



## Pla Zonal de la Xarxa Local de Carreteres



## Actuacions en camins al Vallès Occidental Primera fase

Maig 2021



## Pla Zonal de la Xarxa Local de Carreteres

El Pla Zonal de Carreteres té com a objecte racionalitzar, actualitzar i ordenar la xarxa local de carreteres, identificant aquells camins municipals que estan funcionant com a tals i aquelles carreteres locals que han perdut aquesta funció.

El Pla Zonal es pot considerar com un instrument de suport als ajuntaments. A banda de millorar la xarxa viària, el fet d'alliberar els ajuntaments d'aquells camins que estan fent una funció de carretera i que passaran a la xarxa viària de la Diputació, representa per a les administracions locals un important estalvi de despesa.

S'ha de tenir present que mantenir en bon estat els camins requereix una inversió molt elevada, de vegades tanta que fins i tot cau fora de les possibilitats pressupostàries dels municipis.

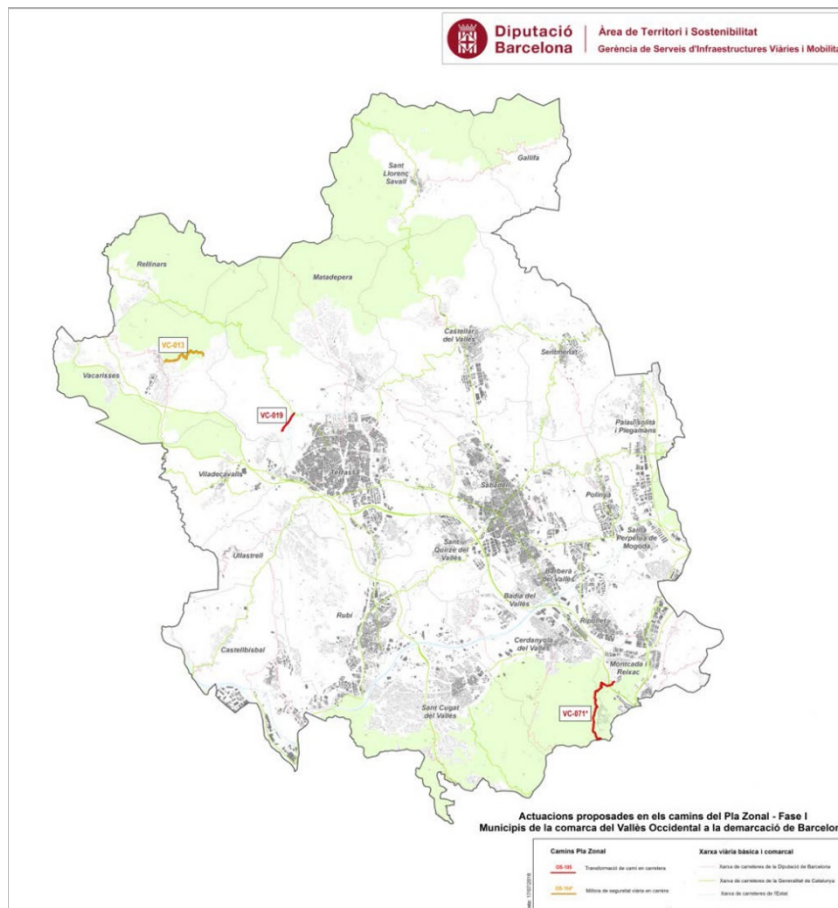
L'objectiu principal del Pla és garantir i millorar les condicions d'accessibilitat al territori per a totes les persones, especialment per a les que viuen en aquells municipis més petits que no disposen de connexions adequades amb la xarxa de carreteres.

La millora de l'accessibilitat esdevé fonamental per poder accedir a serveis essencials (sanitat, educació, cultura i oci, etc.), per frenar el despoblament d'algunes zones del territori i per augmentar la seva competitivitat econòmica.

## Pla Zonal de la Xarxa Local de Carreteres

# Actuacions en camins al Vallès Occidental

## Primera fase



### **Camí de l'Obac (TM Vacarisses)**

Millora de seguretat viària en camí

Longitud: 2,63 km Inversió: 422.000 euros

### **Camí de la carretera de Rellinars a Can Gonteres (TM Terrassa)**

Transformació de camí en carretera

Longitud: 1,06 km Inversió: 619.000 euros

### **Carretera del cementiri de Collserola (TM Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès i Barcelona)**

Transformació de camí en carretera

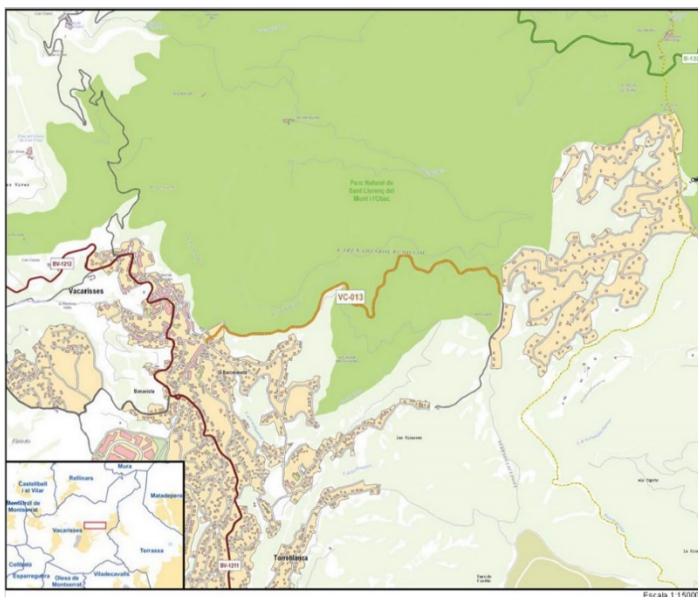
Longitud: 5,57 km Inversió: 2.248.000 euros

## Pla Zonal de la Xarxa Local de Carreteres

### Camí de l'Obac

Millora de seguretat viària en camí TM Vacarisses

Camí que comunica el nucli de Vacarisses amb la urbanització Els Cupots, servint al trànsit intermunicipal que vol accedir des de la urbanització a la BV-1212



Longitud: **2,63 km**

**Actuació:** Redacció de projecte constructiu 4rt trimestre 2021  
Consultes ambientals i avaluació ambiental si s'escau

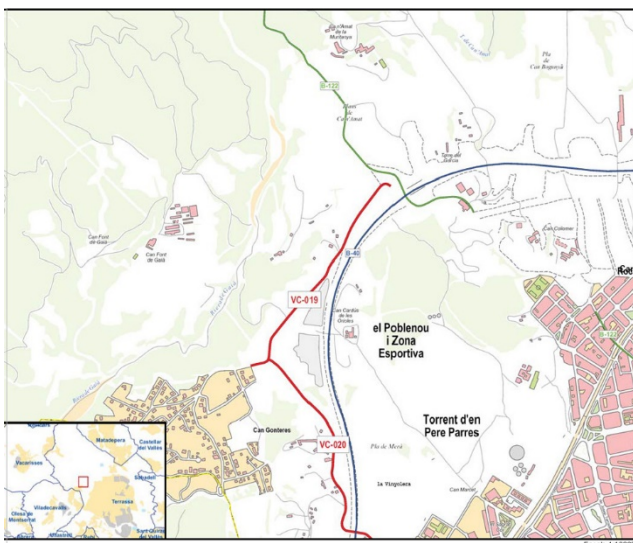
**Inici obres 2on trimestre 2023**

**Inversió: 422.000 euros**

### Camí de la carretera de Rellinars a Can Gonteres

Transformació de camí en carretera TM: Terrassa

Camí que connecta la urbanització de Can Gonteres amb el Quart Cinturó (B-40), servint al trànsit intermunicipal a les carreteres B-40 i B-122



Longitud: **1,06 km**

Codi de nova carretera: **B-6431**

**Actuació:** Redacció de projecte constructiu 4rt trimestre 2021

**Inici obres 1er trimestre 2023**

**Inversió: 619.000 euros**

## Pla Zonal de la Xarxa Local de Carreteres

### Carretera del cementiri de Collserola

Transformació de camí en carretera TM: Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès i Barcelona

Camí que comunica Barcelona amb Santa Maria de Montcada (Montcada i Reixac) escurçant l'itinerari actual per carretera que comunica amb el cementiri de Collserola.



Longitud: **5,57 km**

Codi de nova carretera: **B-6315**

**Actuació:** Redacció d'estudi

informatiu 4rt trimestre 2021

Consultes ambientals i avaluació ambiental si s'escau

Redacció de projecte constructiu

3er trimestre 2022

**Inici obres 1er trimestre 2024**

Inversió: **2.248.000 euros**

## Pla Zonal de la Xarxa Local de Carreteres

### Tipus d'actuacions

#### Transformació de camí en carretera

L'objectiu és dotar el camí d'unes característiques adequades per a ser incorporat a la xarxa local de carreteres, incloent amplades mínimes en funció d'orografia i trànsit previst

- Millores de traçat si s'escau
- Expropiació de domini públic
- Desplaçament de serveis fora de domini
- Compliment de normatives de carreteres: ferms, contencions, senyalització, etc.

#### Millora de seguretat viària en camí

L'objectiu és dotar el camí d'unes millors prestacions de seguretat viària, incloent

- Millora dels ferms
- Millora de contencions i senyalització
- Millora de drenatge longitudinal i transversal
- Millora d'altre equipament viari
- Desplaçament de serveis
- No es realitzaran millores de traçat
- No es realitzarà expropiació de terrenys

#### Altres aspectes

**Tramitació d'Estudi informatiu:** serà preceptiva en les actuacions de transformació de camins a carreteres que requereixin de millores en el traçat

**Consultes ambientals i Avaluació ambiental:** la consulta ambiental serà preceptiva en les actuacions que discorrin per entorns de protecció ambiental recollits a la Xarxa Natura 2000. A partir de la consulta, el procés d'Avaluació ambiental serà necessari o no a criteri del Departament de Territori i Sostenibilitat.

#### Titularitat i manteniment dels camins

Transformació de camins en carreteres

- Titularitat de la Diputació de Barcelona
- Manteniment a càrrec de la Diputació de Barcelona

Millora de seguretat viària en camins

- Titularitat dels ajuntaments
- Manteniment a càrrec de la Diputació de Barcelona

Itineraris de vianants i ciclistes

No es considera la seva execució al quedar fora dels objectius del Pla Zonal per a aquests camins



## Pla Zonal de la Xarxa Local de Carreteres

### La gestió de xarxes viàries de la Diputació de Barcelona

La Diputació de Barcelona ha estat un agent important en la planificació, projecte i construcció de les xarxes viàries a la demarcació de Barcelona des de 1860, quan crea la Direcció de Camins Veïnals, integrada pels directors de camins veïnals. A partir de 1900, la Diputació impulsa la redacció de diversos plans de camins veïnals provincials amb l'objectiu d'estendre al màxim la xarxa viària i complementar la xarxa bàsica de l'Estat, de manera que es garanteixi l'accés capil·lar a tots els nuclis de població.

Aquesta xarxa de camins veïnals és l'origen de gran part de l'actual xarxa local de carreteres de la Diputació. De fet, aquests camins donen codi a la majoria de carreteres que avui coneixem (la codificació actual BV-significa "Barcelona Veïnal").

Els camins veïnals projectats i executats a principis de segle XX no són asfaltats. La pavimentació arribarà a finals dels anys vint, quan es generalitzi l'ús de l'automòbil i s'estengui la xarxa de transport interurbà de carretera en autobús.

El *Plan General de Caminos Vecinales* de 1929 serà el més important de tots els plans d'aquest tipus redactats per la Diputació, perquè establirà els camins veïnals que s'han de construir fins a la seva última revisió amb l'anomenat *Plan San Jorge* de 1976.

Amb el nou marc competencial derivat de la Constitució Espanyola de 1978 i l'Estatut de Catalunya de 1979, s'estableix una nova distribució competencial de les carreteres entre l'Estat i la Generalitat de Catalunya. Des de 1980 la Generalitat obté la titularitat i les competències sobre la xarxa bàsica i comarcal de carreteres i, d'acord amb això, durà a terme diversos plans de carreteres.

La Llei 7/1993 de carreteres traspasa també a la Generalitat la titularitat i les competències sobre la xarxa local, de manera que la Diputació de Barcelona s'haurà de limitar a la gestió viària. Però la Generalitat no planificarà mai la xarxa local, de manera que durant un anys s'abandonarà la política d'expansió de vies locals pròpia de les dècades anteriors.

Caldrà esperar fins al 2009, amb l'aprovació del Decret Legislatiu 2/2009 Text refós de la Llei de carreteres, perquè la Diputació recuperi la competència de la planificació viària, repregui la tradició històrica de 150 anys de planificació de carreteres i camins i comenci el procés per elaborar un pla de carreteres adaptat a les necessitats i el context actual: serà el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Barcelona, aprovat el 30 de juliol de 2020.



## Pla Zonal de la Xarxa Local de Carreteres

### Actuacions del Pla zonal 2020

El Pla zonal preveu actuacions sobre dos tipus de xarxa: la xarxa de camins que actualment estan fent la funció de carretera segons la legislació vigent, i la xarxa local de carreteres, titularitat de la Diputació de Barcelona.

Tots aquests camins, 121 concretament (444 km), són susceptibles de ser incorporats a la xarxa local de carreteres, dels quals el Pla preveu la incorporació efectiva de 53 camins i 143 km durant la seva vigència.

El Pla preveu dos tipus d'actuacions:

- Transformar 53 camins en carreteres (143 km) i incorporar-los a la xarxa local de carreteres de la Diputació. Es tracta de camins que fan la funció de carretera, sia perquè absorbeixen molt de trànsit, sia perquè són l'únic accés d'un municipi a la resta de la xarxa viària, sia perquè comuniquen entre si nuclis de població o activitat importants, sovint de diferents municipis.
- Fer tasques de manteniment i millora de la seguretat viària de 68 camins (301 km), amb actuacions de senyalització, drenatge, etc. Son camins que no es transformen en carreteres perquè les actuacions necessàries tenen un gran impacte en l'entorn i un alt cost econòmic i, per tant, la Diputació de Barcelona assumeix la conservació del camí, però la titularitat de la via continua sent municipal.

Aquestes actuacions de conservació per part de la Diputació es porten a terme a través de convenis de col·laboració administrativa amb els ajuntaments implicats.

### Vigència del Pla

El Pla Zonal té una vigència de quinze anys, revisable cada cinc anys per adaptar-lo a l'evolució del territori. El seu finançament es fonamenta en dos convenis diferenciats, signats entre la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya. Un conveni tracta de les actuacions en camins i l'altre de les actuacions en carreteres.

La inversió prevista en aquests dos convenis per fer totes les actuacions del Pla és d'aproximadament 230 milions d'euros, i cada administració aportarà el 50%.