

- Es proposa una inversió en la primera fase del Pla Zonal de 80 MEUR, desglossada en diversos programes d'actuació a la xarxa local, 32 MEUR al primer quadrienni (8 MEUR/any) i 48 MEUR al segon quadrienni (12 MEUR/any).
- Es recomana que la inversió del programa d'actuació en reforç de ferm sigui prioritària en relació amb la resta de programes d'actuació.
- La inversió prevista en la primera fase permet realitzar el 43% de les actuacions més prioritàries.
- La inversió de la segona fase (tercer i quart quadrienni) es proposarà en la revisió que es durà a terme al final de la primera fase.

6. Gestió del Pla Zonal

- A l'inici de cada mandat es farà una proposta tècnica de les obres més prioritàries d'abast quadriennal a partir de la qual els òrgans de govern de la Diputació de Tarragona aprovaran Programes d'inversions en carreteres preferiblement d'abast quadriennal que determinaran les actuacions a les carreteres que s'hauran d'executar durant el mandat.
- Per al canvi de titularitat dels camins que s'han d'incorporar a la xarxa local de carreteres serà necessària l'aprovació individual de convenis entre la Diputació i els ajuntaments afectats. Es preveu que la incorporació dels camins serà un procés gradual durant el període de vigència del Pla Zonal.

10 Equip redactor

Diputació de Tarragona

Jaume Vidal González
Cap de l'Àrea del Servei d'Assistència al Territori (SAT)

Francisco Javier Zamora Fernández
Enginyer de Camins Canals (SAT)

Daniel López Ruiz
Cap de la Secció d'Explotació (SAT)

Equip de suport

Mcrit/Multicriteri SL

Coordinació:

Andreu Ulied Seguí

Equip tècnic:

Nati Franco Cherta

Efrain Larrea Gómez

Frederic Lloveras Minguell

Haidé Rius Salvany

Col·laboració

Xavier Font Solà



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 01338

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

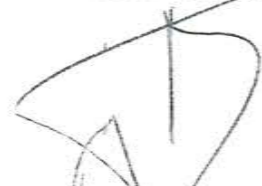
Per aquest motiu, per a poder informar positivament el pla zonal serà necessari que es prevegi en el mateix que, en el moment d'incorporació, les vies proposades per formar part de la xarxa de carreteres compleixin les característiques tècniques fixades en el Decret 310/2006, de 25 de juliol, pel qual 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'explotació 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 de 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 Tècnics 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

LLISTA DE CARRETERES DE LA XARXA LOCAL

Codi actual	Denominació actual	Longitud actual (km)	Codi nou	Denominació nova	Longitud nova (km)
N-230b	De la C-43 a la T-333	8,320	T-1134	Carretera de Pinell de Brai Sud	8,320
N-230c	De la C-43 al límit comarca de la Ribera d'Ebre	6,523	T-1133	Carretera de Pinell de Brai Nord	6,523
T-201	De Santa Coloma de Queralt a Esblada	16,809	T-4377	Carretera Santa Coloma de Queralt - Esblada	16,809
T-202	D'Altafulla a la Riera de Gaià	2,663	T-4217	Carretera de la Riera de Gaià	2,663
T-203	De la TP-2031 a la Riera de Gaià pel Catllar	7,890	T-4284	Carretera la Riera de Gaià - el Catllar	8,990
T-210	De la N-340 a la Pobla de Montornés	2,334	T-4218	Carretera de la Pobla de Montornés	2,334
T-211	De la Pobla de Montornés a la Nou de Gaià	4,274	T-4223	Carretera la Pobla de Montornés - la Nou de Gaià	4,274
T-222	De Passanant a la T-233	9,635	T-4371	Carretera Forès - Passanant	9,635
T-223	De Vallmoll a la Secuita	6,015	T-4245	Carretera Vallmoll - la Secuita	6,015
T-231	De la TP-2311a Barberà de la Conca	2,840	T-4326	Carretera de Barberà de la Conca	6,195
T-242	De la C-241d a Barberà de la Conca	3,355			
T-234	Del límit província de Lleida a Passanant	2,433	T-4353	Carretera Passanant - Ciutadilla	2,433
T-244	Del Pla de Manlleu a Ranxos de Bonany	8,238	T-4358	Carretera Pla de Manlleu - Ranxos de Bonany	8,238
T-301a	Antiga carretera de Tortosa a Benifallet	0,375	T-2110	Antiga carretera de Tortosa a Benifallet	0,375
T-301	De Tortosa a Benifallet	23,890	T-2111	Carretera Tortosa - Benifallet	24,505
T-302	De Benifallet a la C-12	0,615			
T-310	De la T-318 a Pratedip	5,105	T-3121	Carretera Est de Pratedip	5,105
T-311	De Pratedip a la C-44	12,545	T-3122	Carretera Oest de Pratedip	12,545
T-312	De la T-310 a Montbrió del Camp	0,600	T-3243	Carretera Montbrió del Camp - Coll de la Teixeta	16,421
T-313	De Montbrió del Camp a la N-420	15,821			
T-314	Del Parc Samà a Reus	7,175	T-3131	Carretera Parc Samà - Reus	7,175
T-319	Accessos a Port Aventura (accés sud)	1,833	T-4121	Accés a Port Aventura Sud	1,833
T-319	Accessos a Port Aventura (accés nord)	1,875	T-4122	Accés a Port Aventura Nord	1,875
T-320	De Montbrió del Camp a l'estació de Botarell	2,890	T-3143	Carretera Montbrió del Camp - Botarell	2,890
T-310z	Antiga T-310	0,170	T-3142	Carretera de Vilanova d'Escornalbou	2,980
T-321	De la T-310z a Vilanova d'Escornalbou	2,810			
T-324	Del límit comarca de la Terra Alta a Mòra d'Ebre per Miravet	13,548	T-3123	Carretera Miravet - Mòra d'Ebre	13,548
T-341	De Tortosa a Roquetes	0,865	T-2141	Carretera Tortosa - Roquetes	0,865
T-342	De Roquetes als Reguers	6,490	T-1047	Carretera Roquetes - els Reguers	6,490
T-343	De Duesaigües a l'Argentera	2,550	T-3127	Carretera Duesaigües - l'Argentera	2,550
T-361	De Prat de Comte a l'antiga estació de ferrocarril	4,245	T-1137	Carretera Prat de Comte - Via Verda	4,245
T-700	Del Monestir de Poblet a la TV-7005	15,180	T-3298	Carretera Poblet - Prades	15,180
T-702	De La Bisbal de Falset a la Palma d'Ebre	9,155	T-2226	Carretera la Bisbal de Falset - la Palma d'Ebre	9,155
T-703	De la C-233 a la Palma d'Ebre	10,117	T-2225	Carretera de la Palma d'Ebre	10,117
T-704	De la N-420 a la TV-7041	33,570	T-3212	Carretera de la Mussara	33,570
T-711	De Gratallops a Torroja del Priorat	5,665	T-2232	Carretera Gratallops - Torroja del Priorat	5,665
T-712	De Gratallops al Lloar	3,962	T-2223	Carretera Gratallops - el Lloar	3,962
T-721	De la C-422 a la Pobla de Mafumet	3,500	T-4212	Carretera Constantí - la Pobla de Mafumet	3,500
T-722	De La Pobla de Mafumet a la C-37	9,550	T-4271	Carretera del Rourell	9,550
T-723	De Batea al límit de la província de Saragossa	7,575	T-1242	Carretera Batea - Nonasp	7,575
T-730	De la T-714 al Molar	13,570	T-2212	Carretera de la Figuera	13,570
T-731	De Garcia al Molar	6,695	T-2234	Carretera Garcia - el Molar	6,695
T-732	Del Molar al Lloar	6,348	T-2233	Carretera el Molar - el Lloar	6,348
T-733	D'Ascó a la Fatarella	10,480	T-1221	Carretera Ascó - la Fatarella	10,480
T-734	De la N-420 al Molar	9,812	T-2243	Carretera el Masroig - el Molar	9,812

LLISTA DE CARRETERES DE LA XARXA LOCAL

Codi actual	Denominació actual	Longitud actual (km)	Codi nou	Denominació nova	Longitud nova (km)
T-740	De Falset a Porrera	9,215	T-3237	Carretera Falset - Porrera	9,215
T-750	De la N-240 a la Pobla de Mafumet	2,970	T-4224	Branc a la Pobla de Mafumet	2,970
T-751	De La Masó a Vallmoll	3,460	T-4227	Carretera la Masó - Vallmoll	3,460
TP-3311a	De la T-1025 a la TP-3311	0,600	T-1023	Carretera Santa Bàrbara - Mas de Barberans	12,595
T-1025	De Santa Bàrbara a Mas de Barberans	11,995			
T-1040	De la Sénia a la CV-105 (límit provincial)	0,959	T-1040	De la Sénia a la CV-105 (límit provincial)	0,959
T-1050	De la Sénia a la CV-100 (límit provincial)	0,478	T-1050	De la Sénia a la CV-100 (límit provincial)	0,478
T-1110	De la T-330 al límit de província	3,412	T-1110	De la T-330 al límit de província	3,412
T-2237	De Vinebre a la Palma d'Ebre	16,075	T-2238	Carretera Vinebre - la Palma d'Ebre	16,075
T-3136	De Botarell a la N-420	4,110	T-3133	Carretera Botarell - les Borges del Camp	4,110
T-3225	De Cornudella de Montsant a Siurana	7,380	T-3244	Carretera de Siurana	7,380
T-3231	D'Almóster a la Selva del Camp	3,090	T-3231	Carretera Almóster - la Selva del Camp	3,090
T-4281	De la TP-2031 al centre penitenciari Mas d'Enric	1,770	T-4281	De la TP-2031 al centre penitenciari Mas d'Enric	1,770
T-7224	Circumvallació de Vilallonga del Camp	0,540	T-4298	Ronda de Vilallonga del Camp	0,540
TP-2031	De Tarragona a la C-51	21,335	T-4236	Carretera Tarragona - Bràfim	21,335
TP-2036	De Puigpelat a Alió	1,600	T-4215	Carretera Puigpelat - Alió	1,600
TP-2039	Del Catllar a la N-340	6,085	T-4216	Carretera del Catllar	4,985
TP-2044	Del Vendrell a Sant Vicenç de Calders	2,020	T-4231	Carretera el Vendrell - Sant Vicenç de Calders	2,020
TP-2045	De Masllorenç a la C-51	1,225	T-4278	Carretera de Masllorenç	1,225
TP-2235	Dels Pallaresos a Sant Salvador	2,190	T-4296	Carretera els Pallaresos - Sant Salvador	2,190
TP-2442	De Sant Jaume dels Domenys al Pla de Manlleu	12,545	T-4357	Carretera Sant Jaume dels Domenys - el Pla de Manlleu	12,545
TP-3211	De Riudecanyes al Castell d'Escornalbou	4,350	T-3126	Accés al Castell d'Escornalbou	4,350
TP-7049	De Reus a Castellvell del Camp	1,885	T-3214	Carretera Reus - Castellvell del Camp	1,885
TP-7101	De Falset a Bellmunt del Priorat	4,683	T-2244	Carretera Falset - Bellmunt del Priorat	4,683
TP-7101b	Accés al Museu Mines de Bellmunt del Priorat	0,740	T-2221	Ronda de Bellmunt del Priorat	0,740
TP-7225	De Reus al Morell	8,240	T-4222	Carretera Reus - Morell	8,240
TP-7401	De Porrera a la N-420	5,445	T-3242	Carretera Porrera - Coll de la Teixeta	5,445
TP-7402	De Porrera a la Venta del Pubill	8,861	T-3297	Carretera Porrera - la Venta del Pubill	8,861
TP-7403	De Porrera a Torroja del Priorat	7,451	T-3241	Carretera Porrera - Torroja del Priorat	7,451
TP-2311	Accés al Pla de Santa Maria	0,385	T-4325	Accés a Figuerola del Camp	2,394
TV-2001	De Figuerola del Camp al Pla de Santa Maria	2,009			
TV-2005	De l'Albà a la TP-2002	5,960	T-4324	Carretera Aiguamúrcia - l'Albà	5,960
TV-2006	D'Aiguamúrcia a Santes Creus	2,140	T-4316	Carretera Aiguamúrcia - Santes Creus	2,140
TV-2011	De Pontils al límit de la província	7,018	T-4338	Carretera Pontils - Valldeperes	7,018
TV-2012	Ramal a Sant Magí de Brufaganya	2,445	T-4361	Accés a Sant Magí de Brufaganya	2,445
TV-2013	Ramal a Viladeperdius	0,940	T-4398	Accés a Viladeperdius	0,940
TV-2014	De Biure de Gaià a la C-241d	1,720	T-4329	Accés a Biure de Gaià	1,720
TV-2015	De Vallespinosa a la C-241d	7,680	T-4315	Accés a Vallespinosa	7,680
TV-2021	De Vespella a la Nou de Gaià	4,933	T-4277	Accés a Vespella de Gaià	4,933
TV-2032	De Vilabella a l'Argilaga	4,302	T-4237	Branc de Vilabella	4,302
TV-2033	Ramal a Renau	0,585	T-4276	Accés a Renau	0,585
TV-2034	De Valls a Vilabella	7,435	T-4247	Carretera de Puigpelat	7,435
TV-2035	De Nulles a Valls	5,310	T-4246	Carretera de Bellavista	5,310
TV-2041	De la N-340 a la TV-2042 per Roda de Barà i Bonastre	14,050	T-4249	Carretera de Bonastre	14,050

LLISTA DE CARRETERES DE LA XARXA LOCAL

Codi actual	Denominació actual	Longitud actual (km)	Codi nou	Denominació nova	Longitud nova (km)
TV-2042	De la C-51 a la T-204 per Masarbonès i Masllorenç	10,665	T-4228	Carretera de Masarbonès	10,665
TV-2043	D'Albinyana a la C-51	2,580	T-4287	Accés a Albinyana	2,580
TV-2048	De la TP-2044 al Barri Baix de Sant Vicenç de Calders	0,727	T-4291	Accés al Barri Baix de Sant Vicenç de Calders	0,727
TV-2121	Del Barri de la Carronya (Sant Jaume dels Domenys) a la T-212	0,900	T-4318	Accés a la Carronya	0,900
TV-2122	Del Papiolet a Banyeres del Penedès per Sant Jaume dels Domenys	7,630	T-4382	Carretera de Sant Jaume dels Domenys	7,630
TV-2126	De Bellvei a C-31	3,620	T-4379	Carretera Bellvei - Calafell	3,620
TV-2127	Del Vendrell a Sant Salvador	3,350	T-4219	Carretera el Vendrell - Sant Salvador	3,350
TV-2128	Ramal a Santa Oliva	0,285	T-4321	Accés a Santa Oliva	0,285
TV-2141	De Selmella al Pont d'Armentera	6,750	T-4376	Carretera de Selmella	6,750
TV-2142	Del Pont d'Armentera al Barri de Les Ordes	4,320	T-4385	Accés a les Ordes	4,320
TV-2212	D'Aguiló a la C-241e	0,850	T-4421	Accés a Aguiló	0,850
TV-2231	De l'Argilaga a la N-240 per la Secuita i Perafort	5,600	T-4297	Carretera l'Argilaga - Perafort	5,600
TV-2232	De la N-240 a la TV-2231 pels Garidells	2,360	T-4252	Carretera dels Garidells	2,360
TV-2233	De les Gunyoles a la N-240	0,340	T-4253	Accés a les Gunyoles	0,340
TV-2234	Ramal a Vistabella	1,215	T-4213	Accés a Vistabella	1,215
TV-2236	De Perafort a la TP-2031 pels Pallaresos	3,580	T-4242	Carretera Perafort - els Pallaresos	3,580
TV-2241	De Rauric al límit de la província	3,765	T-4411	Carretera Rauric - Talavera	3,765
TV-2242	Ramal a Montargull	1,640	T-4422	Accés a Montargull	1,640
TV-2243	De la Cirera a la T-224	2,280	T-4441	Accés a la Cirera	2,280
TV-2244	De Conesa a la T-224 per Savallà del Comtat	6,560	T-4330	Carretera de Savallà del Comtat	6,560
TV-2245	D'Albió a la T-224	1,305	T-4424	Accés a l'Albió	1,305
TV-2301	De Conesa a les Piles	4,810	T-4320	Carretera Conesa - les Piles	4,810
TV-2331	De Rocafort de Queralt a la T-233	4,555	T-4328	Carretera de Rocafort de Queralt	4,555
TV-2333	De Montbrió de la Marca a la C-241d	3,545	T-4387	Accés a Montbrió de la Marca	3,545
TV-2334	De Vallverd a la C-241d	1,110	T-4350	Accés a Vallverd	1,110
TV-2336	De l'Espluga de Francolí a la T-233 per Blancafort i Solivella	13,690	T-3331	Carretera l'Espluga de Francolí - Solivella	13,690
TV-2337	De Blancafort a la C-14	2,725	T-3341	Carretera de Blancafort	2,725
TV-2338	De Blancafort al límit de la província	8,090	T-3342	Carretera Blancafort - Omells de Na Gaià	8,090
TV-2401	De la Bisbal del Penedès a la C-51 per la Joncosa del Montmell	11,605	T-4322	Carretera de la Joncosa del Montmell	11,605
TV-2401b	Circumvallació a la Joncosa del Montmell	0,790	T-4317	Ronda de la Joncosa del Montmell	0,790
TV-2421	De Montblanc a Prenafeta	4,895	T-3227	Accés a Prenafeta	4,895
TV-2441	De Santes Creus a Pontons	17,943	T-4336	Carretera Santes Creus - Pontons	17,943
TP-2003	Ramal a Vila-rodona	0,700	T-4383	Carretera Vila-rodona - Aiguaviva	18,165
TV-2443	De Vila-rodona a Aiguaviva	17,465			
TV-2444	De la C-51z a Can Ferrer de la Cogullada	4,810	T-4394	Carretera de Can Ferrer de la Cogullada	4,810
TV-2444b	Ramal a Mas d'en Bosch	0,390	T-4335	Accés a mas d'en Bosch	0,390
TV-3002	De Capçanes a Marçà	3,565	T-3136	Carretera Capçanes - Marçà	3,565
TV-3021	De Rasquera a Cardó	9,515	T-2112	Carretera de Cardó	9,515
TV-3023	De Miravet a la C-12	1,180	T-1144	Carretera del Pas de Barca de Miravet	1,180
TV-3025	De l'estació de l'Ametlla de Mar a la N-340a	5,420	T-2143	Carretera de l'Ametlla de Mar	5,420
TV-3032	De la Serra d'Almos a la N-420 per Darmós	6,030	T-2145	Carretera de Darmós	6,030
TV-3103	De Riudoms a Vinyols i els Arcs	2,940	T-3118	Carretera de Riudoms - Vinyols i els Arcs	2,940
TV-3111	De Llaberia a la T-311	8,860	T-3111	Carretera de Llaberia	8,860
TV-3131	De l'estació de Riudecanyes-Botarell a Riudecanyes	1,460	T-3135	Carretera Riudecanyes - Botarell	1,460

LLISTA DE CARRETERES DE LA XARXA LOCAL

Codi actual	Denominació actual	Longitud actual (km)	Codi nou	Denominació nova	Longitud nova (km)
TV-3145	De la T-11 a l'estació de la Canonja	2,720	T-4111	Carretera de la Carronya	2,720
TV-3146	De Tarragona al Far de Salou	5,390	T-4131	Carretera de la Pineda	5,390
TV-3148	De la Pineda a Vila-seca	3,680	T-4141	Carretera del Raval de Mar	3,680
TV-3223	De la Torre de Fontaubella a Pradell	6,980	T-3112	Carretera la Torre de Fontaubella - Pradell	6,980
T-330a	De la T-330 a la TV-3301	0,160	T-1114	Carretera Bot - Prat de Comte	8,845
TV-3301	De Bot a Prat de Comte	8,685			
TV-3313	D'Ulldecona a la Galera per Godall	11,952	T-1011	Carretera de Godall	11,952
TV-3314	De la Galera a la TV-3319 per la Miliana	10,037	T-1033	Carretera la Galera - Sant Joan del Pas	10,037
TV-3315	Ramal a la Miliana	0,752	T-1044	Accés a la Miliana	0,752
TV-3341	D'Horta de Sant Joan al límit de la província	3,990	T-1142	Carretera Horta de Sant Joan - Arenys de Lledó	3,990
TV-3344	De la N-420 a Caseres	0,750	T-1112	Accés a Caseres	0,750
TV-3401	De l'Ampolla a Deltebre	9,300	T-2013	Carretera Ampolla - Deltebre	9,300
TV-3404	De Sant Jaume d'Enveja a la TV-3405	3,020	T-2015	Carretera de Sant Jaume d'Enveja	3,020
TV-3405	De la TV-3403 als Muntells	13,909	T-2043	Carretera Amposta - els Muntells	13,909
TV-3406	De la TV-3408 a la TV-3405	9,802	T-2032	Carretera Sant Carles de la Ràpita - Sant Jaume d'Enveja	9,802
TV-3408	D'Amposta a la TV-3406	7,588	T-1013	Carretera Sant Carles de la Ràpita - Amposta	7,588
TV-3409	De Camarles a Deltebre	7,100	T-2046	Carretera Camarles - Deltebre	7,100
TV-3421	De la Sénia a Roquetes	31,815	T-2133	Carretera de Mas de Barberans	31,815
TV-3422	D'Alfara de Carles als Reguers	9,630	T-1141	Carretera d'Alfara de Carles	9,630
TV-3443	Vial de servei de la C-12	4,690	T-2042	Antiga carretera Amposta - Vinallop	4,690
TV-3451	De Deltebre al Port del Fangar	4,630	T-2033	Carretera del Port del Fangar	4,630
TV-3454a	Camí de servei	7,300	T-2023	Antiga carretera Amposta - Deltebre	7,300
TV-3541	De Paüls a Xerta	9,270	T-1123	Carretera de Paüls	9,270
TV-7001	De la N-240 a l'Espluga de Francolí	2,330	T-3229	Carretera de l'Espluga de Francolí	2,330
TV-7002	De Vimbodí a Poblet	3,897	T-3247	Carretera Vimbodí - Poblet	3,897
TV-7003	De Vimbodí a la T-700	4,510	T-3213	Carretera de Riudabella	4,510
TV-7004a	Accés a Vimbodí i a Vallclara	1,110	T-3239	Accés a Vimbodí i a Vallclara	1,110
TV-7007	De Poblet a l'Espluga de Francolí	3,220	T-3238	Carretera de les Masies	3,220
TV-7012	D'Arbolí a la C-242	4,665	T-3296	Carretera de l'Arbolí	4,665
TV-7021	De la Morera de Montsant a Cornudella de Montsant	8,065	T-2224	Carretera de la Morera de Montsant	8,065
TV-7022	Accés a Escaladei des de la T-702	0,355	T-2236	Accés a Escaladei	0,355
TV-7023	Accés a la Bisbal de Falset	0,330	T-2213	Branc de la Bisbal de Falset	0,330
TV-7042	De Rojals a Montblanc	11,585	T-3295	Carretera de Rojals	11,585
C-240z	De la C-14 a la TV-7044	0,490	T-3226	Carretera de Farena	13,555
TV-7044	De la Riba a Farena	13,065			
TV-7045	De Mont-ral a la T-704 pel Bosquet i l'Aixàviga	7,280	T-3233	Carretera de Mont-ral	7,280
TV-7045b	Ramal d'accés a Mont-ral	0,350	T-3246	Accés a Mont-ral	0,350
TV-7045c	Ramal d'accés al Bosquet	0,220	T-3225	Accés al Bosquet	0,220
TV-7045d	Ramal d'accés a l'Aixàviga	0,200	T-3223	Accés a l'Aixàviga	0,200
TV-7046	De l'Albiol a la C-14	12,205	T-3245	Carretera de l'Albiol	12,205
TV-7046b	Ramal a les Masies Catalanes	0,605	T-3232	Accés a les Masies Catalanes	0,605
TV-7048	De Castellvell del Camp a Almofter	2,440	T-3291	Carretera Castellvell - Almofter	2,440
TV-7091	Accés a la Febró des de la T-704	0,615	T-3224	Accés a la Febró	0,615
TV-7092	De la T-704 a la TV-7012 pel campament dels Castillejos	8,470	T-3235	Carretera Arbolí - la Mussara	8,470

LLISTA DE CARRETERES DE LA XARXA LOCAL

Codi actual	Denominació actual	Longitud actual (km)	Codi nou	Denominació nova	Longitud nova (km)
TV-7093	De la T-704 a la Mussara	0,675	T-3234	Accés a la Mussara	0,675
TV-7111	De la Vilella Alta a la T-702	0,560	T-2216	Accés a la Vilella Alta	0,560
TV-7221	D'Alcover al Milà	3,795	T-4243	Carretera del Milà	3,795
TV-7222	D'Alcover a Vilallonga del Camp	5,934	T-4241	Carretera Alcover - Vilallonga del Camp	5,934
TV-7223	De la Selva del Camp a Vilallonga del Camp	5,025	T-4285	Carretera la Selva del Camp - Vilallonga del Camp	5,025
TV-7232	De Vilalba dels Arcs a Batea	9,600	T-1232	Carretera Vilalba dels Arcs - Batea	9,600
TV-7331	De la Fatarella a les Camposines	8,960	T-1244	Carretera la Fatarella - les Camposines	8,960
TV-7333	De la Fatarella a Vilalba dels Arcs	7,850	T-1231	Carretera la Fatarella - Vilalba dels Arcs	7,850
TV-7341	Del Masroig a la N-420	1,860	T-2231	Branc del Masroig	1,860
TV-7411	De Riba-roja d'Ebre a la Pobla de Massaluca	20,160	T-1233	Carretera Riba-roja d'Ebre - la Pobla de Massaluca	20,160
TV-7421	De Picamoixons a la C-37	3,469	T-4211	Carretera de Picamoixons	3,469
TV-7501	De la N-240 a Puigdelfí	0,260	T-4225	Accés a Puigdelfí	0,260
				Total	1.085,251

CAMINS DEL GRUP 1a - CAMP DE TARRAGONA

CODI	Topònim	Comarca	Grup	Longitud (km)
T-2122	els Guiamets a Móra	Priorat	1a	3,06
T-3116	circumval·lació a Botarell	Baix Camp	1a	0,51
T-3124	Montroig del Camp a Cambrils	Baix Camp	1a	6,91
T-3126	Capçanes als Guiamets	Priorat	1a	2,22
T-3134	Vilanova Escornalbou-Riudecanyes	Baix Camp	1a	2,76
T-3211	Cornudella de Montsant a Pantà de Siurana	Priorat	1a	2,36
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	1,82
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 45,50

CAMINS DEL GRUP 1a – TERRES DE L'EBRE

CODI	Topònim	Comarca	Grup	Longitud (km)	
T-1025	dels Ports	Baix Ebre	1a	14,95	
T-1032	Traiguera	Montsià	1a	1,75	
T-1045	del Ròssec	Montsià	1a	2,44	
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	11,84	
T-2122	dels Guiamets a Móra	Baix Ebre	1a	1,13	
T-2237	Vinebre a la Torre de l'Espanyol	Ribera d'Ebre	1a	2,46	
				TOTAL	69,02

CAMINS DEL GRUP 1b - CAMP DE TARRAGONA

CODI	Topònim	Comarca	Grup	Longitud (km)
T-2217	Torroja a Escaladei	Priorat	1b	6,5
T-2218	accés al monestir d' Escaladei	Priorat	1b	0,93
T-2222	Bellmunt del Priorat al Molar	Priorat	1b	5,89
T-2235	Escaladei a la Morera de Montsant	Priorat	1b	5,06
T-3113	Pratdip a Colldejou	Baix Camp	1b	6,7
T-3145	de Sant Joan (Vinyols a Cambrils)	Baix Camp	1b	5,27
T-3236	la Cadeneta a Farena	Alt Camp	1b	2,38
T-3282	de la Font Major	Baix Camp	1b	2,38
T-3332	accés a Senan	Conca de Barberà	1b	0,33
T-4142	la Plana a Vila-Seca	Tarragonès	1b	2,27
T-4214	nou de l'Ermita del LLorito	Tarragonès	1b	1,72
T-4238	Alcover a Serradalt	Alt Camp	1b	3,69
T-4240	Ramal a Aqualeón	Baix Penedès	1b	0,31
T-4310	Masies a Costa Cunit	Baix Penedès	1b	2,69
T-4314	Barberà de la Conca a Sarral	Conca de Barberà	1b	3,65
T-4319	Cunit a Jardins de Cunit	Baix Penedès	1b	1,26
T-4327	Querol a Seguer	Alt Camp/Conca Barberà	1b	1,22
T-4331	accés a la Baronia del Mar	Baix Penedès	1b	1,82
T-4333	Albinyana a les Peces	Baix Penedès	1b	1,58
T-4334	Joncosa del Montmell a Aiguaviva	Baix Penedès	1b	5,3
T-4339	Conesa a Forès	Conca de Barberà	1b	7,6
T-4344	Bisbal Penedès a Priorat de la Bisbal	Baix Penedès	1b	0,85
T-4348	accés a Calafell-Park	Baix Penedès	1b	1,37
T-4349	Cunit a Rosers	Baix Penedès	1b	1,15
T-4355	Querol al Coll de la Torreta	Alt Camp	1b	7,14
T-4362	Accés a Masromeu	Baix Penedès	1b	2,37
T-4380	Conesa a Santa Coloma de Queralt	Conca de Barberà	1b	7,5
T-4389	Forès a Belltall	Conca de Barberà	1b	4,13
T-4397	Figuerola a Cabra del Camp	Alt Camp	1b	2,56
T-4443	accés a la Pobla de Carivenys	Conca de Barberà	1b	0,44
TOTAL				96,06

CAMINS DEL GRUP 1b – TERRES DE L'EBRE

CODI	Topònim	Comarca	Grup	Longitud (km)	
T-1111	accés a Arnes	Terra Alta	1b	0,31	
T-1120	De Jesús als Reguers	Baix Ebre	1b	5,34	
T-1132	accés a Paüls	Baix Ebre	1b	0,77	
T-1211	Batea a Caseres	Terra Alta	1b	5,2	
T-1212	Batea a Pobla de Massaluca	Terra Alta	1b	7,72	
T-2016	de la Saida	Baix Ebre	1b	0,45	
T-2024	de l'Illa de Mar	Baix Ebre	1b	11,8	
T-2031	de Balandres	Montsià	1b	3,47	
T-2035	l'Aldea a Amposta	Baix Ebre	1b	5,3	
T-2044	Tortosa a Amposta	Baix Ebre	1b	9,3	
T-2046	Sant Jaume d'Enveja a els Muntells	Montsià	1b	3,98	
T-2047	als Muntells i Eucaliptus	Montsià	1b	5,05	
T-2113	Ampolla al Perelló	Baix Ebre	1b	8,18	
T-2121	Coves de Benifallet	Baix Ebre	1b	1,5	
T-2132	l' Ampolla a Camarles	Baix Ebre	1b	4,63	
				TOTAL	71,43

CAMINS DEL GRUP 2 – CAMP DE TARRAGONA

CODI	Topònim	Comarca	Grup	Longitud (km)
T-2214	la Figuera a Cabacés	Priorat	2	3,94
T-2215	el Masroig a el Lloar	Priorat	2	7,37
T-2227	accés al pantà de Margalef	Priorat	2	2,81
T-3114	Argentera a Castell d'Escornalbou	Baix Camp	2	3,04
T-3115	de Mas Blader	Baix Camp	2	5,29
T-3125	Mont-roig del Camp al Parc Samà	Baix Camp	2	4,571
T-3141	Vilanova d'Escornalbou a Castell d'Escornalbou	Baix Camp	2	5,33
T-3221	accés a Roquesbrunes	Baix Camp	2	0,52
T-3222	Arbolí al Pantà de Siurana	Baix Camp/Priorat	2	6,61
T-3228	Vallclara al Vilosell	Conca de Barberà	2	0,4
T-3286	Ulldemolins a Prades	Priorat	2	3,79
T-4226	Salomó a Bonastre	Tarragonès/Baix Penedès	2	6,77
T-4232	Pobla Montornès a Roda Barà	Tarragonès	2	3,71
T-4234	Vespella a Salomó	Tarragonès	2	3,53
T-4237	Vallmoll a Bellavista	Alt Camp	2	3,59
T-4244	les Gunyoles a la Secuita	Tarragonès	2	3,27
T-4248	Vilabella a Salomó	Alt Camp/Tarragonès	2	5,96
T-4258	Pobla de Montornès a la Coma	Tarragonès	2	0,64
T-4259	Sant Vicenç de Calders al Colomer	Baix Penedès	2	1,34
T-4282	Pobla de Montornès a Riera de Gaià	Tarragonès	2	4,39
T-4288	Montferri a Bràfim	Alt Camp	2	2,33
T-4294	el Catllar a Vespella de Gaià	Tarragonès	2	7,19
T-4299	Picamoixons a Fontscaldes	Alt Camp	2	4,83
T-4311	Passanant a Belltall	Conca de Barberà	2	5,17
T-4312	Passanant a Vallfogona de Riucorb	Conca de Barberà	2	4,07
T-4313	accés a la Sala de Comalats	Conca de Barberà	2	0,67
T-4323	accés a Mas Mateu	Baix Penedès	2	0,96
T-4332	Sant Miquel a Banyeres del Penedès	Baix Penedès	2	2,15
T-4337	Fontscaldes a Figuerola del Camp	Alt Camp	2	4,35

CODI	Topònim	Comarca	Grup	Longitud (km)
T-4341	Barberà de la Conca a Pira	Conca de Barberà	2	2,71
T-4342	Solivella a Pira	Conca de Barberà	2	4,24
T-4343	Pla de Santa Maria a Torre Sta Maria	Alt Camp	2	3
T-4345	Anella circuit IDIADA	Baix Penedès	2	3,45
T-4351	accés al Fonoll	Conca de Barberà	2	3,38
T-4352	Segura a Savallà del Comtat	Conca de Barberà	2	2,9
T-4354	Forès a Rocafort de Queralt	Conca de Barberà	2	2,953
T-4359	Ranxos Bonany a Esblada	Alt Camp	2	8,46
T-4363	Camí a Pontons	Alt Camp	2	2.36
T-4372	Prenafeta a Lilla	Conca de Barberà	2	3,5
T-4373	accés a Miramar	Alt Camp	2	2,74
T-4374	Llorac a Savallà del Comtat	Conca de Barberà	2	1,56
T-4375	Selmella a Vallespinosa	Conca Barberà/Alt Camp	2	4,83
T-4384	accés a La Talaia	Baix Penedès	2	0,92
T-4388	Pontils a Biure de Gaià	Conca de Barberà	2	4,35
T-4390	accés a Glorieta	Conca de Barberà	2	1,26
T-4391	el Molí del Blanquillo a Santa Oliva	Baix Penedès	2	2,3
T-4392	accés a les Masies de Sant Miquel	Baix Penedès	2	0,61
T-4393	accés a la Moixeta i Les Pinedes Altes	Baix Penedès	2	2,45
T-4399	Pontils a Vallespinosa	Conca de Barberà	2	5,5
T-4412	Argensola	Conca de Barberà	2	3,71
T-4423	Llorac a la Cirera	Conca de Barberà	2	1,58
T-4442	Pobla de Carivenys a les Roques	Conca de Barberà	2	2.57
				TOTAL 179,92

CAMINS DEL GRUP 2 – TERRES DE L'EBRE

CODI	Topònim	Comarca	Grup	Longitud (km)
T-1022	dels Valentins a Ulldecona	Montsià	2	2,6
T-1024	de Colomer	Baix Ebre	2	3,17
T-1031	Godall a Amposta	Montsià	2	5,08
T-1034	Mitاملana	Montsià	2	12,26
T-1035	del Carme	Baix Ebre/Montsià	2	9,2
T-1037	del Mont Caro	Baix Ebre	2	3,8
T-1038	del Toscar	Baix Ebre	2	4,66
T-1041	Pou del Juglar	Montsià	2	6,75
T-1042	de Valldebous	Montsià	2	2,63
T-1043	de la Miliana	Montsià	2	2,02
T-1046	Cantalops	Montsià	2	10,26
T-1113	Caseres a Horta de Sant Joan	Terra Alta	2	12,34
T-1115	dels Reguers a Aldover	Baix Ebre	2	2,36
T-1121	Aldover a Alfara de Carles	Baix Ebre	2	6,38
T-1122	Alfara de Carles a Xerta	Baix Ebre	2	9,24
T-1131	de Vall d'en Vinyes	Baix Ebre	2	6,58
T-1135	el Pinell de Brai a Móra	Ribera d'Ebre	2	4,4
T-1136	Gandesa a la Fontcalda	Terra Alta	2	7,51
T-1143	Antiga Estació a la Fontcalda	Terra Alta	2	0,99
T-1213	la Fatarella a Riba-roja d' Ebre	Terra Alta/Ribera d'Ebre	2	11,7
T-1214	Riba-roja d' Ebre a Maials	Ribera d'Ebre	2	15,01
T-1222	Pobla de Massaluca a Nonasp	Terra Alta	2	6,35
T-1241	Batea a Gandesa	Terra Alta	2	10,87
T-1243	Corbera d'Ebre a Vilalba dels Arcs	Terra Alta	2	6,45
T-2012	Lligallo de Balada	Montsià	2	1,4
T-2014	Poble Nou a Sant Jaume d'Enveja	Montsià	2	3,64
T-2034	del canal de la Ravaleta	Baix Ebre	2	2,72
T-2041	Amposta a Poble Nou	Montsià	2	9,02
T-2114	de Gavada	Ribera d'Ebre	2	11,84

CODI	Topònim	Comarca	Grup	Longitud (km)
T-2131	l'Ampolla a l'Ametlla de Mar	Baix Ebre	2	8,1
T-2142	Antiga Carretera T-352 (Benifallet)	Baix Ebre	2	1,18
T-2144	de Magrells	Ribera d'Ebre	2	8,23
T-2211	Flix a Vinebre	Ribera d'Ebre	2	10,71
T-2239	de Vingalis	Ribera d'Ebre	2	6,33
T-2241	dels Plans	Ribera d'Ebre	2	4,31
T-2242	de les Aubagues	Ribera d'Ebre	2	0,74
T-2245	Palma d'Ebre a Bovera	Ribera d'Ebre	2	3,5
				TOTAL 234,33

ACTUACIONS PRIORITÀRIES EN TRAMS INTERURBANS

Codi	Codi via	Denominació	Actuació	Grup d'actuació	Àmbit
1	T-202	D'Altafulla a la Riera de Gaià	Condicionament entre el Castellot i la T-203	G1	Camp de Tarragona
2	T-203	De la TP-2031 a la Riera de Gaià pel Catllar	Condicionament entre la Riera de Gaià i el Catllar	G1	Camp de Tarragona
3	T-203	De la TP-2031 a la Riera de Gaià pel Catllar	Condicionament entre la TP-2039 i la TP-2031	G1	Camp de Tarragona
4	T-313	De Montbrió del Camp a la N-420	Millores puntuals entre Riudecanyes i la TV-3131	G1	Camp de Tarragona
5	T-3136	De Botarell a la N-420	Millores puntuals a la carretera	G1	Camp de Tarragona
6	T-321	De la T-310z a Vilanova d'Escornalbou	Condicionament de la carretera	G1	Camp de Tarragona
7	T-3231	D'Almoster a la Selva del Camp	Condicionament de la carretera	G1	Camp de Tarragona
8	T-722	De La Pobla de Mafumet a la C-37	Condicionament entre el Rourell i la C-37	G1	Camp de Tarragona
9	T-751	De La Masó a Vallmoll	Condicionament de la carretera	G1	Camp de Tarragona
10	TP-2031	De Tarragona a la C-51	Condicionament entre l'Argilaga i la C-51	G1	Camp de Tarragona
11	TP-2039	Del Catllar a la N-340	Millores puntuals entre la N-340 i la urbanització els Cocons	G1	Camp de Tarragona
12	TP-2044	Del Vendrell a Sant Vicenç de Calders	Condicionament entre la sortida del Vendrell i la TV-2048	G1	Camp de Tarragona
13	TV-2021	De Vespella a la Nou de Gaià	Condicionament entre els Masos de Vespella i la T-202	G1	Camp de Tarragona
14	TV-2034	De Valls a Vilabella	Condicionament entre Valls i Puigpelat i entre Puigpelat i la TP-2031	G1	Camp de Tarragona
15	TV-2043	D'Albinyana a la C-51	Condicionament de la carretera	G1	Camp de Tarragona
16	TV-2048	De la TP-2044 al Barri Baix de Sant Vicenç de Calders	Condicionament de la carretera	G1	Camp de Tarragona

Codi	Codi via	Denominació	Actuació	Grup d'actuació	Àmbit
17	TV-2236	De Perafort a la TP-2031 pels Pallaresos	Millores puntuals a la carretera	G1	Camp de Tarragona
18	TV-2401	De la Bisbal del Penedès a la C-51 per la Joncosa del Montmell	Millores puntuals entre la Mirador del Penedès i la C-51	G1	Camp de Tarragona
19	TV-2441	De Santes Creus a Pontons	Millores puntuals a la carretera	G1	Camp de Tarragona
20	TV-2443	De Vila-rodona a Aiguaviva	Millores puntuals a la carretera	G1	Camp de Tarragona
21	TV-7002	De Vimbodí a Poblet	Millores puntuals entre Riu Milans i Poblet	G1	Camp de Tarragona
22	TV-7221	D'Alcover al Milà	Condicionament de la carretera	G1	Camp de Tarragona
23	TV-7223	De la Selva del Camp a Vilallonga del Camp	Condicionament de la carretera	G1	Camp de Tarragona
24	TV-7501	De la N-240 a Puigdelví	Millores puntuals a la carretera	G1	Camp de Tarragona
25	T-1110	De la T-330 al límit de província	Condicionament de la carretera	G1	Terres de l'Ebre
26	T-324	Del límit comarca de la Terra Alta a Móra d'Ebre per Miravet	Condicionament entre Benissanet i Móra	G1	Terres de l'Ebre
27	T-342	De Roquetes als Reguers	Millores puntuals del pont a l'entrada dels Reguers	G1	Terres de l'Ebre
28	TV-3032	De La Serra d'Almos a la N-420 per Darmós	Condicionament de la carretera	G1	Terres de l'Ebre
29	TV-3111	De Llaberia a la T-311	Millores puntuals a la carretera	G1	Terres de l'Ebre
30	TV-3313	D'Ulldecona a La Galera per Godall	Millores puntuals entre Ulldecona i Godall	G1	Terres de l'Ebre
31	TV-3401	De l'Ampolla a Deltebre	Condicionament entre el PK 1+300 i el PK 3+700	G1	Terres de l'Ebre
32	TV-3406	De la TV-3408 a la TV-3405	Millores puntuals a la carretera	G1	Terres de l'Ebre
33	TV-3421	la Sènia-Roquetes	Millores puntuals a la carretera	G1	Terres de l'Ebre
34	T-242	De la C-241d a Barberà de la Conca	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
35	T-244	Del Pla de Manlleu a Ranxos de Bonnany	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona

Codi	Codi via	Denominació	Actuació	Grup d'actuació	Àmbit
36	T-313	De Montbrió del Camp a la N-420	Millores puntuals entre la TV-3131 i la N-420	G2	Camp de Tarragona
37	T-320	De Montbrió del Camp a l'estació de Botarell	Condicionament entre Botarell i l'estació de Botarell	G2	Camp de Tarragona
38	T-704	De la N-420 a la TV-7041	Millores puntuals entre Riu Siurana i la TV-7041	G2	Camp de Tarragona
39	T-711	Gratallops-Torroja	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
40	T-712	De Gratallops al Lloar	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
41	T-740	De Falset a Porrera	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
42	TP-2031	De Tarragona a la C-51.	Millores puntuals entre Tarragona i Pallaresos	G2	Camp de Tarragona
43	TP-2442	De Sant Jaume dels Domenys al Pla de Manlleu	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
44	TP-3211	De Riudecanyes al Castell d'Escornalbou	Millores puntuals entre Riudecanyes i Mar de Riudecanyes	G2	Camp de Tarragona
45	TV-2001	De Figuerola del Camp al Pla de Santa Maria	Millores puntuals a l'accés a Figuerola del Camp	G2	Camp de Tarragona
46	TV-2006	D'Aiguamúrcia a Santes Creus	Millores puntuals entre la Plana del Molí a Santes Creus	G2	Camp de Tarragona
47	TV-2015	De Vallespinosa a la C-241d.	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
48	TV-2032	De Vilabella a l'Argilaga	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
49	TV-2035	De Nulles a Valls	Condicionament entre Bellavista i Valls	G2	Camp de Tarragona
50	TV-2041	De la N-340 a la TV-2042 per Roda de Barà i Bonastre	Millores puntuals entre Roda de Barà i la TV-2042	G2	Camp de Tarragona
51	TV-2042	De la C-51 a la T-204 per Masarbonès i Masllorènç	Condicionament entre Masllorènç i la T-204	G2	Camp de Tarragona
52	TV-2122	Del Papiolet a Banyeres del Penedès per Sant Jaume dels Domenys	Condicionament entre el Lleger i Banyeres del Penedès	G2	Camp de Tarragona
53	TV-2142	Del Pont d'Armentera al Barri de les Ordes	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona

Codi	Codi via	Denominació	Actuació	Grup d'actuació	Àmbit
54	TV-2212	D'Aguiló a la C-241e	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
55	TV-2231	De l'Argilaga a la N-240 per la Secuita i Perafort.	Millores puntuals entre la Secuita i laTV-2234	G2	Camp de Tarragona
56	TV-2241	De Rauric al límit de la província	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
57	TV-2245	D'Albió a la T-224	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
58	TV-2331	De Rocafort de Queralt a la T-233	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
59	TV-2333	De Montbrió de la Marca a la C-241d.	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
60	TV-2336	De l'Espluga de Francolí a la T-233 per Blancafort i Solivella	Millores puntuals entre l'Espluga de Francolí i Solivella	G2	Camp de Tarragona
61	TV-2338	De Blancafort al límit de la província	Millores puntuals entre Blancafort i la TV-2336	G2	Camp de Tarragona
62	TV-2441	De Santes Creus a Pontons	Millores puntuals a la carretera entre les Pobles i Ranxos de Bonny	G2	Camp de Tarragona
63	TV-2444	De la C-51z a Can Ferrer de la Cogullada	Millores puntuals entre el pont de l'autopista AP-2 i la TV-2443	G2	Camp de Tarragona
64	TV-7044	De la Riba a Farena.	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
65	TV-7045	De Mont-ral a la T-704 pel Bosquet i l'Aixàviga	Millores puntuals a la carretera	G2	Camp de Tarragona
66	TV-7048	De Castellvell del Camp a Almofter	Millores puntuals de construcció entre Castellmofter i Castellvell	G2	Camp de Tarragona
67	TV-7222	D'Alcover a Vilallonga del Camp	Condicionament de la carretera	G2	Camp de Tarragona
68	TV-7341	Del Masroig a la N-420.	Millores puntuals a la carretera. Tram pont sobre el barranc del Pou	G2	Camp de Tarragona
69	T-1040	De la Sénia a la CV-105 (límit província)	Condicionament de la carretera	G2	Terres de l'Ebre
70	T-324	Del límit comarca de la Terra Alta a Móra d'Ebre per Miravet	Millores puntuals a la carretera entre Miravet i Benissanet	G2	Terres de l'Ebre

Codi	Codi via	Denominació	Actuació	Grup d'actuació	Àmbit
71	T-702	De la Bisbal de Falset a la Palma d'Ebre	Millores puntuals a la carretera	G2	Terres de l'Ebre
72	T-703	De la C-233 a la Palma d'Ebre	Millores puntuals a la carretera	G2	Terres de l'Ebre
73	TV-3025	De l'estació de l'Ametlla de Mar a la N-340 antiga	Millores puntuals entre la N-340 a la N-340a	G2	Terres de l'Ebre
74	TV-3314	De La Galera a la TV-3319 per Miliana	Millores puntuals a la carretera	G2	Terres de l'Ebre
75	TV-3315	Ramal a Miliana	Millores puntuals a la carretera	G2	Terres de l'Ebre
76	TV-3341	D'Horta de Sant Joan al límit de la província	Millores puntuals a la carretera	G2	Terres de l'Ebre
77	TV-7232	De Vilalba dels Arcs a Batea	Millores puntuals a la carretera	G2	Terres de l'Ebre
78	TV-7333	De la Fatarella a Vilalba dels Arcs	Condicionament entre el PK 0+000 i el PK 3+000 i entre el PK 5+000 el PK 8+000	G2	Terres de l'Ebre

ACTUACIONS PRIORITÀRIES EN TRAVESSERES

Codi	Codi via	Tipus d'actuació	Població	Grup d'actuació	Àmbit
1	T-203	Actuacions en travessera	el Catllar	G1	Camp de Tarragona
2	T-242	Actuacions en travessera	Barberà de la Conca	G1	Camp de Tarragona
3	T-722	Actuacions en travessera. Circumval·lació	el Rourell	G1	Camp de Tarragona
4	TP-2003	Actuacions en travessera	Vila-rodona	G1	Camp de Tarragona
5	TP-2442	Actuacions en travessera. Circumval·lació	Sant Jaume dels Domenys	G1	Camp de Tarragona
6	TV-2122	Actuacions en travessera. Circumval·lació	Cornudella	G1	Camp de Tarragona
7	TV-2122	Actuacions en travessera. Circumval·lació	Lleger	G1	Camp de Tarragona
8	TV-2122	Actuacions en travessera. Circumval·lació	Sant Jaume dels Domenys	G1	Camp de Tarragona
9	TV-2122	Actuacions en travessera. Circumval·lació	Torregassa	G1	Camp de Tarragona
10	TV-2443	Actuacions en travessera	Vila-rodona	G1	Camp de Tarragona
11	TV-3223	Actuacions en travessera. Circumval·lació	Pradell de la Teixeta	G1	Camp de Tarragona
12	TV-7042	Actuacions en travessera	Montblanc	G1	Camp de Tarragona
13	TV-7048	Actuacions en travessera. Circumval·lació	Almóster	G1	Camp de Tarragona
14	T-301	Actuacions en travessera	Benifallet	G1	Terres de l'Ebre
15	T-324	Actuacions en travessera. Circumval·lació	Benissanet	G1	Terres de l'Ebre
16	T-342	Actuacions en travessera	Roquetes	G1	Terres de l'Ebre
17	T-201	Actuacions en travessera	Santa Coloma de Queralt	G2	Camp de Tarragona
18	T-203	Actuacions en travessera	la Riera de Gaià	G2	Camp de Tarragona
19	T-320	Actuacions en travessera	Botarell	G2	Camp de Tarragona
20	T-711	Actuacions en travessera	Torroja del Priorat	G2	Camp de Tarragona
21	T-712	Actuacions en travessera	el Lloar	G2	Camp de Tarragona
22	T-722	Actuacions en travessera	Vilallonga del Camp	G2	Camp de Tarragona
23	T-731	Actuacions en travessera	el Molar	G2	Camp de Tarragona
24	T-734	Actuacions en travessera	el Masroig	G2	Camp de Tarragona
25	TP-2039	Actuacions en travessera	Urb. Pinalbert	G2	Camp de Tarragona
26	TP-2442	Actuacions en travessera	el Pla de Manlleu	G2	Camp de Tarragona
27	TV-2005	Actuacions en travessera	Aiguamúrcia	G2	Camp de Tarragona
28	TV-2032	Actuacions en travessera	Vilabella	G2	Camp de Tarragona

Codi	Codi via	Tipus d'actuació	Població	Grup d'actuació	Àmbit
29	TV-2034	Actuacions en travessera	Vilabella	G2	Camp de Tarragona
30	TV-2121	Actuacions en travessera	Barri de la Carronya	G2	Camp de Tarragona
31	TV-2212	Actuacions en travessera	Aguiló	G2	Camp de Tarragona
32	TV-2232	Actuacions en travessera	els Garidells	G2	Camp de Tarragona
33	TV-2234	Actuacions en travessera	Vistabella	G2	Camp de Tarragona
34	TV-2243	Actuacions en travessera	la Cirera	G2	Camp de Tarragona
35	TV-2336	Actuacions en travessera	Solivella	G2	Camp de Tarragona
36	TV-2401	Actuacions en travessera	Urb. el Mirador del Penedès	G2	Camp de Tarragona
37	TV-2421	Actuacions en travessera	Prenafeta	G2	Camp de Tarragona
38	TV-2441	Actuacions en travessera	Santes Creus	G2	Camp de Tarragona
39	TV-3145	Actuacions en travessera	la Canonja	G2	Camp de Tarragona
40	TV-7021	Actuacions en travessera	Cornudella de Montsant	G2	Camp de Tarragona
41	T-301	Actuacions en travessera	Tivenys	G2	Terres de l'Ebre
42	T-301	Actuacions en travessera	Bítem	G2	Terres de l'Ebre
43	T-342	Actuacions en travessera	els Reguers	G2	Terres de l'Ebre
44	T-702	Actuacions en travessera	la Palma d'Ebre	G2	Terres de l'Ebre
45	T-703	Actuacions en travessera	la Palma d'Ebre	G2	Terres de l'Ebre
46	TV-3021	Actuacions en travessera	Rasquera	G2	Terres de l'Ebre
47	TV-3032	Actuacions en travessera	Darmós	G2	Terres de l'Ebre
48	TV-3032	Actuacions en travessera	Serra d'Almós	G2	Terres de l'Ebre
49	TV-3409	Actuacions en travessera	Camarles	G2	Terres de l'Ebre
50	TV-3421	Actuacions en travessera	Mas de Barberans	G2	Terres de l'Ebre

ACTUACIONS PRIORITÀRIES EN INTERSECCIONS

Codi	Població	Via principal	Via secundària	Via terciària	Grup d'actuació	Àmbit	Observacions
1	Almoster	TV-7048	Carrer municipal		G1	Camp de Tarragona	Accés Castellmoster
2	Botarell	T-320	T-3116		G1	Camp de Tarragona	
3	el Catllar	TP-2031	TV-2236		G1	Camp de Tarragona	
4	el Pla de Santa Maria	TP-2311	TV-2001		G1	Camp de Tarragona	
5	la Bisbal del Penedès	C-51	TV-2042		G1	Camp de Tarragona	
6	la Selva del Camp	C-14	TV-7223		G1	Camp de Tarragona	
7	Pira	C-241	T-242		G1	Camp de Tarragona	
8	Reus	C-14z	TP-7225		G1	Camp de Tarragona	
9	Reus	T-310	T-314		G1	Camp de Tarragona	
10	Vandellós i l'Hospitalet de l'Infant	C-44	T-311		G1	Camp de Tarragona	
11	Vilallonga del Camp	T-722	TV-7222		G1	Camp de Tarragona	
12	Vilanova d'Escornalbou	T-310	T-321		G1	Camp de Tarragona	
13	Vinyols i els Arcs	T-314	T-3145		G1	Camp de Tarragona	
14	Amposta	TV-3408	TV-3405		G1	Terres de l'Ebre	
15	Camarles	TV-3401	T-2024		G1	Terres de l'Ebre	
16	Deltebre	TV-3409	TV-3401		G1	Terres de l'Ebre	
17	l'Ametlla de Mar	N-340	TV-3025		G1	Terres de l'Ebre	Enllaç sud
18	l'Ampolla	TV-3401	T-2034		G1	Terres de l'Ebre	
19	Roquetes	T-342	T-1025		G1	Terres de l'Ebre	
20	Roquetes	T-342	Carrer municipal		G1	Terres de l'Ebre	Camí Via Verda
21	Roquetes	TV-3421	Carrer municipal		G1	Terres de l'Ebre	Carrer Constitució
22	Aiguamúrcia	TP-2002	TV-2005		G2	Camp de Tarragona	
23	Alcover	TV-7421	T-4238		G2	Camp de Tarragona	
24	Barberà de la Conca	TP-2311	T-231		G2	Camp de Tarragona	
25	El Molar	T-730	T-732		G2	Camp de Tarragona	
26	el Pont d'Armentera	C-37	TV-2141		G2	Camp de Tarragona	
27	el Vendrell	TV-2048	T-4259	T-4283	G2	Camp de Tarragona	
28	Falset	T-710	T-740		G2	Camp de Tarragona	
29	Gratallops	T-710	T-711		G2	Camp de Tarragona	
30	la Masó	T-722	T-751		G2	Camp de Tarragona	
31	La Nou de Gaià	T-202	TV-2021		G2	Camp de Tarragona	
32	les Piles	C-241	TV-2301		G2	Camp de Tarragona	
33	les Piles	C-241	TV-2014		G2	Camp de Tarragona	
34	Montblanc	C-14	TV-2337		G2	Camp de Tarragona	

Codi	Població	Via principal	Via secundària	Via terciària	Grup d'actuació	Àmbit	Observacions
35	Pradell de la Teixeta	N-240	TV-3223		G2	Camp de Tarragona	
36	Roquesbrunes	T-704	T-3221		G2	Camp de Tarragona	
37	Sant Jaume dels Domenys	B-212	TV-2121		G2	Camp de Tarragona	
38	Sant Jaume dels Domenys	TP-2442	B-212		G2	Camp de Tarragona	
39	Sarral	C-241	TV-2334		G2	Camp de Tarragona	
40	Solivella	C-14	TV-2336		G2	Camp de Tarragona	
41	Valls	T-742	TV-7421		G2	Camp de Tarragona	
42	Batea	C-221	TV-7232		G2	Terres de l'Ebre	
43	Camarles	TV-3409	T-2034		G2	Terres de l'Ebre	
44	Deltebre	TV-3454	TV-3454a		G2	Terres de l'Ebre	
45	Ginestar	C-12	TV-3023		G2	Terres de l'Ebre	Pas de barca
46	la Sènia	TP-3311	TV-3421		G2	Terres de l'Ebre	
47	l'Aldea	TV-3454	TV-3454a		G2	Terres de l'Ebre	
48	Rasquera	T-302	TV-3021		G2	Terres de l'Ebre	
49	Tortosa	TV-3422	T-342		G2	Terres de l'Ebre	