



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

## **5. Definició de la xarxa local de carreteres**

---

Servei d'Assistència al Territori

2019



**Diputació Tarragona**

## **5. DEFINICIÓ DE LA XARXA LOCAL DE CARRETERES**

## DEFINICIÓ DE LA XARXA LOCAL DE CARRETERES. ÍNDEX

<b>1. Introducció.....</b>	<b>3</b>
1.1. MARC DEL PLA ZONAL .....	3
1.2. HORITZÓ TEMPORAL DEL PLA ZONAL .....	3
1.3. OBJECTIUS ESTRATÉGICS DEL PLA ZONAL.....	3
1.4. ÀMBIT TERRITORIAL: CAMP DE TARRAGONA I TERRES DE L'EBRE .....	4
1.5. ANTECEDENTS DELS TREBALLS DE REDACCIÓ DEL PLA ZONAL .....	5
1.6. CONSIDERACIONS AMBIENTALS .....	6
<b>2. Camins a incorporar a la xarxa local.....</b>	<b>7</b>
2.1. ESTAT ACTUAL DELS CAMINS DE LA DEMARCACIÓ .....	7
2.2. CRITERIS PER LA INCORPORACIÓ DE CAMINS A LA XARXA LOCAL DE LA DIPUTACIÓ DE TARRAGONA .....	10
2.3. METODOLOGIA UTILITZADA PER L'ESTUDI D'INCORPORACIÓ DE CAMINS .....	11
2.4. CAMINS A INCORPORAR A LA XARXA LOCAL DE LA DIPUTACIÓ DE TARRAGONA.....	13
<b>3. Carreteres a descatalogar .....</b>	<b>18</b>
<b>4. Carreteres de la xarxa bàsica, comarcal o local que canviïn la seva funció. ....</b>	<b>22</b>
<b>5. Definició de la xarxa local de la Diputació de Tarragona. Xarxa proposada. ....</b>	<b>23</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>26</b>
ANNEX 1. ANTECEDENTS .....	27
ANNEX 2. PLÀNOL, LLISTAT, CÀLCULS I FITXES DELS CAMINS DEL GRUP 1A DEL CAMP DE TARRAGONA .....	28
ANNEX 3. PLÀNOL, LLISTAT, CÀLCULS I FITXES DELS CAMINS DEL GRUP 1A DE TERRES DE L'EBRE .....	32
ANNEX 4. XARXA PROPOSADA PER ÀMBITS.....	36

## 1. Introducció

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

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

### 1.1. Marc del Pla Zonal

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

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

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

### 1.2. Horitzó temporal del Pla Zonal

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

### 1.3. Objectius estratègics del Pla Zonal

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

El Pla Zonal concreta aquests objectius com segueix:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) dada 2016

(2) dada 2017

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

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

Per al període 2011-2017 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
<b>IMD global (veh./dia)</b>	879	854	875	874	857
<b>IMD pesants global (%)</b>	1,93	1,82	1,85	1,85	1,83
<b>Longitud total (km)</b>	1.087	1.083	1.084	1.088	1.085
<b>Veh. x km i any (de tota la xarxa)</b>	348.747.645	337.893.640	346.078.056	347.137.070	339.628.623

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

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

### 1.5. Antecedents dels treballs de redacció del Pla Zonal

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

Els treballs de redacció es van iniciar el 2010

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

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

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

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

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

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

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

que la Generalitat està impulsant una revisió més adaptada a la realitat de la xarxa local, respecte els criteris tècnics vigents, tant per a la integració de camins a la xarxa local com per al condicionament de carreteres de la xarxa local.

La majoria dels camins que el Pla zonal de la Diputació de Tarragona i les altres diputacions catalanes proposaven incorporar a les xarxes de carreteres locals, no compleixen els criteris tècnics vigents. Després de llargues negociacions entre les diputacions catalanes i el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat Catalunya, el 13 d'abril de 2017 es va rebre un escrit del Departament de Territori i Sostenibilitat 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 d'aquest document (Document 5. Definició de la xarxa local), que és la part del Pla que afecta a la definició de la xarxa local de carreteres.

## **1.6. Consideracions ambientals**

La sostenibilitat ambiental del Pla zonal es concreta proposant la incorporació a la xarxa d'un nombre limitat de camins que ja realitzen actualment funcions de carretera i tenen característiques similars a les de moltes de les carreteres de la xarxa local actual, 115 km de camins que suposaran un 10% d'increment de la longitud de la xarxa local.

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

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

## 2. Camins a incorporar a la xarxa local

### 2.1. Estat actual dels camins de la demarcació

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

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

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

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



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



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

Font: Generalitat de Catalunya

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

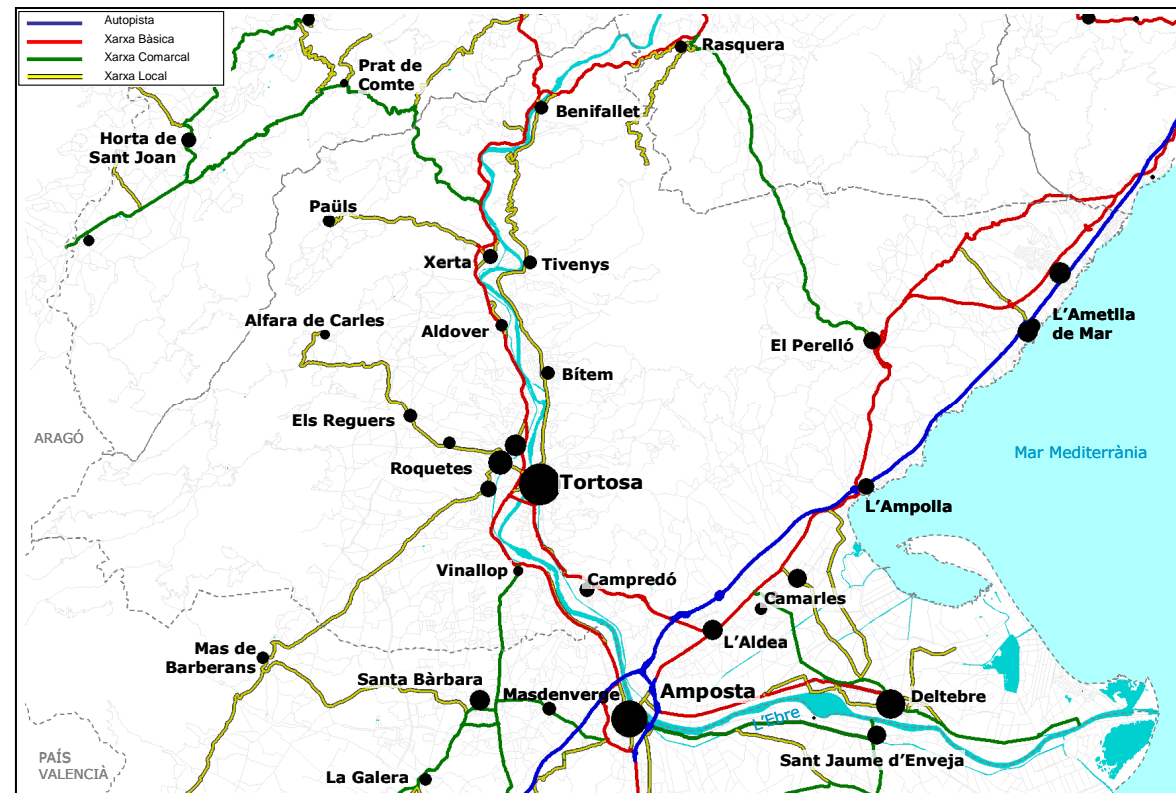


Figura 2. Detall de la xarxa de carreteres al Baix Ebre

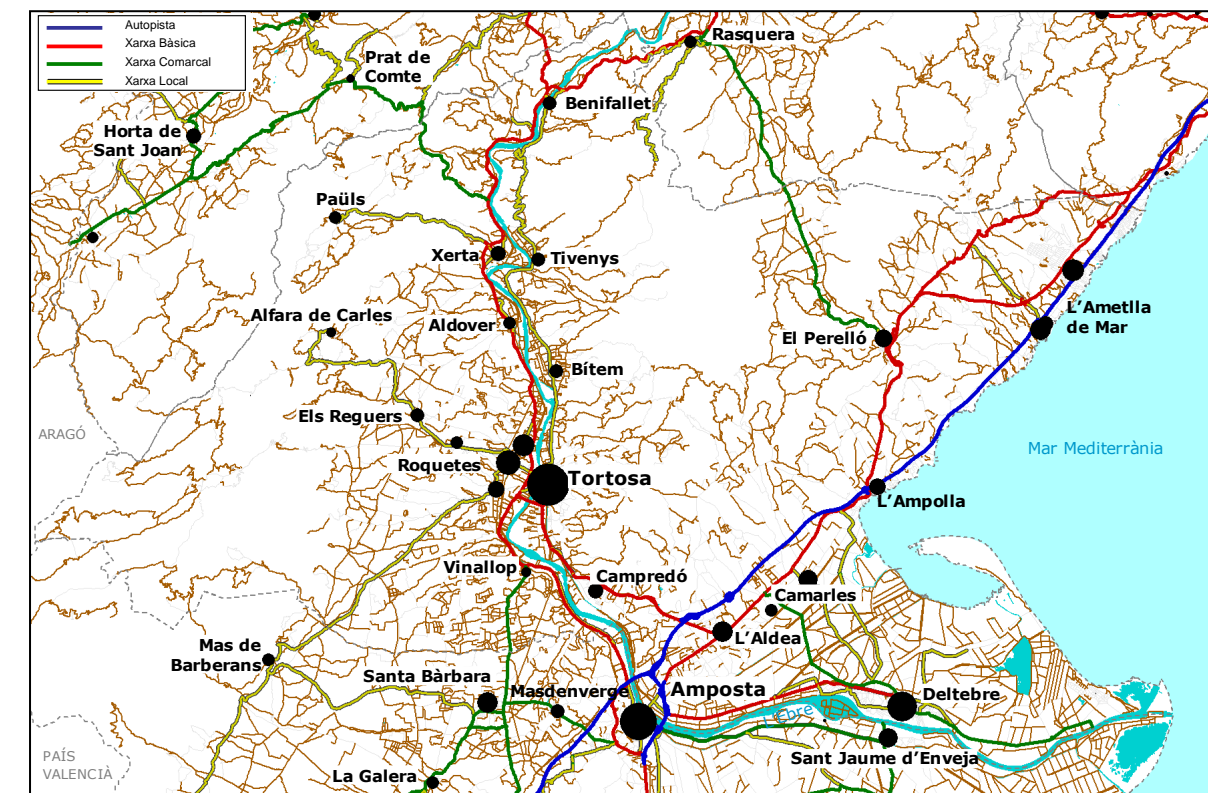


Figura 3. Detall de la xarxa de carreteres i dels camins al Baix Ebre

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

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

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

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

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

- Els camins han de tenir una amplada mínima de 5 metres i han d'estar pavimentats amb tractaments superficials o mescles bituminoses en calent. Es proposa aquesta amplada mínima de 5 metres perquè:
  - 5 metres és l'amplada mínima que es considera segura per al pas de dos vehicles.
  - Tot i que es considera 6 metres l'amplada segura per al pas de vehicles pesants, el trànsit de vehicles pesants dels camins és molt baix (com també ho és a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona, inferior al 2%).
  - Una part important de la xarxa local té amplades iguals o inferiors a 5 metres (un 22%).
  - No es planteja fer inversions en eixamplar camins per a incorporar-los a la xarxa quan encara hi ha un 22% de la xarxa actual amb amplades inferiors a 5 metres on s'ha d'actuar.
- 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.

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

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

#### A . Identificació de camins susceptibles de ser incorporats.

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

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

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

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

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

#### B. Reconeixement de camins a través de treball de camp

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

#### C. Determinació de la tipologia viària associada a cada camí

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

#### D. Càlcul del cost de condicionament i manteniment

S'ha calculat aproximadament el cost de condicionament i manteniment de cada camí, en funció de les seves característiques actuals i de la tipologia que se li demana, a partir de fixar costos unitaris de referència per les unitats principals d'obra (moviments de terra, drenatge, pavimentació, etc.).

#### E. Estudis cost-benefici.

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

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

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

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

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

Per tal de determinar la inversió necessària per a convertir el camí en carretera, s'ha tingut en compte l'amplada del camí actual (fent un promig de les mesures preses a camp cada 500 metres), l'estat del ferm, l'estat de la senyalització i l'entorn on es situa el camí, aplicant un preu unitari per km. També s'han tingut en compte les despeses de conservació i explotació de la futura carretera, aplicant també un valor per km d'acord amb els valors obtinguts de la gestió de les carreteres locals que està fent la Diputació de Tarragona.

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

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

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

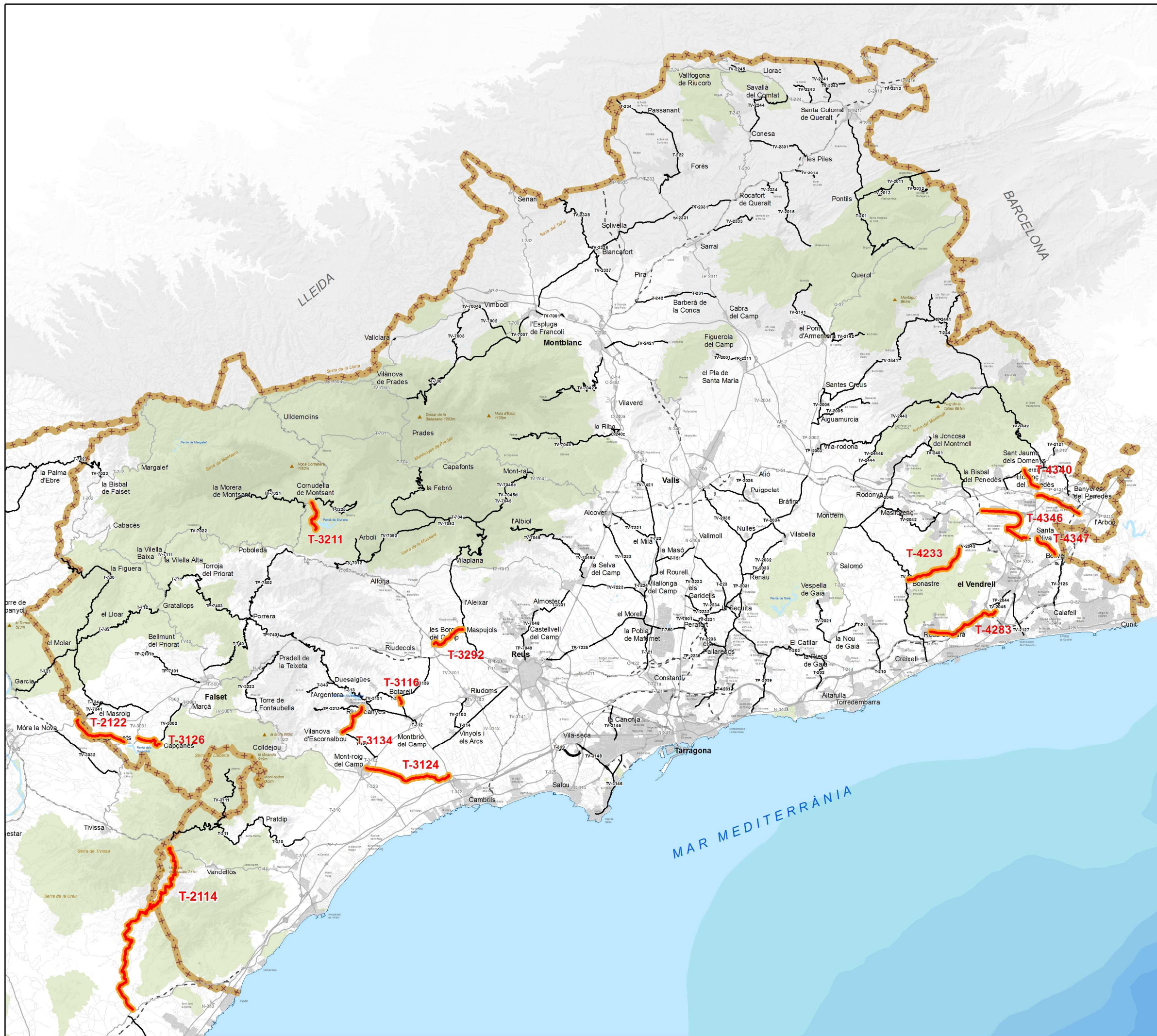
Un cop estudiats els camins i aplicats els criteris del reglament i els propis definits en aquest document mitjançant la metodologia exposada, es proposa incorporar a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona els camins que compleixen aquests criteris (Grup 1a). Això suposa la incorporació de 115 km de camins (47 km al Camp de Tarragona i 68 km a Terres de l'Ebre). Als annexes 2 (Camp de Tarragona) i 3 (Terres de l'Ebre) s'adjunten els plànols per àmbits dels camins a incorporar, la taula resum, per àmbits, dels càlculs realitzats i les dades utilitzades per la comprovació dels criteris del reglament i propis i les fitxes dels camins amb la descripció detallada dels mateixos.

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



Codi	Topònim	Comarca	Àmbit	Longitud (km)	Relleu	Entorn	Amplada (m)	Tipus de paviment	Estat del camí	Travesa un espai natural	A	B	C	D	E	F	G	H	Cost de manteniment i explotació (€)	Cost d'adequació del camí a carretera (€)	IMD	TIR
T-2122	els Guiamets a Móra	Priorat	Camp de Tarragona	3,06	Accidentat	Rural	5,33	TS	Regular	No						✓			12.852	153.000	293	13%
T-3116	circumval·lació a Botarell	Baix Camp	Camp de Tarragona	0,51	Pla/Ondulat	Rural	7,40	MB	Bo	No								✓	2.142	5.100	1.583	
T-3124	Montroig del Camp a Cambrils	Baix Camp	Camp de Tarragona	6,91	Pla/Ondulat	Rural	5,13	TS i MB	Bo/dolent	No	✓					✓			29.022	1.036.500	327	35%
T-3126	Capçanes als Guiamets	Priorat	Camp de Tarragona	2,22	Accidentat	Rural	5,18	TS	Regular/dolent	No	✓					✓			9.324	250.000	192	64%
T-3134	Vilanova Escornalbou-Riudecanyes	Baix Camp	Camp de Tarragona	2,76	Accidentat	Rural	6,55	MB	Bo	No	✓					✓			11.592	27.600	242	1866%
T-3211	Cornudella de Montsant a Pantà de Siurana	Priorat	Camp de Tarragona	2,36	Accidentat	Natural	5,42	MB	Bo	Sí					✓				9.912	590.000	501	
T-3292	Maspujols a les Borges del Camp	Baix Camp	Camp de Tarragona	2,87	Accidentat	Rural	6,71	MB	Bo/regular	No	✓					✓			12.054	287.000	440	29%
T-4233	Bonastre a Albinyana	Baix Penedès	Camp de Tarragona	5,03	Accidentat	Natural	5,30	MB	Bo/regular	Sí	✓					✓	✓		21.126	1.257.500	248	66%
T-4283	Roda de Barà a St Vicenç de Calders	Baix Penedès/Tarragonès	Camp de Tarragona	5,57	Pla/Ondulat	Rural	5,88	MB	Regular	No	✓	✓				✓	✓		23.394	807.000	931	25%
T-4340	l'Hostal a Llorenç del Penedès	Baix Penedès	Camp de Tarragona	1,82	Pla/Ondulat	Rural	6,37	MB	Regular/dolent	No								✓	7.644	182.000	742	
T-4346	Bisbal Penedès-Sta Oliva per IDIADA	Baix Penedès	Camp de Tarragona	6,41	Pla/Ondulat	Rural	7,24	MB	Bo/regular	No						✓			26.922	641.000	1.296	60%
T-4347	Santa Oliva a Bellvei	Baix Penedès	Camp de Tarragona	2,15	Pla/Ondulat	Rural	5,78	TS	Regular	No	✓								9.030	215.000	714	
T-4356	Llorenç del Penedès a l'Arboç	Baix Penedès	Camp de Tarragona	3,83	Accidentat	Rural	6,43	MB	Regular	No	✓	✓							16.086	383.000	1.198	
T-1025	dels Ports	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	14,95	Molt accidentat	Natural	5,58	TS i MB	Bo/dolent	Sí					✓				62.790	1.495.000	542	
T-1032	Traiguera	Montsià	Terres de l'Ebre	1,75	Pla/Ondulat	Rural	5,00	TS	Molt dolent	No						✓	✓		7.350	262.500	304	179%
T-1045	del Ròssec	Montsià	Terres de l'Ebre	2,44	Pla/Ondulat	Rural	5,15	MB	Bo	No						✓			10.248	122.000	227	14%
T-2011	del Lligallo de la Vidala	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	0,72	Pla/Ondulat	Rural	9,17	MB	Bo	No						✓	✓		3.024	7.200	383	193%
T-2021	Sant Carles a Poble Nou i Salines	Montsià	Terres de l'Ebre	12,53	Pla/Ondulat	Natural	5,28	TS i MB	Bo	Sí	✓				✓				52.626	8.000.000	1.188	
T-2022	del Migjorn	Montsià	Terres de l'Ebre	12,77	Pla/Ondulat	Natural	5,99	TS	Regular/dolent	Sí					✓				53.634	1.277.000	368	
T-2036	Camarles a l'Aldea	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	4,6	Pla/Ondulat	Rural	5,11	TS	Bo/regular	No	✓	✓							19.320	690.000	600	
T-2045	Lligallo de l'Aldea	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	3,83	Pla/Ondulat	Rural	5,42	TS	Dolent	No						✓			16.086	574.500	373	33%

Codi	Topònim	Comarca	Àmbit	Longitud (km)	Relleu	Entorn	Amplada (m)	Tipus de paviment	Estat del camí	Travesa un espai natural	A	B	C	D	E	F	G	H	Cost de manteniment i explotació (€)	Cost d'adequació del camí a carretera (€)	IMD	TIR
T-2114	Gavadà	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	11,84	Molt accidentat	Natural	6,26	TS	Regular	Sí	✓					✓			49.728	1.184.000	212	26%
T-2122	dels Guiamets a Móra	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	1,13	Accidentat	Rural	5,13	TS	Regular	No						✓			4.746	84.750	293	13%
T-2237	Vinebre a la Torre de l'Espanyol	Ribera d'Ebre	Terres de l'Ebre	2,46	Accidentat	Rural	5,93	MB	Regular	No						✓	✓		10.332	246.000	293	12%

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



### Camins del Grup 1a

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



CAMP DE TARRAGONA

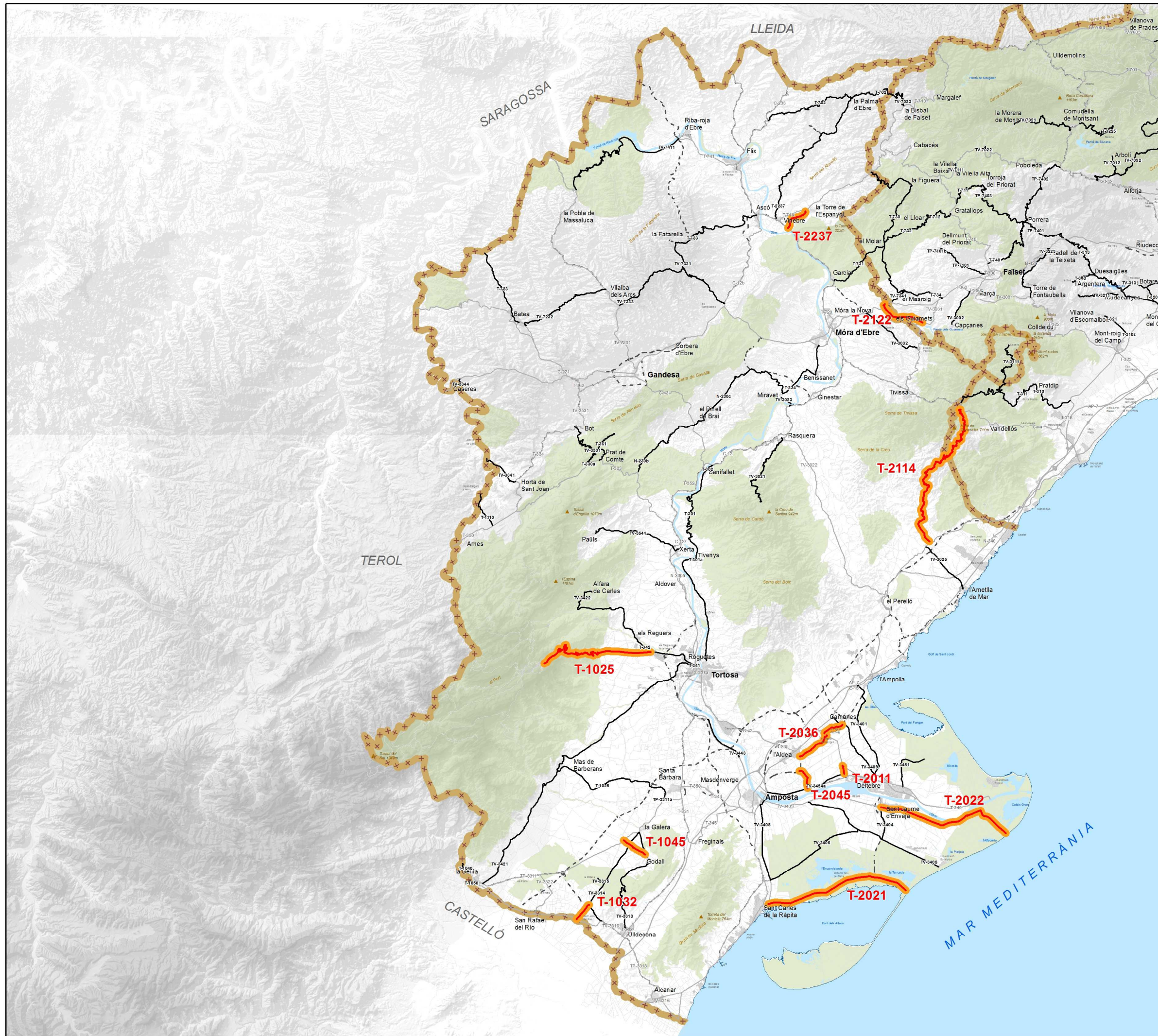
### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Camins del Grup 1a



Escala 1:270.000







### Camins del Grup 1a

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



TERRES DE L'EBRE

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

Camins del Grup 1a

Escala 1:330.000



---

**Es proposa incorporar a la xarxa els camins del Grup 1a, fins a 115 km**

Un cop la Generalitat de Catalunya aprovi definitivament el *Document 5. Definició de la xarxa local*, els camins del Grup 1a podran incorporar-se a la xarxa local durant el període de 16 anys de vigència del Pla Zonal i podrien arribar a suposar un increment màxim del 10,5 % de la xarxa actual.

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

### 3. Carreteres a descatalogar

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

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

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

Codi	Carretera	Longitud (km)	Ajuntament	Observacions	Àmbit
TV-3443	Vial de servei de la C-12 (Amposta–Vinallop)	4,69	Tortosa i Amposta	Traspàs total	Terres de l'Ebre
TV-3454a	Camí de servei (Amposta – Deltebre)	6,98	Amposta i Deltebre	Traspàs parcial	Terres de l'Ebre
TV-3451	De Deltebre al Port del Fangar	1,16	Deltebre	Traspàs parcial	Terres de l'Ebre
TV-2444b	Ramal a Mas d'en Bosch	0,39	Vila-Rodona	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-2142	Del Pont d'Armentera al Barri de les Ordes	4,32	El Pont d'Armentera	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-2012	Ramal a Sant Magí de la Brufaganya	2,45	Pontils	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-2013	Ramal a Viladerdius	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

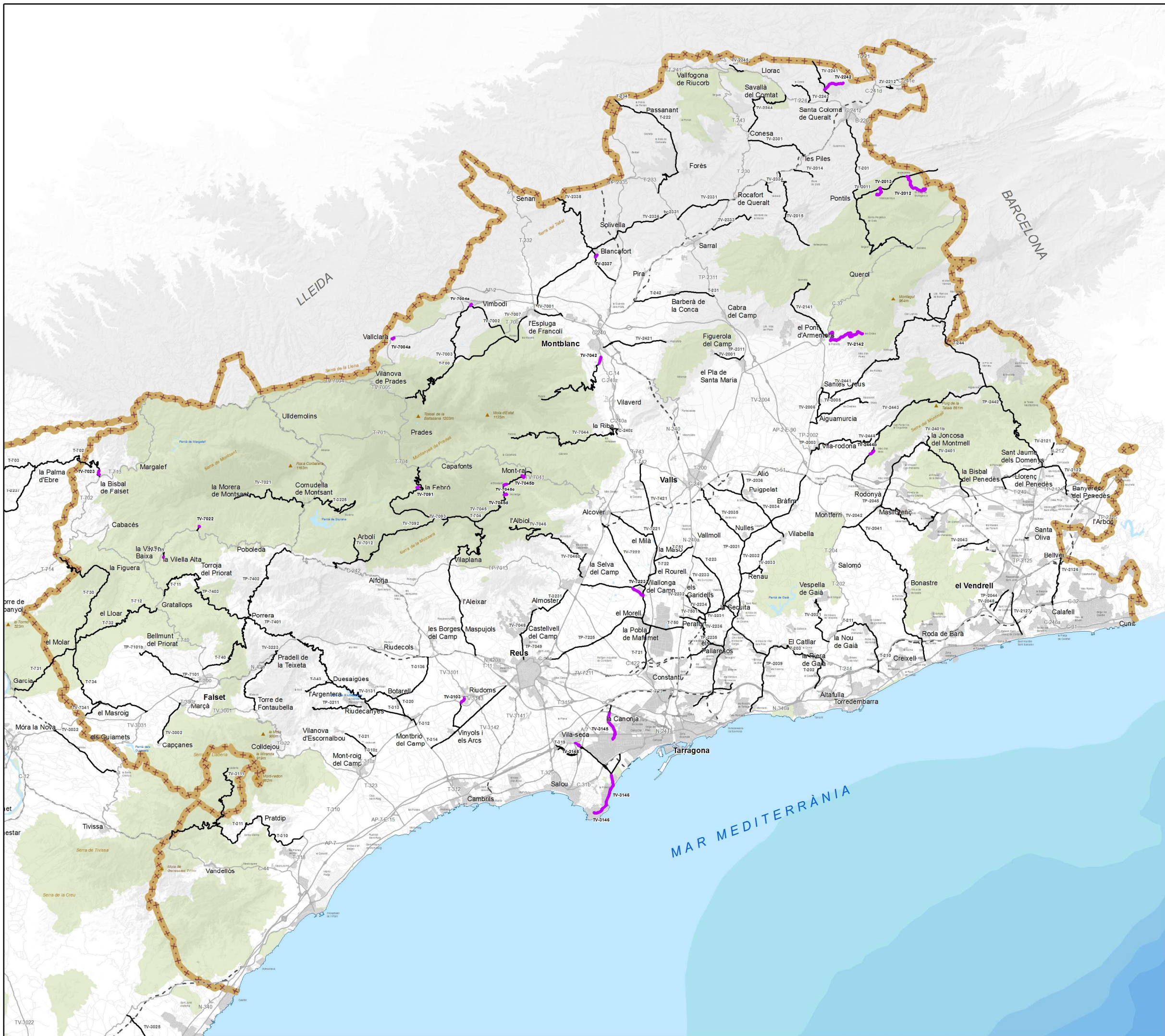
Codi	Carretera	Longitud (km)	Ajuntament	Observacions	Àmbit
TV-7091	Accés a la Febró	0,14	La Febró	Traspàs parcial	Camp de Tarragona
T-301a	Tivenys	0,38	Tivenys	Traspàs total	Terres de l'Ebre
TV-7045b	Accés Mont-ral	0,35	Mont-ral	Traspàs total	Camp de Tarragona
TV-7045c	Accés Bosquet	0,22	Mont-ral	Traspàs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

Taula 3. Proposta de carreteres a descatalogar.

**Es proposa descatalogar un total de 33,64 km**

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

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



### Carreteres a descatalogar

- Carreteres a descatalogar
- Carreteres de la Diputació de Tarragona



CAMP DE TARRAGONA

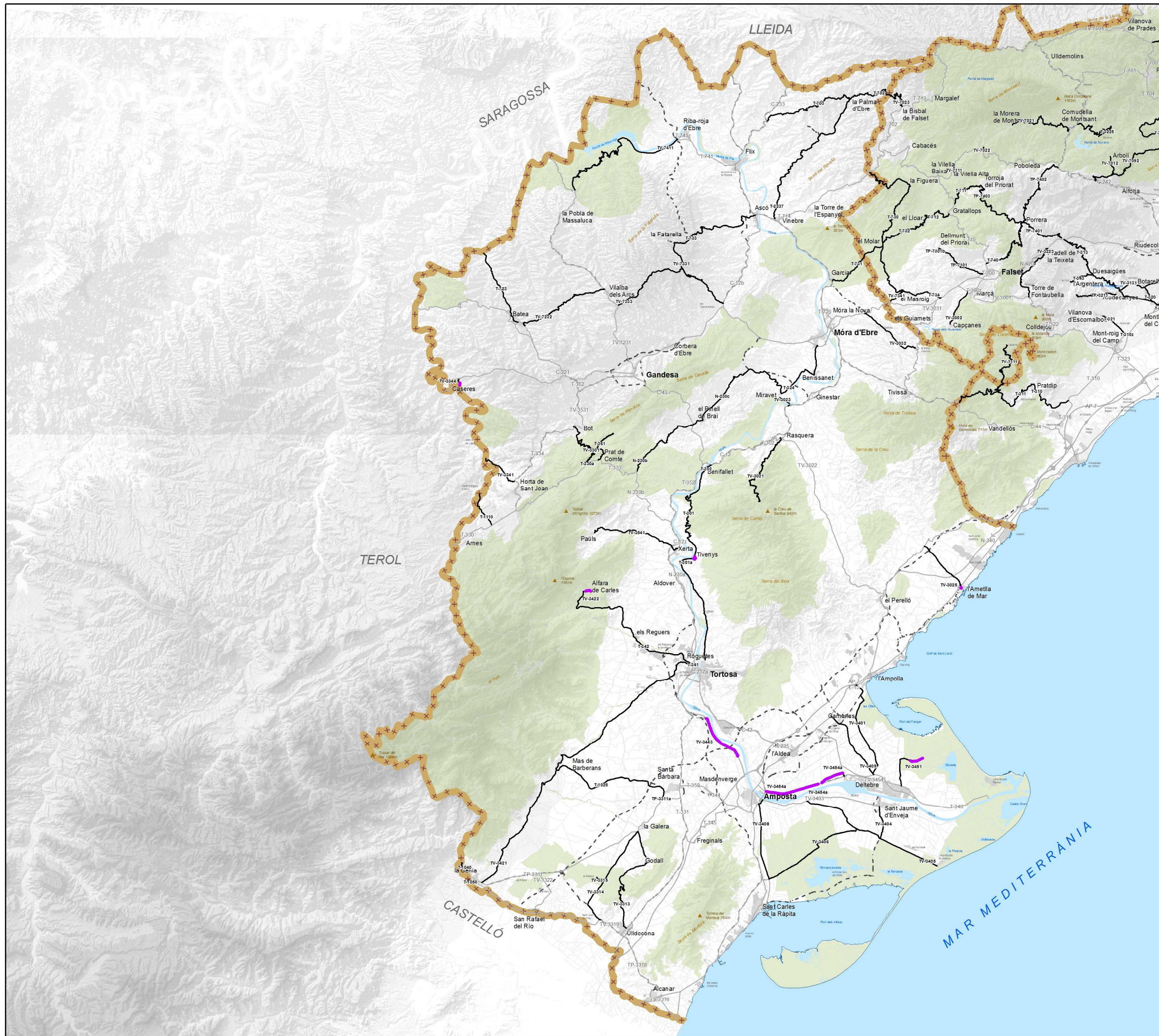
### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Carreteres a descatalogar



Escala 1:270.000



**Diputació Tarragona**



### Carreteres a descatalogar

-  Carreteres a descatalogar
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



TERRES DE L'EBRE

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

Carreteres a descatalogar

Escala 1:330.000



**Diputació Tarragona**

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

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

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

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

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

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

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

### Xarxa viària local proposada (km)

	Camp de Tarragona (km)	Terres de l'Ebre (km)	Total (km)
Xarxa local actual	<b>711</b>	<b>374</b>	<b>1.085</b>
Incorporació de camins (Grup 1a)	47	68	115
Carreteres a descatalogar	-20	-14	-34
<b>Xarxa local proposada</b>	<b>738</b>	<b>428</b>	<b>1.166</b>

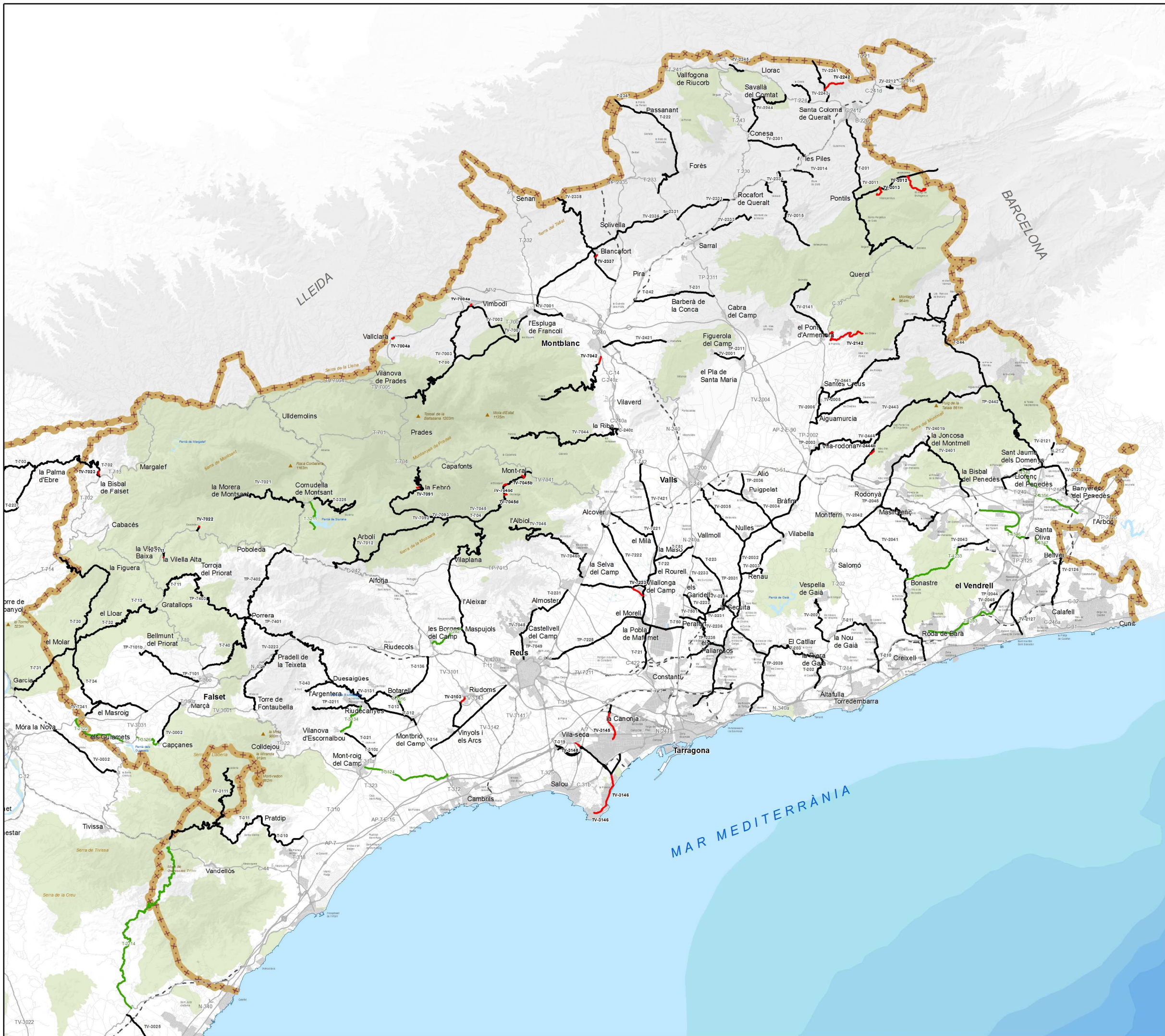
La nova xarxa local que es proposa pot augmentar un 10% la longitud, fins a 1.200 km

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





### Xarxa local proposada

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



CAMP DE TARRAGONA

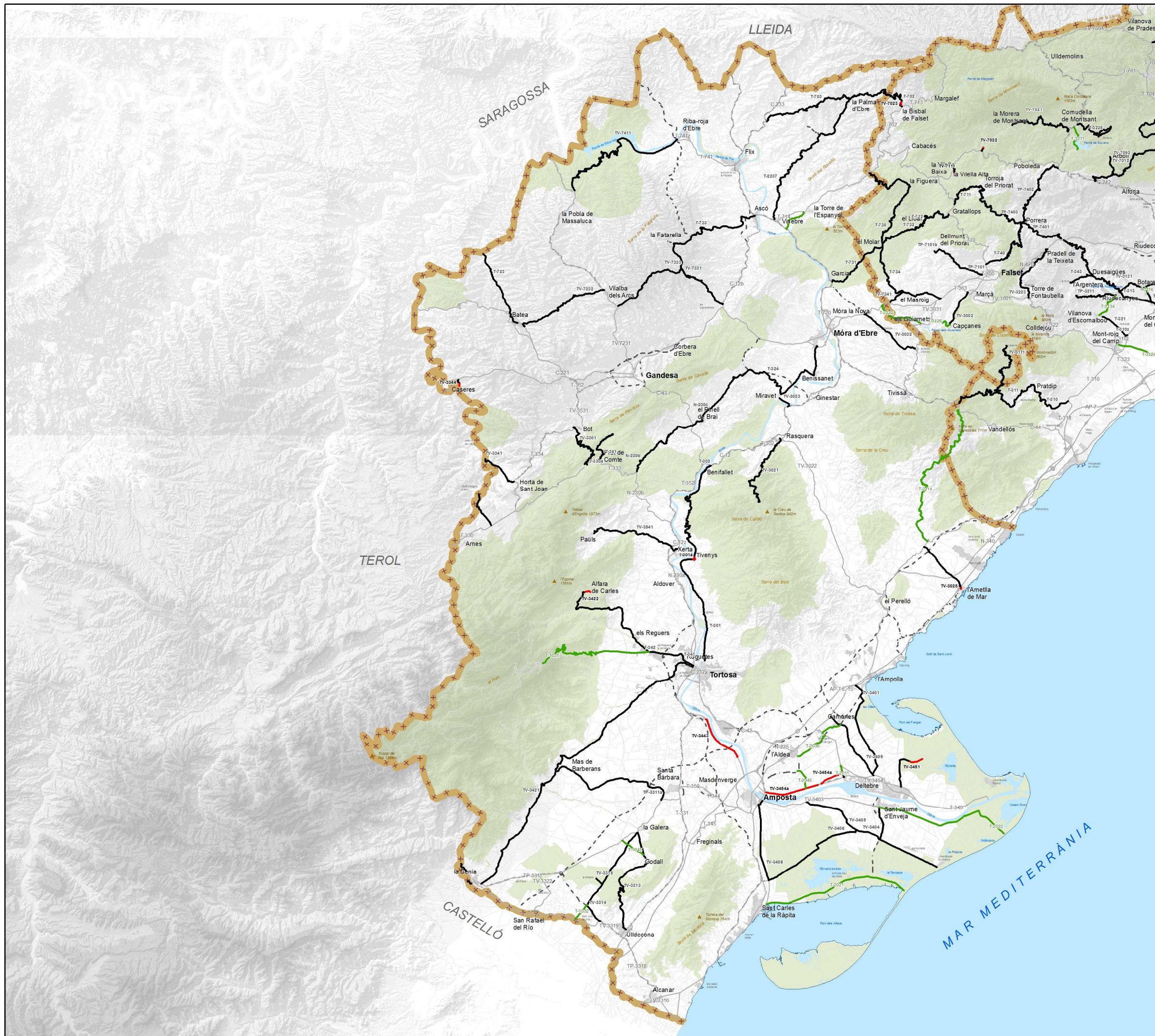
### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Xarxa local proposada

Escala 1:270.000



**Diputació Tarragona**



### Xarxa local proposada

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



TERRES DE L'EBRE

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

Xarxa local proposada


Escala 1:330.000



**Diputació Tarragona**



**ANNEX 1. ANTECEDENTS**


 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.<sup>1</sup>

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.

<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

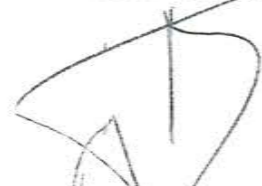
Per aquest motiu, per a poder informar positivament el pla zonal serà necessari que es prevegi en el mateix que, en el moment d'incorporació, les vies proposades per formar part de la xarxa de carreteres compleixin les característiques tècniques fixades en el Decret 310/2006, de 25 de juliol, pel qual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

<sup>2</sup> 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
<b>Total parcial carreteres actuals</b>	1.085		32		3		1.056	
Vies titularitat municipal (grup 1)					128	103	128	103
<b>Total Proposta</b>							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€
<b>Prioritat Grup 1</b>						
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
<b>TOTAL GRUP 1 (Milions €)</b>		<b>120,6</b>		<b>64,4</b>		<b>185</b>

Actuacions previstes al Pla Zonal. Inversions prioritàries	Camp de Tarragona		Terres de l'Ebre		Total	
	Núm./km	M€	Núm./km	M€	Núm./km	M€
<b>Prioritat Grup 2</b>						
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						
<b>TOTAL GRUP 2 (Milions €)</b>		<b>100</b>		<b>19</b>		<b>119</b>

#### 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 aprovats 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'obindrà 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
<b>Costos interns</b>					
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	-
	<b>TOTAL</b>	<b>0,2729</b>	<b>0,3934</b>	<b>0,2885</b>	<b>0,4158</b>
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
	<b>TOTAL</b>	<b>0,1370</b>	<b>0,1902</b>	<b>0,1448</b>	<b>0,2010</b>
<b>Costos externs (€/veh·km)</b>					
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
<b>TOTAL</b>		<b>0,1037</b>	<b>0,1709</b>	<b>0,1096</b>	<b>0,1806</b>

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.

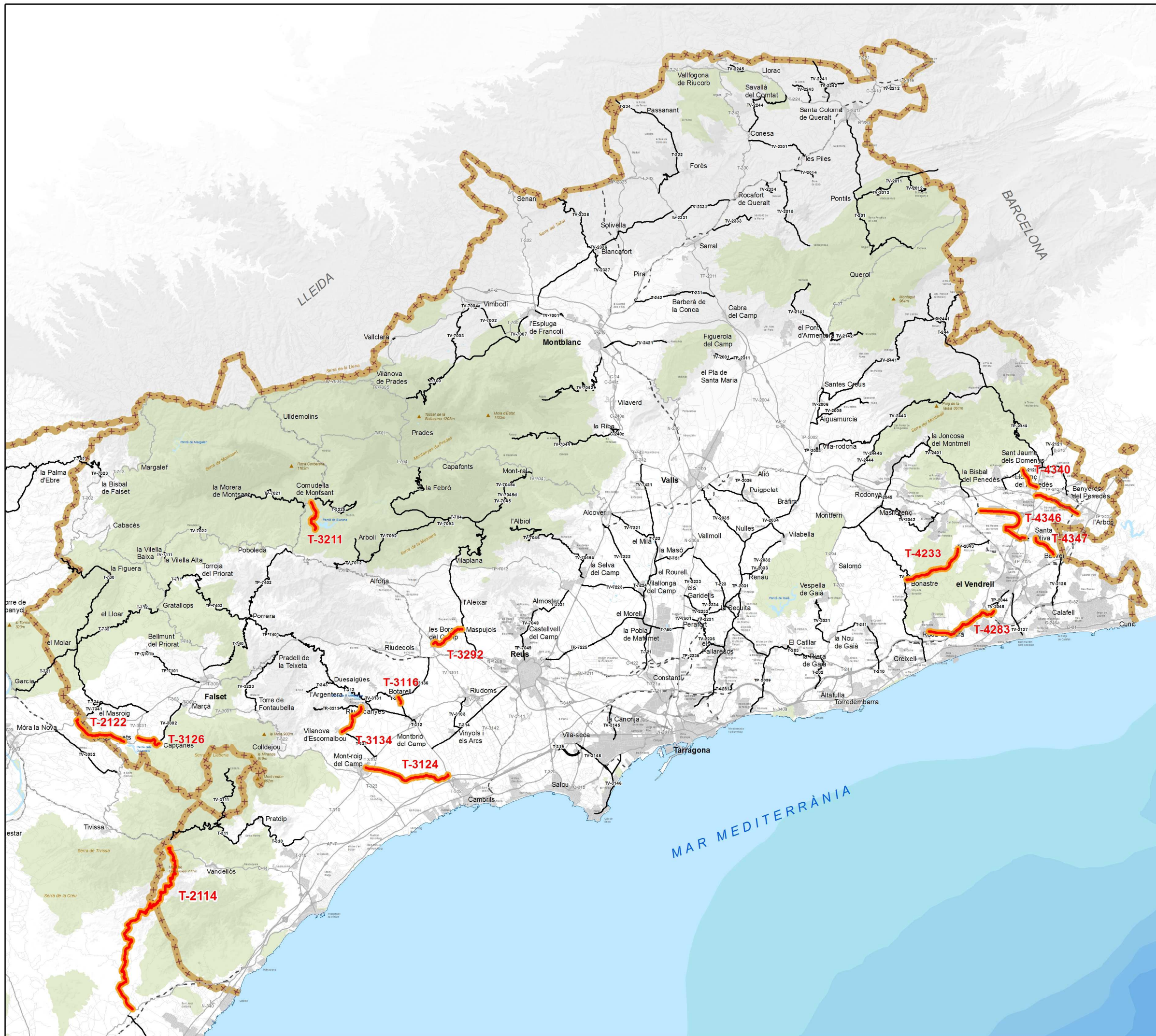
Atentament,

  
Ricard Font i Hereu  
Secretari d'Infraestructures i Mobilitat





Barcelona, 10 d'abril de 2017

**ANNEX 2. PLÀNOL, LLISTAT, CÀLCULS I FITXES DELS CAMINS DEL GRUP 1a DEL CAMP DE TARRAGONA**



### Camins del Grup 1a

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



CAMP DE TARRAGONA

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

Camins del Grup 1a

Escala 1:270.000



**Diputació Tarragona**

<b>CODI</b>	<b>Topònim</b>	<b>Comarca</b>	<b>Grup</b>	<b>Longitud (km)</b>	
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	
				<b>TOTAL</b>	<b>45,50</b>

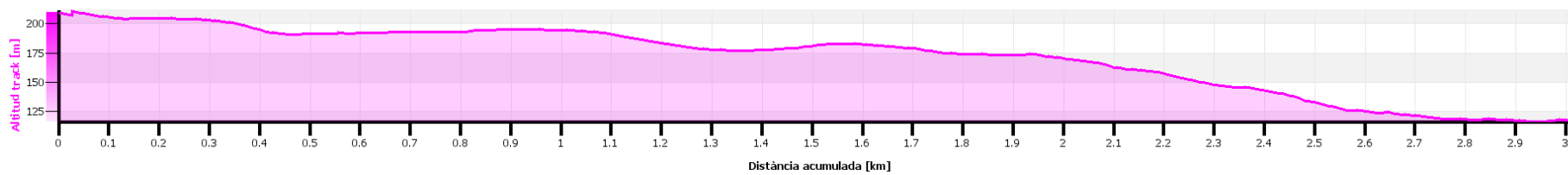
Codi	Topònim	Comarca	Àmbit	Longitud (km)	Relleu	Entorn	Amplada (m)	Tipus de paviment	Estat del camí	Travessa un espai natural	A	B	C	D	E	F	G	H	Cost de manteniment i explotació (€)	Cost d'adequació del camí a carretera (€)	IMD	TIR
T-2122	els Guiamets a Móra	Priorat	Camp de Tarragona	3,06	Accidentat	Rural	5,33	TS	Regular	No						✓			12.852	153.000	293	13%
T-3116	circumval·lació a Botarell	Baix Camp	Camp de Tarragona	0,51	Pla/Ondulat	Rural	7,40	MB	Bo	No								✓	2.142	5.100	1.583	
T-3124	Montroig del Camp a Cambrils	Baix Camp	Camp de Tarragona	6,91	Pla/Ondulat	Rural	5,13	TS i MB	Bo/dolent	No	✓					✓			29.022	1.036.500	327	35%
T-3126	Capçanes als Guiamets	Priorat	Camp de Tarragona	2,22	Accidentat	Rural	5,18	TS	Regular/dolent	No	✓					✓			9.324	250.000	192	64%
T-3134	Vilanova Escornalbou-Riudecanyes	Baix Camp	Camp de Tarragona	2,76	Accidentat	Rural	6,55	MB	Bo	No	✓					✓			11.592	27.600	242	1866%
T-3211	Cornudella de Montsant a Pantà de Siurana	Priorat	Camp de Tarragona	2,36	Accidentat	Natural	5,42	MB	Bo	Sí					✓				9.912	590.000	501	
T-3292	Maspujols a les Borges del Camp	Baix Camp	Camp de Tarragona	2,87	Accidentat	Rural	6,71	MB	Bo/regular	No	✓					✓			12.054	287.000	440	29%
T-4233	Bonastre a Albinyana	Baix Penedès	Camp de Tarragona	5,03	Accidentat	Natural	5,30	MB	Bo/regular	Sí	✓					✓	✓		21.126	1.257.500	248	66%
T-4283	Roda de Barà a St Vicenç de Calders	Baix Penedès/Tarragonès	Camp de Tarragona	5,57	Pla/Ondulat	Rural	5,88	MB	Regular	No	✓	✓				✓	✓		23.394	807.000	931	25%
T-4340	l'Hostal a Llorenç del Penedès	Baix Penedès	Camp de Tarragona	1,82	Pla/Ondulat	Rural	6,37	MB	Regular/dolent	No								✓	7.644	182.000	742	
T-4346	Bisbal Penedès-Sta Oliva per IDIADA	Baix Penedès	Camp de Tarragona	6,41	Pla/Ondulat	Rural	7,24	MB	Bo/regular	No						✓			26.922	641.000	1.296	60%
T-4347	Santa Oliva a Bellvei	Baix Penedès	Camp de Tarragona	2,15	Pla/Ondulat	Rural	5,78	TS	Regular	No	✓								9.030	215.000	714	
T-4356	Llorenç del Penedès a l'Arboç	Baix Penedès	Camp de Tarragona	3,83	Accidentat	Rural	6,43	MB	Regular	No	✓	✓							16.086	383.000	1.198	

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

## CAMP DE TARRAGONA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

Codi camí	T-2122
Nom del camí :	ELS GUIAMETS A MORA (tram: els Guiamets a límit Camp de Tarragona)
Terme municipal	els Guiamets
Comarca	PRIORAT
Classificació del camí	G 1a
Origen :	els Guiamets
Final :	límit Camp de Tarragona
Longitud:	3,060 km
Amplada :	5,33 m
Tipus paviment:	tractament superficial
Estat paviment:	regular, dolent
Tipus del terreny:	accidentat
Cunetes :	si
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si
Senyalització:	horitzontal no; vertical si
IMD	293
Data de presa de dades:	08 novembre 2.017

**Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre els Guiamets i Móra la Nova i té un TIR del 13%.**

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

**G 1a**

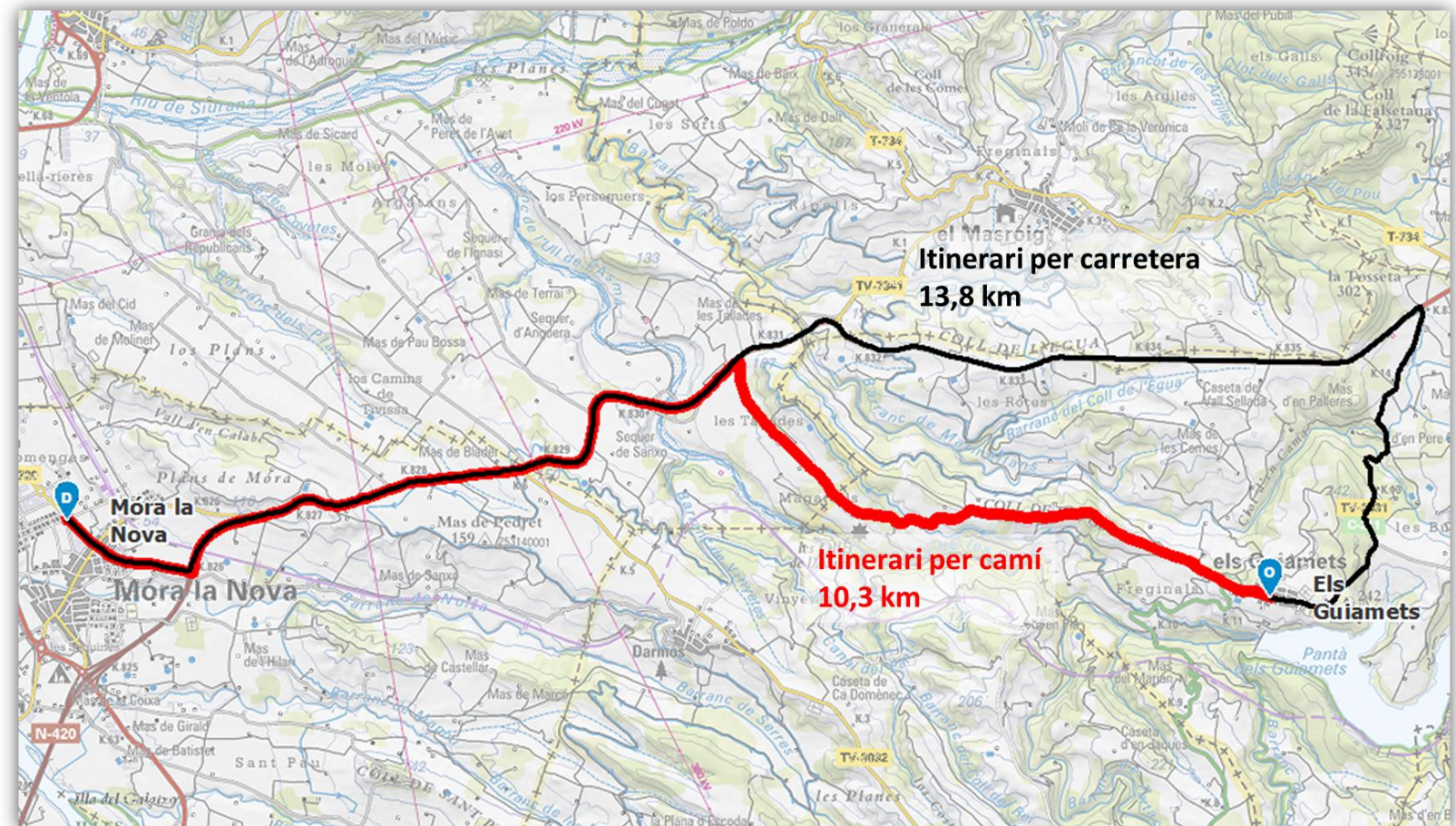


## Camí T-2122

### els Guiamets a Móra

### Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	3,06
Itinerari carretera (km)	13,8
Itinerari camí (km)	10,3
Temps camí actual	10,02
Temps camí futur	8,49
Temps carretera alternativa	10,35
IMD actual del camí	293
IMD carretera alternativa	343
IMD captada	34
IMD total del camí futur	327,3
Estalvi temps del trànsit actual	24.530
Estalvi temps del trànsit captat	3.491
Estalvi operatiu	2.122
Estalvi global	30.143
Cost total de convertir a carretera (€)	153.000 €
TIR	13%



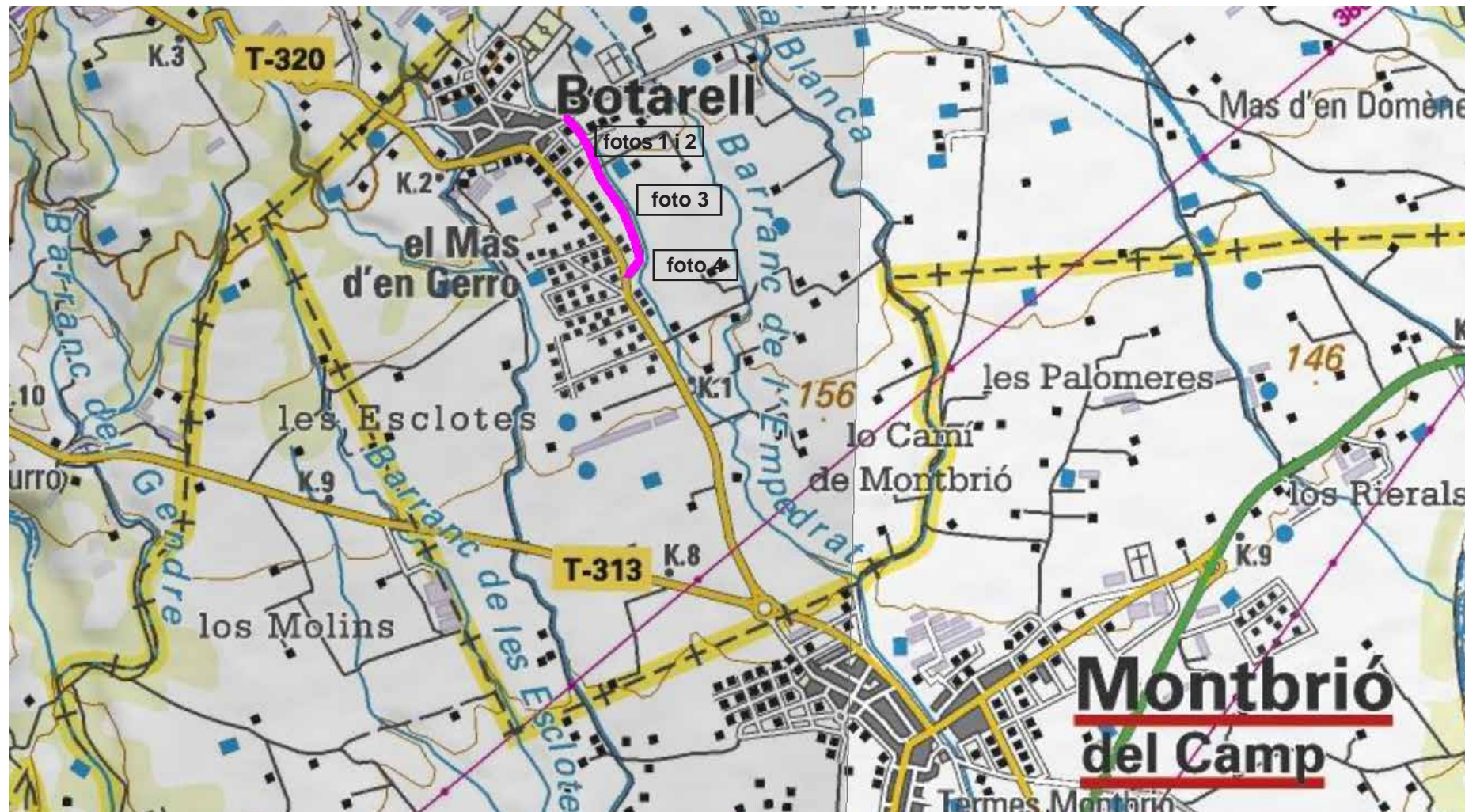
## Justificació

Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre els Guiamets i Móra la Nova i té un TIR del 13%.

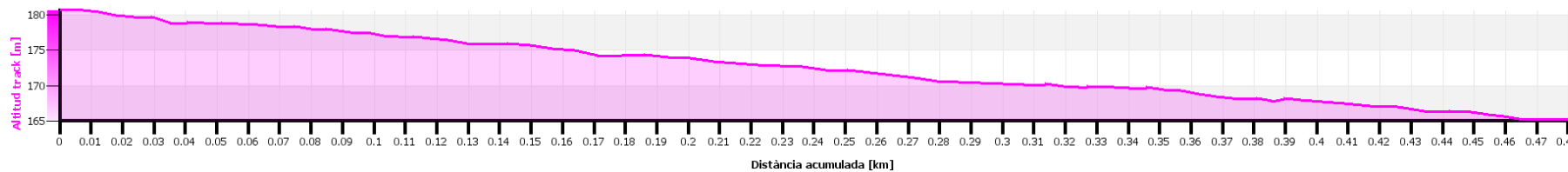
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-3116

## CIRCUMVAL·LACIO A BOTARELL



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-3116
Nom del camí :	CIRCUMVAL·LACIO A BOTARELL
Terme municipal	Botarell
Comarca	BAIX CAMP
Classificació del camí	G 1a
Origen :	TV-3136 rotonda accés població
Final :	T-320
Longitud:	0,510 km
Amplada :	7,40 m
Tipus paviment:	Mescla bituminosa
Estat paviment:	bo
Tipus del terreny:	pla
Cunetes :	no
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si
Senyalització:	horitzontal i vertical
IMD:	1583
Data de presa de dades:	23 octubre 2017

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

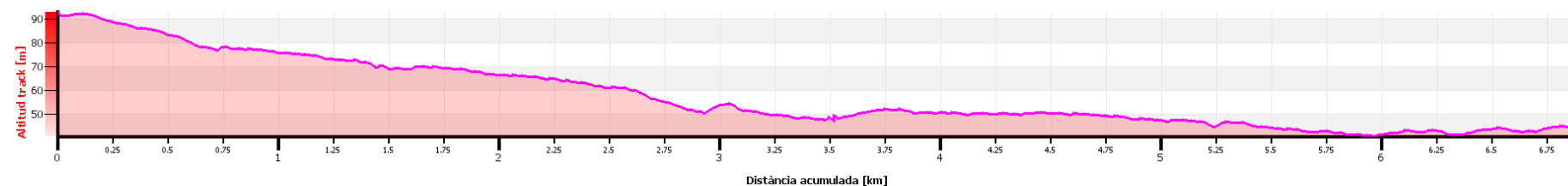
**El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.**

**G 1a**

## T-3124 MONT-ROIG DEL CAMP A CAMBRILS



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-3124
Nom del camí :	MONT-ROIG DEL CAMP A CAMBRILS
Terme municipal	Mont-roig del Camp i Cambrils
Comarca	BAIX CAMP
Classificació del camí	G 1a
Origen :	Mont-roig , avda Catalunya
Final :	T-312 , accés a A-7
Longitud:	6,910 km
Amplada :	5,13 m
Tipus paviment:	tractament superficial = 2,71 km
Estat paviment:	mescla bituminosa (tram TM Cambrils long = 4,20) tractament superficial= dolent ; mescla bituminosa = bo
Tipus del terreny:	ondulat
Cunetes :	no
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	si, pk 0+048;pk 0+720; pk 2+900; pk 3+455; pk 4+370; 5+040;pk 5+240
O F existents :	si, pk 0+630 (pas inferior T-310)
Senyalització:	si TM Cambrils
IMD	327
Data de presa de dades:	23 octubre 2017
	tram terme municipal Mont-roig = 2.71 km tram terme municipal Cambrils = 4.20 km

**Dóna compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Montroig del Camp 3.364; Cambrils 22.341) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Montroig del Camp i Cambrils i té un TIR del 35%.**

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

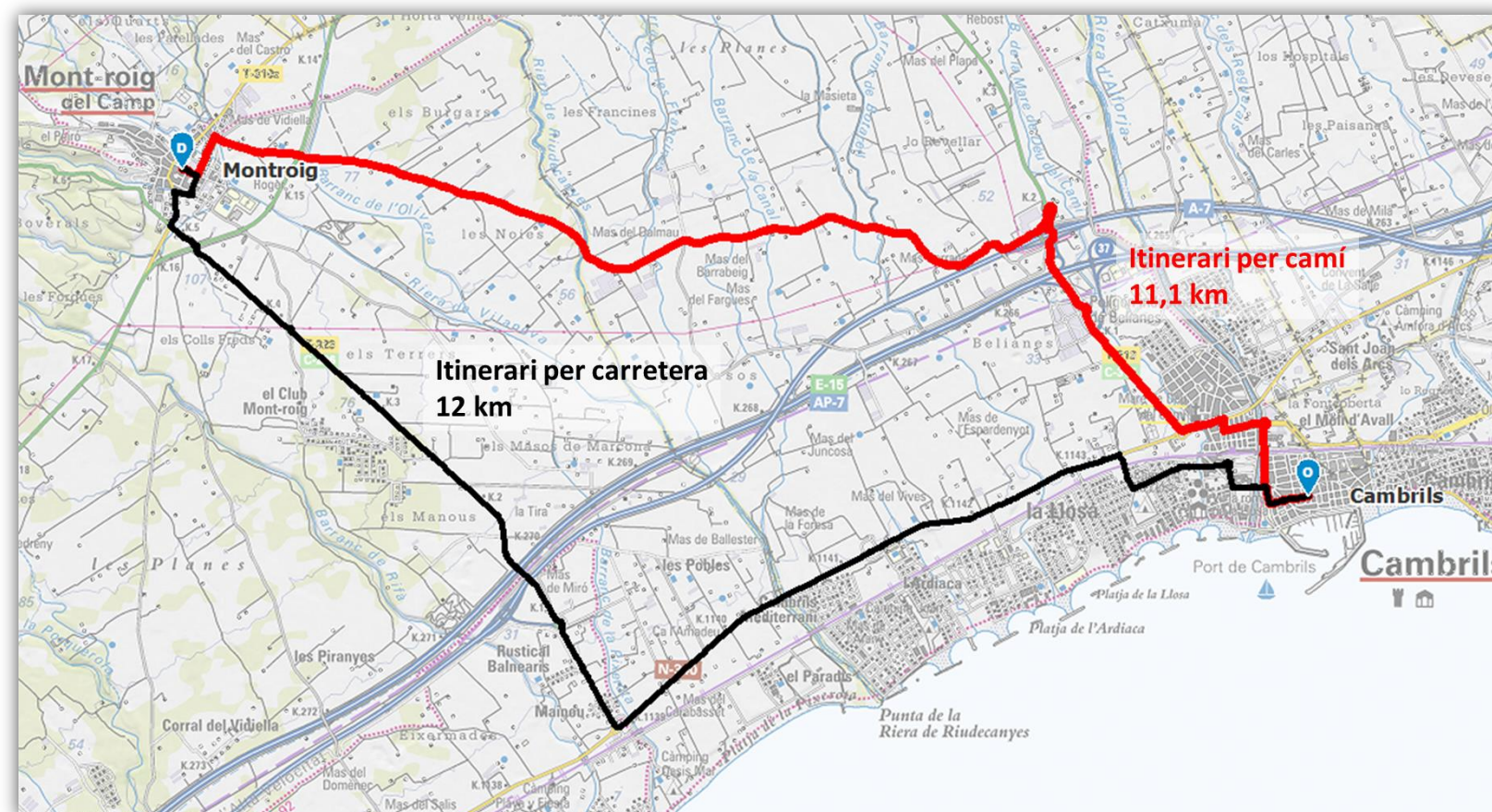
**G 1a**

## Camí T-3124

### Montroig del Camp a Cambrils

#### Camp de Tarragona

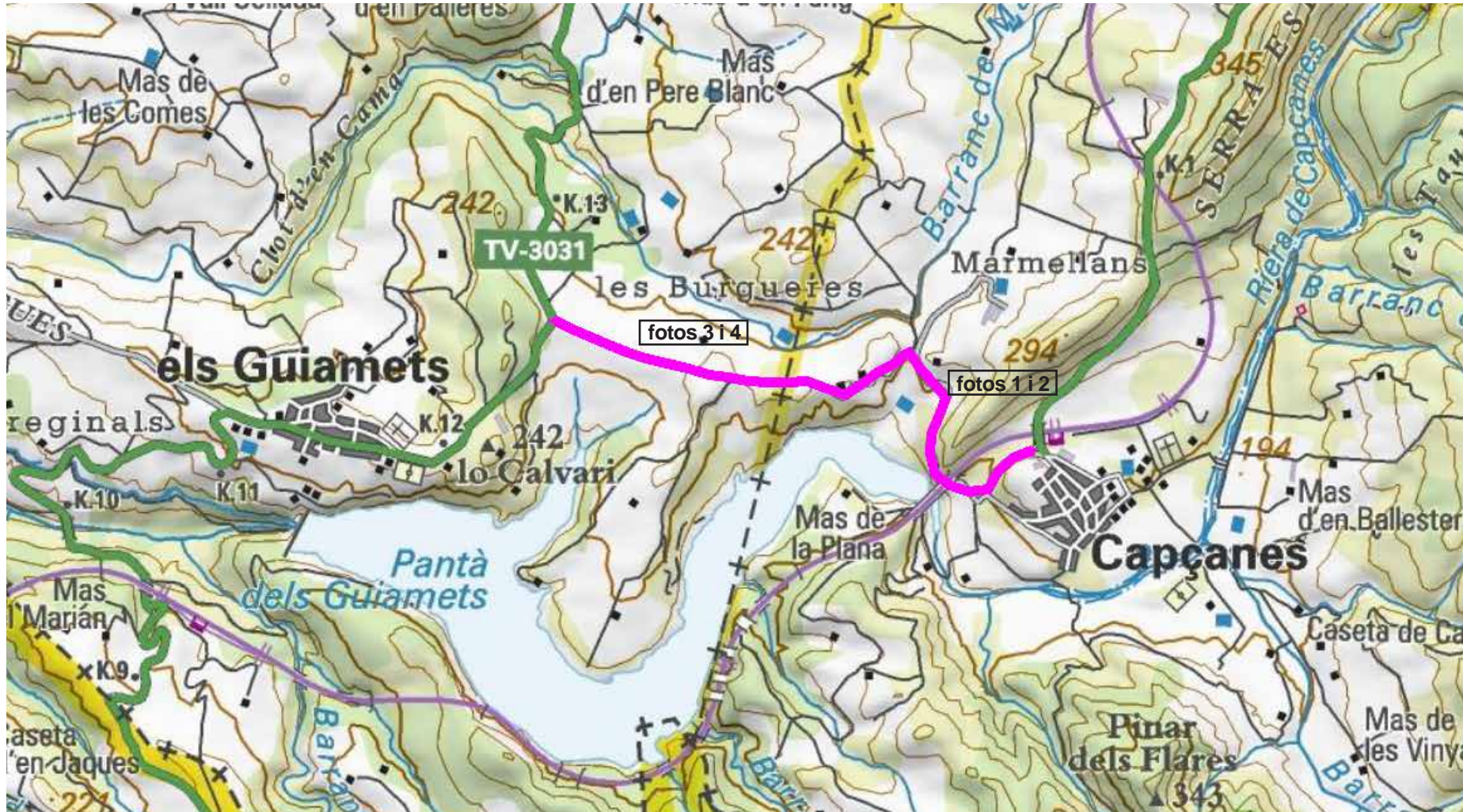
Longitud del camí (km)	6,91
Itinerari carretera (km)	12
Itinerari camí (km)	11,1
Temps camí actual	13,51
Temps camí futur	10,05
Temps carretera alternativa	9
IMD actual del camí	327
IMD carretera alternativa	3472
IMD captada	347,2
IMD total del camí futur	674,2
Estalvi temps del trànsit actual	61.821
Estalvi temps del trànsit captat	19.996
Estalvi operatiu	293.382
Estalvi global	375.199
Cost total de convertir a carretera (€)	1.036.500 €
TIR	35%



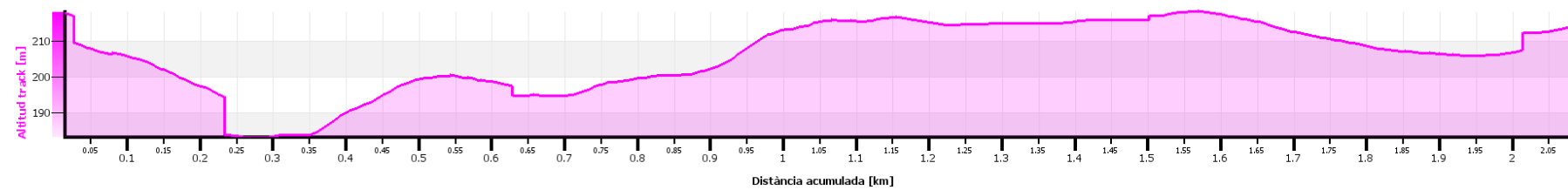
## Justificació

Dóna compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Montroig del Camp 3.364; Cambrils 22.341) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Montroig del Camp i Cambrils i té un TIR del 35%. El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

# T-3126 CAPÇANES ALS GUIAMETS



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

# CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-3126
Nom del camí :	CAPÇANES ALS GUIAMETS
Terme municipal	Capçanes i els Guiamets
Comarca	PRIORAT
Classificació del camí	G 1a
Origen :	Capçanes
Final :	TV-3031, pk 12,560
Longitud:	2,220 km
Amplada :	5,18 m
Tipus paviment:	tractament superficial
Estat paviment:	regular, dolent
Tipus del terreny:	accidentat
Cunetes :	si
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si
Senyalització:	horitzontal no; vertical si
IMD:	192
Data de presa de dades:	10 novembre 2017

**Dóna compliment al criteri a):** uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Capçanes 403; els Guiamets 272) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Capçanes i els Guiamets i té un TIR del 64%.

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

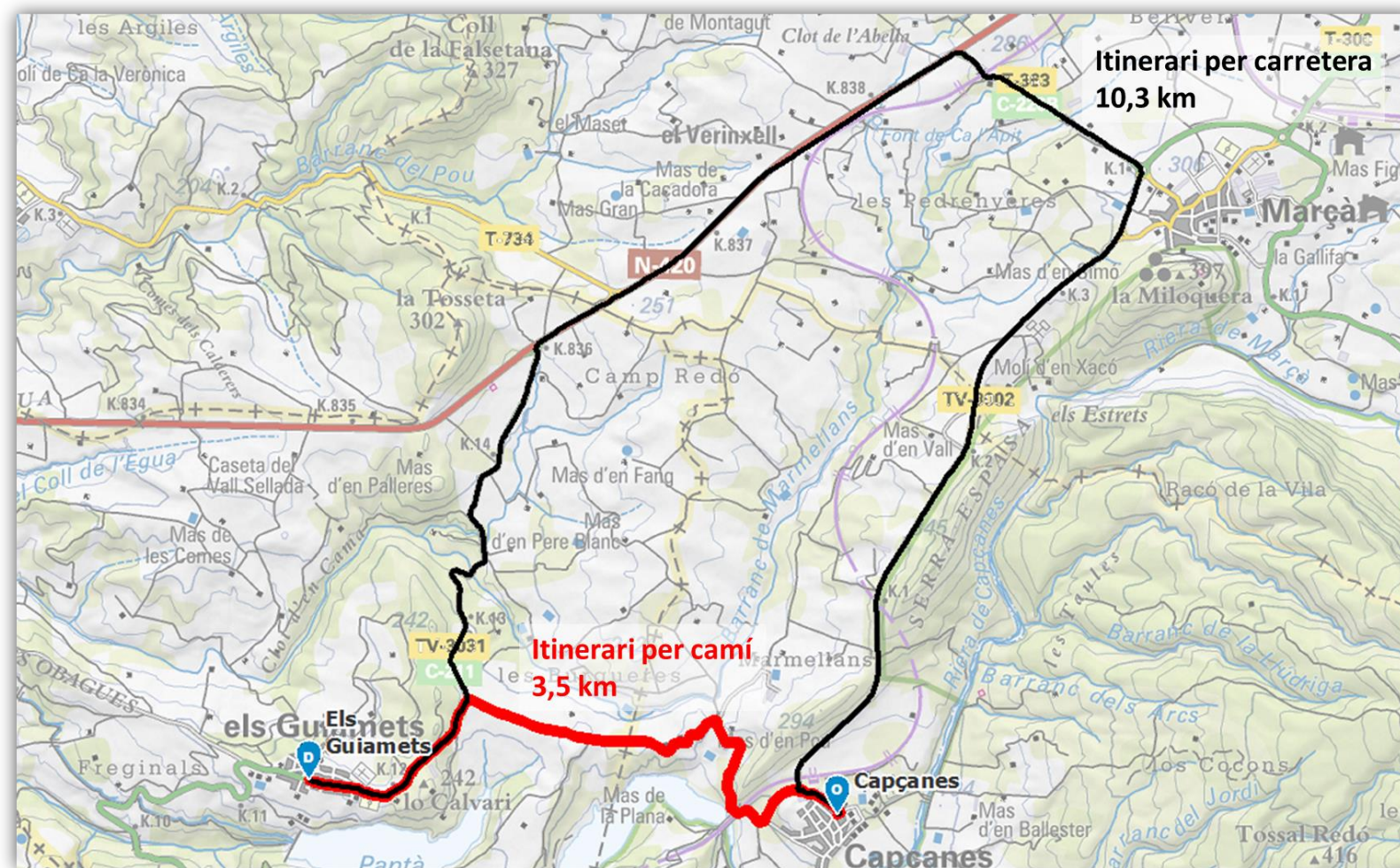
**G 1a**

## Camí T-3126

### Capçanes als Guiamets

#### Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	2,22
Itinerari carretera (km)	10,3
Itinerari camí (km)	3,5
Temps camí actual	4,29
Temps camí futur	3,18
Temps carretera alternativa	7,725
IMD actual del camí	192
IMD carretera alternativa	431
IMD captada	172,4
IMD total del camí futur	364,4
Estalvi temps del trànsit actual	11.662
Estalvi temps del trànsit captat	42.876
Estalvi operatiu	111.015
Estalvi global	165.553
Cost total de convertir a carretera (€)	250.000 €
TIR	64%

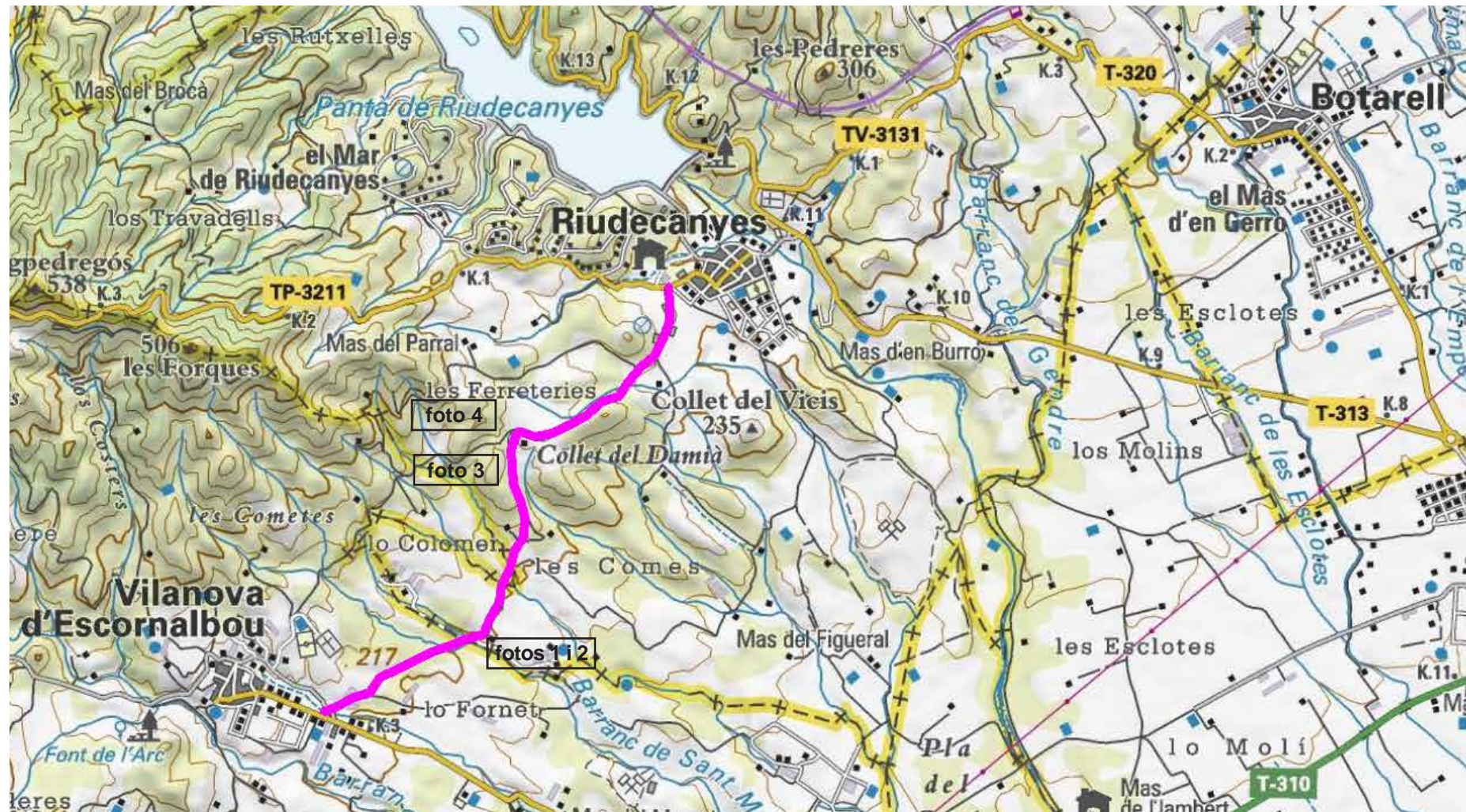


## Justificació

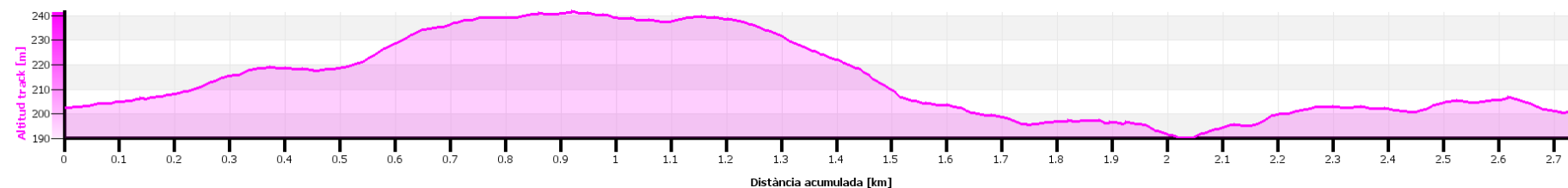
Dóna compliment al criteri h): tram de variant que dóna continuïtat a la xarxa de carreteres i elimina el pas per la travessera de Botarell.

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

## T-3134 VILANOVA D'ESCORNALBOU A RIUDECANYES



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-3134
Nom del camí :	VILANOVA D'ESCORNALBOU A RIUDECANYES
Terme municipal	Vilanova d'Escornalbou i Riudecanyes
Comarca	BAIX CAMP
Classificació del camí	G 1a
Origen :	Vilanova d'Escornalbou (T-321)
Final :	Riudecanyes, cruïlla TP-3211
Longitud:	2,760 km
Amplada :	6,55 m
Tipus paviment:	mescla bituminosa
Estat paviment:	bo
Tipus del terreny:	accidentat
Cunetes :	si
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	si pk 2+060 barranc
O F existents :	si pk 2+180
Senyalització:	si horitzontal
IMD:	242
Data de presa de dades:	09 octubre 2017

**Dóna compliment al criteri a):** uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Vilanova d'Escornalbou 521; Riudecanyes 1.101) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Vilanova d'Escornalbou i Riudecanyes i té un TIR del 1.866%.

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

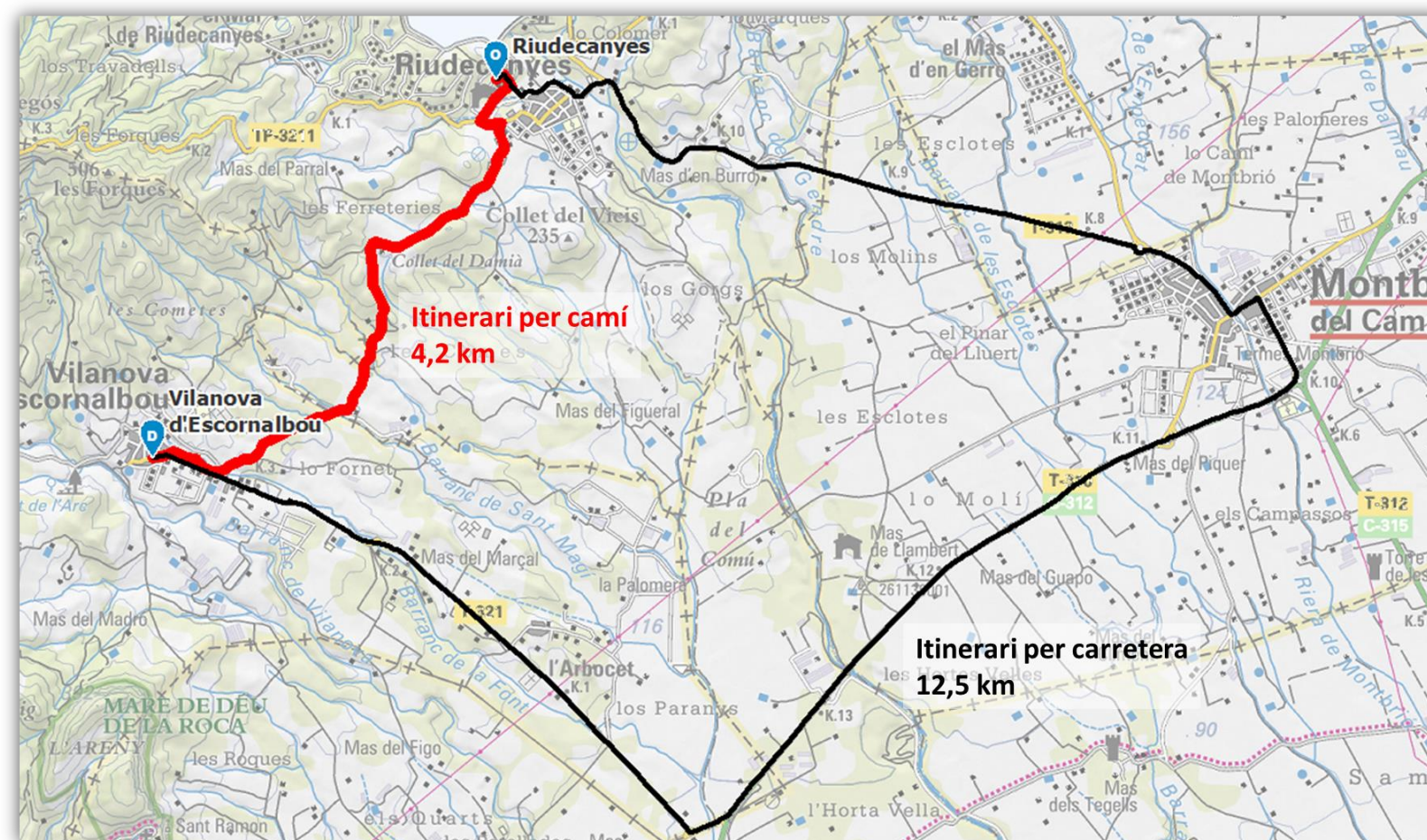
**G 1a**

## Camí T-3134

### Vilanova Escornalbou-Riudecanyes

#### Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	2,76
Itinerari carretera (km)	12,5
Itinerari camí (km)	4,2
Temps camí actual	5,22
Temps camí futur	3,84
Temps carretera alternativa	9,375
IMD actual del camí	242
IMD carretera alternativa	1174
IMD captada	469,6
IMD total del camí futur	711,6
Estalvi temps del trànsit actual	18.274
Estalvi temps del trànsit captat	142.229
Estalvi operatiu	365.778
Estalvi global	526.281
Cost total de convertir a carretera (€)	27.600 €
<b>TIR</b>	<b>1866%</b>



## Justificació

Dóna compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Vilanova d'Escornalbou 521; Riudecanyes 1.101) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Vilanova d'Escornalbou i Riudecanyes i té un TIR del 1.866%.

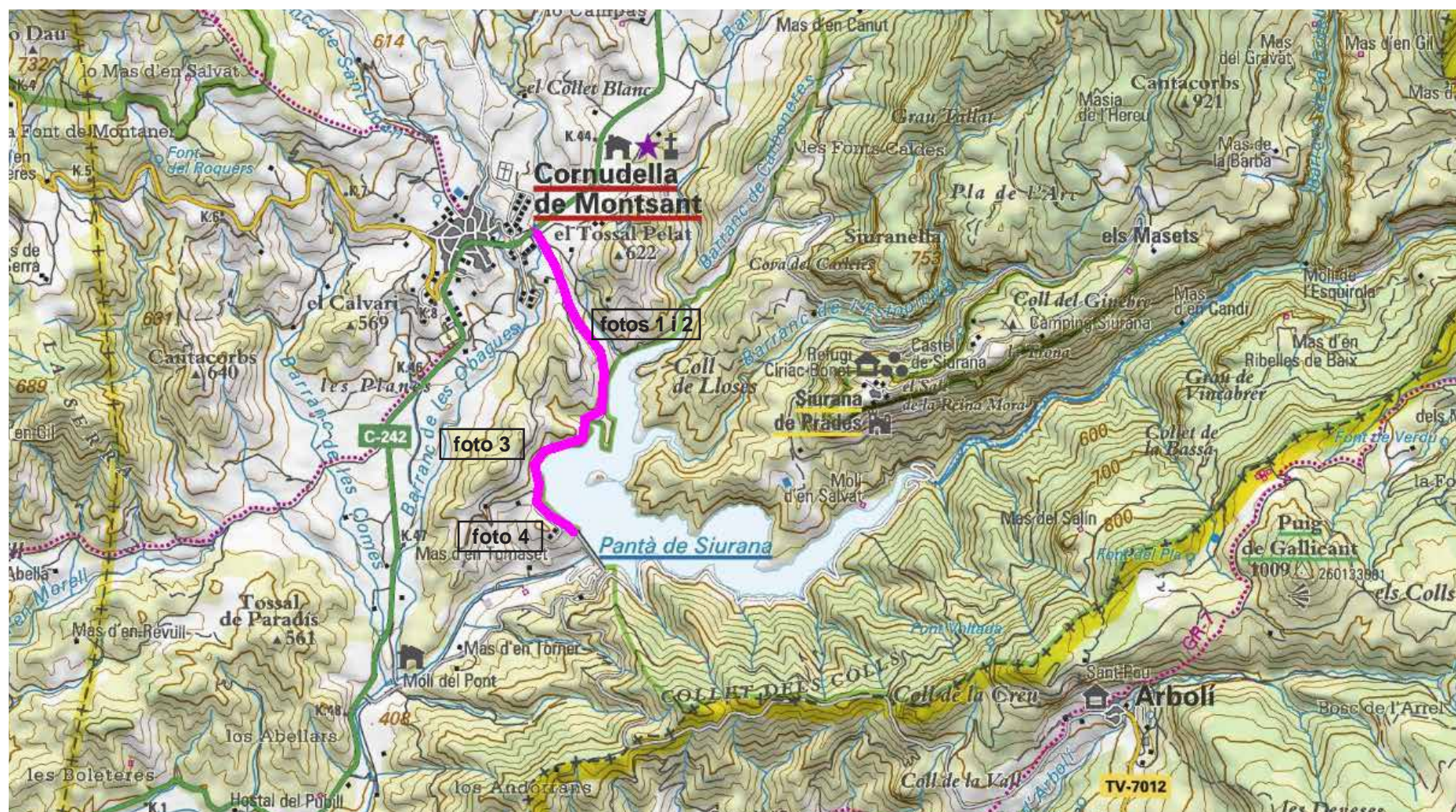
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.



T-3211

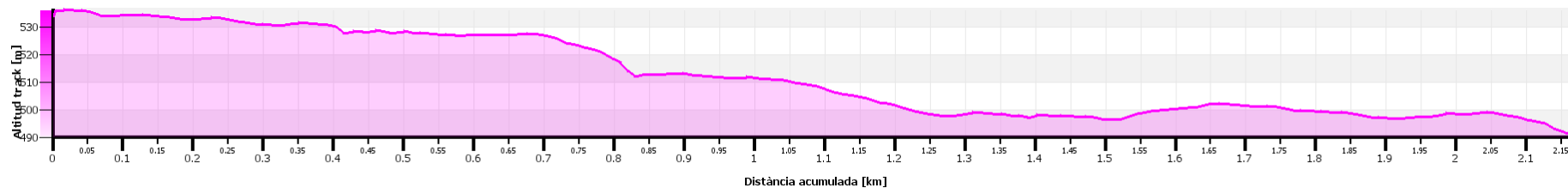
# CORNUDELLA DE MONTSANT A PANTÀ DE SIURANA

# CAMP DE TARRAGONA



Codi camí	T-3211
Nom del camí :	CORNUDELLA DE MONTSANT A PANTÀ DE SIURANA
Terme municipal	Cornudella de Montsant
Comarca	PRIORAT
Classificació del camí	G 1a
Origen :	C-242
Final :	Pantà Siurana
Longitud:	2,360 km
Amplada :	5,42
Tipus paviment:	mescla bituminosa
Estat paviment:	bo
Tipus del terreny:	accidentat
Cunetes :	si
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si
Senyalització:	si, trams barrera seguretat
IMD	501
Data de presa de dades:	26 juliol 2018

## Planta



## Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



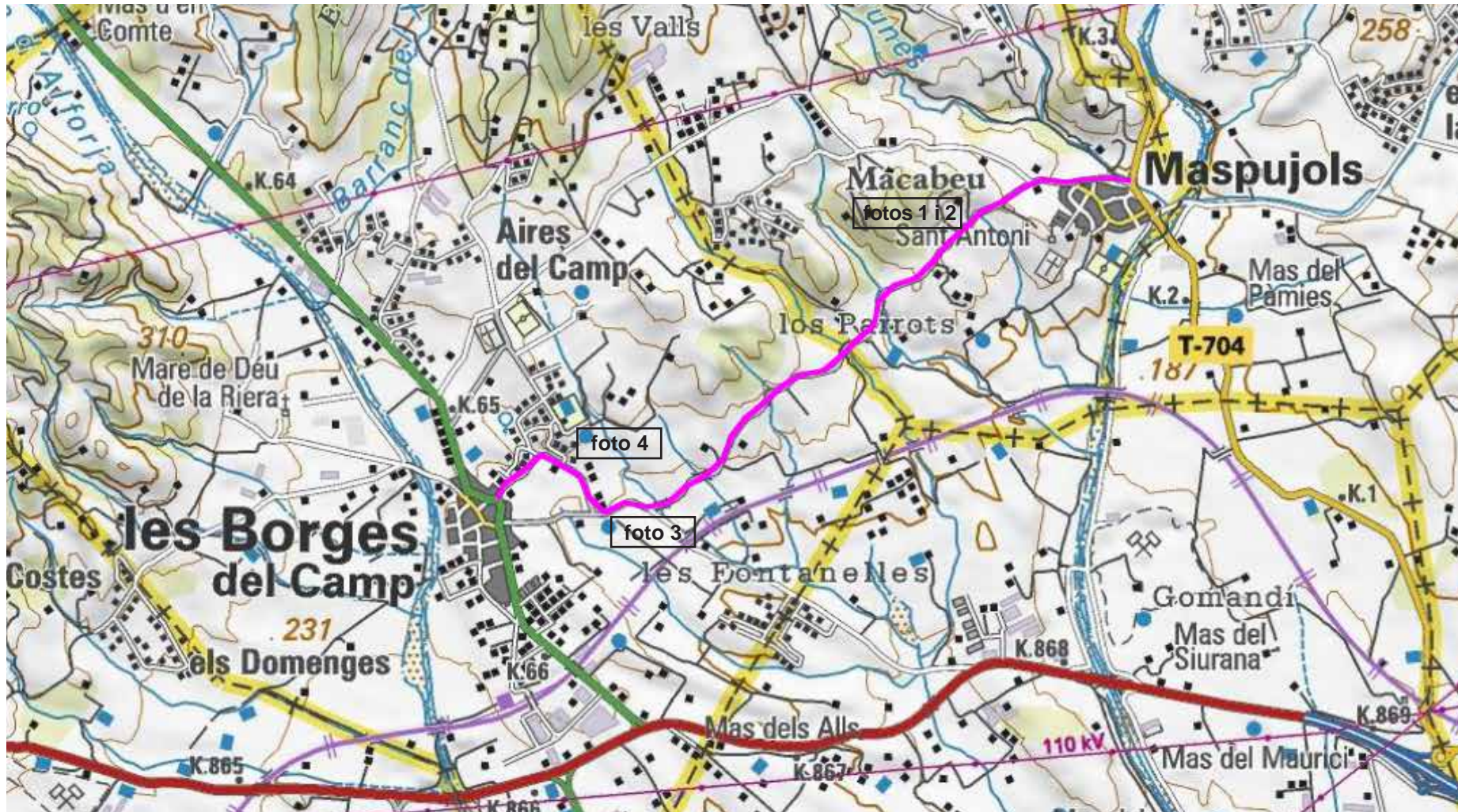
Foto 4

**Dóna compliment al criteri e): accés a centre de lleure amb més de 50.000 visitants anuals (Pantà de Siurana).**

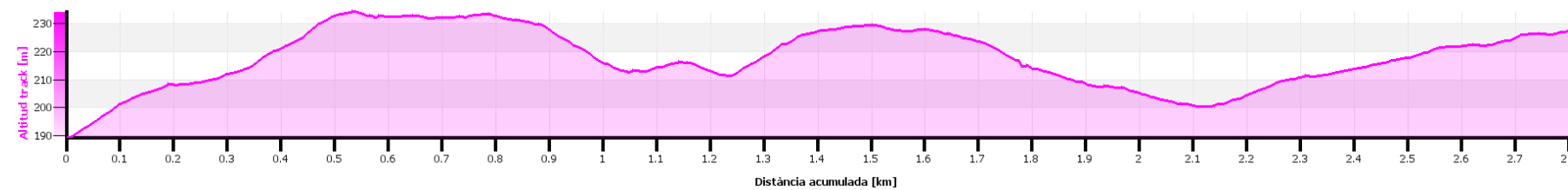
**El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.**

**G 1a**

## T-3292 MASPUJOLS A LES BORGES DEL CAMP



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-3292
Nom del camí :	MASPUJOLS A LES BORGES DEL CAMP
Terme municipal	Maspujols i les Borges del Camp
Comarca	BAIX CAMP
Classificació del camí	G 1a
Origen :	T-704 a Maspujols
Final :	C-242
Longitud:	2,870 km
Amplada :	6,71 m
Tipus paviment:	mescla bituminosa
Estat paviment:	regular
Tipus del terreny:	accidentat
Cunetes :	no
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si (2)
Senyalització:	si horitzontal
IMD:	440
Data de presa de dades:	23 octubre 2017

**Dóna compliment al criteri a):** uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Maspujols 791; les Borges del Camp 2.080) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Maspujols i les Borges del Camp i té un TIR del 29%.

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

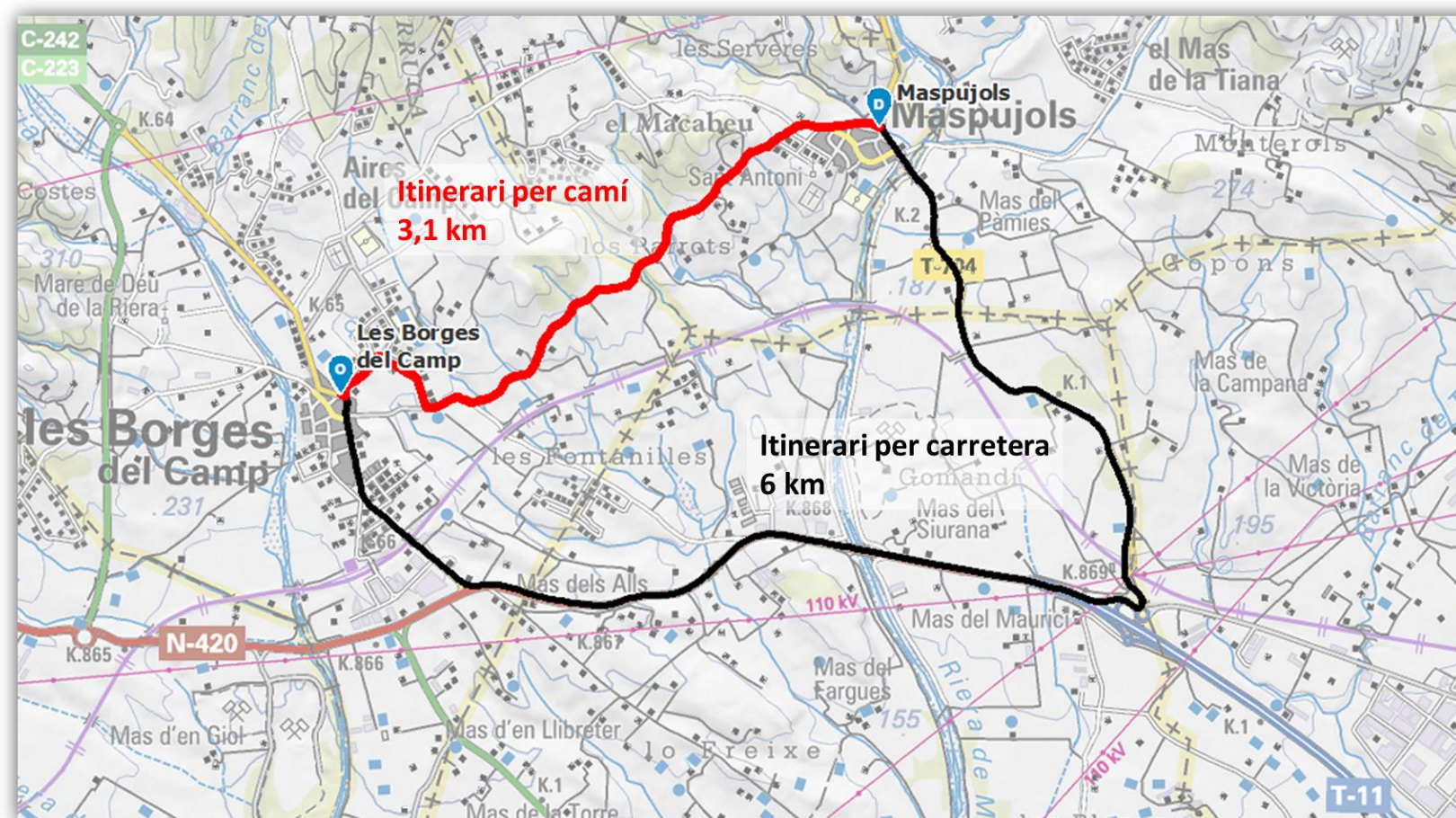
**G 1a**

## Camí T-3292

### Maspujols a les Borges del Camp

#### Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	2,87
Itinerari carretera (km)	6
Itinerari camí (km)	3,1
Temps camí actual	4,48
Temps camí futur	3,04
Temps carretera alternativa	4,5
IMD actual del camí	440
IMD carretera alternativa	3391
IMD captada	678,2
IMD total del camí futur	1118,2
Estalvi temps del trànsit actual	34.550
Estalvi temps del trànsit captat	54.089
Estalvi operatiu	2.861
Estalvi global	91.500
Cost total de convertir a carretera (€)	287.000 €
TIR	29%



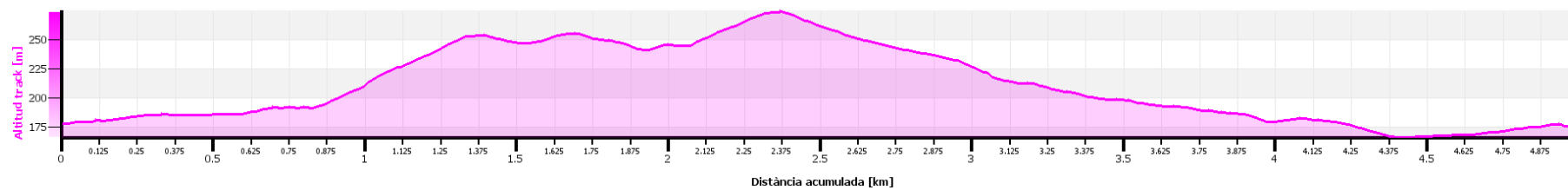
## Justificació

Dóna compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Maspujols 791; les Borges del Camp 2.080) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre Maspujols i les Borges del Camp i té un TIR del 29%. El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

## T-4233 BONASTRE A ALBINYANA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-4233
Nom del camí :	BONASTRE A ALBINYANA
Terme municipal	Bonastre i Albinyana
Comarca	BAIX PENEDÈS
Classificació del camí	G 1a
Origen :	Bonastre
Final :	Albinyana
Longitud:	5,030 km
Amplada :	5,3 m
Tipus paviment:	mescla bituminosa
Estat paviment:	regular
Tipus del terreny:	accidentat
Cunetes :	si , formigonades
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	si (4) = pk 0+530, pk 0+770, pk 1+930 i pk 4+020
O F existents :	no
Senyalització:	si, i barreres seguretats
IMD:	248
Data de presa de dades:	11 octubre 2017

**Dóna compliment al criteri a):** uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Bonastre 661; Albinyana 2.340), **al criteri f):** variant que escurça itineraris entre Bonastre i Albinyana i té un TIR del 66% i **al criteri g):** tancament d'itineraris amb un TIR del 66%.

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

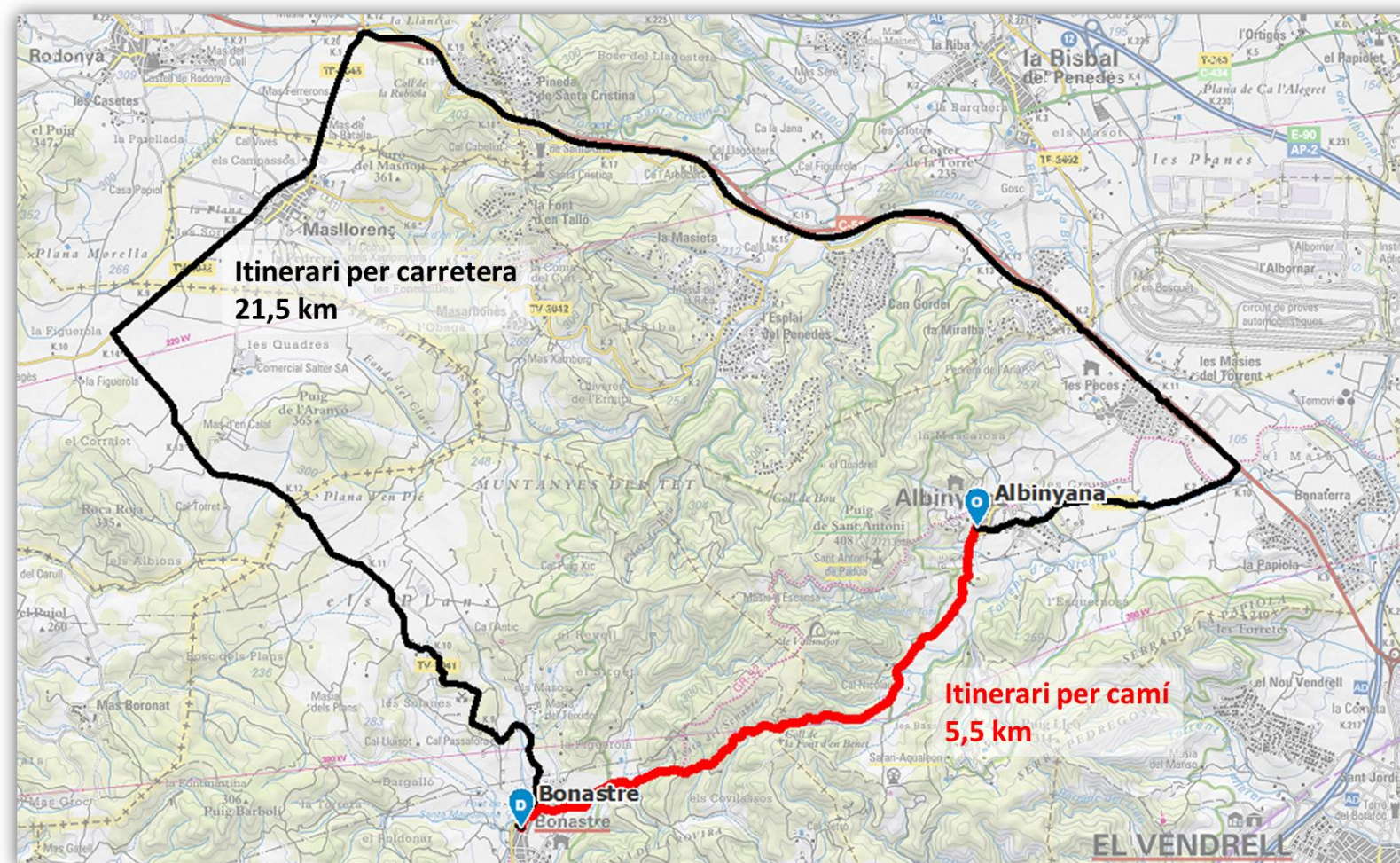
**G 1a**

## Camí T-4233

### Bonastre a Albinyana

### Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	5,03
Itinerari carretera (km)	21,5
Itinerari camí (km)	5,5
Temps camí actual	7,90
Temps camí futur	5,38
Temps carretera alternativa	16,125
IMD actual del camí	248
IMD carretera alternativa	1017
IMD captada	406,8
IMD total del camí futur	654,8
Estalvi temps del trànsit actual	34.130
Estalvi temps del trànsit captat	239.127
Estalvi operatiu	627.432
Estalvi global	900.689
Cost total de convertir a carretera (€)	1.257.500 €
TIR	71%

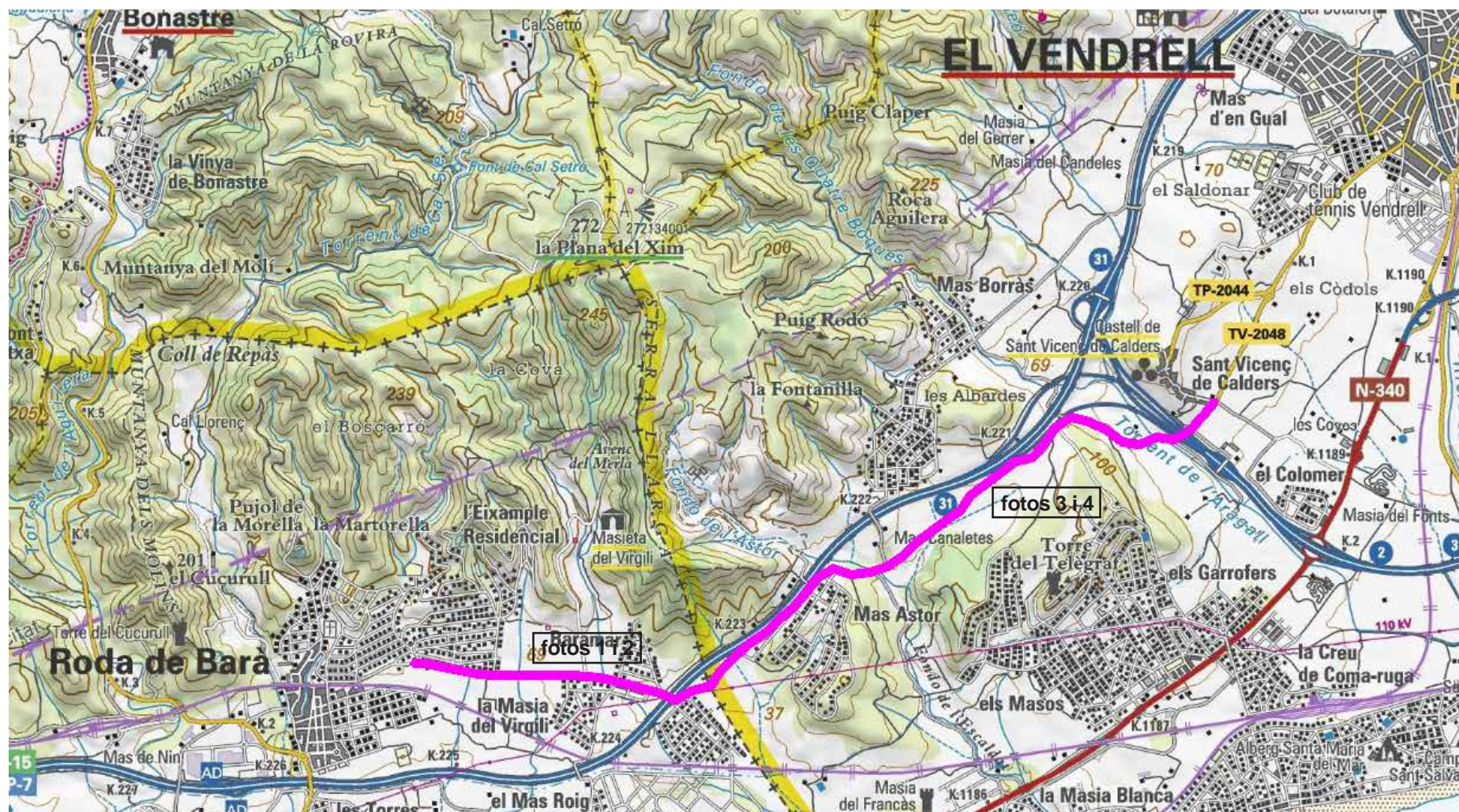


## Justificació

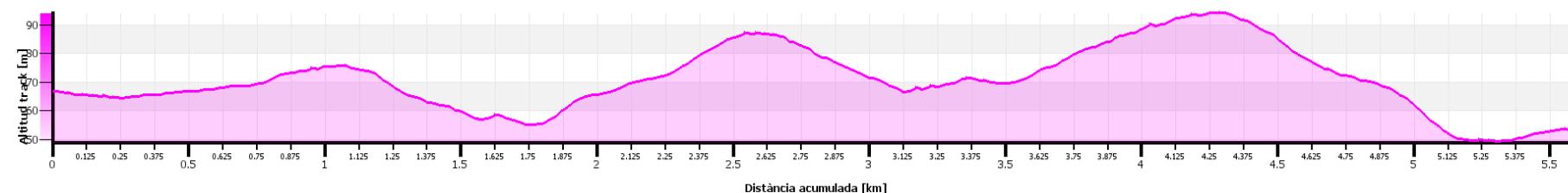
Dóna compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Bonastre 661; Albinyana 2.340), al criteri e): accés a centre de lleure amb més de 50.000 visitants anuals (Aqualéon), al criteri f): variant que escurça itineraris entre Bonastre i Albinyana i té un TIR del 71% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 71%.

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

## T-4283 RODA DE BARÀ A SANT VICENÇ DE CALDERS



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-4283
Nom del camí :	RODA DE BARÀ A SANT VICENÇ DE CALDERS
Terme municipal	Roda de Barà i el Vendrell
Comarca	BAIX PENEDEÈS i TARRAGONÈS
Classificació del camí	G 1a
Origen :	Roda de Barà
Final :	Sant Vicenç de Calders , Barri baix
Longitud:	5,570 km
Amplada :	5,88 m
Tipus paviment:	mescla bituminosa
Estat paviment:	regular
Tipus del terreny:	ondulat
Cunetes :	no
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si, pas inferior AP-7 pk 1+650; pas torrent Aragall pk 5+370; pas inferior vial N-340 pk 5+400
Senyalització:	restes en tram de pintura horitzontal
IMD	931
Data de presa de dades:	12 juny 2018

**Dóna compliment al criteri b): el seu recorregut uneix nuclis de més de 150 habitants (Roda de Barà 3.129; Baramar 383; Mas Astor 175; Mas Borràs 327, Sant Vicenç de Calders 129), al criteri f): variant que escurça itineraris entre Roda de Barà i Sant Vicenç de Calders i té un TIR del 25% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 25%.**

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

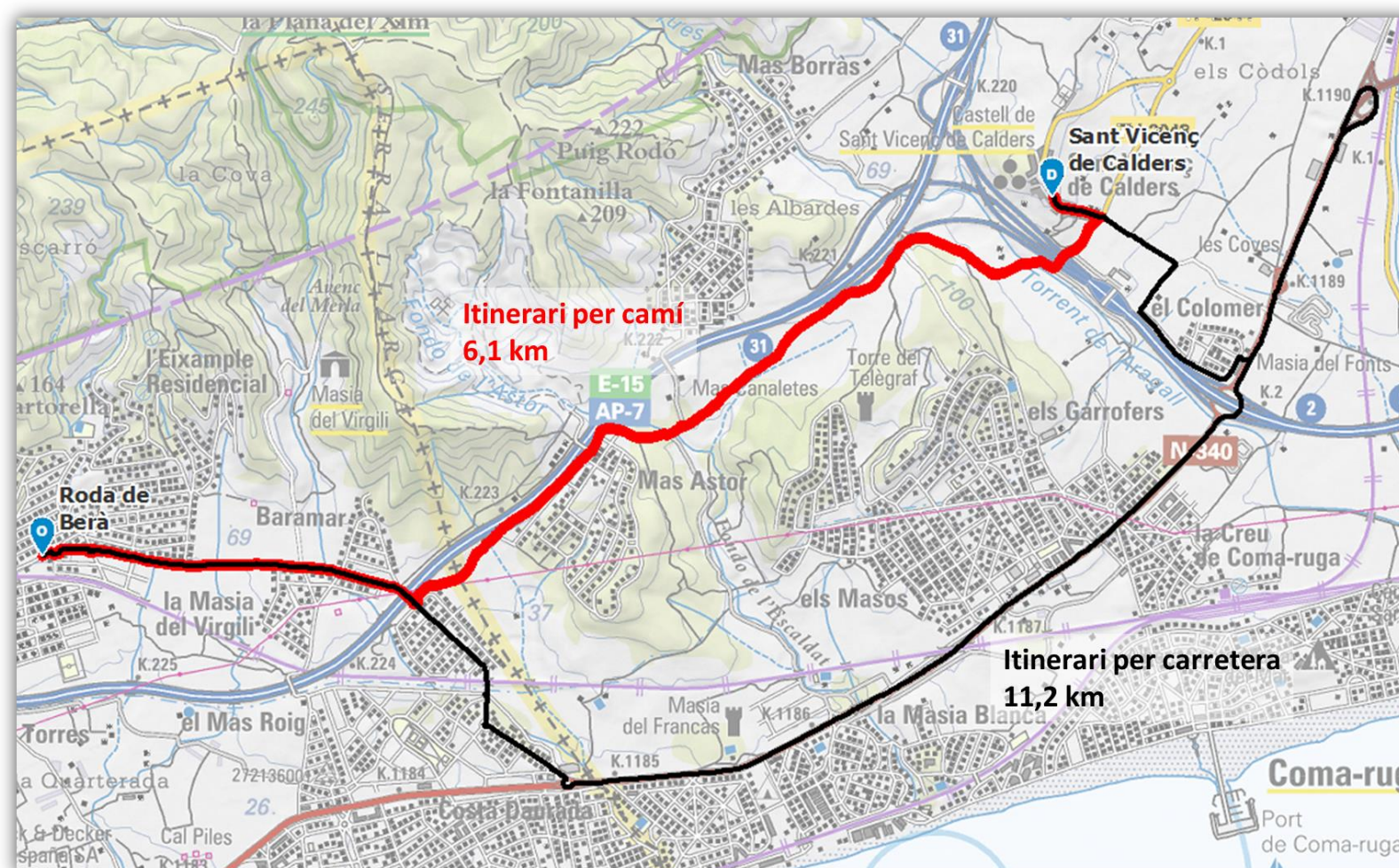
**G 1a**

## Camí T-4283

### Roda de Berà a St Vicenç de Calders

#### Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	5,57
Itinerari carretera (km)	11,2
Itinerari camí (km)	6,1
Temps camí actual	8,75
Temps camí futur	5,97
Temps carretera alternativa	8,4
IMD actual del camí	931
IMD carretera alternativa	1.671
IMD captada	334,2
IMD total del camí futur	1.265
Estalvi temps del trànsit actual	141.879
Estalvi temps del trànsit captat	44.484
Estalvi operatiu	22.084
Estalvi global	208.447
Cost total de convertir a carretera (€)	807.000 €
TIR	25%

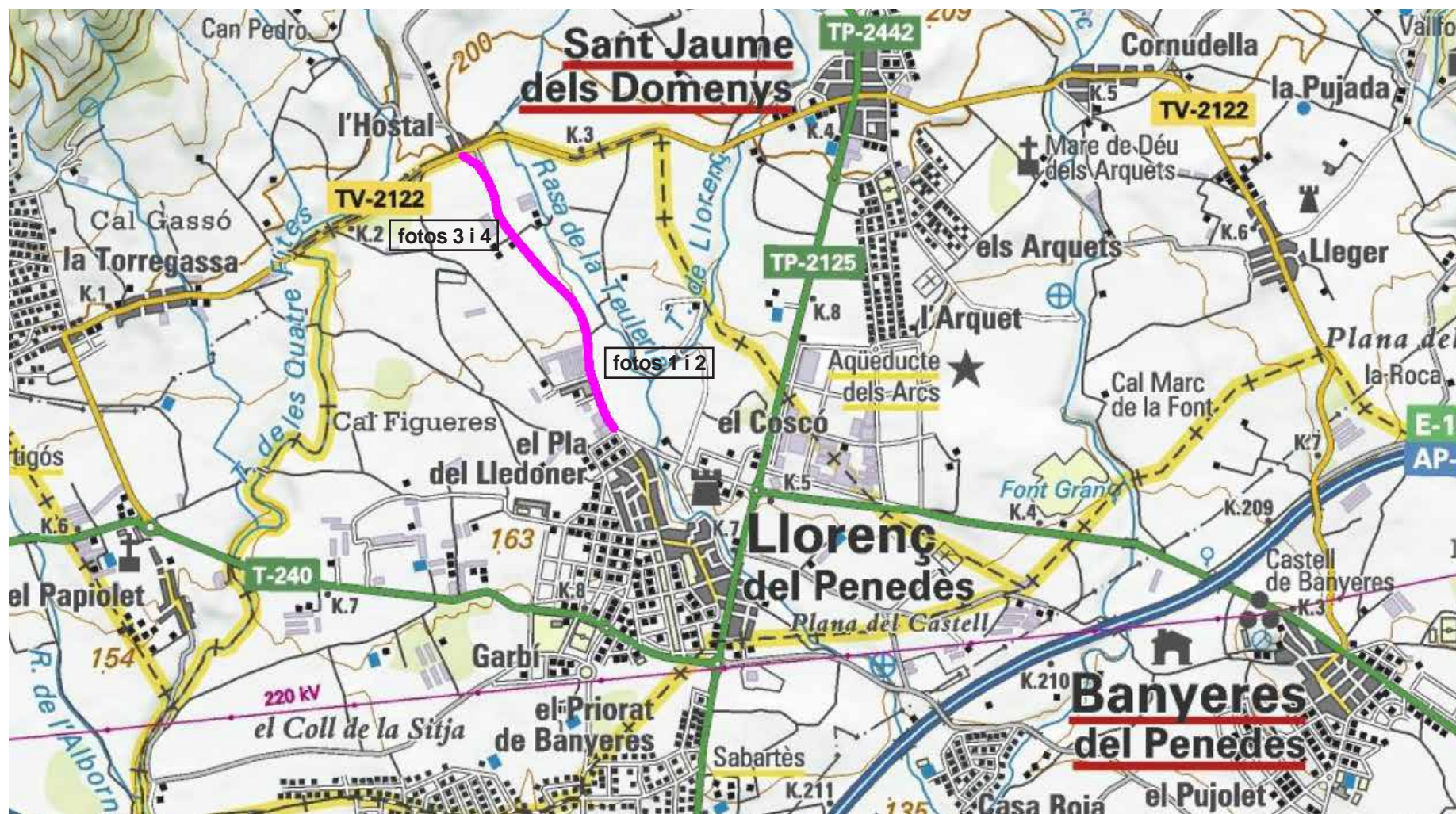


## Justificació

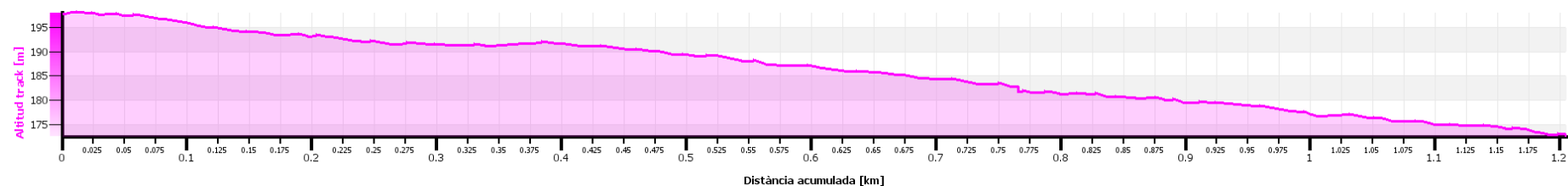
Dóna compliment al criteri b): el seu recorregut uneix nuclis de més de 150 habitants (Roda de Berà 3.129; Baramar 383; Mas Astor 175; Mas Borràs 327, Sant Vicenç de Calders 129), al criteri f): variant que escurça itineraris entre Roda de Berà i Sant Vicenç de Calders i té un TIR del 25% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 25%.

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

## T-4340 I'HOSTAL A LLORENÇ DEL PENEDÈS



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-4340
Nom del camí :	I'HOSTAL A LLORENÇ DEL PENEDÈS
Terme municipal	Llorenç del Penedès
Comarca	BAIX PENEDÈS
Classificació del camí	G 1a
Origen :	l'Hostal rotonda TV-2122 pk 2+550
Final :	Llorenç del Penedès
Longitud:	1,820 km
Amplada :	6,37 m
Tipus paviment:	mescla bituminosa
Estat paviment:	bo
Tipus del terreny:	ondulat
Cunetes :	no
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	no
Senyalització:	si
IMD:	742
Data de presa de dades:	09 octubre 2017

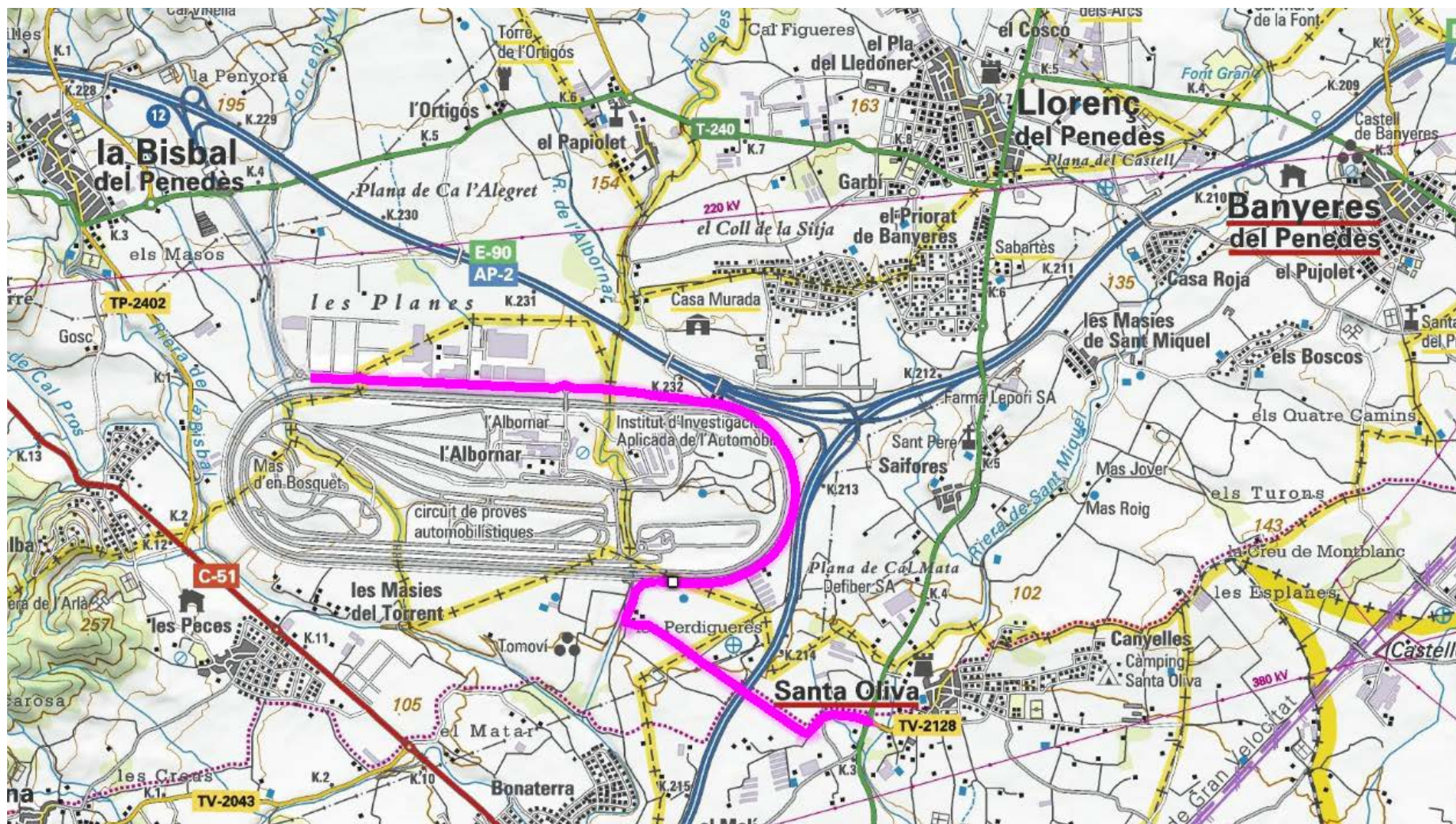
**Dóna compliment al criteri h): tram de variant que dóna continuïtat a la xarxa de carreteres i elimina el pas per la travessera de Sant Jaume dels Domenys.**

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

**G 1a**



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



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## CAMP DE TARRAGONA

Codi camí	T-4346
Nom del camí :	LA BISBAL DEL PENEDÈS A SANTA OLIVA PER IDIADA
Terme municipal	Bisbal del Penedès, Albinyana, Banyeres del Penedès, Santa Oliva
Comarca	BAIX PENEDÈS
Classificació del camí	G 1a
Origen :	T-240 pk 3+657
Final :	Rotonda TP-2125 accés a Santa Oliva 6,410 km
Longitud:	6,41m
Amplada :	bituminosa
Tipus paviment:	regular
Estat paviment:	ondulat
Tipus del terreny:	no
Cunetes :	
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si, pas inferior AP7 al pk 5+480
Senyalització:	si, barrera seguretat
IMD:	1296
Data de presa de dades:	11 octubre 2017

**Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre la Bisbal del Penedès i Santa Oliva i té un TIR del 60%.**

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

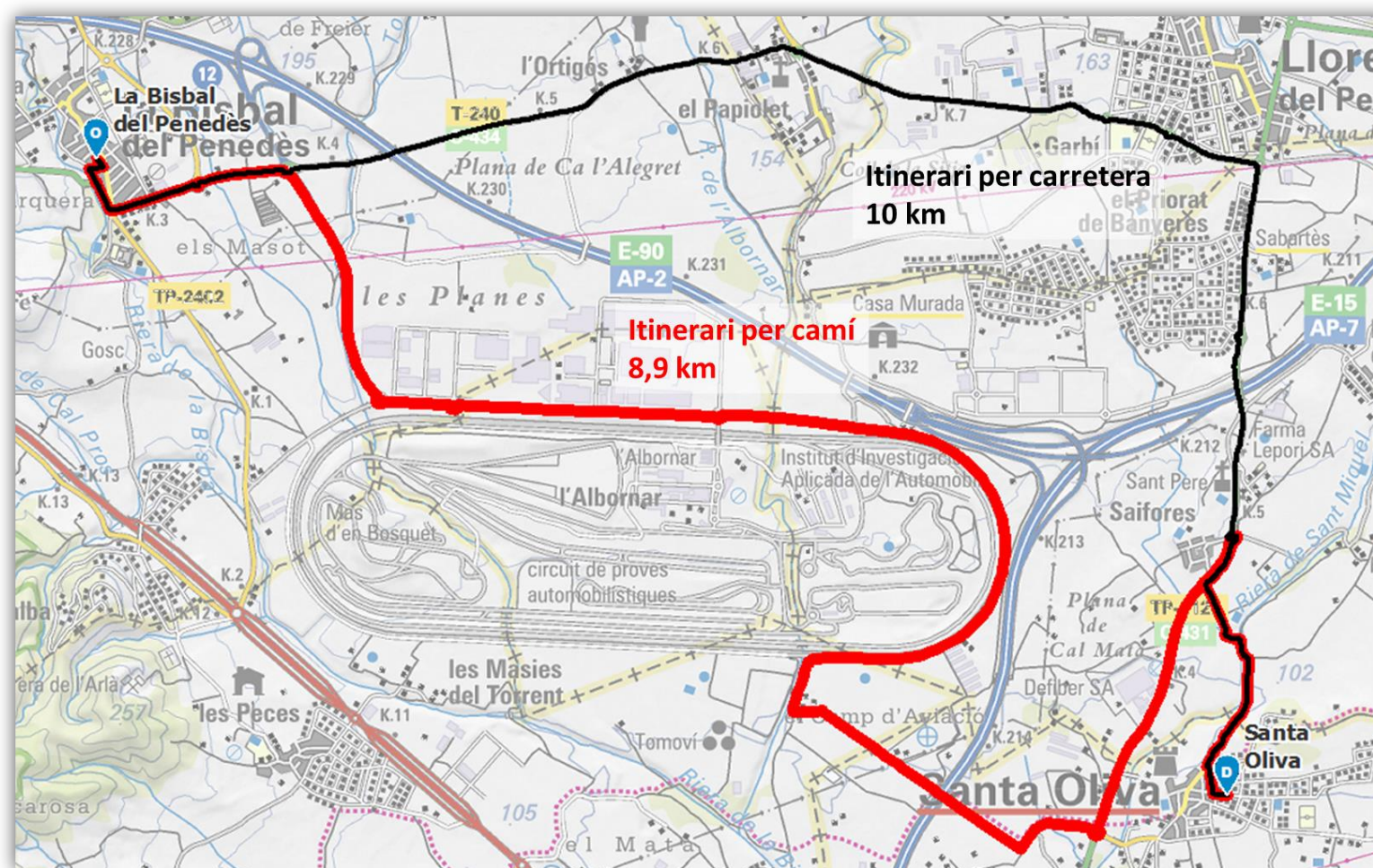
**G 1a**

## Camí T-4346

### Bisbal Penedès-Sta Oliva per IDIADA

#### Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	6,41
Itinerari carretera (km)	10
Itinerari camí (km)	8,9
Temps camí actual	11,48
Temps camí futur	8,28
Temps carretera alternativa	7,5
IMD actual del camí	1296
IMD carretera alternativa	2146
IMD captada	214,6
IMD total del camí futur	1510,6
Estalvi temps del trànsit actual	227.288
Estalvi temps del trànsit captat	9.130
Estalvi operatiu	160.215
Estalvi global	396.633
Cost total de convertir a carretera (€)	641.000 €
<b>TIR</b>	<b>59%</b>



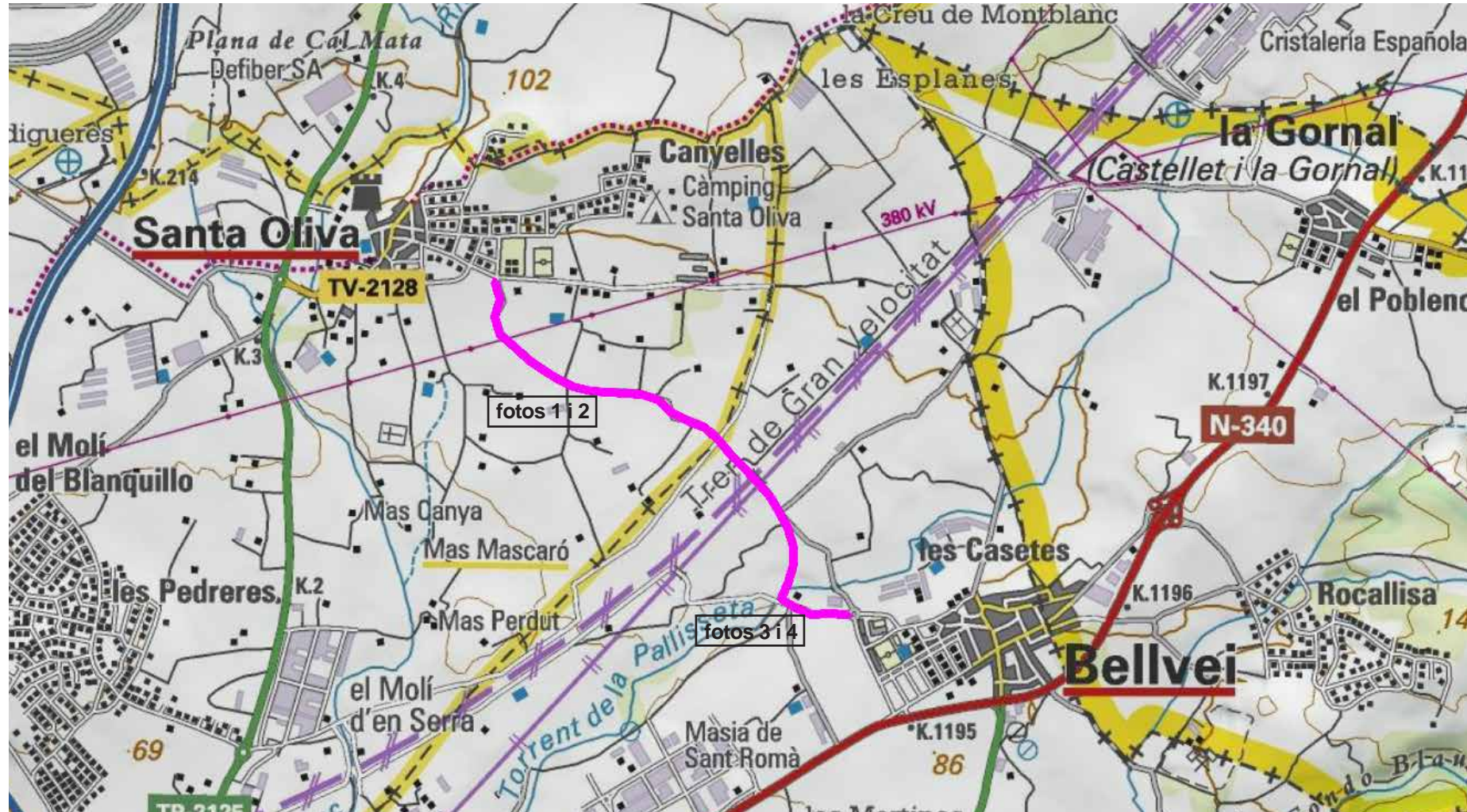
## Justificació

Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre la Bisbal del Penedès i Santa Oliva i té un TIR del 59%.

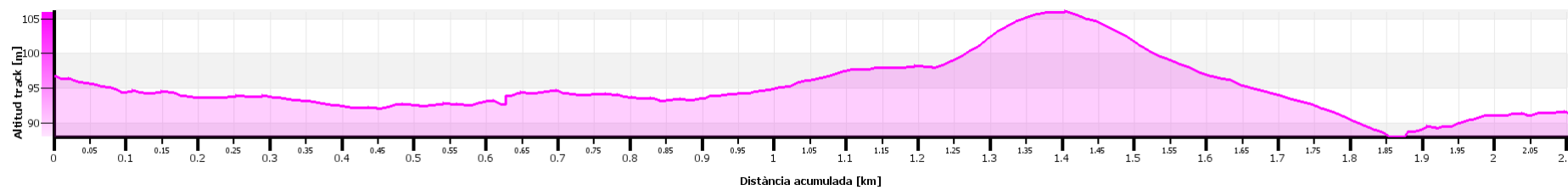
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

T-4347

## SANTA OLIVA A BELLVEI



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## CAMP DE TARRAGONA

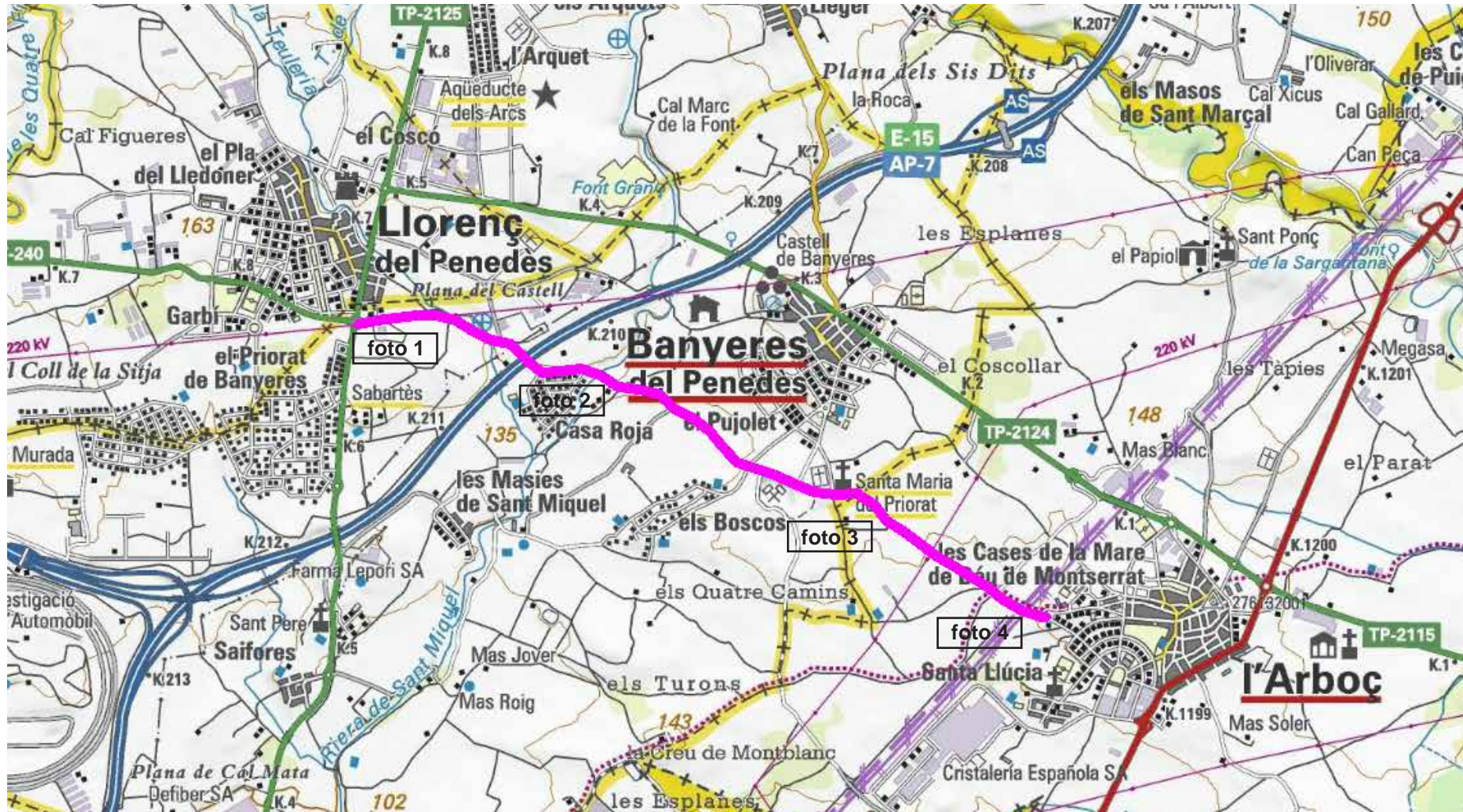
Codi camí	T-4347
Nom del camí :	SANTA OLIVA A BELLVEI
Terme municipal	Santa Oliva i Bellvei
Comarca	BAIX PENEDEÈS
Classificació del camí	G 1a
Origen :	Santa Oliva
Final :	Bellvei
Longitud:	2,15 km
Amplada :	5,78 m
Tipus paviment:	tractament superficial
Estat paviment:	regular
Tipus del terreny:	ondulat
Cunetes :	no
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	Pas superior AVE + F.C.
Senyalització:	no
IMD	714
Data de presa de dades:	19 octubre 2.017

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

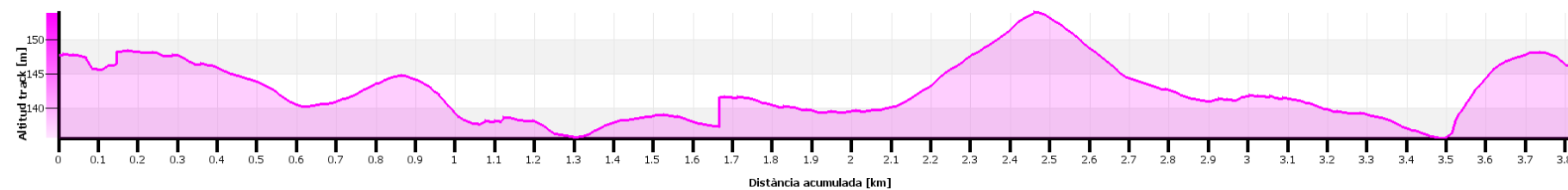
**El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.**

**G 1a**

# T-4356 LLORENÇ DEL PENEDÈS A L'ARBOÇ



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

# CAMP DE TARRAGONA

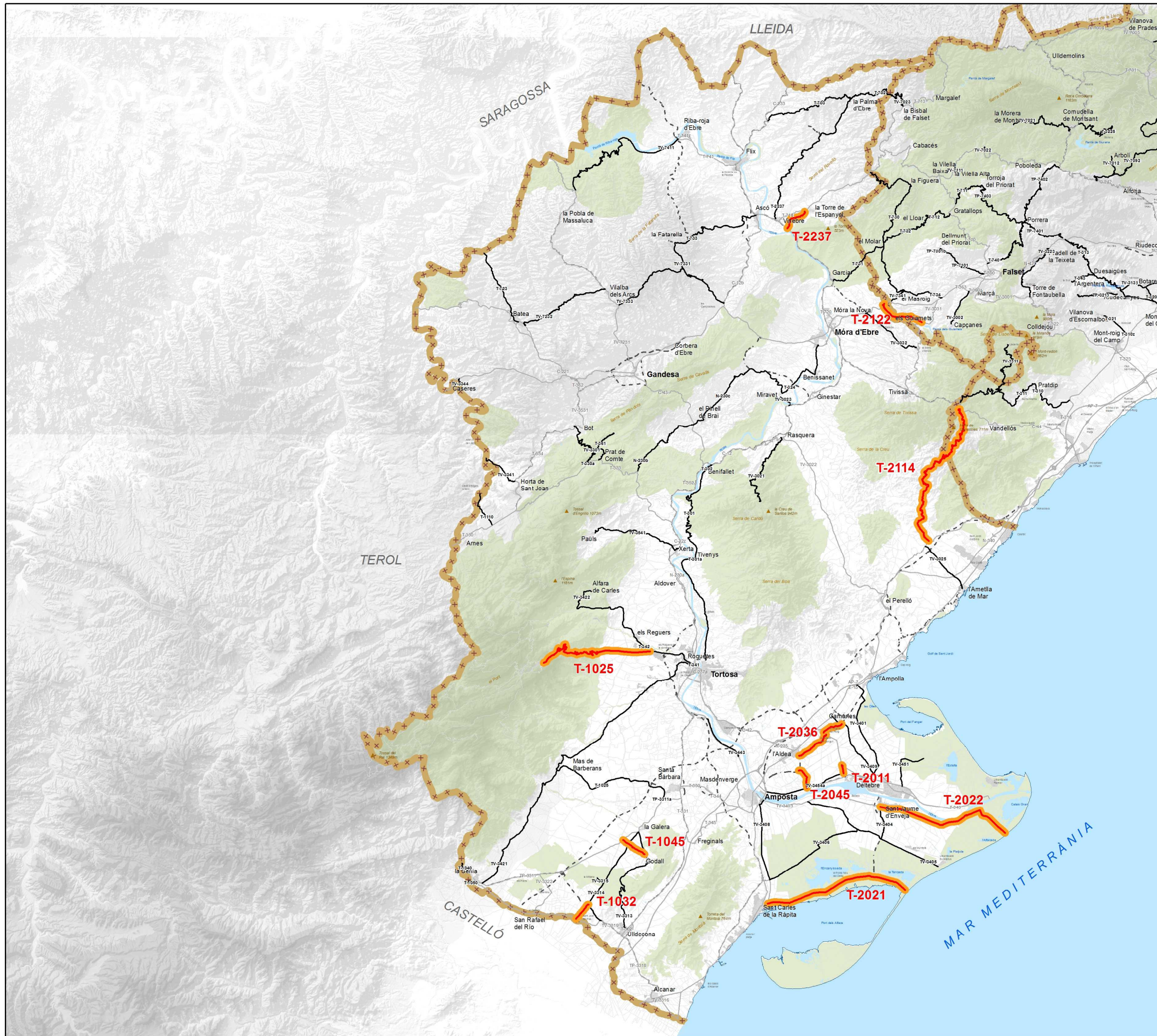
Codi camí	T-4356
Nom del camí :	LLORENÇ DEL PENEDÈS A L'ARBOÇ
Terme municipal	Banyeres del Penedès i l'Arboç
Comarca	BAIX PENEDÈS
Classificació del camí	G 1a
Origen :	Rotonda TP-2125 costat Llorenç del Penedès
Final :	Rotonda accés a l'Arboç , costat escoles
Longitud:	3,830 km
Amplada :	6.43
Tipus paviment:	mescla bituminosa
Estat paviment:	regular
Tipus del terreny:	accidentat
Cunetes :	si
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	si, pk: 1+940 (100 m formigonat)
O F existents :	si : pk 0+900 barranc AP 7; pk 1+300barranc i i pk 3+750 pont via FC
Senyalització:	si i barrera seguretat
IMD	1198
Data de presa de dades:	5 juliol 2018

**Dóna compliment al criteri a):** uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Llorenç del Penedès 2.056; l'Arboç 5.484) i al criteri b): el recorregut uneix nuclis de més de 150 habitants (Casa Roja 201).



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

**G 1a**

**ANNEX 3. PLÀNOL, LLISTAT, CÀLCULS I FITXES DELS CAMINS DEL GRUP 1a DE TERRES DE L'EBRE**



### Camins del Grup 1a

-  Grup 1a
-  Carreteres de la Diputació de Tarragona



TERRES DE L'EBRE

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

Camins del Grup 1a

Escala 1:330.000



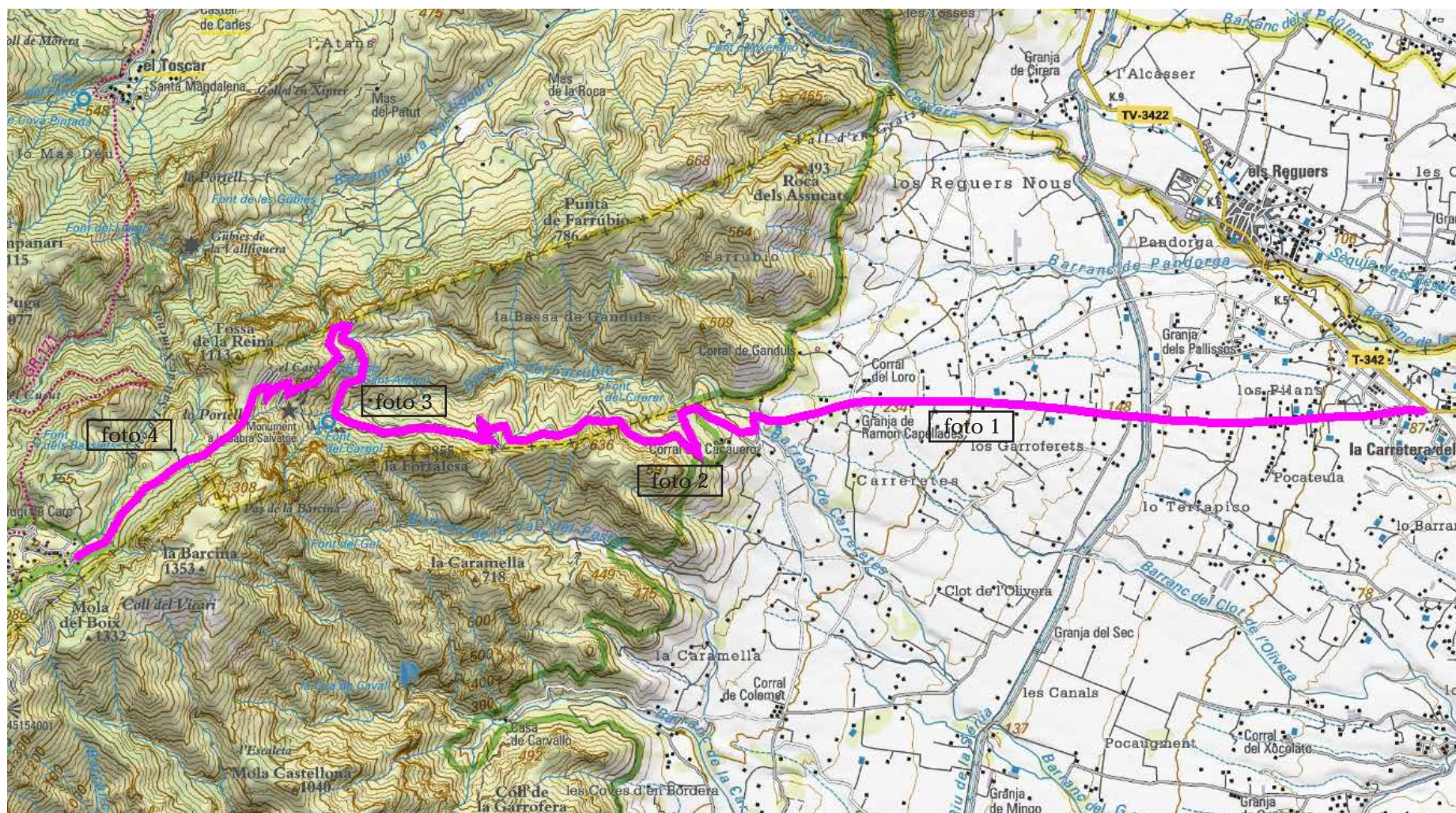
**Diputació Tarragona**

<b>CODI</b>	<b>Topònim</b>	<b>Comarca</b>	<b>Grup</b>	<b>Longitud (km)</b>	
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	
				<b>TOTAL</b>	<b>69,02</b>

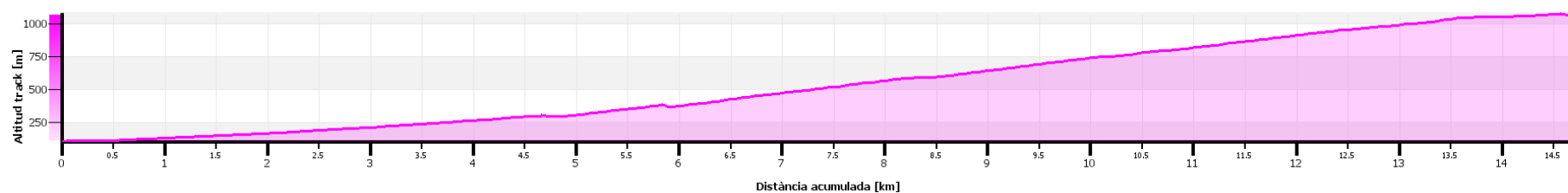
Codi	Topònim	Comarca	Àmbit	Longitud (km)	Relleu	Entorn	Amplada (m)	Tipus de paviment	Estat del camí	Travessa un espai natural	A	B	C	D	E	F	G	H	Cost de manteniment i explotació (€)	Cost d'adequació del camí a carretera (€)	IMD	TIR
T-1025	dels Ports	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	14,95	Molt accidentat	Natural	5,58	TS i MB	Bo/dolent	Sí					✓				62.790	1.495.000	542	
T-1032	Traiguera	Montsià	Terres de l'Ebre	1,75	Pla/Ondulat	Rural	5,00	TS	Molt dolent	No						✓	✓		7.350	262.500	304	179%
T-1045	del Ròssec	Montsià	Terres de l'Ebre	2,44	Pla/Ondulat	Rural	5,15	MB	Bo	No						✓			10.248	122.000	227	14%
T-2011	del Lligallo de la Vidala	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	0,72	Pla/Ondulat	Rural	9,17	MB	Bo	No						✓	✓		3.024	7.200	383	193%
T-2021	Sant Carles a Poble Nou i Salines	Montsià	Terres de l'Ebre	12,53	Pla/Ondulat	Natural	5,28	TS i MB	Bo	Sí	✓				✓				52.626	8.000.000	1.188	
T-2022	del Migjorn	Montsià	Terres de l'Ebre	12,77	Pla/Ondulat	Natural	5,99	TS	Regular/dolent	Sí					✓				53.634	1.277.000	368	
T-2036	Camarles a l'Aldea	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	4,6	Pla/Ondulat	Rural	5,11	TS	Bo/regular	No	✓	✓							19.320	690.000	600	
T-2045	Lligallo de l'Aldea	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	3,83	Pla/Ondulat	Rural	5,42	TS	Dolent	No						✓			16.086	574.500	373	33%
T-2114	Gavadà	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	11,84	Molt accidentat	Natural	6,26	TS	Regular	Sí	✓					✓			49.728	1.184.000	212	26%
T-2122	dels Guiamets a Móra	Baix Ebre	Terres de l'Ebre	1,13	Accidentat	Rural	5,13	TS	Regular	No						✓			4.746	84.750	293	13%
T-2237	Vinebre a la Torre de l'Espanyol	Ribera d'Ebre	Terres de l'Ebre	2,46	Accidentat	Rural	5,93	MB	Regular	No						✓	✓		10.332	246.000	293	12%



# T-1025 DELS PORTS



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

# TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-1025
Nom del camí :	DELS PORTS
Terme municipal	Tortosa i Roquetes
Comarca	BAIX EBRE
Classificació del camí	G 1a
Origen :	T-342
Final :	crúlla camí accés mont Caro
Longitud:	14,950 km
Amplada :	5,58 m
Tipus paviment:	13,920 km de mescla bituminosa i 1,030 km de tractament superficial
Estat paviment:	bo
Tipus del terreny:	molt accidentat
Cunetes :	si
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	pk 1,9 pas sobre canal Xerta-riu Sénia, pk 4,8 sobre barranc Farrúbio
Senyalització:	si i barrera seguretat
IMD:	542
Data de presa de dades:	03 juliol 2018

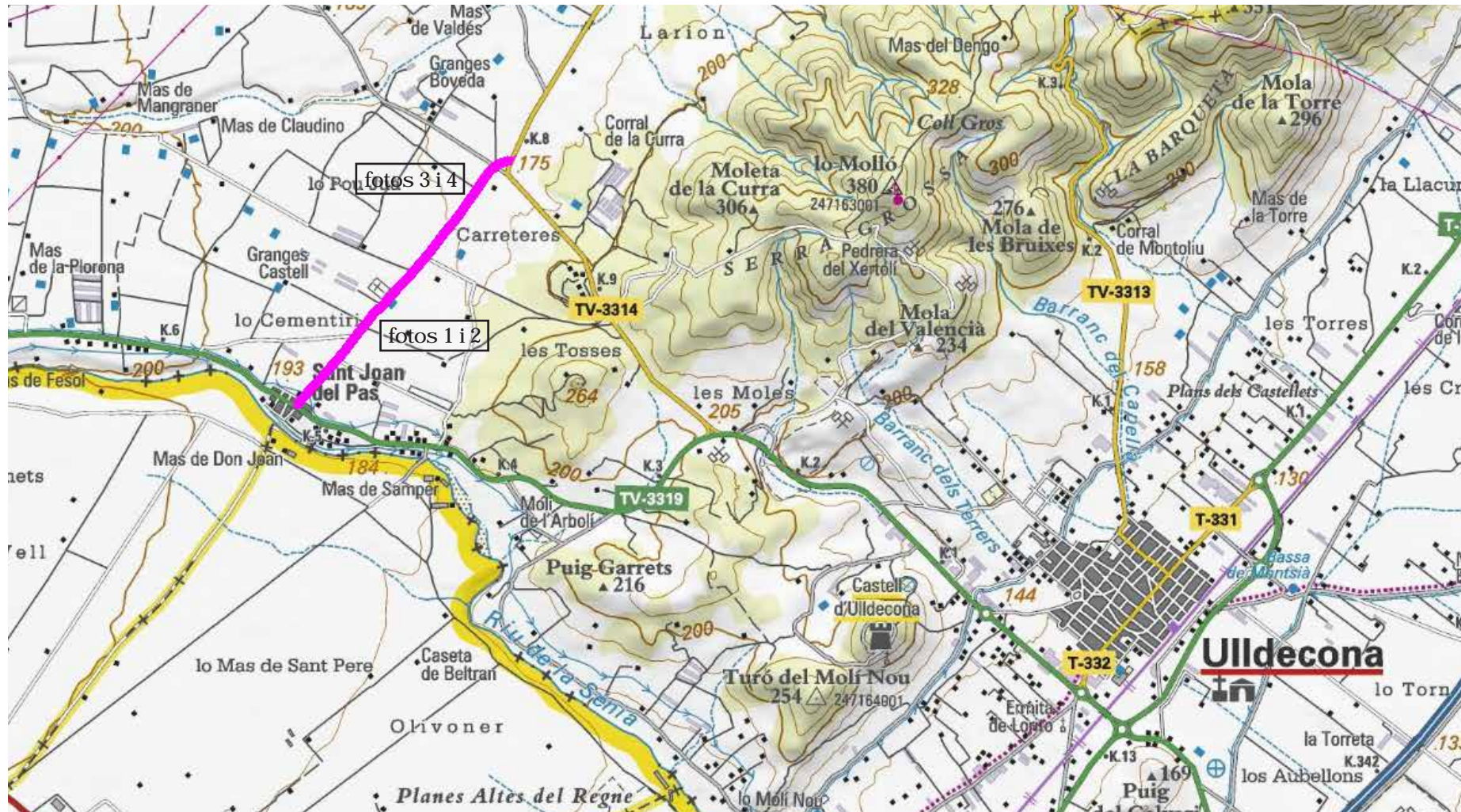
**Dóna compliment al criteri e): accés a centre de lleure amb més de 50.000 visitants anuals (Mont Caro).**

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

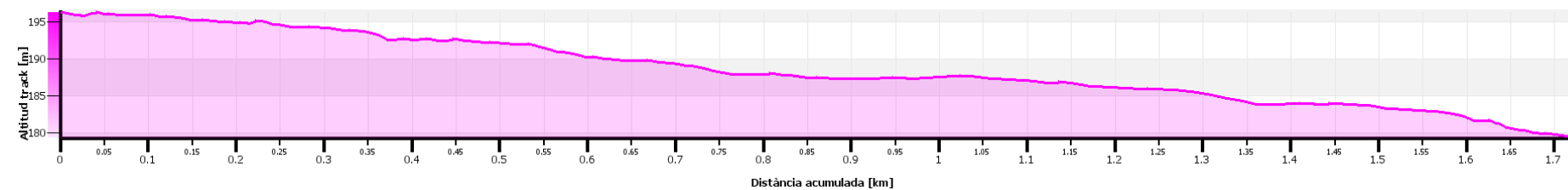
**G 1a**

# T-1032 TRAIQUERA

# TERRES DE L'EBRE



Codi camí	T-1032
Nom del camí :	TRAIQUERA
Terme municipal	Uldecona
Comarca	MONTSIA
Classificació del camí	1a
Origen :	TV-3319
Final :	TV-3314
Longitud:	1,750 km
Amplada :	5 m
Tipus paviment:	mescla bituminosa
Estat paviment:	bo
Tipus del terreny:	pla
Cunetes :	si
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si
Senyalització:	si
IMD	304
Data de presa de dades:	5 juliol 2018



Perfil longitudinal



Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

**Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre La Galera i Sant Joan del Pas i té un TIR del 179% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 179.**

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

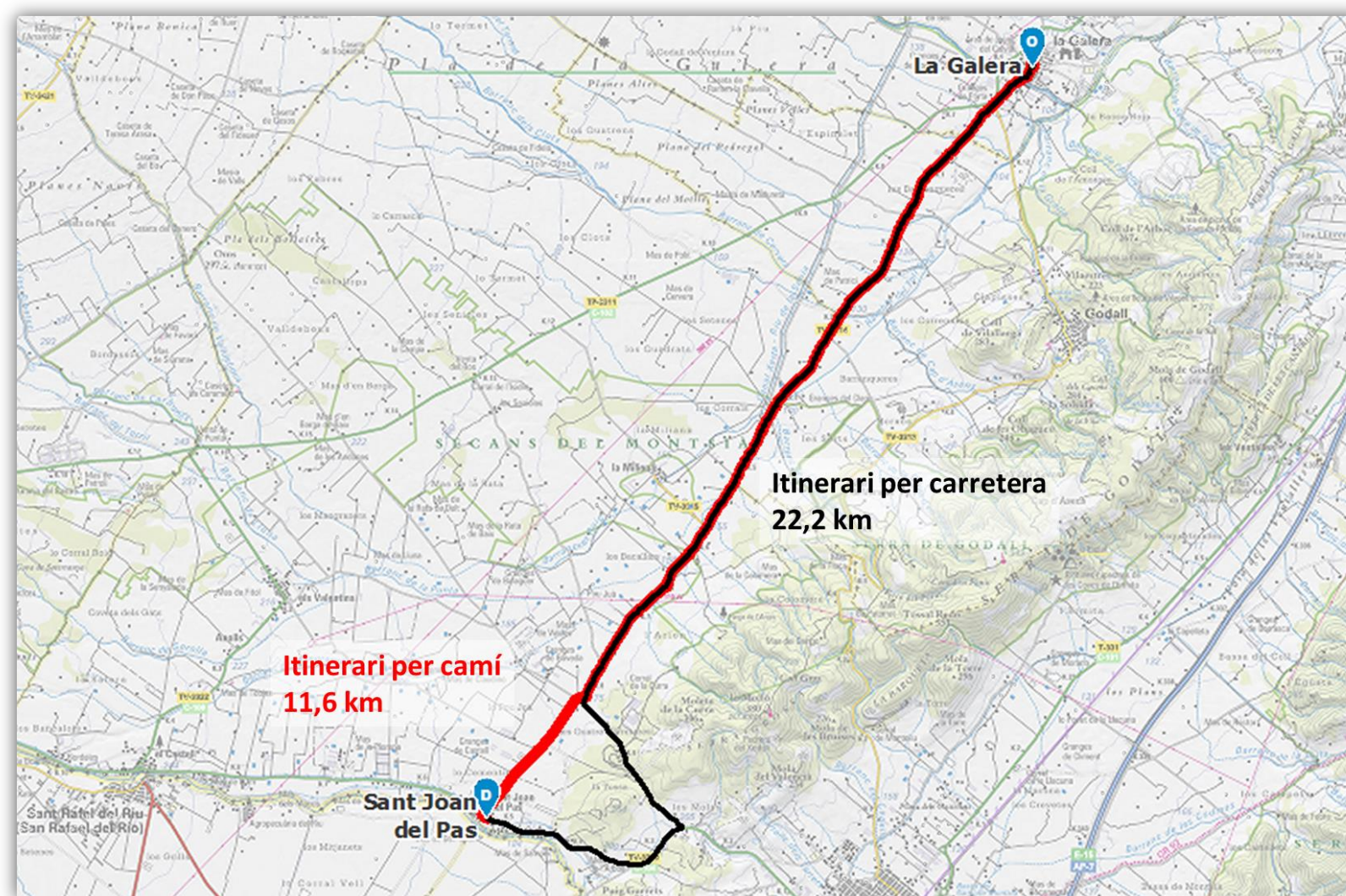
**G 1a**

## Camí T-1032

Traiguera

Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	1,75
Itinerari carretera (km)	22,2
Itinerari camí (km)	11,6
Temps camí actual	10,01
Temps camí futur	9,14
Temps carretera alternativa	16,65
IMD actual del camí	304
IMD carretera alternativa	1.387
IMD captada	277,4
IMD total del camí futur	581
Estalvi temps del trànsit actual	14.555
Estalvi temps del trànsit captat	114.034
Estalvi operatiu	345.167
Estalvi global	473.756
Cost total de convertir a carretera (€)	262.500 €
TIR	179%



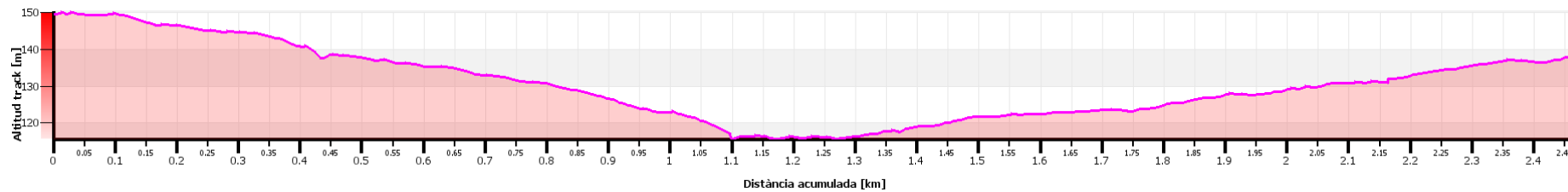
## Justificació

Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre La Galera i Sant Joan del Pas i té un TIR del 179% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 179%. El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

# T-1045 DEL RÒSSEC



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

# TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-1045
Nom del camí :	DEL RÒSSEC Godall
Terme municipal	MONTSIÀ
Comarca	G 1a
Classificació del camí	TV-3313
Origen :	TP-3311
Final :	2,440 km
Longitud:	5,15 m
Amplada :	mescles bituminoses
Tipus paviment:	bo
Estat paviment:	ondulat
Tipus del terreny:	no
Cunetes :	
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si , pk 0+100 pont barranc la Caldera; pk 1+250 pont barranc del Toll Roig
Senyalització:	si parcialment
IMD:	227
Data de presa de dades:	12 juliol 2018

**Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre Godall i la Sènia i té un TIR del 14%.**

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

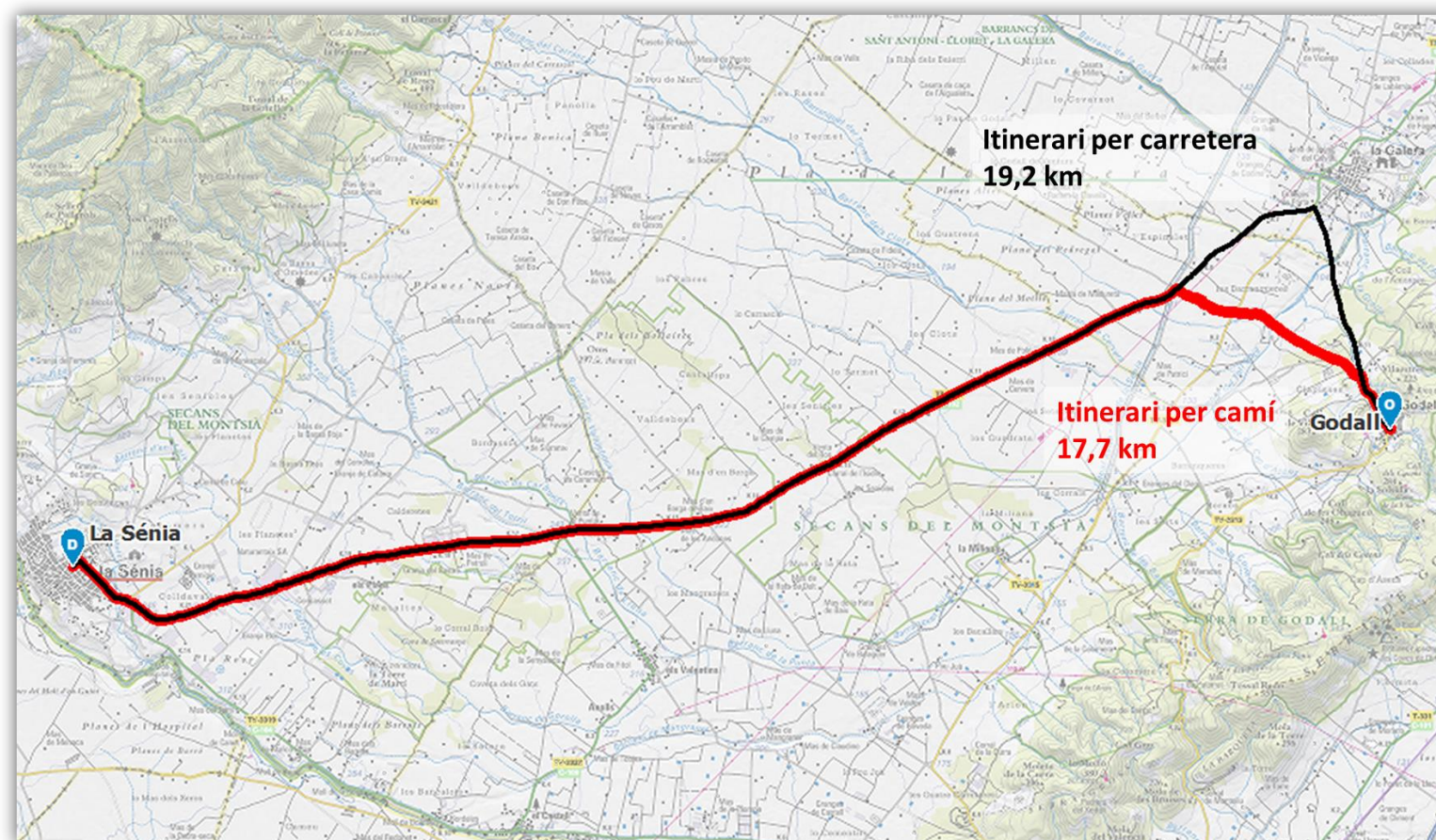
**G 1a**

## Camí T-1045

del Ròssec

Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	2,44
Itinerari carretera (km)	19,2
Itinerari camí (km)	17,7
Temps camí actual	15,11
Temps camí futur	13,89
Temps carretera alternativa	14,4
IMD actual del camí	227
IMD carretera alternativa	641
IMD captada	64,1
IMD total del camí futur	291,1
Estalvi temps del trànsit actual	15.154
Estalvi temps del trànsit captat	1.806
Estalvi operatiu	8.472
Estalvi global	25.432
Cost total de convertir a carretera (€)	122.000 €
TIR	14%

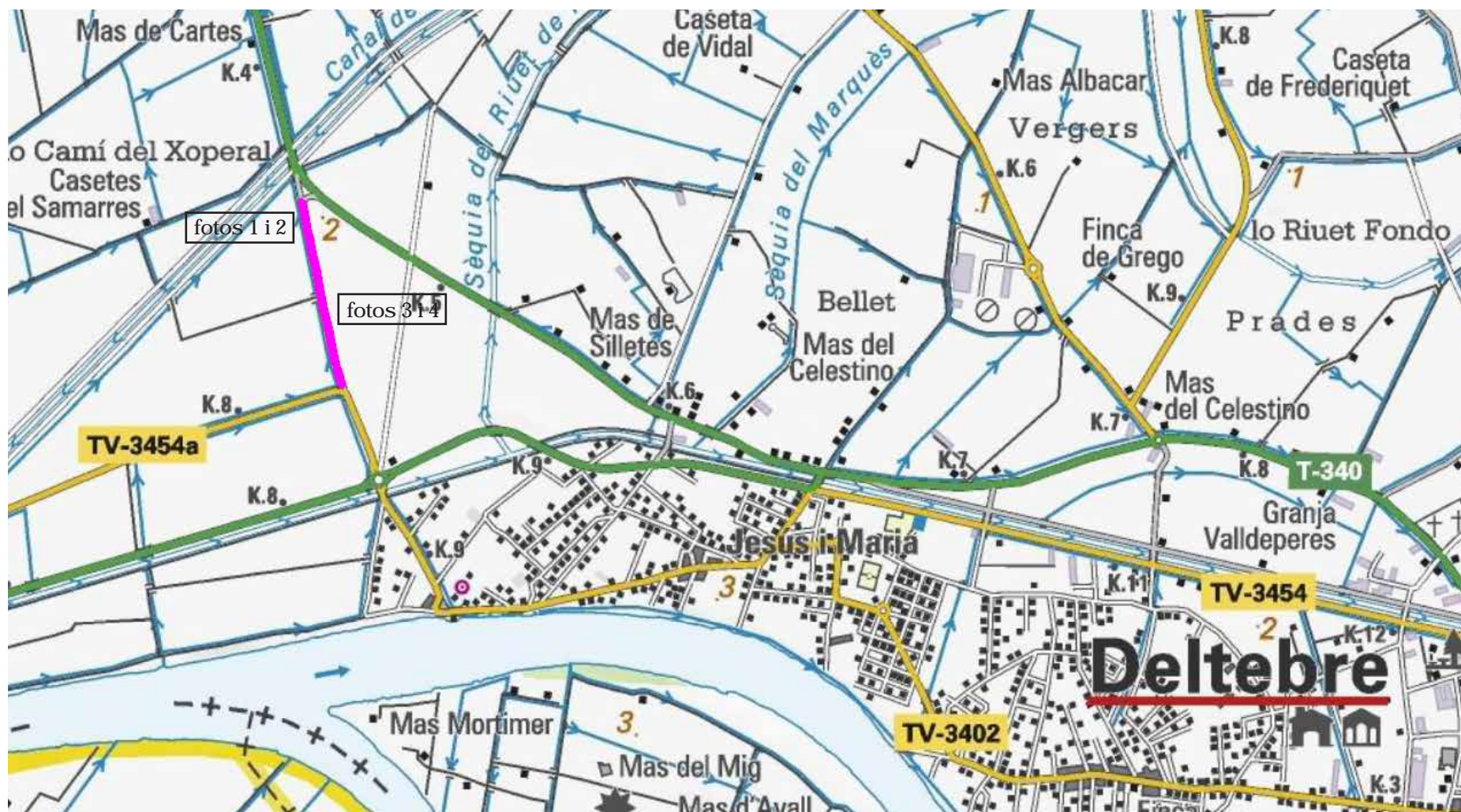


## Justificació

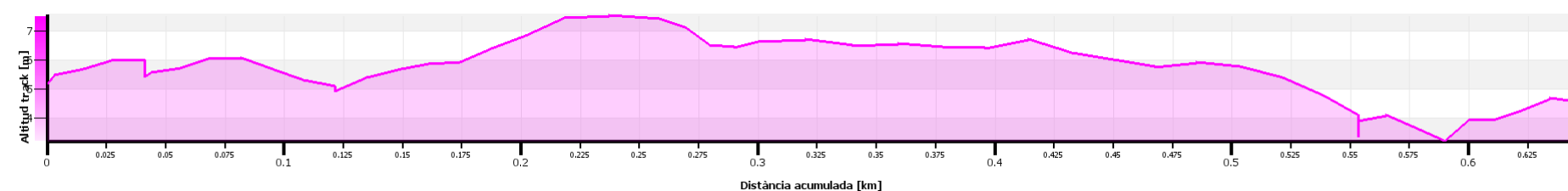
Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre Godall i la Sènia i té un TIR del 14%.

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

## T-2011 DEL LLIGALLO DE LA VIDALA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2011
Nom del camí :	DEL LLIGALLO DE LAVIDALA
Terme municipal	Deltebre
Comarca	BAIX EBRE
Classificació del camí	G 1a
Origen :	TV-3454
Final :	T-340
Longitud:	0,72 km
Amplada :	9,17 m mescles
Tipus paviment:	bituminoses bo
Estat paviment:	
Tipus del terreny:	pla
Cunetes :	si (sèquies laterals amdós costats)
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	no
Senyalització:	si
IMD:	383
Data de presa de dades:	12 desembre 2017

**Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre el Lligallo del Gànguill i Deltebre i té un TIR del 193% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 193%.**

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

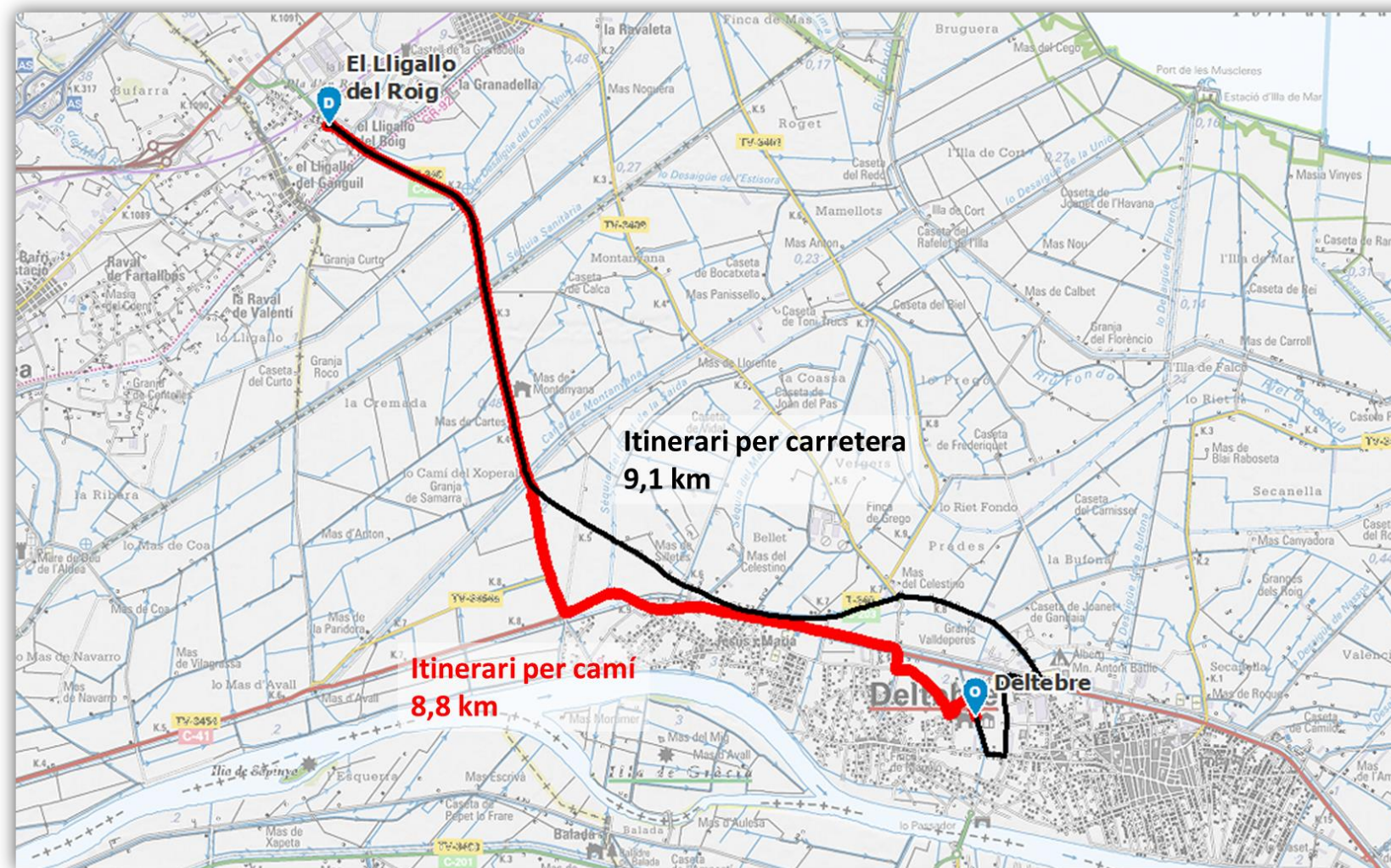
**G 1a**

# Camí T-2011

## del Lligallo de la Vidala

### Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	0,72
Itinerari carretera (km)	9,1
Itinerari camí (km)	8,8
Temps camí actual	7,14
Temps camí futur	6,78
Temps carretera alternativa	6,83
IMD actual del camí	383
IMD carretera alternativa	1501
IMD captada	150,1
IMD total del camí futur	533,1
Estalvi temps del trànsit actual	7.545
Estalvi temps del trànsit captat	370
Estalvi operatiu	8.864
Estalvi global	16.778
Cost total de convertir a carretera (€)	7.200 €
<b>TIR</b>	<b>193%</b>

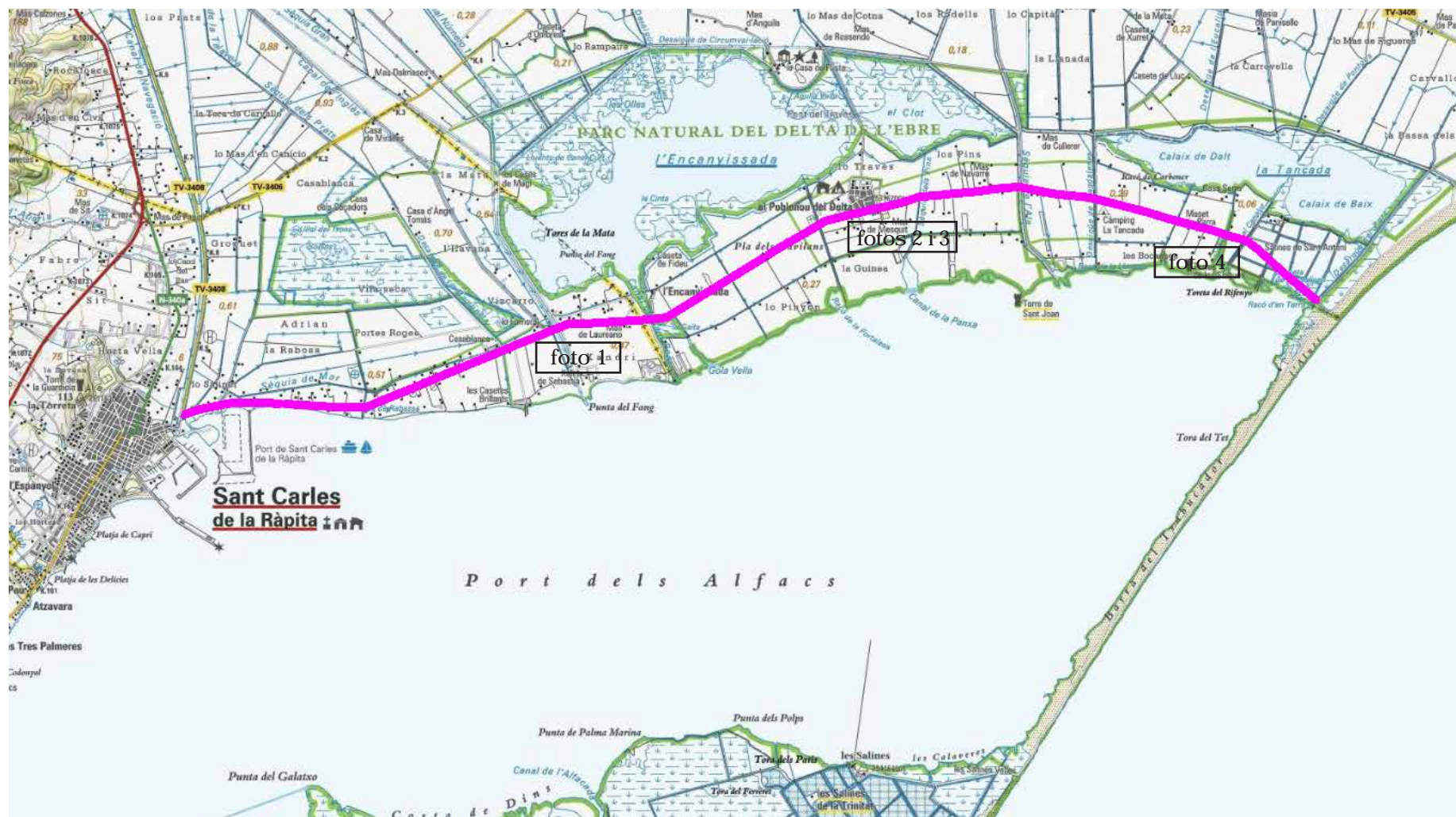


## Justificació

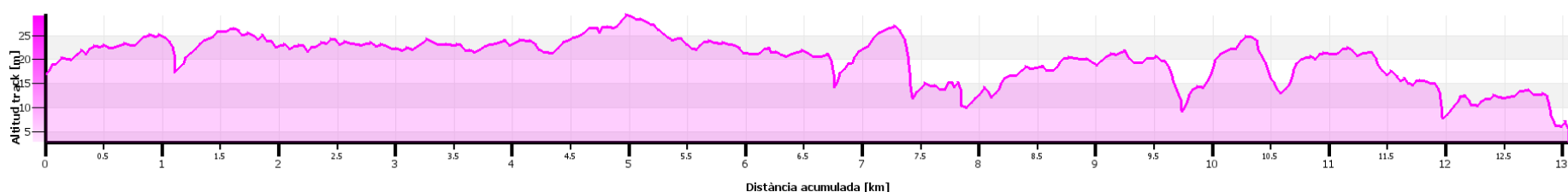
Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre el Lligallo del Gànguil i Deltebre i té un TIR del 193% i al criteri g): tancament d'itineraris amb un TIR del 193%.

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

# T-2021 SANT CARLESA POBLE NOU IA LES SALINES



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 3



Foto 4



# TERRES DE L'EBRE

<b>Codi camí</b>	T-2021
<b>Nom del camí :</b>	SANT CARLESA POBLE NOU IA LES SALINES
<b>Terme municipal</b>	Sant Carles de la Ràpita. Amposta
<b>Comarca</b>	MONTSIÀ
<b>Classificació del camí</b>	G 1a
<b>Origen :</b>	TV-3408 (Sant Carles de la Ràpita)
<b>Final :</b>	platja dels Eucaliptus
<b>Longitud:</b>	12,53 km
<b>Amplada :</b>	5,28 m
<b>Tipus paviment:</b>	5,3 km de mescla bituminosa i 7,23 km de tractament superficial
<b>Estat paviment:</b>	bo/regular
<b>Tipus del terreny:</b>	pla
<b>Cunetes :</b>	si
<b>Guals ( encreuament de barranc a nivell) :</b>	no
<b>O F existents :</b>	8 sobre canals
<b>Senyalització:</b>	si i barrera seguretat
<b>IMD:</b>	1188
<b>Data de presa de dades:</b>	05 juliol 2018

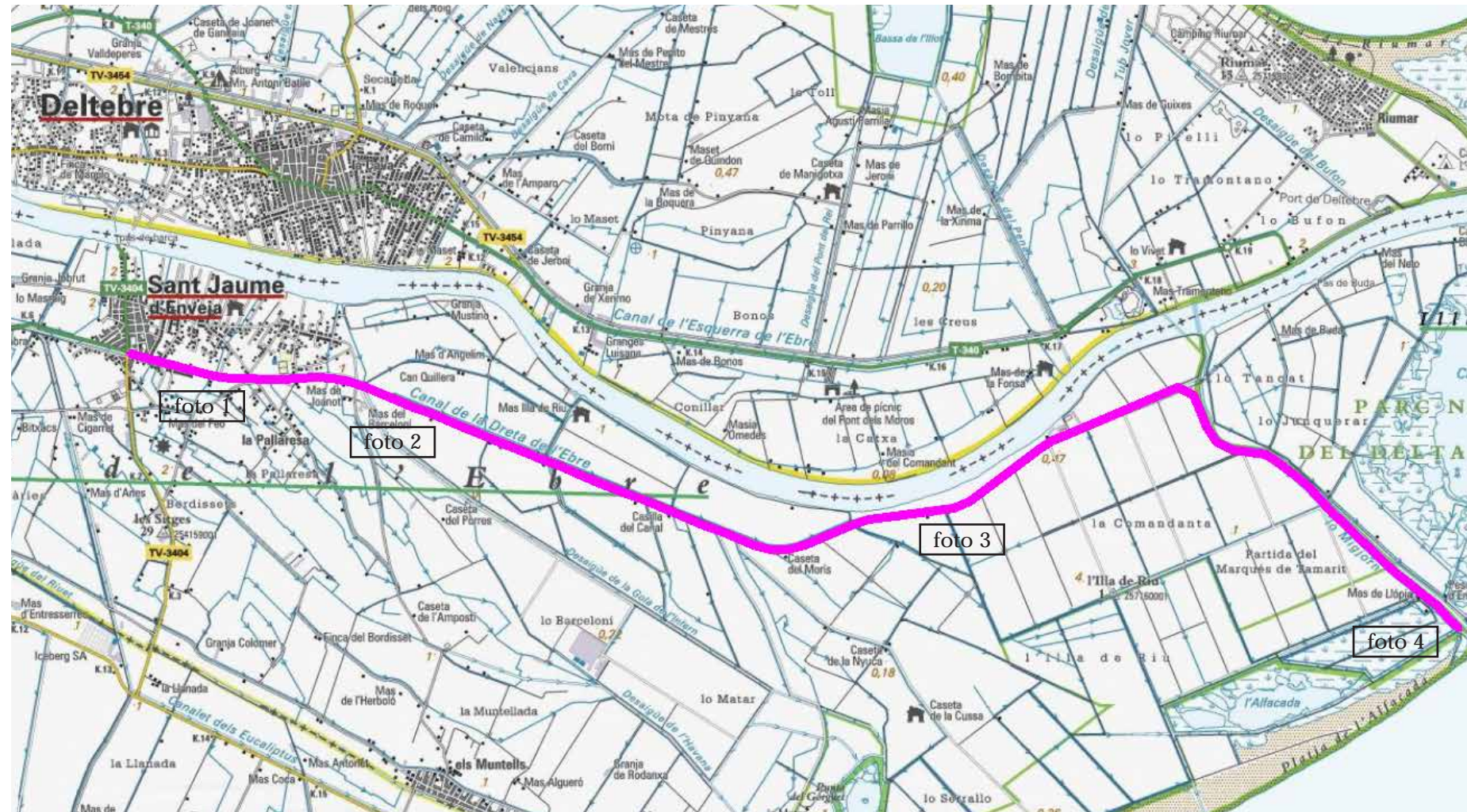
**Dóna compliment al criteri a):** uneix dues poblacions de més de 150 habitants (Sant Carles de la Ràpita 14.902; Poble Nou del Delta 164), al criteri e): accés a centre de lleure amb més de 50.000 visitants anuals.

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

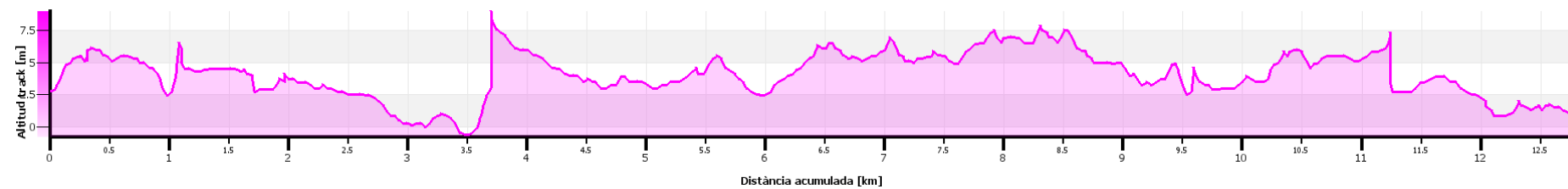
**G 1a**



# T-2022 DEL MIGJORN



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

# TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2022
Nom del camí :	DEL MIGJORN Sant
Terme municipal	Jaume d'Enveja
Comarca	MONTSIÀ
Classificació del camí	G1a
Origen :	TV-3404
Final :	platja de Migjorn
Longitud:	12,770 km
Amplada :	5,99 m
Tipus paviment:	tractament superficial
Estat paviment:	regular, dolent
Tipus del terreny:	pla
Cunetes :	no
Guals( encreuament de barranc a nivell) :	no
OF existents :	si, pont de la Pallarassa pk 1+100 ; of pk 12+860
Senyalització:	no
IMD	368
Data de presa de dades:	12 desembre 2017

**Dóna compliment al criteri e): accés a centre de lleure amb més de 50.000 visitants anuals (Platja de Migjorn).**

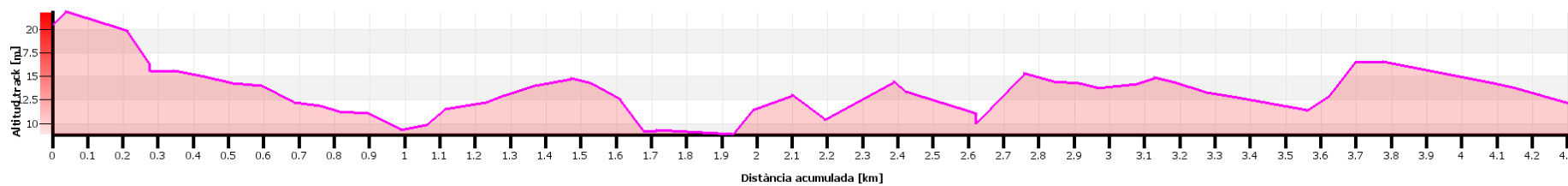
**El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.**

**G 1a**

# T-2036 CAMARLES A L'ALDEA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

## TERRES DE L'EBRE

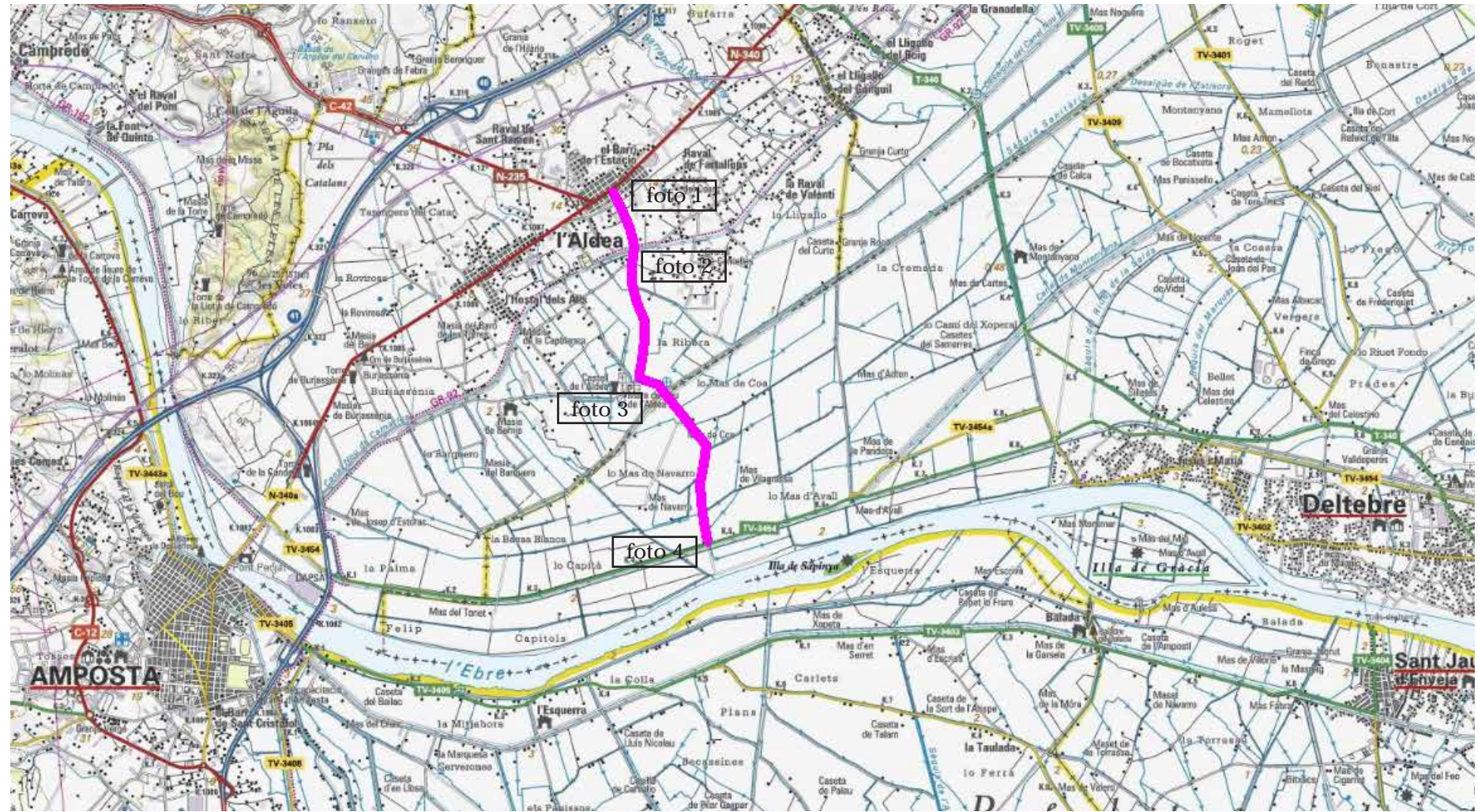
Codi camí :	T-2036
Nom del camí :	CAMARLES A
Terme municipal :	L'ALDEA Camarles i l'
Comarca	Aldea BAIX EBRE
Classificació del camí	G 1a
Origen :	Camarles
Final :	Aldea
Longitud:	4,600 km
Amplada :	5,11m
Tipus paviment:	tractament superficial (4.050 m long.) mescla bituminosa (550 m long.)
Estat paviment:	regular/dolent = tractament superficial bo = mescla bituminosa
Tipus del terreny:	pla
Cunetes :	no
Guals ( encreuament barranc a nivell) :	si (pk 2+000)
O F existents :	si, varies
Senyalització:	si
IMD	600
Data de presa de dades:	3 juliol 2018 Accés als nuclis el Lligallo del Roig Lligallo del Gànguïl

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

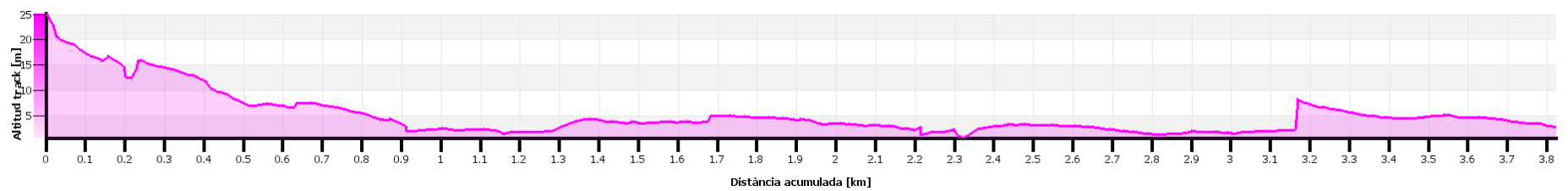
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

**G 1a**

# T-2045 LLIGALLO DE L'ALDEA



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

# TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2045
Nom del camí :	LLIGALLO DE L' ALDEA
Terme municipal	Aldea i Deltebre
Comarca	BAIX EBRE
Classificació del camí	G 1a
Origen :	Aldea, c/ estació
Final :	TV-3454
Longitud:	3,830 km
Amplada :	5,42 m
Tipus paviment:	tractament superficial
Estat paviment:	dolent
Tipus del terreny:	ondulat
Cunetes :	no
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	pont sobre canal al pk 0+650; pont canal cost depuradora pk 2+230; pont canal pk 3+240
Senyalització:	no
IMD	373
Data de presa de dades:	12 desembre 2017

accés al cementiri i a depuradora

**Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre L'Aldea i Deltebre i té un TIR del 33%.**

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

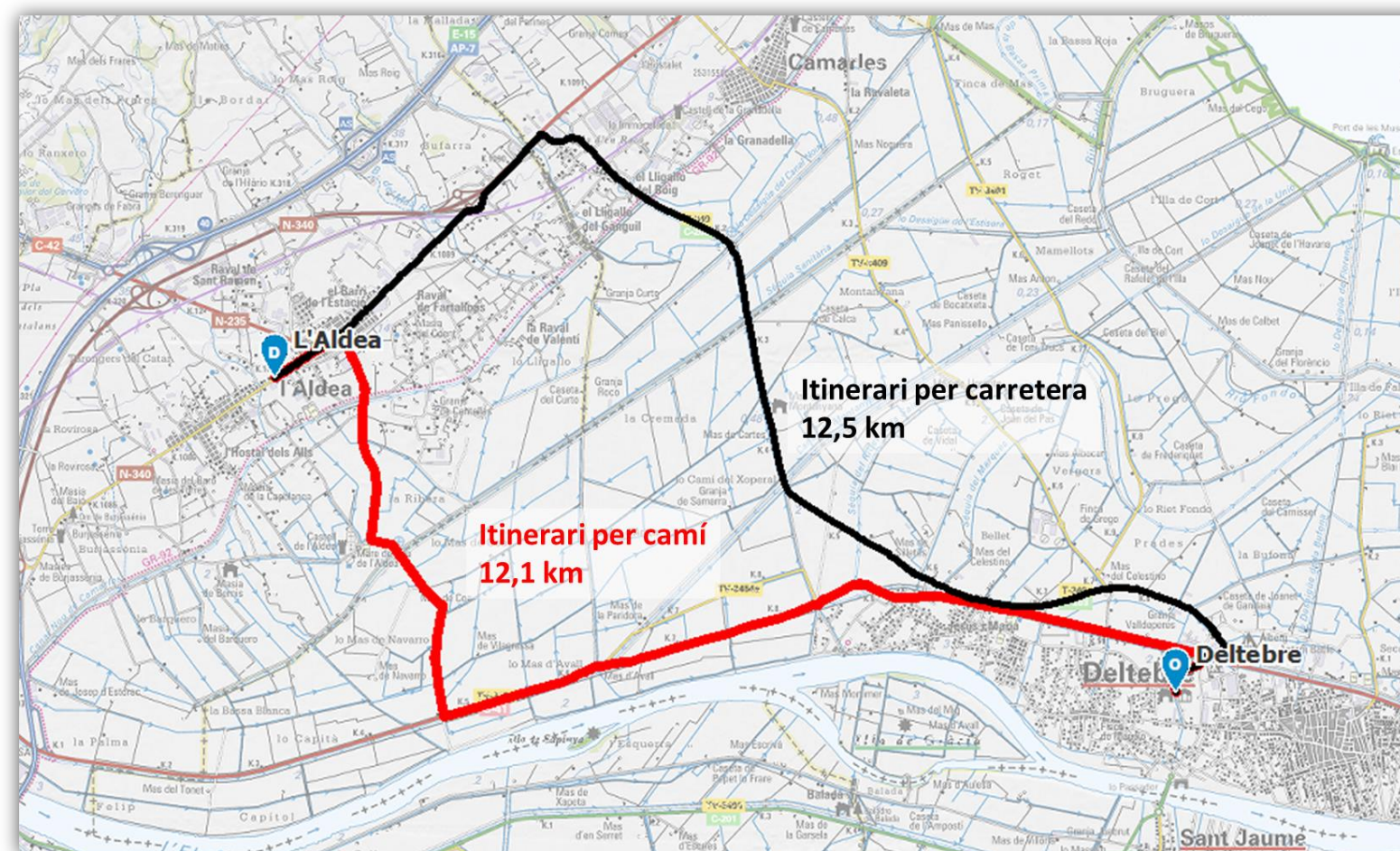
**G 1a**

## Camí T-2045

### Lligallo de l'Aldea

### Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	3,83
Itinerari carretera (km)	12,5
Itinerari camí (km)	12,1
Temps camí actual	11,95
Temps camí futur	10,03
Temps carretera alternativa	9,375
IMD actual del camí	373
IMD carretera alternativa	3.048
IMD captada	304,8
IMD total del camí futur	678
Estalvi temps del trànsit actual	39.086
Estalvi temps del trànsit captat	10.966
Estalvi operatiu	146.990
Estalvi global	197.042
Cost total de convertir a carretera (€)	574.500 €
TIR	33%



## Justificació

Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre L'Aldea i Deltebre i té un TIR del 33%.

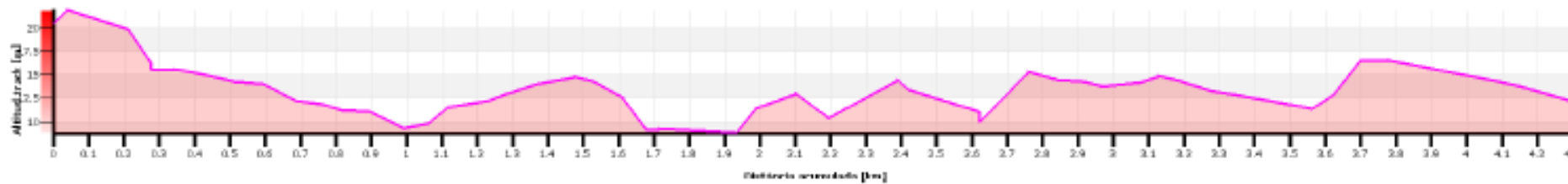
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

# T-2114 GAVADÀ

# TERRES DE L'EBRE



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

Codi camí	T-2114
Nom del camí :	GAVADÀ
Terme municipal	Ametlla de Mar, Tivissa
Comarca	BAIX EBRE
Classificació del camí	G 1a
Origen :	N-340a
Final :	límit demarcacions Terres de l'Ebre i Camp de Tarragona
Longitud:	11,84 km
Amplada :	6,26 m
Tipus paviment:	tractament superficial
Estat paviment:	regular
Tipus del terreny:	molt accidentat
Cunetes :	si
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si
Senyalització:	si
IMD	826
Data de presa de dades:	18 novembre 2018
	límit demarcacions de Terres de l'Ebre i Camp de Tarragona al coll d'Aumet camí Pla Penta

**Dóna compliment al criteri a):** uneix dues poblacions de més de 150 habitants (l'Atmella de Mar 6.887; Tivissa 1.677) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre l'Atmella de Mar i Tivissa i té un TIR del 26%.

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

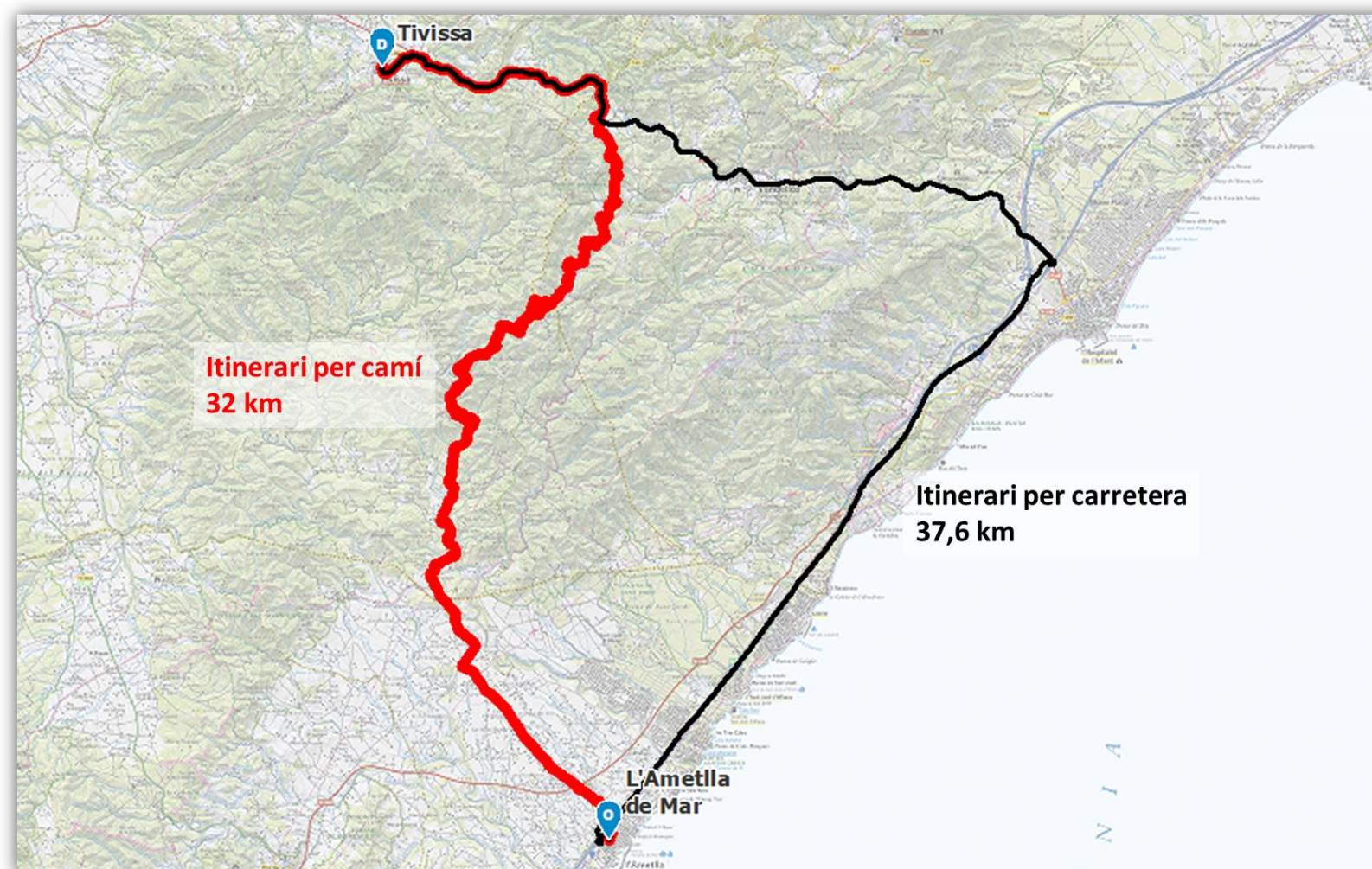
**G 1a**

## Camí T-2114

### Gavadà

### Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	11,84
Itinerari carretera (km)	37,6
Itinerari camí (km)	32
Temps camí actual	32,88
Temps camí futur	26,96
Temps carretera alternativa	28,2
IMD actual del camí	212
IMD carretera alternativa	2.892
IMD captada	289,2
IMD total del camí futur	501
Estalvi temps del trànsit actual	68.675
Estalvi temps del trànsit captat	19.623
Estalvi operatiu	253.724
Estalvi global	342.022
Cost total de convertir a carretera (€)	1.184.000 €
<b>TIR</b>	<b>26%</b>



## Justificació

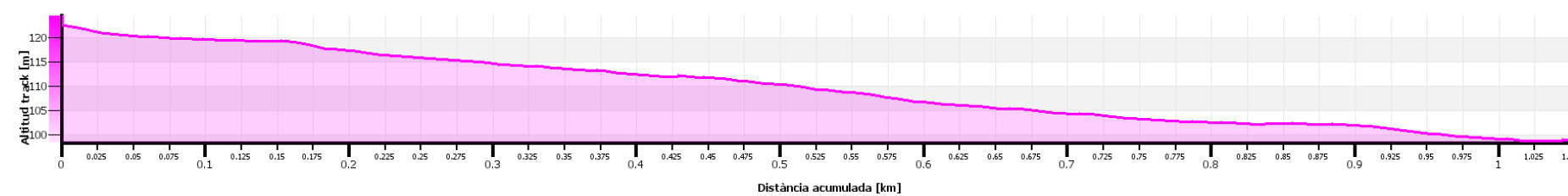
Dóna compliment al criteri a): uneix dues poblacions de més de 150 habitants (l'Ametlla de Mar 6.887; Tivissa 1.677) i al criteri f): variant que escurça itineraris entre l'Ametlla de Mar i Tivissa i té un TIR del 26%. El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.

**T-2122 DELS GUIAMETS A MORA (tram des del límit de Terres de l'Ebre a la N-420) TERRES DE L'EBRE**



Codi camí	T-2122
Nom del camí :	DELS GUIAMETS A MORA (tram des del límit de Terres de l'Ebre a la N-420)
Terme municipal	Garcia
Comarca	BAIX EBRE
Classificació del camí	G 1a
Origen :	Límit Terres de l'Ebre
Final :	N-420
Longitud:	1,130 km
Amplada :	5,10 m
Tipus paviment:	tractament superficial
Estat paviment:	regular, dolent
Tipus del terreny:	accidentat
Cunetes :	si
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	no
Senyalització:	horitzontal no; vertical si
IMD:	293
Data de presa de dades:	08 novembre 2017

Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

**Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre els Guiamets i Móra la Nova i té un TIR del 13%.**

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

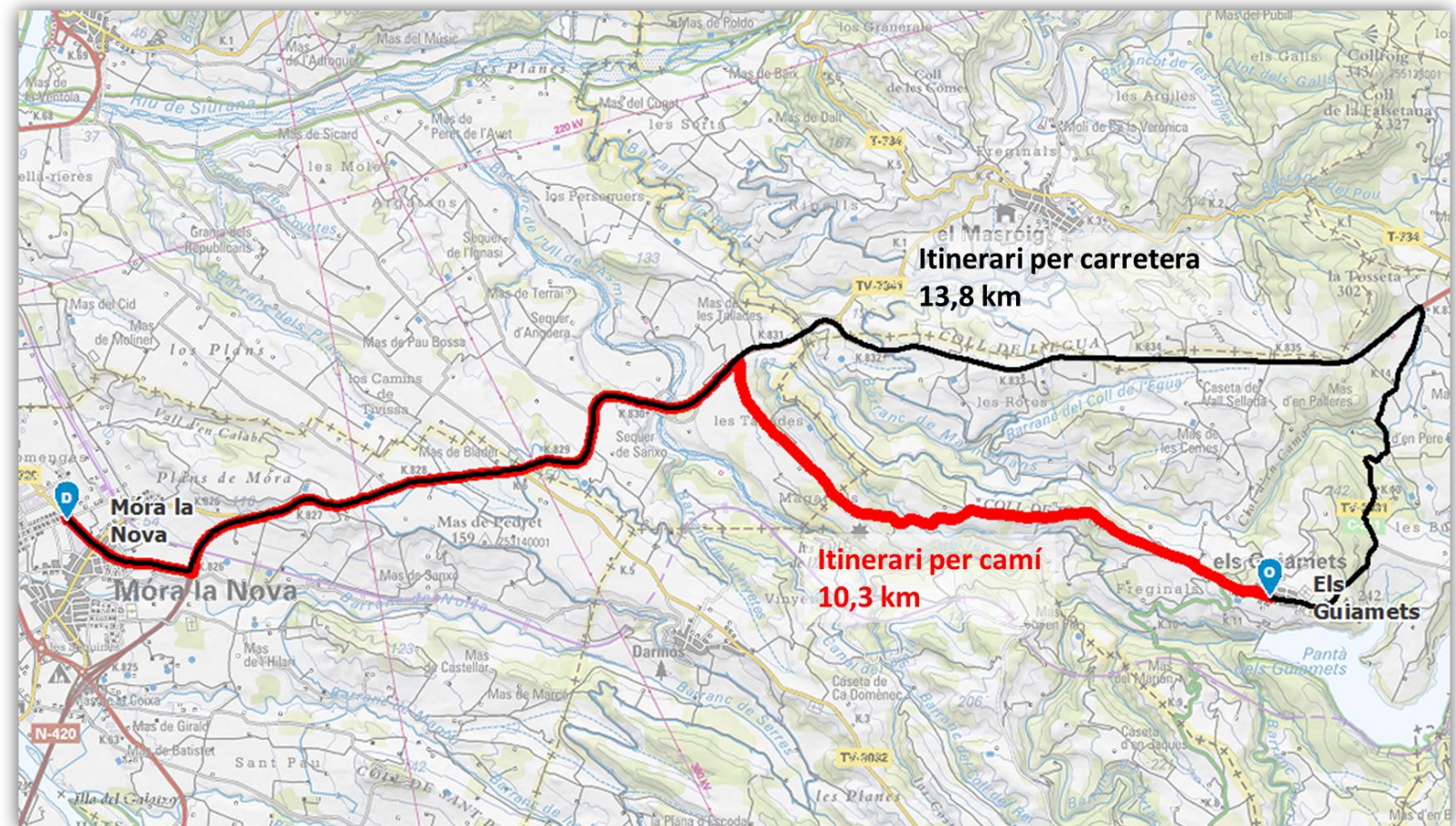
**G 1a**

## Camí T-2122

### els Guiamets a Móra

### Camp de Tarragona

Longitud del camí (km)	3,06
Itinerari carretera (km)	13,8
Itinerari camí (km)	10,3
Temps camí actual	10,02
Temps camí futur	8,49
Temps carretera alternativa	10,35
IMD actual del camí	293
IMD carretera alternativa	343
IMD captada	34
IMD total del camí futur	327,3
Estalvi temps del trànsit actual	24.530
Estalvi temps del trànsit captat	3.491
Estalvi operatiu	2.122
Estalvi global	30.143
Cost total de convertir a carretera (€)	153.000 €
TIR	13%



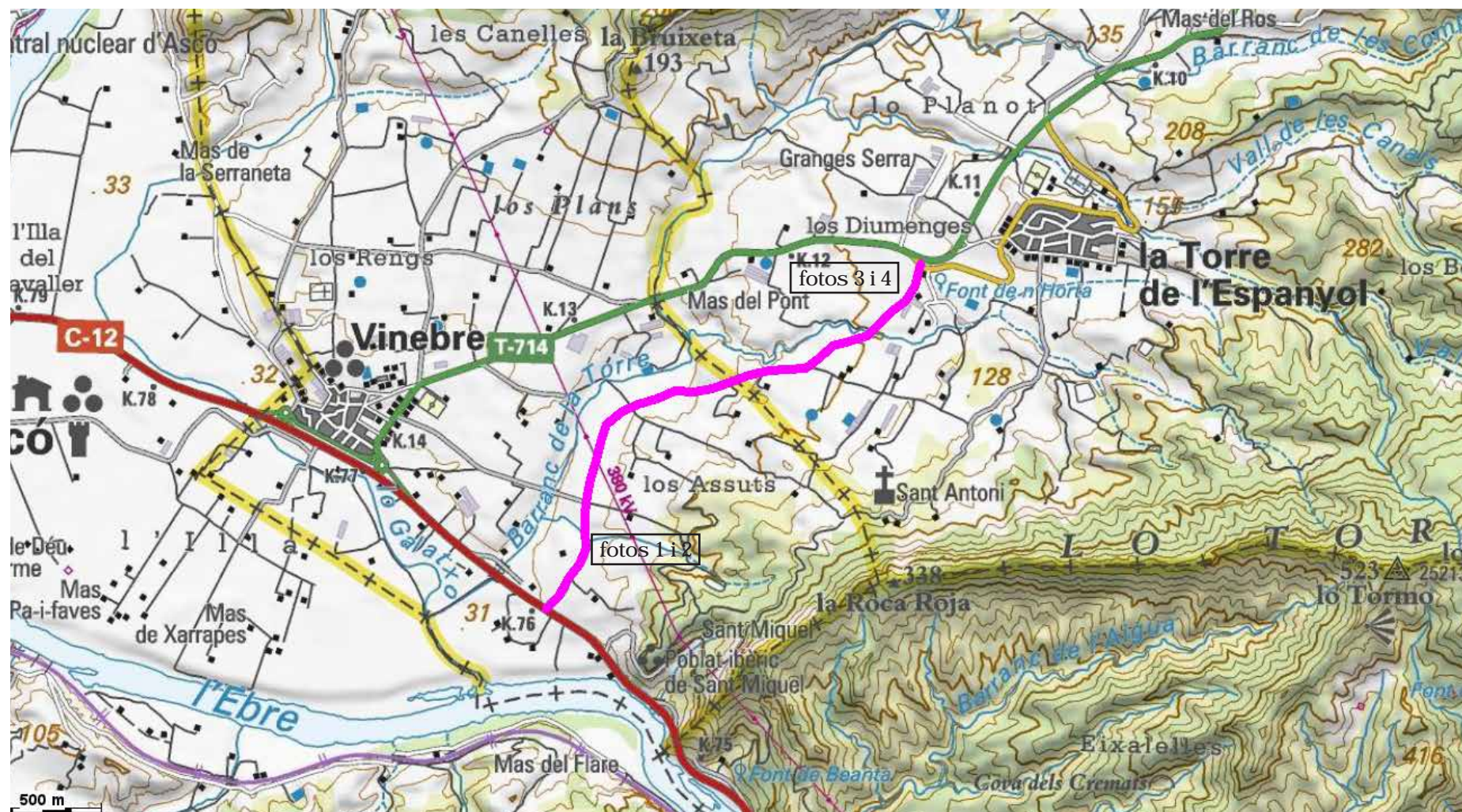
## Justificació

Dóna compliment al criteri f): variant que escurça itineraris entre els Guiamets i Móra la Nova i té un TIR del 13%.

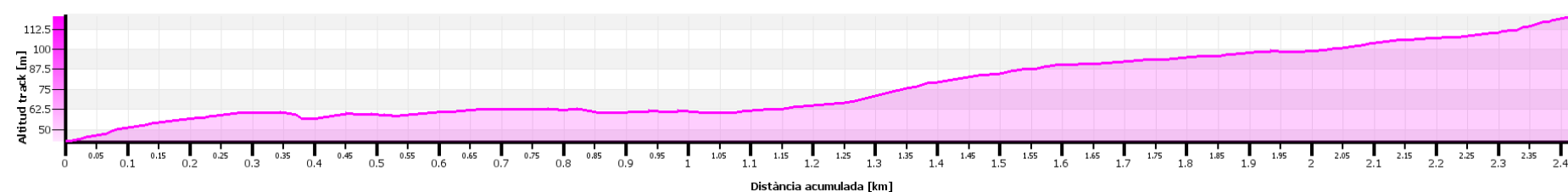
El camí té més de 5 metres d'amplada, més de 500 metres de longitud, l'entorn del mateix no està urbanitzat i transcorre per més d'un terme municipal.



## T-2237 VINEBRE A LA TORRE DE L' ESPANYOL



Planta



Perfil longitudinal



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

## TERRES DE L'EBRE

Codi camí	T-2237
Nom del camí :	VINEBRE A LA TORRE DE L' ESPANYOL
Terme municipal	Vinebre i la Torre de l'Espanyol RIBERA
Comarca	D'EBRE
Classificació del camí	G 1a
Origen :	C-12
Final :	T-714 a la Torre de l'Espanyol
Longitud:	2,460 km
Amplada :	6,40 m
Tipus paviment:	mescla bituminosa
Estat paviment:	regular
Tipus del terreny:	accidentat
Cunetes :	si
Guals ( encreuament de barranc a nivell) :	no
O F existents :	si
Senyalització:	si
IMD	293
Data de presa de dades:	29 novembre 2017

camí Pla PENTA

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

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

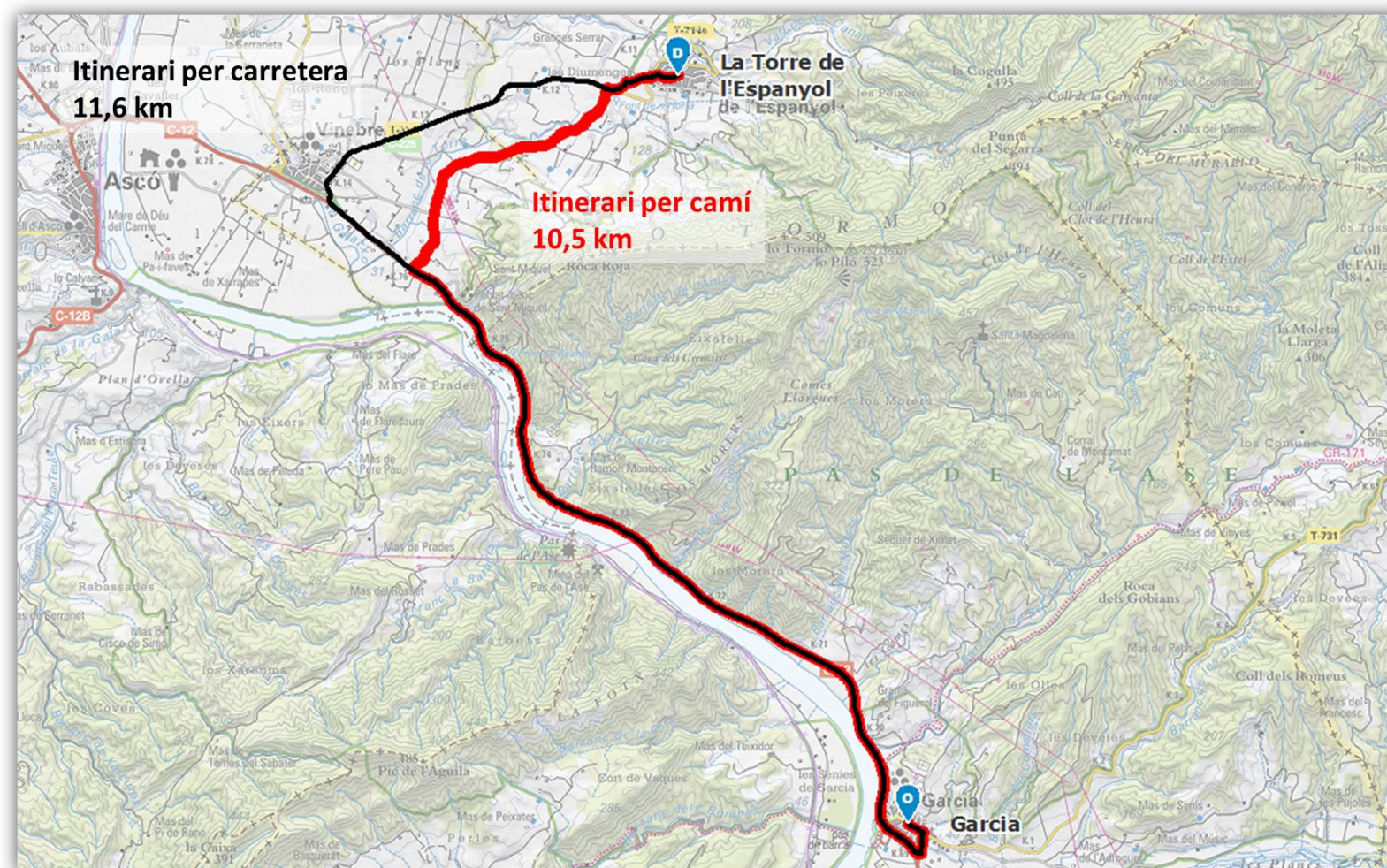
**G 1a**

## Camí T-2237

### Vinebre a la Torre de l'Espanyol

#### Terres de l'Ebre

Longitud del camí (km)	2,46
Itinerari carretera (km)	11,6
Itinerari camí (km)	10,5
Temps camí actual	9,72
Temps camí futur	8,49
Temps carretera alternativa	8,7
IMD actual del camí	293
IMD carretera alternativa	806
IMD captada	80,6
IMD total del camí futur	374
Estalvi temps del trànsit actual	19.720
Estalvi temps del trànsit captat	926
Estalvi operatiu	15.412
Estalvi global	36.058
Cost total de convertir a carretera (€)	246.000 €
<b>TIR</b>	<b>12%</b>

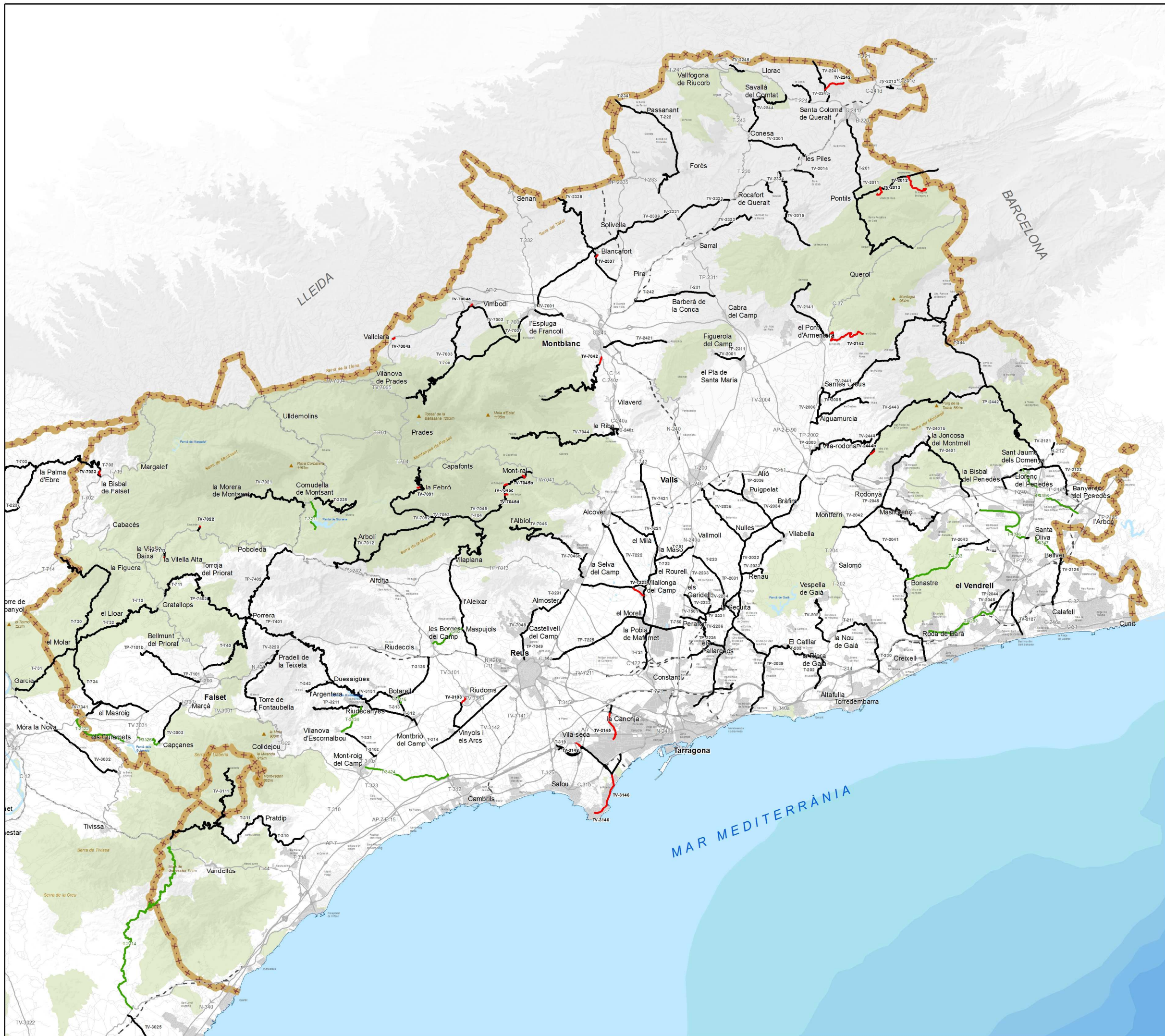


## Justificació

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

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

**ANNEX 4. XARXA PROPOSADA PER ÀMBITS**



### Xarxa local proposada

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



CAMP DE TARRAGONA

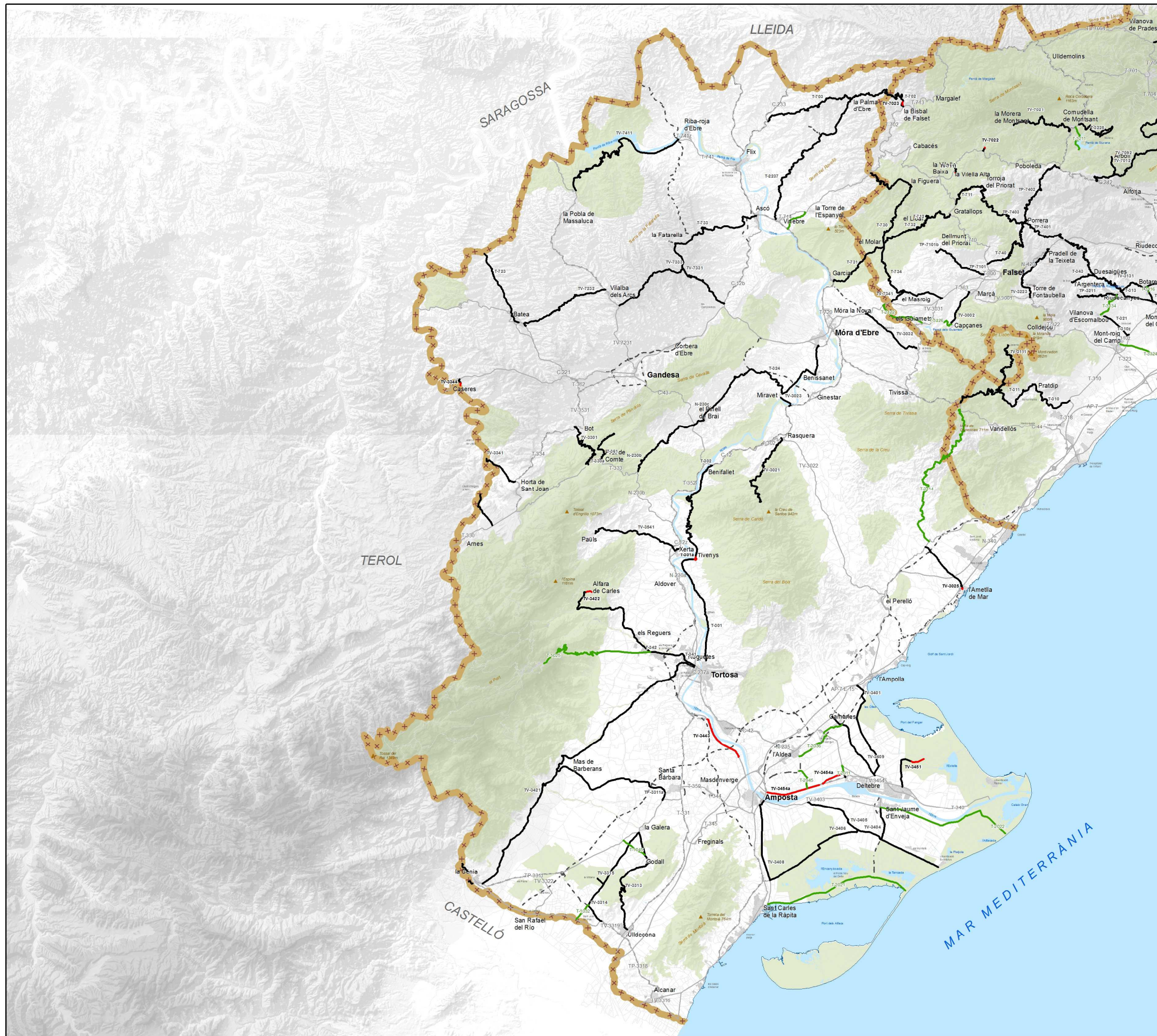
### Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona

Xarxa local proposada

Escala 1:270.000



**Diputació Tarragona**



### Xarxa local proposada

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



TERRES DE L'EBRE

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

Xarxa local proposada

Escala 1:330.000



**Diputació Tarragona**