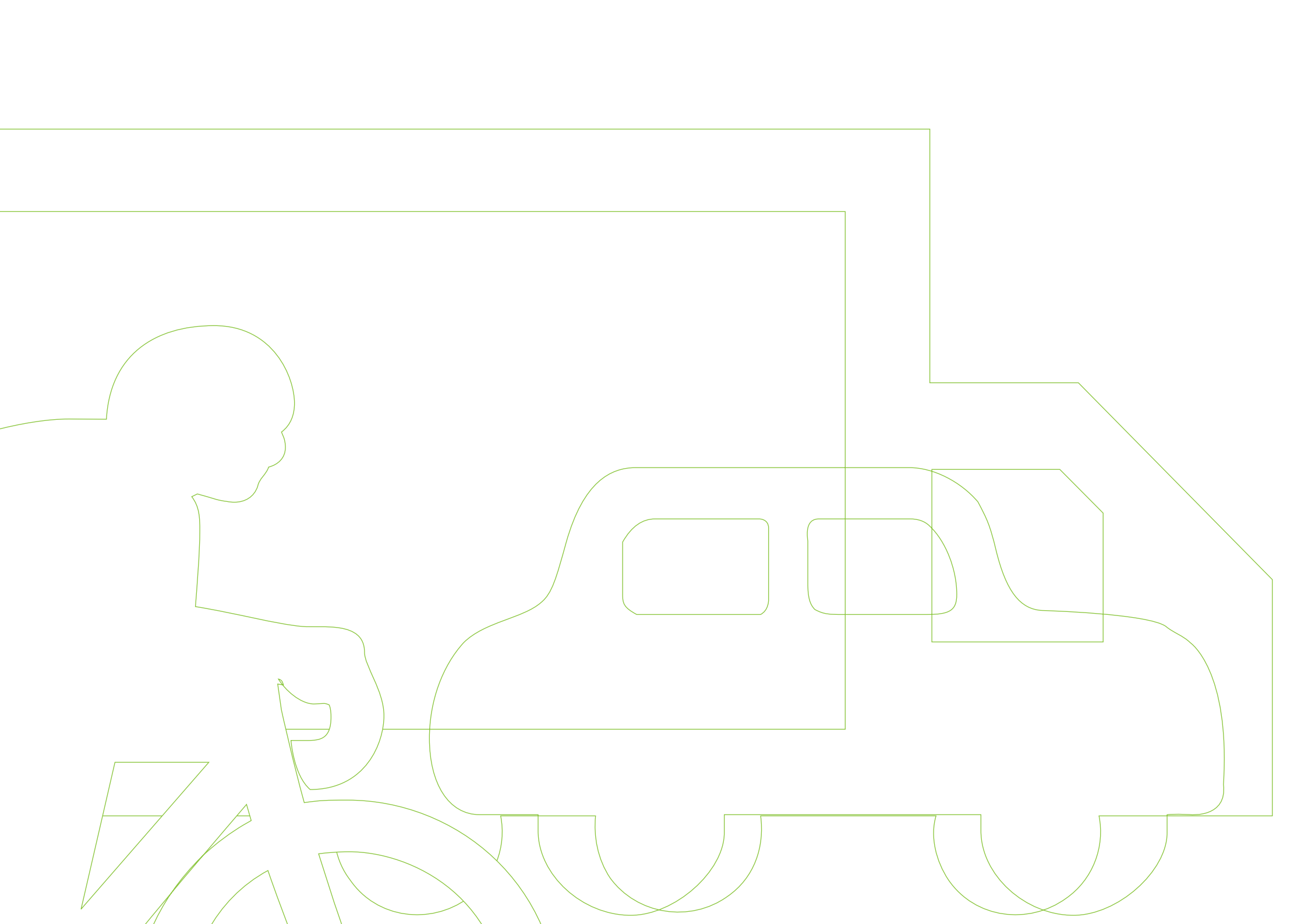




Proposta de xarxa viària

La proposta de xarxa viària del PITC té com a objecte la xarxa bàsica i la xarxa comarcal. La progressiva interconnexió entre tots els nivells de xarxa, des dels carrers fins a les autopistes, és fonamental per al funcionament adequat de la xarxa. D'altra banda, les propostes del PITC es coordinen amb les xarxes transeuropees i amb el PEIT.

El PITC defineix i identifica les vies que formen part de les xarxes de carreteres bàsica i comarcal. La titularitat i competències sobre aquestes vies aniran a càrrec de la Generalitat de Catalunya, amb l'excepció de les que formen part de la RIGE (Red de Interés General del Estado), la titularitat i competències de les quals correspon a l'Administració General de l'Estat. La xarxa local estarà formada per la resta de les carreteres existents i totes les noves que es proposin en els corresponents plans zonals, a redactar per la Generalitat. La gestió d'aquestes vies anirà a càrrec de les administracions locals.

La proposta de xarxa viària s'ha analitzat mitjançant un model de trànsit amb el qual es justifica la necessitat dels elements que la formen. Així mateix, el PITC manté totes les reserves de sòl per al pas de noves vies que estableix el planejament urbanístic vigent dels municipis de Catalunya i s'hi basa per a la definició de molts dels elements de la proposta.

Això no obstant, el PITC no pot precisar les propostes per a tots els àmbits i escales geogràfiques. En aquest sentit i atesa la seva complexitat, les propostes del PITC a l'àmbit metropolità de Barcelona se subordinen a les concrecions que es realitzin en el Pla territorial metropolità i el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana i la revisió del PDI. En conseqüència, les reserves de sòl i les propostes es modificaran quan pertoqui i si s'escau per adaptar-se a aquests plans. En qualsevol cas, els estudis informatius i d'impacte ambiental preceptius hauran de plantejar per a cada element viari

diferents alternatives que s'analitzaran conjuntament, amb la corresponent reserva urbanística, i d'entre totes elles se seleccionarà l'alternativa escollida mitjançant un procediment multicriteri on es valoraran els aspectes funcionals, territorials, econòmics i ambientals de cadascuna. La Declaració d'impacte ambiental preceptiva determinarà els requisits per aprovar l'alternativa escollida, cosa que garantirà la plena integració de la via en el medi.

Les xarxes arterials de les àrees urbanes i metropolitanes s'hauran de precisar en els successius desenvolupaments del PITC i en coordinació amb els plans territorials i els plans directors urbanístics. La coordinació amb els plans territorials, els plans directors urbanístics, el planejament urbanístic general i derivat, quedarà concretat en la normativa.

Classificació tipològica

Una carretera, segons el Reglament 293/2003 art. 2, és una via de domini i ús públic, projectada i construïda fonamentalment per a la circulació de vehicles automòbils. Queden exclosos del concepte de carretera les vies i accessos als nuclis de població que no tinguin la consideració de tram urbà o de travessera, el conjunt de camins rurals, camins i pistes forestals, els camins de servei o d'accés, les noves vies que siguin executades directament o indirectament pels ajuntaments i els camins que es construeixin alhora que s'executen noves carreteres o es milloren les existents. A més dels vehicles automòbils pels quals està fonamentalment dissenyada la carretera, hi podran circular els vianants, els vehicles de tracció animal, de tracció humana, ciclomotors, de motor especial i, en general, tots els que preveu el codi de circulació. Les carreteres es classifiquen en els tipus següents:

- **Autopista.** Carretera especialment projectada, construïda i senyalitzada com a tal, apta per a l'exclusiva circulació d'automò-

bils, i que reuneix les següents característiques: les propietats confrontants no hi tenen accés; no creuar a nivell cap altre sender, via, via de ferrocarril o tramvia, ni ser creuada a nivell per sender, via de comunicació o servitud de pas; constar de diferents calçades per a cada sentit de la marxa, separades entre si, menys en punts singulars o amb caràcter temporal, per una franja de terreny no destinada a la circulació o, en casos excepcionals, per altres mitjans.

- ▶ **Autovia / via preferent de doble calçada.** Carretera especialment projectada, construïda i senyalitzada com a tal que reuneix les següents característiques: tenir-hi accés limitat les propietats confrontants; no creuar a nivell cap altre sender, via, línia de ferrocarril o tramvia, ni ser creuada a nivell per sender, via de comunicació o servitud de pas; constar de diferents calçades per a cada sentit de la marxa, separades entre si, menys en punts singulars o amb característiques temporals, per una franja de terreny no destinada a la circulació o per altres mitjans.
- ▶ **Via per automòbils.** Carretera exclusivament reservada a la circulació d'automòbils, amb una sola calçada i amb limitació total d'accessos a les propietats confrontants, i senyalitzada amb senyals S-3 i S-4, respectivament.
- ▶ **Carretera convencional.** Carretera que no reuneix les característiques pròpies de les autopistes, autovies i vies per a automòbils. S'agrupen en les tres categories següents: carreteres de doble calçada amb limitació d'accessos, carreteres de doble calçada i carreteres de calçada única.

A més dels tipus de carreteres descrits, es defineixen les següents vies auxiliars: brancs, vies col·lectores o distribuïdores i vies de servei.

- ▶ **Branc.** Via que uneix les carreteres que conflueixen en un nus per permetre els diferents moviments dels vehicles.

- ▶ **Via col·lectora-distribuïdora.** Calçada amb sentit únic de circulació, sensiblement paral·lela a la carretera principal però separada físicament a fi i efecte d'independitzar l'esmentada carretera principal de les zones de conflicte que s'originen en trams amb sortides i entrades consecutives de ramals d'enllaç molt propers. Són elements funcionals dels enllaços i en cap cas serveixen a les propietats o edificis confrontants.
- ▶ **Via de servei.** Camí sensiblement paral·lel a una carretera, respecte de la qual té caràcter secundari, connectat amb aquesta solament en alguns punts, i que serveix a les propietats o edificis contigus. Pot ser amb sentit únic o amb doble sentit de circulació.

L'itinerari d'una carretera es caracteritza com la successió d'un conjunt de trams. Un tram és la porció de carretera compresa entre dues seccions transversals. La tramificació d'una carretera pot realitzar-se d'acord amb múltiples criteris. A l'efecte de planificació, els criteris usualment emprats són la tipologia i característiques de la secció, les condicions orogràfiques, urbanístiques o mediamambientals de l'entorn, i la velocitat de projecte. Així, les calçades laterals són trams de carreteres amb calçades separades situades a tots dos costats d'una altra carretera amb grau igual o superior de control d'accessos. Els trams urbans són els que travessen totalment sòl classificat d'urbà pel planejament urbanístic, o terrenys que, en execució del planejament urbanístic i d'acord amb la legislació urbanística, hagin assolit aquesta classificació. Les travesseures són les parts del tram urbà en el qual hi hagin edificacions consolidades almenys en dues terceres parts de la longitud i que tinguin un entramat de carrers almenys en un dels costats. Els trams interurbans són, per exclusió, tots els restants. Poden definir-se també trams d'interès paisatgístic o panoràmic, i trams d'interès ambiental.

Tots aquests tipus de carreteres, vies auxiliars i trams viaris tenen diferents graus de connexió i accesos a propietats confrontants:

- **Sense accés a propietats confrontants** (limitació total d'accesos). Són aquelles carreteres en les quals l'accés des de l'exterior es realitza exclusivament a través d'enllaços o interseccions amb altres carreteres (autopistes i vies per automòbils).
- **Amb accés limitat a les propietats confrontants** (limitació d'accesos). Són aquelles carreteres en les quals, a més dels accesos a través d'enllaços i interseccions amb altres carreteres, se n'hi poden establir d'altres mitjançant vies de servei (autovies).
- **Amb accessos directes autoritzats**. Són aquelles en les quals no existeixen les limitacions establertes als paràgrafs anteriors i s'ha de complir, en qualsevol cas, la reglamentació vigent. S'haurà de definir la freqüència i disposició dels accessos segons les condicions tècniques derivades de la funcionalitat de la carretera, el seu entorn, la intensitat del trànsit i la velocitat a la qual circulen els vehicles.

Proposta de xarxa bàsica

La xarxa bàsica és la que serveix de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància i inclou també les vies intercomarcals i intracomarcals d'una especial importància. En forma part, també, la xarxa arterial integrada per les vies segregades d'accés als nuclis de població que, passant totalment o parcialment per zones urbanes, tenen com a funció compatibilitzar el trànsit local i el trànsit de pas.

Criteris de definició topològica

En la proposta de xarxa bàsica, les noves infraestructures viàries hauran de reforçar l'estructura nodal del territori de Catalunya, garantint també, en la línia del Pla de carreteres de 1985, que efectivament cap municipi de Catalunya no quedi situat a més de 25 km d'aquesta xarxa; l'excés de recorregut per carretera respecte a la longitud en línia recta entre dos punts bàsics del territori català mai serà superior al 50% en terreny pla i 80% en terreny muntanyós; la velocitat a vol d'ocell entre punts bàsics del territori català mai no serà inferior a 50 km/h en terreny pla i a 35 km/h en terreny muntanyós.

Criteris de servei

La xarxa viària bàsica, pels trànsits previstos a partir de les directrius de mobilitat fixades, ha de garantir nivell de servei D a l'hora 100, en l'horitzó 2026. Així, la capacitat de la xarxa viària s'ha d'augmentar selectivament per garantir aquest nivell de servei, excepte a les carreteres d'accés a l'RMB i a altres aglomeracions urbanes com Tarragona o Girona, on s'haurà d'admetre un cert nivell de congestió viària i on les mesures de gestió i explotació més eficient de la xarxa ja existent seran prioritàries.

Criteris intermodals

Els trams resultants de l'aplicació dels criteris topològics per a la formació de la xarxa bàsica es validaran mitjançant una anàlisi multimodal en la qual s'avaluaran els diversos modes de transport possibles en el corredor, cosa que posarà en relleu la pertinença de substituir-los o completar-los amb infraestructures o serveis de transport públic.

Classificació dels elements viaris de la proposta de xarxa bàsica

Xarxa transeuropea

- Corredor mediterrani (Eix 1: autopista AP-7, Eix 2: autovia A-7/N-340/C-15/corredor Baix Llobregat - Vallès Oriental/C-35)
- Corredor Barcelona amb Península centre - nord (Eix 1: autopista B-23/AP-7/AP-2, Eix 2: A-2)
- Corredor Tarragona amb Península centre - nord. Nova autovia A-27 (Tarragona - Montblanc - Lleida)
- Corredor transversal: Península centre-nord amb la Jonquera (A-2/C-25/A-2)
- Eix Occidental de Catalunya: Amposta - Lleida - Pont de Rei (N-340/C-12/A-14/N-230)
- Eix Barcelona - Puigcerdà - límit amb França pel Cadí (C-16/C-162/N-152). Penetracions a Barcelona: C58, túnel de Vallvidrera, Martorell-Vacarisses.

Xarxa bàsica primària

Eixos de llarg recorregut:

- Eix Tarragona - Terol (T-11/N-420)
- Eix Tarragona / Reus - Andorra (C-14/A-27/N-260/N-145)
- Lleida - Osca (A-22)
- Eix Lleida - Pallars (C-13)
- Eix Lleida - Andorra (C-13, C-26, C-14, N154)
- Eix Conca de Barberà - Anoia - Bages (c-241c/C-37: Montblanc - Manresa)
- Eix Bages - Solsonès (C-55: Manresa - Solsona - Bassella)
- Eix Garraf - Penedès - Anoia (C-15: Vilanova - Vilafranca - Igualada)
- Eix Barcelonès - la Cerdanya per Toses (B-500/C-17/N-152/ o nova autovia)
- Eix pirinenc (N-260/N-152: el Pont de Suert - Figueres)

Eixos a l'entorn metropolità de Barcelona

- Eix del Garraf I (autopista C-32)
- Eix del Garraf II (carretera C-31)
- Rondes de Barcelona (B-10 i B-20)
- Eix del Maresme I (C-32, Montgat – Lloret de Mar - Tossa de Mar)
- Eix del Maresme II (A-2)
- Eix Alt Penedès - Baix Llobregat (N-340/B-24: Vilafranca - Pallegà)
- Eix Anoia - Baix Llobregat (B-224: Capellades - Martorell)
- Eix Congost - Vallès Oriental (C-17/nova autovia de Tenes l'Ametlla-Montmeló)
- Eix Vallès Oriental - Maresme (C-60: les Franqueses - Mataró)

Eixos d'accés a la Costa Brava i Pla de l'Estany

- Anella de les Gavarres (C-65/C-31/C-66)
- Autovia Maçanet - Llagostera (C-35)
- Eix Gironès - Pla de l'Estany - la Garrotxa (C-66)

Trams de tancament de la xarxa bàsica primària

- Ronda oest de Sabadell
- Ronda est de Manresa
- Ronda nord de Vic

Resta de la xarxa bàsica

- C-12 B les Camposines - Ascó
- C-13 Sort - Esterri d'Àneu
- C-17 la Garriga - Barcelona
- C-26 límit Aragó (Alfarràs) - Ripoll
- C-28 Vielha - Esterri d'Àneu
- C-31 Torrent - Figueres

- C-31B Salou - Tarragona
- C-35 Molins de Rei - Sant Celoni
- C-38 Sant Joan de les Abadesses - límit amb França (coll d'Ares)
- C-42 l'Aldea - Tortosa
- C-43 Benifallet - Gandesa
- C-44 l'Hospitalet de l'Infant - Móra la Nova
- C-45 Maials - límit Aragó (Fraga)
- C-51 Calafell - Valls - Alcover
- C-53 Vilagrassa - Vallfogona de Balaguer
- C-55 Abrera - Manresa
- C-58 Terrassa - Monistrol de Montserrat (carretera de la Bauma)
- C-61 Arenys de Mar (AP-2) - Sant Celoni (AP-7)
- C-63 Lloret de Mar - Olot
- C-68 Figueres - Roses
- N-340 límit Castelló - Sant Carles de la Ràpita
- N: 340 Amposta - l'Aldea
- N-II: variant de Sant Daniel
- N-II variant est de Figueres
- N-260 Figueres - Portbou
- SC (TV-3454) Amposta - Deltebre
- SC (C-233/L-200/LP-3322) les Borges Blanques - Belcaire d'Urgell
- SC (L-512/C-1412) Artesa de Segre - Tremp per Comiols
- SC (L-311/L-313/C-1412) Cervera - Ponts
- SC (L-310/LV-3113/C-451) Tàrraga - Guissona - Solsona
- SC (GIV-5128) Navata - Borrasà - Vilamallà
- SC (Via de Cornisa): Pallejà - Montcada i Reixac
- SC (C-154) Vic - Gironella

Recomanacions

El PITC no pot precisar les propostes per a tots els àmbits i escales geogràfiques. En aquest sentit i atès la seva complexitat, les propostes del PITC a l'àmbit metropolità de Barcelona se subordinen a les concrecions que es realitzin en el Pla territorial metropolità i el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana i la revisió del PDI. En conseqüència les reserves del sòl i les propostes es modificaran quan pertoqui i si s'escau per adaptar-se a aquests plans.

Això no obstant, analitzades les al·legacions rebudes respecte a determinats eixos viaris metropolitans, es considera oportú emetre les següents recomanacions perquè siguin recollides en els plans esmentats anteriorment:

- **Connexió Baix Llobregat - Vallès pel sud.** Es proposa reconsiderar el traçat reservat al vigent Pla general metropolità, elaborant un traçat que eviti l'afectació de Collserola i que s'integri perímetralment als àmbits urbans que travessa i, en particular en el cas del tram Sant Cugat - Molins caldrà desafectar el traçat actualment reservat.
- **Connexió interurbana Baix Llobregat - Vallès pel centre.** Es proposa dissenyar aquesta via amb una funció metropolitana de servei al territori, ben integrada en l'estructura urbana i adequada per donar suport al transport públic interurbà.
- **Via del marge esquerre del Besòs.** Es proposa el disseny d'un eix ben integrat en l'estructura urbana, caracteritzat per un bon nombre d'accessos i adequat per donar suport al transport públic interurbà.

- ▶ **B - 500.** Malgrat que aquesta actuació està programada en primera fase es sotmetrà al procés d'avaluació ambiental previst per a les actuacions de la segona fase.
- ▶ **Nova connexió Martorell - via Orbital - Vacarisses.** Aquesta connexió es projectarà aprofitant al màxim el traçat de la via orbital i posant especial emfasi en la valoració de les emissions atmosfèriques, les quals s'hauran de minimitzar a la solució escollida.
- ▶ **Nova via d'accés a Osona.** L'itinerari i el traçat concret es determinaran després d'una anàlisi exhaustiva que consideri diferents corredors, així com també diferents modes de transport.
- ▶ **N-II al Maresme.** El trasllat de la N-II al corredor de la C-32 ha de significar una millora en l'accessibilitat als nuclis urbans, amb una funció bàsica de comunicació intracomarcal, i una reconfiguració del model de mobilitat al baix Maresme, permetent d'integrar l'actual N-II a la xarxa urbana i eliminar-la com a barrera. Aquesta actuació estarà sotmesa a una avaluació ambiental prèvia del corredor previst per a les actuacions de la segona fase.

Amb caràcter general, per a totes aquelles noves infraestructures que es projectin en una zona declarada de protecció especial per a determinats contaminants atmosfèrics, i d'acord amb la llei 22/1987, de protecció de l'ambient atmosfèric, caldrà avaluar les emissions associades a la nova infraestructura dins de la xarxa de transport global com un paràmetre crític per a la decisió de la seva implantació.

Descripció de les propostes

A continuació es descriuen les actuacions incloses en el PITC. Els pressupostos detallats figuren en el capítol específic dedicat al desglossament del pressupost.

Xarxa transeuropea

▶ Corredor mediterrani

Eix 1: AP-7. Ampliació 3r carril entre Cambrils i el Vendrell i entre Maçanet de la Selva i la Jonquera.

Eix 2: A-7/N-340: Reconversió a autovia entre el límit amb Castelló i Vilafranca. Nova connexió Baix Llobregat - Vallès, Vilafranca-Abrera, Abrera-Terrassa, Terrassa-Sant Celoni. C-35: reconversió en autovia entre Sant Celoni i Maçanet de la Selva. A-2/N-II: reconversió en autovia entre Maçanet de la Selva i la Jonquera.

▶ Corredor Barcelona - Península (centre - nord)

Eix 2: A-2/N-II: nou accés al port de Barcelona (Sant Feliu - port de Barcelona).

▶ Corredor Tarragona - Península (centre -nord)

N-240: reconversió en autovia Tarragona – Montblanc – Lleida.

▶ Corredor transversal: Península (centre - nord) - la Jonquera

C-25: reconversió (desdoblament) entre les Oluges - Riudellots de la Selva. (A-2)

▶ Eix occidental de Catalunya (Amposta - Lleida - Pònt de Rei)

N-340: desdoblament entre Sant Carles de la Ràpita i Amposta. C-12: reconversió en autovia (desdoblament) entre Amposta i Lleida. A-14: desdoblament Lleida - el Pont de Suert, i N-230 reconversió en via per automòbils el Pont de Suert - Pònt de Rei

▶ Eix Barcelona - Puigcerdà - límit amb França (pel Cadí)

S/C: nova autovia Martorell i Vacarisses. C-16: reconversió en autovia Berga - Bagà. Condicionament a via per a automòbils des del túnel del Cadí fins al límit amb França (ramal Est) i variant de Puigcerdà (N-152).

Xarxa bàsica primària

Eixos de llarg recorregut

▸ Eix Tarragona - Terol

N-420: variant de Riudecols, Falset, Corbera d'Ebre i Gandesa.

▸ Eix Tarragona / Reus - Tàrrrega - Andorra

C-14: desdoblament Reus - Alcover. Variants de Solivella, Tàrrrega, Agramunt, Artesa de Segre, Ponts, Coll de Nargó, Organyà, el congost de Trespunts i el Pla de Sant Tirs. N-260: variant d'Adrall i la Seu d'Urgell. N-145: condicionament la Seu d'Urgell - límit amb Andorra.

▸ Lleida - Osca

A-22: nova autovia entre Lleida (enllaç A-2) i el límit amb Aragó.

▸ Eix Lleida - Pallars (Lleida - la Pobla de Segur)

C-13: desdoblament Lleida - Balaguer i condicionament Balaguer - la Passarel·la (intersecció amb la C-12), inclou la variant de Camarasa. Variants de Tremp i de la Pobla de Segur.

▸ Eix Lleida - Andorra

C-26: condicionament del tram Balaguer - Artesa de Segre. Inclou variant de Cubells i d'Artesa de Segre.

▸ Eix Conca de Barberà - Anoia - Bages (Montblanc - Manresa)

C-241c: condicionament entre Montblanc i Igualada, inclou les variants de Pira, Sarraí, Roquefort de Queralt i Santa Coloma de Queralt. C-37: nova carretera entre Igualada i Manresa. Inclou ronda sud d'Igualada.

▸ Eix Bages - Solsonès (Manresa - Solsona - Bassella)

C-55: variant de Solsona. Condicionament Solsona - Bassella.

▸ Eix Garraf - Penedès - Anoia (Vilanova - Vilafranca - Igualada)

C-15: desdoblament Vilanova i la Geltrú (enllaç amb la C-32) - Vilafranca del Penedès - Puigdàlber (inclou la variant de Vilafranca).

▸ Eix Barcelonès - Cerdanya per Toses

B-500: condicionament a doble calçada del tram C-31/B-20. Desdoblament entre Badalona (B-20) i Mollet (C-33), inclou el túnel de la Conreria. C-59: desdoblament entre Mollet - Caldes de Montbui. Nova via de connexió entre Vallès Oriental i Osona. C-17: desdoblament Vic - Ripoll. N-152: condicionament Ripoll - Puigcerdà. Inclou els túnels de Toses i Ribes de Freser.

▸ Eix Pirinenc (N-260/N-152: Pont de Suert - Figueres)

N-260: condicionament entre el Pont de Suert i Puigcerdà. Inclou túnel de Perves i Viu i les variants del Pont de Suert, la Pobla de Segur, Gerri de la Sal, Sort i la Seu d'Urgell i condicionament del tram Canturri - Adrall. N-152: comú amb l'eix Barcelonès - Cerdanya per Toses. C-26: condicionament entre Ripoll i Olot. Inclou la variant nord de Ripoll, la de Sant Joan de les Abadesses i la Canya. N-260: desdoblament Besalú - Figueres.

Eixos a l'entorn metropolità de Barcelona

▸ Eix del Garraf I (autopista C-32)

C-32: ampliació de la secció entre Vilanova (enllaç C-15) i Barcelona (enllaç amb la B-20).

▸ Eix del Garraf II (carretera C-31)

C-31: condicionament i desdoblament entre Calafell i Sitges.

▸ Eix del Maresme I (C-32, Montgat - Lloret - Tossa de Mar)

C-32: autopista entre Palafolls i Lloret de Mar i via per a automòbils entre Lloret de Mar i Tossa de Mar.

- **Eix del Maresme II (A-2)**
N-II: desplaçament cap al corredor de la C-32.
- **Via marge esquerre del Besòs (S/C)**
Tram Granollers - Sant Fost de Campsentelles, autovia. Tram Sant Fost de Campsentelles - Sant Adrià de Besòs, carretera de doble calçada.
- **Eix Alt Penedès - Baix Llobregat (N-340/B-24: Vilafranca - Pallejà)**
N-340/B-24: desdoblament del tram entre Vilafranca del Penedès i Vallirana.
- **Eix Anoia - Baix Llobregat (B-224: Capellades - Martorell)**
B-224: reconversió a via per a automòbils entre Capellades i Martorell. Inclou les variants de Vallbona d'Anoia i Piera.
- **Eix Congost - Vallès Oriental (C-17: Centelles - Parets)**
Nova autovia entre la Garriga i Parets (autovia de la riera del Tenes).
- **Eix Vallès Oriental - Maresme (C-60: les Franqueses - Mataró)**
C-60: perllongament des de la Roca del Vallès a les Franqueses.

Eixos d'accés a la Costa Brava i pla de l'Estany

- Anella de les Gavarres.
C-65: desdoblament entre Girona i Llagostera. C31: desdoblament entre Platja d'Aro i Torrent. C-66: desdoblament entre Torrent i Medinyà.
- Autovia Maçanet - Llagostera
C-35: desdoblament entre Maçanet de la Selva i Llagostera.
- Eix Gironès - el Pla de l'Estany - la Garrotxa
C-66: desdoblament entre Banyoles – Besalú.

Trams de tancament de la xarxa bàsica primària

- Ronda oest de Sabadell. Finalització.
- Ronda est de Manresa. Finalització.
- Ronda nord de Vic. Desdoblament tram Gurb-Sant Julià de la Vilatorrada.

Resta de la xarxa bàsica

Condicionament dels trams de carretera següents. Inclou les variants de les poblacions situades al llarg del seu recorregut.

- C-12 B les Camposines – Ascó.
- C-13 Sort – Esterri d'Àneu.
- C-17 la Garriga – Barcelona.
- C-26 Límit Aragó (Alfarràs) – Ripoll.
- C-28 Vielha – Esterri d'Àneu. Inclou el túnel de la Bonaigua.
- C-31 Torrent – Figueres.
- C-35 Molins de Rei – Sant Celoni. Nova carretera desdoblada. Via interpolar.
- C-37 Valls – Alcover. Carretera convencional desdoblada.
- C-38 Sant Joan de les Abadesses – límit amb França (Coll d'Ares).
- C-43 Benifallet – Gandesa.
- C-44 l'Hospitalet de l'Infant – Móra la Nova.
- C-45 Maials – límit Aragó (Fraga).
- C-51 Valls – Calafell.
- C-53 Vilagrassa – Vallfogona de Balaguer.
- C-55 Abrera – Manresa.
- C-58 Terrassa - Monistrol de Montserrat (carretera de la Bauma).
- C-61 Arenys de Mar (AP-2) - Sant Celoni (AP-7).
- C-63 Lloret de Mar – Olot.
- C-68 Figueres - Roses. Finalització desdoblament Vila - sacra - Santa Margarida.
- N-340 Amposta - l'Aldea. Nova carretera desdoblada.

Proposta de xarxa viària transeuropea



- N-II variant est de Figueres.
- N-260 Figueres - Portbou. Desdoblament Figueres – Llançà.
- SC (TV-3454) Amposta – Deltebre.
- SC (C-233/L-200/LP-3322) les Borges Blanques - Belcaire d'Urgell.
- SC (L-512/C-1412) Artesa de Segre– Tremp per Comiols.
- SC (L-311/L-313/C-1412) Cervera – Pons.
- SC (L-310/LV-3113/C-451) Tàrrrega - Guissona – Solsona.
- SC (GIV-5128) Navata - Borrasà – Vilamalla.
- SC Pallejà - Montcada i Reixac. Via de connexió dels eixos del Llobregat i el Besòs.
- SC (C-154) Vic – Gironella.

Proposta de xarxa viària transeuropea



Proposta de xarxa comarcal

La xarxa comarcal es defineix com la que serveix de suport al trànsit generat entre les capitals comarcals i els principals municipis i nuclis de població i activitat de la mateixa comarca o comarques limítrofes, al trànsit generat entre cadascun d'aquests centres i a la connexió d'aquests nuclis amb itineraris de la xarxa bàsica.

Els municipis i nuclis principals s'han identificat d'acord amb criteris administratius, demogràfics, socioeconòmics i funcionals. Així mateix, s'han considerat també els indrets singulars com són els ports, aeroports, nusos fronterers i els equipaments territorials. Els municipis, nuclis principals i els indrets principals constitueixen els pols de la xarxa. A partir dels criteris anteriors s'ha establert una classificació dels pols en set categories.

Proposta de xarxa viària

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
 Secretaria per a la Mobilitat

Estudi previ. Anàlisi d'objectius i criteris per a l'estudi de desenvolupament del nou Pla de carreteres de Catalunya.

1. Xarxa bàsica

1.1. Carreteres amb controls d'accessos i circulació contínua

-  Autopistes
-  Vies preferents de doble calçada *
-  Vies preferents de calçada única *

1.2. Carreteres convencionals

-  Carretera de doble calçada amb limitació d'accessos
-  Carretera de doble calçada
-  Carretera de calçada única

2. Xarxa comarcal

2.1. Carreteres convencionals

-  Carretera de doble calçada
-  Carretera de calçada única

*El trànsit a les vies preferents serà exclusivament de vehicles automòbils, amb excepció d'aquells trams on no existeixi un itinerari alternatiu, apte per a la circulació de tot tipus de vehicles.



Xarxa viària transeuropea

 Generalitat de Catalunya
Departament
de Política Territorial
i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat

Estudi previ. Anàlisi d'objectius i criteris per a l'estudi de desenvolupament del nou Pla de carreteres de Catalunya.



Per a la definició de la xarxa comarcal s'han considerat les relacions entre els pols pertanyents a les categories superespecials, especials, primaris i secundaris, (en endavant pols principals).

Superespecials:

- Capital de comunitat autònoma espanyola.

Especials

- Capital de província espanyola, Andorra, capitals de regió francesa.

Primaris

- Capitals de comarca catalana.
- Capitals de municipis catalans amb població superior a set vegades la població mitjana de la seva comarca.
- Capitals de municipis exteriors a Catalunya amb població similar a les capitals de municipi catalanes d'aquesta categoria.
- Capitals de municipi amb més de 200.000 habitants.
- Nusos fronterers de la xarxa bàsica amb trànsit de pas > 5.000 vehicles diaris.

Secundaris

- Capitals de municipis no incloses en la categoria anterior, amb població superior a 3/2 de la població mitjana dels municipis de la seva comarca.
- Capitals de municipis exteriors a Catalunya amb població similar a les capitals de municipi catalanes d'aquesta categoria.

- Capitals de municipi de més de 20.000 habitants.
- Aeroports amb un volum de passatgers superior a 2.000.000 l'any.
- Centres socioeconòmics aïllats amb un nombre de visitants superior a 5.000.000 l'any.
- Nusos fronterers de la xarxa bàsica amb un trànsit de pas igual o superior als 1.000 vehicles diaris.
- Llocs turístics amb un índex turístic $0 < I_t < 3$ per a una població mitjana de la comarca $< 0,75$.

Al final del capítol es presenta un llistat detallat dels trams de la proposta de la xarxa comarcal.

Xarxa bàsica primària estructurant

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat

Estudi previ. Anàlisi d'objectius i criteris per a l'estudi de desenvolupament del nou Pla de carreteres de Catalunya.

- Xarxa transeuropea
- Xarxa bàsica primària estructurant



Xarxa viària bàsica

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat

Estudi previ. Anàlisi d'objectius i criteris per a l'estudi de desenvolupament del nou Pla de carreteres de Catalunya.

- Xarxa transeuropea
- Xarxa bàsica



Xarxa viària bàsica i comarcal


 Generalitat de Catalunya
 Departament
 de Política Territorial
 i Obres Públiques
 Secretaria per a la Mobilitat

Estudi previ. Anàlisi d'objectius i criteris per a l'estudi de desenvolupament del nou Pla de carreteres de Catalunya.

-  Xarxa transeuropea
-  Xarxa bàsica
-  Xarxa comarcal



Críteris de definició topològics i cinemàtics

Els trams viaris que formen la proposta de xarxa comarcal s'han escollit mitjançant un procediment de comparació d'itineraris. Per a cada comarca, s'han identificat els itineraris de comunicació entre els seus pols principals i entre aquests i els de totes les adjacents. Així, dels possibles itineraris entre cada parell de pols principals, s'han considerat en primer terme aquells en els quals el temps mitjà no superi en més del 25% el temps de l'itinerari més ràpid i la longitud dels quals no superi en un 25% la de l'itinerari de recorregut mínim. Tanmateix s'ha definit un indicador topològic que relaciona la distància recorreguda amb la distància a vol d'ocell i un indicador cinemàtic que relaciona el temps real amb el que resultaria de viatjar a vol d'ocell a la velocitat de 50 km/h. Així mateix, a fi de determinar quins itineraris poden formar part de la xarxa comarcal, s'han establert uns llindars d'aquests indicadors en funció del tipus de terreny per on transcorren.

Un cop fixats els llindars i establerts tots els itineraris de comunicacions acceptables, s'ha seleccionat l'itinerari més idoni per la relació entre cada parella de pols principals, identificat amb aquell que presenta un millor valor dels indicadors. En cas d'itineraris els indicadors dels quals estiguin per sota dels llindars fixats (itineraris crítics), es plantegen nous traçats o bé millores dels existents. En cas de paral·lelisme d'itineraris s'ha escollit aquell que, a més de complir els llindars fixats per a totes les relacions a les quals dóna suport, presenta millors característiques en relació amb la ubicació territorial, el nombre i categoria dels pols connectats i els paràmetres geomètrics del traçat de les vies que formen l'itinerari.

Per últim, s'han afegit alguns trams viaris que, sense estar justificats pels críteris indicats anteriorment, permeten donar continuïtat a itineraris o serveixen per reduir les dimensions de la malla, de manera que en cap cas no excedeixin en longitud al 20% del tram més llarg de la malla que contribueixen a dividir.

Descripció de les actuacions en la xarxa comarcal

Les actuacions en la xarxa comarcal consistiran en el condicionament dels trams existents fins a assolir els paràmetres establerts a la normativa i en la construcció dels nous trams que completaran la malla.

Política de peatges: els peatges com a reguladors de la mobilitat

A Europa es tendeix a la implantació d'un nou model de peatge com a element d'una nova política tarifària orientada a regular els fluxos de trànsit i a internalitzar els costos externs que genera la mobilitat. En aquesta mateixa línia, el Grup de treball per a l'estudi de la reducció dels peatges a Catalunya, creat pel Parlament, ha acordat una revisió de l'actual model de peatges aplicat a Catalunya. Així, en els estudis del PITC s'ha considerat com a hipòtesi de treball el manteniment del model de peatges actual durant un curt període de temps, seguit d'un període de transició entre la situació actual i el nou model, que s'aplicarà en la seva totalitat quan acabin els terminis concessional.

Situació actual: el peatge financer és un model esgotat

El peatge actual ha facilitat el finançament de moltes de les autopistes construïdes des de 1970 a Catalunya. L'avançament d'aquestes infraestructures, gràcies a l'establiment de peatges, augmentà la competitivitat de les empreses i impulsà durant els anys 60 i 70 el desenvolupament de Catalunya. A partir dels anys

80, la forta inversió de l'Administració estatal en una xarxa d'autopistes lliure de peatge a la resta d'Espanya va comportar un important desequilibri i una desigualtat d'oportunitats de desenvolupament entre els diferents territoris de l'Estat, per haver d'assumir uns costos de transport superiors a les d'altres zones peninsulars.

D'altra banda, el peatge directe actual és un factor distorsionador de la mobilitat que crea desequilibris territorials i dificulta l'optimització de la xarxa catalana d'autopistes; pels 571 km d'autopistes de peatge (71% del total de km d'autopistes) existents a Catalunya hi circula només el 44% del trànsit, ja que molts conductors opten per circular per la xarxa lliure de peatge.

En aquest context, a Catalunya s'ha produït una reivindicació d'una major inversió estatal en la xarxa catalana d'autopistes lliures de peatge, i també de supressió d'alguns dels peatges que penalitzen la mobilitat obligada.

Propostes per al període de transició 2006/2016: la creació del fons de gestió o de transició

Els acords del Grup de treball sobre la reducció dels peatges a Catalunya recollits en el document *Nou model de gestió d'infraestructures viàries d'altres prestacions* (2002) recullen la creació del fons de gestió o de transició dotat per l'Administració estatal i autonòmica, a partir dels impostos generats per les empreses concessionàries. El Parlament de Catalunya ha aprovat per unanimitat la creació d'aquest fons; per altra banda, en el procés de les negociacions del debat sobre el nou Estatut ha sorgit el compromís de dotació econòmica d'aquest fons.

Actuacions a realitzar en el període 2006-2016, amb els recursos provinents del fons de gestió o transició dels peatges, a partir de la dotació econòmica.

Les actuacions s'haurien d'implementar a través de la negociació i el consens entre el Govern de la Generalitat, les administracions locals i territorials, les concessionàries i els agents socials. Són les següents:

- **Gestió tarifària per afavorir la mobilitat. Discriminació horària. Hores vall i hores punta.** A Catalunya hi ha experiències d'aplicació d'una estratègia de discriminació horària entre hores vall o punta, encara que el ventall tarifari és molt baix, sense que l'increment en hora punta sigui percebut per l'usuari, i convé generalitzar l'aplicació de la política de discriminació tarifària al conjunt de la xarxa catalana, incrementant el preu en hores puntes i rebaixant-lo en hores vall.
- **Generalització del sistema de telepeatge. Introducció de nous sistemes més eficients.** L'actual sistema de telepeatge ha comportat una millora important de la fluïdesa del trànsit en les barreres de les autopistes. Són molts els vehicles que no s'aturen a les barreres, però aquestes continuen existint de manera que molts usuaris no perceben el guany. A més, per disposar de teletac s'ha de pagar un dipòsit de manera que es cobra per l'adquisició i el manteniment de l'aparell. Per millorar el sistema, caldrà generalitzar-lo amb una distribució gratuïta, i alhora introduir noves tecnologies ja desenvolupades en d'altres territoris com el seguiment amb càmeres, arcs de pagament o controls tipus GPS.
- **Descompte per a vehicles pesants en horaris nocturns.** S'establiran uns descomptes especials als camions, per horaris i recorreguts concrets, que serien complementaris als que ja s'apliquen segons els consums.
- **Règim especial per a jornades de gran trànsit.** S'incrementarà el sistema de rebaixes en hores vall de les jornades de sortides i retorns de vacances o ponts.

- **Establiment d'un sistema de rebaixes en les tarifes dels vehicles d'alta ocupació.** Una de les mesures que més pot contribuir a la millora de la mobilitat és l'establiment d'unes tarifes especials per als vehicles que vagin ocupats per dues ó més persones.
- **Increment dels sistemes de descompte comercials,** vinculats al telepeatge, aplicats a tots tipus de vehicles amb percentatges creixents en funció del consum total, amb independència de l'itinerari realitzat.
- Descomptes per als vehicles del transport públic.
- **Extensió del peatge tancat a tota la xarxa d'autopistes.** L'actual xarxa d'autopistes de peatge a Catalunya és desigual (a causa del procés històric de construcció). L'existència de barreres i trams de peatge obert provoca discriminacions tarifàries a Gelida, Sant Sadurní, etc. L'alternativa per solucionar aquest problema és el desenvolupament del peatge tancat en tota la xarxa. Aquest tipus de peatge amb control d'entrades i sortides permetrà percebre la quantitat justa pel servei ofert.
- **Reconsideració dels peatges de Mollet, la Llagosta, les Fonts i Martorell.** La situació actual, de gratuïtat per als usuaris locals que circulen amb teletac és insuficient, ja que es tracta de vies de l'entorn metropolità sense alternativa vàlida lliure de peatge. Caldrà introduir un sistema de gratuïtat d'aquestes barreres per als usuaris habituals i de mobilitat obligada en dies feiners, mantenint el peatge per als caps de setmana i el llarg recorregut.
- **Acord territorial al Maresme per a la introducció d'un peatge tou a la C-32 i la construcció de l'alternativa a l'N-II.** L'alternativa més raonable per trobar una solució als problemes de mobilitat del Maresme passa per incrementar l'oferta de transport públic. L'alternativa a l'actual N-II passa per la construcció d'una via metropolitana de quatre carrils en forma de vies col·lectores-dis-

tribuidores, amb característiques tècniques adients dotada de més enllaços de forma que es garanteixi una bona integració amb la malla urbana. La C-32 hauria de suprimir barreres i introduir sistemes de telepeatge, ajustant i rebaixant les tarifes per adequar-les a aquesta nova situació.

- Es crearà un grup de treball que avaluï els avantatges i inconvenients de la implantació a Catalunya de la directiva de l'Eurovignette.

El nou model de peatges: homogeni, harmònic i sostenible

El nou model que s'haurà d'aplicar en el moment en què s'acabin les concessions es basarà en els principis acordats en el grup de treball sobre la reducció dels peatges creat per acord del Parlament.

- Ha de ser homogeni i harmònic en tot el territori de l'àmbit d'aplicació i també dins d'un mateix marc tributari general i comportar la reducció progressiva i sostinguda dels actuals desequilibris territorials.
- Ha d'incloure criteris de sostenibilitat i aportar una visió global de la mobilitat incloent-hi solucions intermodals i de potenciació tant del transport públic com de l'alta ocupació de vehicles.
- Ha de ser estable.
- La gestió i el finançament de les carreteres d'altres prestacions hauria de plantejar-se segons el tipus de via, la seva funció i el nivell de servei ofert.

- S'ha de garantir una capacitat suficient del corredor sense peatge per donar servei al trànsit de proximitat.
- Les vies d'altres prestacions gestionades mitjançant el pagament han de tenir prestacions superiors a les gratuïtes, aplicant la mateixa tarifa per a les mateixes prestacions.

L'aplicació del model s'hauria d'efectuar gradualment, perquè sigui viable políticament i econòmicament.

Proposta de xarxa ciclista

La proposta de la xarxa ciclista es basa en les determinacions del Pla estratègic de la bicicleta de Catalunya.

El Pla estratègic de la bicicleta estableix tres nivells de xarxa (bàsic, comarcal i municipal), les seves relacions funcionals i les connexions amb les xarxes transeuropees de vies ciclistes. Es consideraran com a vies ciclistes que han d'integrar la xarxa les definides al Reglament de circulació. Una via ciclista és una via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes, amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles. Inclou els següents tipus:

- Carril-bici: via ciclista adossada a la calçada, en un sol sentit o en doble sentit.
- Carril-bici protegit: carril-bici amb elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada així com de la vorera.
- Vorera-bici: via ciclista senyalitzada sobre la vorera.
- Pista-bici: via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres.

Xarxa bàsica ciclista. Actuacions previstes

Eix	Pressupost estimat (M€)
Tortosa - Tarragona - Barcelona - Girona - la Jonquera	35,00
Barcelona - Ripoll - Camprodon	4,00
Camprodon - Olot - Girona - Sant Feliu de Guixols	1,00
Barcelona - Manresa - Berga - Solsona	12,00
Lleida - Manresa - Girona	12,00
Tarragona - Lleida	10,00
Tortosa - Lleida	10,00
Lleida - la Seu d'Urgell	12,00
Via Verda al Vallès	4,00
	100,00

- Senda ciclable: via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que passa per espais oberts, parcs, jardins i boscos.

La definició de la xarxa es basa tant en les infraestructures ja existents (unint carreteres en desús i vies potencialment ciclistes, locals i regionals, dins d'una senyalització comuna) com en el desenvolupament de noves infraestructures per ampliar la xarxa.

S'estableix com a primera fase de la construcció de la xarxa bàsica ciclista l'adequació dels eixos principals del territori a la mobilitat ciclista de manera que tots els ciutadans de Catalunya puguin disposar de vies ciclistes com a alternativa al vehicle motoritzat per als desplaçaments. Quedaran per a fases posteriors aquells eixos situats en corredors de baixa demanda o de difícil accessibilitat; per aquesta raó caldrà mantenir una xarxa de transport públic adaptada al transport de bicicletes per tal de donar accessibilitat a tot el territori.

Elements de la proposta de la xarxa comarcal

La xarxa comarcal proposada està formada pels següents trams de carretera:

Codi de carretera	Origen del tram	Final del tram
B-100	N-II	Sant Guim de Freixenet
B-11	Connexió A-2	El Bruc
B-110	El Bruc	Coll de Can Massana
B-120	Olesa	Viladecavalls
B-124	Sabadell	Calders
B-140	Santa Perpètua de Mogoda	Sabadell
B-141	Ripollet	Connexió B-140
B-204	Connexió C-234	Aeroport (Int. C-31)
B-210	Intersecció C-234	Connexió B-204
B-212	Sant Jaume dels Domenys	Vilafranca del Penedès
B-220	Santa Coloma de Queralt	Connexió C-37
B-221	Límit de comarca	N-II
B-300	Límit de comarca	Calaf
B-400	Gósol	Connexió C-16
B-402	Guardiola de Berguedà	Límit de comarca
B-420	Cardona	Montmajor
B-430	Artés	Cabrianes
B-431	Calders	Artés
B-431	Artés	Prats de Lluçanès
B-451	B-451	Sant Fruitós de Bages
B-520	Taradell	Límit de comarca
B-682	Malgrat de Mar	La Tordera
BP-1103	Coll de Can Massana	Montserrat
BP-1121	Montserrat	Monistrol de Montserrat
BP-1413	Sant Cugat del Vallès	Ripollet
BP-1417	Barcelona	Sant Cugat del Vallès
BP-1503	Sant Cugat del Vallès	Terrassa
BP-2121	Connexió C-37	Vilafranca del Penedès
BP-4313	Súria	Avinyó
BP-4654	Berga	Enllaç C-16
BP-5002	El Masnou	Granollers
BP-5121	Sant Sadurní d'Anoia	Sant Pere de Riudebitlles (C-15)
BV-1001	Sant Guim de Freixenet	Calaf
BV-1411	Montcada i Reixac	Ripollet
BV-2041	Begues	Gavà
BV-2115	Castellet	Vilanova i la Geltrú
BV-2241	Sant Sadurní d'Anoia	Masquefa
BV-2411	Sant Cugat Sesgarrigues	Begues
BV-2421	Intersecció N-340	Corbera
BV-2429	Sant Sadurní d'Anoia	Connexió N-340

Codi de carretera	Origen del tram	Final del tram
BV-3001	Cardona	Bergús
BV-3002	Súria (Int. C-55)	Roquerols
BV-4031	La Pobla de Lillet	Connexió GI-400
BV-4241	Límit de comarca	Berga
BV-4501	Manresa	Santpedor
BV-4511	Callús	B-451
BV-5105	La Roca del Vallès	Cardedeu
BV-5301	Santa Maria de Palautordera	Seva
BV-5303	Tona	Inici GI-520
C-12	Lleida	Àger
C-13	Intersecció N-240	Final nova variant C-13
C-1311	El Pont de Muntanyana	Tremp
C-1410	Súria (C-25)	BP-4313
C-1411a	Manresa (Int. C-37)	Manresa (Int. C-55)
C-1412	Jorba	Comiols
C-1413	Sentmenat	Caldes de Montbui
C-1413	Sentmenat	Caldes de Montbui
C-1413a	Rubí (Int. Interpolar)	Sabadell
C-1414	Esparreguera	Olesa de Montserrat
C-1415	Terrassa	Sentmenat
C-1415	Caldes de Montbui	Granollers
C-1415a	Terrassa	Sentmenat
C-1415b	Caldes de Montbui	Granollers
C-1415c	Granollers	La Roca del Vallès
C-147	Esterri d'Àneu	Alòs d'Isil
C-14a	Reus (Int. N-420a)	Reus (Final variant C-14)
C-150	Banyoles	Connexió GI-513
C-153	Vic	Sant Esteve d'en Bas
C-155	Sabadell	Polinyà (Int. Interpolar)
C-155	Parets (Int. interpolar)	Granollers
C-15B6	Sant Pere de Ribes	Canyelles
C-17	Manresa	Tona
C-221	Connexió N-420	Maella
C-233	Flix	Bellpuig
C-234	Gavà	B-210
C-242	Torrebeßes	Les Borges del Camp
C-243	Vilafranca del Penedès	Sant Sadurní d'Anoia
C-243	Martorell	Terrassa
C-243c	Terrassa	Martorell
C-25	Riudellots de la Selva	Cassà de la Selva
C-250	Quart	Girona

Codi de carretera	Origen del tram	Final del tram
C-251	Granollers	Llinars del Vallès
C-252	Garriguella	Intersecció GI-604
C-252	Corçà	Verges
C-253a	Connexió C-35	Llagostera
C-253a	Sant Feliu de Guíxols	Palamós
C-37	Valls	Igualada
C-37	Vic	Sant Esteve d'en Bas
C-37	Salelles	Manresa (Int. C-1411a)
C-422	La Selva del Camp	Constantí
C-563	Tuixent	Gósol
C-59	Sant Feliu de Codines	Connexió C-25
C-66	Sant Julià de Ramis	Celrà
E-09	Urús	Queixans
GI-400	Final BV-4031	Alp
GI-402	Límit de comarca	Campdevàdol
GI-502	Darnius	Connexió N-II
GI-503	Costoja	Darnius
GI-512	Fogars de Tordera	Tordera
GI-5121	Banyoles	Connexió N-260
GI-513	Inici GI-513	Connexió N-II
GI-514	Cornellà de Terri	Medinyà
GI-520	Inici GI-520	Viladrau
GI-524	Olot	Banyoles
GI-531	St. Gregori (Nou enllaç AP-7)	Girona
GI-543	Viladrau	Espinelves
GI-550	Arbúcies	Sant Hilari Sacalm
GI-552	Breda (Int. C-35)	Arbúcies
GI-553	Hostalric	Connexió GI-552
GI-553	Santa Coloma de Farners	Girona
GI-600	Tordera	Blanes
GI-602	Connexió N-II	Espolla
GI-603	Espolla	Garriguella
GI-604	Intersecció C-252	Vilajuïga
GI-610	Vilajuïga	Roses (C-260)
GI-612	El Port de la Selva	Llançà
GI-613	El Port de la Selva	GI-614
GI-614	Roses	Cadaqués
GI-623	Connexió N-II	L'Escala
GI-624	Ventalló	Connexió C-31
GI-632	Intersecció C-31	L'Escala
GI-633	Cervià de Ter	Colomers
GI-634	Colomers	Verges
GI-641	Torroella de Montgrí	L'Estartit
GI-642	La Pera	Parlavà

Codi de carretera	Origen del tram	Final del tram
GI-643	Parlavà	Torroella de Montgrí
GI-653	Pals	Begur
GI-660	Calonge	La Bisbal d'Empordà
GI-661	Sant Antoni de Calonge	Calonge
GI-664	Cassà de la Selva	La Bisbal d'Empordà
GI-665	Platja d'Aro	Connexió C-31
GI-666	Platja d'Aro	Connexió C-31
GI-673	Connexió N-II	Caldes de Malavella
GI-674	Caldes de Malavella	Llagostera
GI-681	Tossa de Mar	Connexió C-35
GI-682	La Tordera	Sant Feliu de Guixols
GIP-6042	Vilanova de la Muga	Peralada
GIV-5264	Camprodon	Setcases
GIV-6043	Castelló d'Empúries	Vilanova de la Muga
GIV-6216	Sant Pere Pescador	Castelló d'Empúries
GIV-6302	Connexió C-31	L'Armentera
GIV-6303	L'Armentera	Sant Pere Pescador
L-11	Intersecció nova variant C-13	Intersecció N-420a
L-12	Lleida	Ronda sud de Lleida
L-201	Arbeca	Nàlec
L-214	La Guàrdia Lada	Cervera
L-220	Els Omells de Na Gaià	Maldà
L-232	Límit de comarca	Els Omells de Na Gaià
L-241	Nàlec	Pas Riu Corb
L-243	Albió	La Guàrdia Lada
L-300	L-300 (Final carretera)	Límit de comarca
L-303	Cervera	Agramunt
L-401	Intersecció C-14	Coll de Jou
L-500	El Pont de Suert (N-230)	Caldes de Boí
L-503	Senterada	Cabdella
L-504	Llavorsí	Tavascan
L-510	Tírvia	Àreu
L-511	Isona	Coll de Nargó
L-702	Castellidans	Lleida
L-800	Alcarràs	Vallmanya
L-902	Almacelles	Alfarràs
L-910	Intersecció C-12	Os de Balaguer
LP-2015	Belianes	Bellpuig
LP-2335	Límit de comarca	Maldà
LP-7013	El Vilosell	Vinaixa (Int. N-240)
LP-7041	La Granja d'Escarp	N-II
LP-9221	La Portella	Albera
LV-2001	Juneda	Mollerussa
LV-3025	Agramunt	Balaguer

Codi de carretera	Origen del tram	Final del tram
LV-4008	LV-4008	La Seu d'Urgell
LV-4012	Sant Llorenç de Morunys	La Coma
LV-4241	Sant Llorenç de Morunys	Límit de comarca
LV-4241b	Coll de Jou	Sant Llorenç de Morunys
LV-5118	Peramola	Oliana
LV-7023	Castellldans	Juneda
LV-9022	Intersecció N-240	Alpicat
LV-9225	Albesa	Menàrguens
N-141	Anglès	Girona
N-150	Montcada i Reixac	Terrassa
N-154	Puigcerdà	Llívia
N-230	Connexió N-320b	Connexió C-12
N-240a	Intersecció L-11	Intersecció N-II
N-260	Bellver de Cerdanya	Puigcerdà
N-340	Bellvei	Coma-ruga
N-340	Connexió N-340	Sant Cugat Sesgarrigues
N-340	Esplugues de Llobregat	Molins de Rei
N-340	Molins de Rei	Vallirana
N-420	Tarragona	Valls
N-420a	Reus (Final variant C-14)	Reus (Int.TV-7211)
N-IIa	Girona	Sant Julià de Ramis
N-IIa	Sant Andreu de la Barca	Sant Vicenç dels Horts Int. nova ronda oest de
N-IIa	Intersecció N-240a	Lleida
S.C.	Rondes de Granollers	Rondes de Granollers
S.C.	Perafort (Estació AVE)	Intersecció N-420
S.C.	Roquerols	L-300 (Final carretera)
S.C.	Bergús	BV-3002
S.C.	Intersecció C-1412b	Peramola
S.C.	Les Franqueses del Vallès	La Garriga
S.C.	L'Escala	Vilamacolum (Int. C-31)
S.C.	El Palau d'Anglesola	Menàrguens
S.C.	Almacelles	Alguaire
S.C.	Alguaire	La Portella (Int. LP-9221)
S.C.	Albesa	Algerri
S.C.	Albesa	Castelló de Farfanya
S.C.	Camarasa	Cubells
S.C.	Vallclara	El Vilosell
S.C.	Riba-roja d'Ebre	Almatret
S.C.	Almatret	Mequinensa
S.C.	Vallmanya (Int. L-800)	Fraga
S.C.	Ronda oest de Manresa	
S.C.	Ronda est de l'Osona	
S.C.	Ronda de la Bisbal	

Codi de carretera	Origen del tram	Final del tram
S.C.	Solsona	Sant Llorenç de Morunys
S.C.	La Coma	LV-4008
S.C.	Constantí	N-240
S.C.	Vallmanya	Almacelles
S.C.	Sant Sadurn d'Anoia	Martorell
T-202	La Riera de Gaià	Salomó
T-204	Salomó	Vilardida
T-214	Altafulla	La Riera de Gaià
T-221	Aguiló (Int. C-241)	Límit de comarca
T-224	Vallfogona de Riucorb	Sta. Coloma de Queralt
T-230	Rocafort de Queralt	Conesa
T-232	L'Espluga de Francolí	Límit de comarca
T-233	Sarral	Connexió C-14
T-240	La Bisbal del Penedès	Llorens del Penedès
T-241	Pas Riu Corb	Vallfogona de Riucorb
T-243	Conesa	Albió
T-300	Marçà	Falset
T-310	Intersecció T-310	Reus
T-312	Cambrils	Montbrió
T-318	L'Hospitalet de l'Infant (C-44)	Intersecció T-310
T-322	Mont-roig del Camp	La Torre de Fontaubella
T-323	Punta de la Pixerota	Mont-roig del Camp
T-330	Arnes	Prat de Comte
T-331	Vinallop	Ulldecona
T-332	Ulldecona	Límit Castelló
T-333	Prat de Comte	Connexió N-320b
T-334	Horta de Sant Joan	Bot
T-340	Jesús i Maria	El Lligallo del Gànguill
T-344	Masdenverge	Amposta
T-350	Sta. Bàrbara	Masdenverge
T-362	Connexió TV-3531	Connexió N-420
T-700	Prades	Intersecció TV-7005
T-701	Albarca	Prades
T-702	La Vilella Baixa	La Bisbal de Falset
T-702	La Vilella Baixa	Connexió C-242
T-704	Prades	Connexió TV-7041
T-710	Falset	La Vilella Baixa
T-713	La Bisbal de Falset	Bellaguarda
T-714	Vinebre	Connexió T-702
T-741	Flix	Riba-roja d'Ebre
T-742	Valls	Picamoixons
TP-2002	C-51	El Pont d'Armentera
TP-2115	Connexió N-340	Castellet
TP-2124	Llorens del Penedès	Connexió N-340

Codi de carretera	Origen del tram	Final del tram
TP-2125	El Vendrell	Sant Jaume dels Domenys
TP-2321	El Pla de Santa Maria	Sarral
TP2335	Connexió C-14	Límit de comarca
TP-3311	La Sénia	Sta. Bàrbara
TP-3318	Ulldecona	Alcanar
TP-3318	Alcanar	Intersecció N-340
TP-7013	Alforja	La Selva del Camp
TV-2004	Vila-rodona	El Pla de Santa Maria
TV-3001	La Torre de Fontaubella	Marçà
TV-3022	El Perelló	Rasquera
TV-3031	Tivissa	Connexió N-420
TV-3101	Riudoms	Les Borges del Camp
TV-3141	Connexió N-340	Reus
TV-3142	Connexió TV-3141	Riudoms
TV-3316	Alcanar	Intersecció N-340
TV-3319	La Sénia	Ulldecona
TV-3321	Alcanar	Límit Castelló
TV-3402	Intersecció TV-3404	Deltebre
TV-3403	Intersecció TV-3405	Intersecció TV-3404
TV-3405	Amposta	Intersecció TV-3403
TV-3408	St. Carles de la Ràpita (Int. N-340)	Accés port de St. Carles de la Ràpita
TV-3531	Bot	Gandesa
TV-7004	Ulldemolins	Vimbodí
TV-7005	Intersecció T-700	Vilanova de Prades
TV-7007	Poblet	L'Espluga de Francolí
TV-7041	Connexió T-704	Alcover
TV-7221	Reus	Constantí
TV-7231	Gandesa	Fayon