

Article 195. Tancament de les línies fèrries i dels passos a nivell.

1. La transformació de sòl urbanitzable en sòl urbà, això és, les actuacions urbanístiques en sòl urbanitzable, tant al programat com al no programat, requerirà el tancament de les línies o l'establiment de mesures de seguretat adequades. El cost del tancament o de les mesures de seguretat es reputarà com a despesa d'urbanització, a càrrec del subjecte que hagi d'assumir el de les obres d'urbanització. No obstant això, en el sòl urbà el cost del tancament i de les mesures de seguretat serà assumit per l'organisme titular del ferrocarril.
2. La supressió dels passos a nivell, i la seva substitució per uns altres a diferent nivell es regularà per la legislació específica en la matèria. Quan en virtut de les disposicions d'aquesta legislació, la supressió o substitució sigui per compte, en tot o en part, de l'administració pública titular de la carretera o del carrer i la major intensitat de circulació obeeixi a la urbanització del sector immediat a la via fèrria, el cost de la supressió o substitució es reputarà com a despesa d'urbanització, exigible a la persona o persones obligades a suportar les despeses d'urbanització.

Secció 5a

Sistema viari bàsic (5a)

Article 196. Definició.

1. La xarxa viària bàsica comprèn les instal·lacions i espais reservats per al sistema general viari, de caràcter fonamental per a l'àrea metropolitana de Barcelona amb la intenció de mantenir els adequats nivells de mobilitat i d'accessibilitat entre les sub-àrees corresponents.
2. El règim de la xarxa viària bàsica serà el que correspongui, amb subjecció a la legislació vigent, segons es tracti de vies estatals, provincials o municipals.
3. La xarxa viària secundària i local té per missió principal donar accés a les edificacions i enllaçar amb les vies bàsiques, i està constituïda per les vies no compreses a la xarxa bàsica, amb alineacions i rasants definides pel planejament anterior que es conserva, o assenyalades al Pla General present o, com a desenvolupament d'aquest, en Plans Parcials, Especials o en Estudis de Detall que s'aprovin d'ara endavant.
4. Els grafismes que figuren als plànols b-2 (a escala 1:5000), dins dels límits zonals reservats per a la xarxa viària bàsica, són esquemes orientatius del funcionament dels enllaços, calçades, passos a distint nivell i altres elements anàlegs, amb la finalitat de reservar terreny suficient per a l'execució dels projectes que es redactin i s'aprovin posteriorment i, si escau, els sobrants que no s'utilitzin a tals efectes es destinaran, en fases intermèdies d'execució, a espais lliures de protecció o verd.

Article 197. Tipus de vies.

1. Sens perjudici del que disposa l'article següent, aquest Pla General estableix els tipus de vies següents:
 - a. Autopistes urbanes, que es regiran, en tot cas, per la Llei 51/1974, de 19 de desembre.
 - b. Distribuïdors bàsics: vies de trànsit intens que han de permetre una especialització elevada dels seus fluxos i alts nivells de servei, i comprenen les autopistes, les carreteres estatals, tant nacionals com comarcals, i les grans artèries de l'àmbit metropolità de Barcelona.
 - c. Artèries urbanes: vies urbanes d'interès metropolità, fonamentals per a l'estructura urbana, d'acord amb la seva posició, de les activitats que localitzen i dels sectors urbans que relacionen.
 - d. Vies cíviques: vies urbanes d'interès municipal i d'especial caràcter cívic com a suport d'activitats i de relacions ciutadanes, de preferent significació per a viants i regulació especial de la circulació i aparcament.
 - e. Vies de la xarxa local: les altres vies no enumerades.
2. Els tipus de vies a) i b) del paràgraf anterior constitueixen la xarxa viària bàsica primària. Les artèries urbanes de l'apartat c) del paràgraf esmentat integren la xarxa viària bàsica secundària, i les cíviques, la xarxa viària bàsica cívica.
3. La delimitació de la xarxa viària bàsica es fa als plànols b-1, a escala 1:10.000 i als plànols b-2, a escala 1:5.000, i hi ha representada la xarxa viària bàsica, i també algunes de les vies locals que exigeixen reserva de sòls fins ara edificables.

Article 198. Règim de les vies públiques i del seu entorn.

1. A la projecció, construcció, conservació, finançament, ús i explotació de les carreteres (autopistes, autopistes i carreteres) cal observar les disposicions de la Llei 51/1974, de 19 de desembre.
2. D'acord amb el que disposa la Llei 51/1974, no tindran la consideració de carreteres:
 - a. les vies que componen la xarxa interior de comunicacions municipals
 - b. els camins de servei dels quals siguin titulars l'Estat, les seves entitats autònomes, les entitats locals i totes les altres persones de dret públic
 - c. els camins construïts per les persones privades amb finalitat anàloga a la dels camins de servei.
3. Les travesseres i les xarxes arterials de les poblacions incloses a l'àmbit metropolità, es regiran per les disposicions del títol IV i per les altres contingudes a la Llei 51/1974, en el que hi resulti aplicable.

4. Les condicions que regulen l'entorn de les vies, quan aquestes queden sotmeses a la Llei 51/1974, es regeixen per les disposicions d'aquesta sobre limitacions de la propietat, als seus articles 32 a 40, ambdós inclosos, i sobre l'entorn de les altres classes de vies públiques s'aplicaran, si escau, les corresponents disposicions urbanístiques o especials.
5. Per raons urbanístiques, els Plans Parcials situaran les línies d'edificació, amb independència de les servituds previstes a la Llei de carreteres, a distàncies iguals o majors que les establertes en aquest Pla General com a límits que defineixen la xarxa general bàsica.

Article 199. Àrees suplementàries de protecció d'encreuaments.

1. Als encreuaments entre dues vies de la xarxa bàsica que no siguin estatals o provincials, l'edificació de nova planta no podrà envair l'àrea suplementària de protecció d'encreuaments definida en cada cantonada per les alineacions oficials de les vies i per la corda que uneix els punts de tangència d'una circumferència de 8 m. de radi. Això no obstant, quan una de les vies tingui una amplada inferior a 10 m., el radi de la circumferència es podrà reduir a 6 m.
2. Als Plans Parcials o Especials o, si és el cas, als Estudis de Detall caldrà precisar la forma dels xamfrans i, excepte raons justificades en contra, als encreuaments situats dins de sectors d'illes regulars o sensiblement rectangulars, les cantonades s'han de resoldre, obligatòriament, amb xamfrà de 45°, respectant l'àrea suplementària de protecció.
3. Les àrees de protecció d'encreuaments, tenen la consideració d'espais no edificables integrants del sistema viari i compreses dins dels percentatges de sòl per a vials de la zona.
4. Els xamfrans a què fa referència el número 2 d'aquest article, tenen la consideració d'alineacions de l'edificació. L'edificació de nova planta s'haurà d'ajustar a les cantonades en forma de xamfrà respectant les àrees suplementàries en els casos de demolició i nova construcció de l'edificació existent.

Capítol III

Sistema general d'espais lliures

Secció 1a

Disposicions generals

Article 200. Sistema d'espais lliures.

1. Els espais lliures que formen part de l'estructura general i orgànica del territori ordenat per aquest Pla General són: