



ACTE D'INICIACIÓ DE L'EXPEDIENT DE CONTRACTACIÓ DE LES OBRES DEL PROJECTE DE RENOVACIÓ DE CAPES DE RODAMENT A LES VIES ADSCRITES ALS SECTORS DE CONSERVACIÓ DE GRANOLLERS, VIC, BERGA, VILAFRANCA, MARTORELL I MANRESA (6 LOTS). ANY 2026

Promotor	Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Núm. d'expedient	2025/47557

Aquest acte té per objecte donar compliment al que estableix l'article 116.1 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014 (en endavant, LCSP). Aquest article assenyala que la subscripció de contractes per part de les administracions públiques requereix la tramitació prèvia de l'expedient corresponent, que ha d'iniciar l'òrgan de contractació motivant la necessitat del contracte en els termes que preveu l'article 28 de la LCSP i que s'ha de publicar en el perfil de contractant.

La Diputació de Barcelona gestiona una xarxa de carreteres convencionals d'àmbit local, les quals requereixen una renovació periòdica de la seva capa de rodament, per tal de garantir les seves prestacions als usuaris, tant de comoditat com de seguretat.

La selecció dels trams en els que és més prioritari actuar (conservació periòdica de paviments) s'ha basat en un anàlisi multicriteri. Les variables utilitzades han estat:

- nivell de trànsit i
- estat del paviment (aquest estat s'ha determinat per inspecció visual dels tècnics de cada Demarcació, que han definit amb l'antiguitat del darrer tractament generalitzat).

La unitat d'actuació considerada ha sigut el tram segons la definició de trams per l'inventari de la xarxa elaborat per la Unitat d'Estadística i Suport Cartogràfic de la Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat, coordinadament amb el Servei de Programació de la Diputació. L'anàlisi multicriteri és un procediment que permet objectivitzar la presa de decisions.

Concretament en el cas de la conservació periòdica de paviments els criteris de selecció adoptats han estat els següents:

- Trams amb $IMD \geq 5.000$ veh/dia i estat del paviment deficient (4) o molt deficient (5). En aquests trams s'actua, en principi, amb mescles bituminoses.



- Trams amb IMD entre 1.000 i 5.000 veh/dia i estat del paviment molt deficient (5). En aquests trams s'actua, en principi, amb mescles bituminoses a no ésser que la naturalesa del paviment existent, criteris climatològics, del tipus de trànsit o de continuïtat de les característiques superficials aconsellin un mescla en calent.
- Trams amb IMD < 1.000 veh/dia i estat del paviment molt deficient (5). En aquests trams s'actua, en principi, mitjançant regularitzacions del perfil longitudinal (mescla en fred) amb tractament superficial, a no ésser que circumstàncies anàlogues a les esmentades en l'apartat anterior aconsellin la utilització de capes de rodament de mescla bituminosa.

No s'ha considerat en cap cas els trams que per les seves característiques portants i de trànsit necessitarien un reforç del paviment. La raó no és sols conceptual, ja que el reforç és més aviat una inversió fonamentalment econòmica.

El notable i fort increment de les sol·licitacions que han de suportar aquestes carreteres en el transcurs dels darrers anys, és degut a un augment de forma progressiva del nombre de camions de gran tonatge, que en certa forma ocasiona el deteriorament dels fermes d'una manera ràpida i constant, ja que la gran majoria d'aquests paviments es van preveure en altres temps per suportar càrregues molt inferiors a les que hi passen actualment.

Per a una gestió eficaç i mesurada d'una xarxa de carreteres, es necessària la divisió en unitats funcionals. En el cas de les carreteres titularitat de la Diputació de Barcelona, aquesta unitat funcional la formen els centres de conservació, concretament 6: Granollers, Vic, Berga, Vilafranca, Martorell i Manresa.

Per aquest motiu, cada Centre de Conservació – encara que realitzin obres i actuacions similars - tenen vida pròpia i és aquest motiu exposat el que fa que es divideixi el present projecte en 6 lots, per unitats funcionals i que aquestes, s'ajustin a les característiques de temps i forma de cada Centre de Conservació, per motiu de la demanda del trànsit (les carreteres més properes a la ciutat de Barcelona tenen intensitats de trànsit diàries molt properes als 10.000 vehicles i les de muntanya no arriben als 1.000 vehicles), o d'orografia del terreny, tenint necessitats diferents, sent aquestes les principals causes per actuar en cada centre de conservació de forma diferenciada.

L'objecte del present projecte és la reposició del paviment en les carreteres on es troba totalment desgastat, amenaçant la desintegració del ferm, causat pel pas del temps, els factors climatològics adversos i l'efecte desgastador del rodament del trànsit. Segons el nivell de trànsit s'ha optat, bé per un tractament superficial o bé per una capa de rodament d'aglomerat.

En nombrosos trams de les vies afectades és necessari efectuar operacions de tapar i anivellar els sots en el ferm de les calçades, així com les de netejar, reperfil·lar i



agençar voreres i cunetes. En determinats punts, les reparacions del ferm que s'han de realitzar són necessàries en tota la seva amplada i en altres llocs és imprescindible un drenatge, o bé un sanejament d'apedaçats del ferm, una adequada regularització d'aquest, o bé un reforç, i en molts altres casos una renovació del paviment o bé la capa de rodament.

D'acord amb l'article 28.1 de la LCSP, les entitats del sector públic no poden subscriure contractes que no siguin els necessaris per complir i dur a terme els seus fins institucionals. A aquest efecte, la naturalesa i extensió de les necessitats que es pretenen cobrir mitjançant el contracte projectat, així com la idoneïtat del seu objecte i contingut per satisfer-les, s'ha de determinar amb precisió, i se n'ha de deixar constància en la documentació preparatòria, abans d'iniciar el procediment encaminat a la seva adjudicació.

La competència d'aquest acte, atribuïda en primer terme al Diputat delegat d'Infraestructures, Equipaments i Patrimoni Arquitectònic, d'acord amb l'apartat 4.1.a) de la Refosa 1/2024, sobre competències i atribucions dels òrgans de la Diputació de Barcelona, diferents del Ple (Mandat 2023-2027), aprovada per Decret de la Presidència núm. 16308/23, de 19 de desembre, publicat al BOPB de data 21 de desembre de 2023.

Atès que el contracte que es vol iniciar és idoni per satisfer les necessitats exposades i es dona compliment a les finalitats pròpies de la Diputació de Barcelona,

DISPOSO:

- que s'iniciï l'expedient de contractació relatiu a les obres de Renovació de capes de rodament a les vies adscrites als sectors de conservació de Granollers, Vic, Berga, Vilafranca, Martorell i Manresa (6 lots). Any 2026.
- que s'elabori la memòria justificativa de la configuració de l'expedient, així com la resta de documents necessaris per tramitar l'expedient esmentat.

Metadades del document

Núm. expedient	2025/0047557
Tipus documental	Acta
Títol	Acte Inici Exp. Contract. Renov. Capes Rodament 2026

Signatures

Signatari		Acte	Data acte
Marc Castells Berzosa (SIG)	Diputat Delegat d'Infraestructures, Equipaments i Patrimoni Arquitectònic	Signa	12/01/2026 08:40

Validació Electrònica del document

Codi (CSV)	Adreça de validació	QR
3029c684d19eed327599	https://seuelectronica.diba.cat	

