

El model d'ordenació dels camins forestals a la vall del Ges, Orís i Bisaura



**Diputació
Barcelona**

© Diputació de Barcelona

Maig, 2011

Coordinació: Àrea d'Espais Naturals

Producció: Direcció de Comunicació de la Diputació de Barcelona

Dipòsit Legal: B.22801-2011

1	ANTECEDENTS.....	4
2	ASPECTES GENERALS	5
3	EL MODEL DE LA VALL DEL GES, ORÍS I BISAURA	6
3.1	PRIMERA FASE: REDACCIÓ D'UN INFORME PER DEFINIR UN MODEL D'ORDENACIÓ D'USOS DELS CAMINS FORESTALS	7
3.1.1	MARC LEGAL.....	8
3.1.2	TIPOLOGIA DE CAMINS	10
3.1.3	MARC SOCIAL	11
3.1.4	EXPERIÈNCIES EN L'ORDENACIÓ DE CAMINS	12
3.1.5	ESTABLIMENT DE PAUTES PER A L'ELABORACIÓ DEL PLA D'ORDENACIÓ .	12
4	SEGONA FASE: REDACCIÓ D'UN PLA D'ORDENACIÓ DE CAMINS A L'ÀMBIT DE L'ASSOCIACIÓ SERRA DE BELLMUNT-COLLSACABRA. ...	13
4.1.1	SELECCIÓ DE LA XARXA DE CAMINS A INCLOURE EN EL PLA D'ORDENACIÓ.	13
4.1.2	DETERMINACIÓ DE L'ESTAT FÍSIC ACTUAL DE LA XARXA DE CAMINS.....	14
4.1.3	DETERMINACIÓ DELS USOS ACTUALS I LES INTENSITATS DE PAS DE LA XARXA DE CAMINS	15
4.1.4	DETERMINACIÓ DE L'ESTAT LEGAL.	17
4.1.5	DEFINICIÓ DE LES INCOMPATIBILITATS.....	17
4.1.6	OBTENCIÓ DE RESULTATS I PROPOSTA D'USOS	18
4.1.7	ESTABLIR UNA SÈRIE DE PROPOSTES LLIGADES AL PLA.....	20
5	TERCERA FASE: IMPLANTACIÓ I PRIMERES ACCIONS	21
6	BIBLIOGRAFIA I WEBGRAFIA	23
7	ANEXOS.....	24

1 ANTECEDENTS

D'uns anys ençà ha augmentat de forma considerable la pressió humana sobre el medi natural a conseqüència, entre altres factors, d'un canvi en els usos que es realitzen en aquest entorn.

En el cas de les zones forestals, la pèrdua de valor de la fusta en el mercat, entre altres factors socioculturals¹, ha provocat que al llarg de les darreres dècades hagi disminuït de forma progressiva la gestió forestal. A més a més, han augmentat els usos recreatius i turístics lligats al medi rural o natural, com ara la bicicleta de muntanya, el trial, el barranquisme, l'escalada, la recol·lecció de bolets, etc.

Aquesta combinació de factors fa indispensable, en primer lloc, la recuperació d'una gestió forestal correcta i, en segon terme, l'ordenació i planificació coherent de l'accés al medi natural.

Amb aquesta finalitat es va impulsar la creació de diferents associacions de propietaris forestals, que en el cas de la província de Barcelona reben el suport de la Diputació de Barcelona².

Ja en el moment de la fundació, l'Associació de Propietaris Forestals Serra de Bellmunt–Collsacabra va recollir, entre les principals propostes dels propietaris, la necessitat d'ordenar l'accés als camins, ja que la situació del moment conduïa a l'aparició de conflictes entre el propietaris forestals i els col·lectius d'usuaris: degradació del ferm dels camins i de l'entorn proper, intrusió en espais d'ús privat, augment del risc d'incendis forestals, etc.

Aquestes necessitats van empènyer l'Associació de Propietaris Forestals a encarregar, a finals del 2005, un *Informe per definir un Model d'ordenació d'usos dels camins forestals*, que contenia una anàlisi comparativa de la normativa d'aplicació en referència a l'accés al medi natural i que recollia experiències d'ordenació de camins a Catalunya i a la resta d'Europa.

Posteriorment, l'any 2006 es va redactar una primera *Proposta del Pla d'Ordenació de Camins a l'Àmbit de l'Associació Serra de Bellmunt–Collsacabra*, que va concloure en una versió definitiva que es va finalitzar el juny del 2009.

Durant els anys 2009 i 2010 s'han realitzat les primeres accions d'implantació del Pla d'Ordenació de Camins.

¹ Gairebé el 73% de la superfície forestal catalana no té una gestió directa i continuada. (Joan Ignasi Castelló i Vidal. *Gestió associada dels Boscos*. Dossier núm. 2: Gestió forestal. Agència local del Desenvolupament Forestal).

² Font: Jordi Riera Mora i Raül Sarri i Pons. *Organització i funcionament d'un projecte forestal associat, desenvolupat a través d'agrupacions de propietaris*. Dossier núm. 2: Gestió forestal. Agència local del Desenvolupament Forestal).

2 ASPECTES GENERALS

Els camins forestals es regulen, per una banda, per legislacions sectorials aplicables i, per una altra, per la Llei de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, Llei 9/1995 de 27 de juliol i els decrets que la desenvolupen: Decret 166/1998 de 8 de juliol i Decret 111/2003 que modifica part de l'anterior i la Llei 12/2006, de 27 de juliol, que modifica l'apartat 2 de l'article 6 de la Llei 9/1995, del 27 de juliol, que resta redactat de la manera següent:

"2. En els espais inclosos en el Pla d'espais d'interès natural no declarats de protecció especial i en els terrenys forestals, s'autoritza la circulació per les pistes i els camins forestals pavimentats o d'amplada igual o superior a quatre metres, i també pels vials pavimentats i pels camins autoritzats d'una manera expressa. Aquestes autoritzacions han d'ésser degudament justificades i incorporades a l'inventari comarcal de camins i pistes forestals corresponent." (DOGC núm. 4690 -03/08/2006).

Per tant, els ajuntaments i els consells comarcals poden ordenar l'accés als camins rurals.

3 EL MODEL DE LA VALL DEL GES, ORÍS I BISAURA

La progressiva pèrdua de valor dels usos silvícoles, sumada al canvi d'usos de les zones forestals cap a usos recreatius i turístics, ha modificat les formes de gestió i les problemàtiques i/o riscos presents al bosc. En algunes zones ha augmentat el risc d'incendi forestal, ja que l'estat actual dels boscos pot afavorir la propagació dels incendis i la major afluència de persones augmenta les possibilitats que s'iniciï un incendi.

Una altra situació que es començava a produir al nord d'Osona era la incompatibilitat en l'accés al bosc entre diferents usuaris. A major afluència, major possibilitat de conflictes. En aquest sentit els propietaris de les finques patien les conseqüències de l'afluència de persones al medi rural. Per exemple, en determinats punts es va detectar que es produïa una major degradació dels camins amb major circulació de vehicles, cosa que incrementava considerablement les despeses de manteniment. Aquesta major circulació de vehicles augmentava també la vulnerabilitat del territori, el risc d'incendi i afavoria l'aparició de conflictes: ocupació de zones privades sense autorització, deixar els passos dels tancats de bestiar oberts, etc.

Aquesta situació va propiciar que l'*Associació de propietaris Serra de Bellmunt-Collsacabra* iniciés un procés per ordenar la xarxa de camins que dona accés a les masses forestals dels municipis següents: Montesquiu, Orís, Sant Quirze de Besora, Sant Pere de Torelló, Sant Vicenç de Torelló, Santa Maria de Besora, Torelló, Sora i Vidrà.

Figura 1. Àmbit geogràfic de l'associació Serra de Bellmunt-Collsacabra



Aquest procés es va realitzar en diferents fases:

- **Primera fase:** redacció d'un *Informe per definir un model d'ordenació d'usos dels camins forestals*, durant l'any 2005.
- **Segona fase:** redacció d'un *Pla d'Ordenació de Camins a l'Àmbit de l'Associació Serra de Bellmunt–Collsacabra*. Entre els anys 2006 i 2009.
- **Tercera fase:** implantació i primeres accions. A partir de l'any 2009.

3.1 PRIMERA FASE: REDACCIÓ D'UN INFORME PER DEFINIR UN MODEL D'ORDENACIÓ D'USOS DELS CAMINS FORESTALS

Com a primer pas, l'Associació va encarregar la redacció d'un informe tècnic que establís les bases d'ordenació d'usos de camins forestals, amb la finalitat d'implantar posteriorment una política de regulació de l'accés i els usos dels camins rurals i forestals.

La metodologia d'estudi es va dividir en diferents àmbits:

- Marc legal
- Tipologia de camins
- Marc social
- Experiències en l'ordenació de camins
- Estudi de beneficis i de costos
- Establiment de pautes per l'elaboració del Pla d'ordenació

3.1.1 MARC LEGAL

A l'hora d'analitzar la normativa d'aplicació, el principal escull es va produir en el fet que no existia, ni existeix avui dia, una llei específica de camins forestals.

En aquell moment els camins forestals es regulaven, per una banda, per legislacions sectorials aplicables i, per una altra banda, per la Llei de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, Llei 9/1995³ de 27 de juliol, de Regulació de l'accés motoritzat al Medi natural i els Decrets que la desenvolupen: Decret 166/1998 de 8 de juliol i Decret 111/2003 que modifica part de l'anterior. Els camins ramaders estaven regulats per la Llei 3/1995, de 23 de març, de vies pecuàries.

Un cop analitzada la normativa d'aplicació vigent en aquell moment es va realitzar un resum de les restriccions i obligacions que s'haurien de tenir en compte a l'hora de realitzar un procediment d'Ordenació de camins.

- En els camins privats el titular té el dret de tancar-los segons el Codi Civil Espanyol (sempre que no perjudiqui les servituds de pas que l'afectin).
- Capacitat dels ajuntaments per regular o limitar, o fins i tot tancar, els camins públics en casos de risc elevat d'incendis forestals o per tasques d'extinció (Llei 9/1995, de 27 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural).
- Capacitat dels gestors d'Espais Naturals Protegits per regular l'ús dels camins i l'accessibilitat al medi natural.
- Capacitat del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP)⁴ per regular o limitar l'ús dels camins a determinades activitats esportives.
- Capacitat del DARP, del Departament de Governació⁵ i els Ajuntaments de limitar l'accés motoritzat en cas de risc elevat d'incendi forestal o tasques d'extinció.
- Possibilitat dels Ajuntaments de declarar (d'acord amb les condicions que estableix el Decret 166/1998):
 - Àrees de lleure i esport
 - Itineraris per a la pràctica de motociclisme de muntanya i circuits permanents (exclosos de zones PEIN i condicionat el

³ Amb posterioritat a la redacció de l'informe la Llei 9/1995 va ser modificada per la Llei 12/2006, de 27 de juliol, de mesures en matèria de medi ambient i de modificació de les lleis 3/1988 i 22/2003, relatives a la protecció dels animals, de la Llei 12/1985, d'espais naturals, de la Llei 9/1995, de l'accés motoritzat al medi natural, i de la Llei 4/2004, relativa al procés d'adequació de les activitats d'incidència ambiental

⁴ Actualment Departament d'Agricultura, alimentació i d'Acció Rural (DAR).

⁵ Actualment Departament de Governació i Administracions públiques

pronunciament del DARP i al tràmit d'Avaluació d'Impacte Ambiental).

- Prohibició de circular camp a través.
- Prohibició de circular per camins i pistes de terra a més de 30 km/h.
- Prohibició genèrica, amb excepcions, de circular amb vehicles motoritzats pels camins ramaders. (Llei 3/1995, de 23 de març, de vies pecuàries-camins ramaders).
- Obligació genèrica de mantenir els camins ramaders oberts a l'ús comú general.
- Prohibició de circular, els vehicles motoritzats, per camins no pavimentats d'amplada inferior a 4 metres (Llei 9/1995 i sentència TSJC).
- Obligació dels Ajuntaments d'inventariar els camins de titularitat municipal.
- Obligació dels Consells Comarcals d'inventariar els camins ramaders.
- Obligació de les comunitats autònomes d'investigar l'estat dels camins ramaders.
- Obligació de senyalitzar els vials sotmesos a prohibicions i limitacions (Llei 9/1995).
- Obligació en espais d'interès natural de sotmetre's a avaluació prèvia d'impacte ambiental la construcció de camins de més de 5 metres d'amplada o de camins que el pendent transversal sobrepassi el 40% (normes PEIN).

Tot i les obligacions establertes per la diversa normativa existent, la majoria d'aquestes no es complien en el moment de redacció de l'informe tècnic. No es disposava de l'inventari de camins del Consell Comarcal d'Osona i l'incompliment de les restriccions, com ara la prohibició de circulació amb vehicles motoritzats per camins no pavimentats d'amplada inferior a 4 m, era un fet habitual. A més a més, els ajuntaments de la zona, amb l'excepció de Vidrà, no havien establert cap regulació al municipi.

3.1.2 TIPOLOGIA DE CAMINS

Tot i que inicialment es van establir les tipologies de camins següents, un dels principals problemes detectats va ser que existeix una gran quantitat de classificacions i de règims dels camins forestals.

- **En funció de l'ús**, segons el Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural:
 - Camins forestals
 - Pistes forestals
 - Pistes de desembosc
 - Camins rurals
 - Camins ramaders
 - Camins de bast
 - Corriols i senders

- **En funció de la titularitat** dels camins⁶:
 - Camins integrats en el patrimoni públic municipal:
 - De domini públic o demanials
 - Patrimonials o propis de l'entitat local
 - Comuns
 - Camins de propietat privada:
 - D'ús privat
 - Afectats a l'ús públic
 - Camins que pertanyen a un patrimoni públic diferent al municipal: provincials o autonòmics.

⁶ Ponce Solé, J. (2003). *Camins Rurals: Règim Jurídic i intervenció municipal*. Quaderns d'Informació Tècnics de la Diputació de Barcelona.

3.1.3 MARC SOCIAL

L'objectiu d'analitzar el marc social era identificar les possibles incompatibilitats entre els usuaris dels camins forestals. Amb aquesta finalitat es van identificar els diferents grups d'usuaris i es va establir una ronda de contactes i entrevistes a partir de les quals es van definir els principals interessos de cada col·lectiu.

A continuació es relacionen els col·lectius d'usuaris:

- Persones que viuen en l'espai a ordenar
- Persones que realitzen tasques agrícoles, ramaderes i/o forestals
- Excursionistes
- Usuaris que van a cavall
- Usuaris de cotxes tot terreny
- Usuaris de quads
- Usuaris de motocròs i enduro
- Usuaris del trial
- Ciclistes
- Caçadors
- Pescadors
- Turistes de cap de setmana

Per tal de conèixer més a fons la tipologia dels usuaris, l'ús que es feia dels camins forestals i les seves queixes i propostes per a l'ordenació de l'accés, es va fer arribar un formulari als col·lectius locals de la Vall del Ges, Orís i Bisaura i a algunes associacions de Catalunya que representaven aquests col·lectius.

Aquest formulari es va enviar als següents col·lectius: associacions de motociclistes, associació d'usuaris de tot terreny, associacions de ciclistes, associacions d'excursionistes, agrupació de defensa forestal, hípiques, associacions de caçadors, col·lectiu de pescadors, associació d'agroturisme i propietaris forestals.

Un cop realitzades les consultes i els contactes es va constatar que cada tipologia d'usuaris té els seus propis interessos i que en moltes ocasions són contradictoris amb els interessos de la resta.

3.1.4 EXPERIÈNCIES EN L'ORDENACIÓ DE CAMINS

Per tal de comparar i valorar experiències, es va fer una recerca de projectes d'ordenació de camins forestals a diferents nivells:

- Nivell local:
 - Projecte d'ordenació de camins forestals de Vidrà (Osona)
 - Regulació de l'accés amb motos de trial a la Vall del Ges, Orís i el Bisaura.
- Nivell nacional:
 - Pla d'ordenació de la circulació rodada del Parc Natural de l'Alt Pirineu.
 - Pla Especial del Parc de la zona volcànica de la Garrotxa.
- Nivell europeu:
 - Model d'Ordenació francès
 - Model d'Ordenació alemany
 - Model d'Ordenació suís
 - Model d'Ordenació britànic: Anglaterra i Gal·les.

Un cop analitzats els diferents models es va concloure que el model més adequat per la seva implantació era el Projecte d'ordenació de camins forestals de Vidrà, tot i que l'àrea d'estudi tenia unes característiques força diferents, sobretot pel que fa als accessos i a les dimensions de les finques forestals.

3.1.5 ESTABLIMENT DE PAUTES PER A L'ELABORACIÓ DEL PLA D'ORDENACIÓ

L'última part del document definia unes pautes per elaborar el pla d'ordenació.

En aquest sentit es va proposar de seguir aquests passos:

1. Definir un seguit de fonts d'informació
2. Elaborar un mapa de camins i una base de dades associada
3. Elaborar un mapa de zonificació tenint en compte diferents criteris
4. Creuar els dos mapes i elaborar una proposta d'ordenació

Un cop redactat i analitzat l'informe previ, durant el 2006, es va procedir a la segona fase: redactar una primera proposta d'ordenació de camins. L'objectiu general del document era establir les bases d'ordenació dels usos de lleure dels camins públics i privats, amb la finalitat d'implantar posteriorment una política d'ordenació, regulació de l'accés i els usos d'aquests camins.

4 SEGONA FASE: REDACCIÓ D'UN PLA D'ORDENACIÓ DE CAMINS A L'ÀMBIT DE L'ASSOCIACIÓ SERRA DE BELLMUNT-COLLSACABRA.

4.1.1 SELECCIÓ DE LA XARXA DE CAMINS A INCLOURE EN EL PLA D'ORDENACIÓ.

Es va començar amb una primera selecció dels camins o trams de camí que s'havien d'incloure en el Pla d'ordenació.

Aquesta selecció es va realitzar seguint aquests criteris de selecció:

- Camins inclosos en els planejaments municipals.
- Camins de la xarxa viària bàsica dels pla de prevenció d'incendis de la Diputació de Barcelona
- Camins amb Catalogació específica: Senders de Gran Recorregut, Senders de petit recorregut i Senders Locals.
- Camins conflictius en relació als usos actuals i camins que presentessin alguna singularitat especial.

4.1.2 DETERMINACIÓ DE L'ESTAT FÍSIC ACTUAL DE LA XARXA DE CAMINS

Per definir l'estat físic de la xarxa de camins es van elaborar tres mapes temàtics:

- **Xarxa asfaltada / no asfaltada:** recollia per cada tram de camí si estava asfaltat o no.
- **Amplades:** definia les amplades de tots els camins inclosos al Pla d'ordenació: Amplada ≥ 4 m, Amplada 3-4 m i Amplada < 3 m.
- **Accessibilitat per vehicles motoritzats:** mostrava l'estat de la xarxa a partir de quatre grups definits per l'oficina de prevenció d'incendis forestals de la Diputació de Barcelona: accés fàcil (permet la circulació de tot tipus de vehicles), accés mitjà o acceptable (poden circular-hi 4 x 4 i camions tot terreny), accés difícil (poden circular 4 x 4 i quads) i accés impracticable (només poden circular-hi motocicletes).

Figura 2. Mapa d'accessibilitat per vehicles motoritzats



La longitud de cada tipus de camins en funció del seu estat va ser:

- Circulació pública general: 169 km
- Fàcil: 21 km
- Acceptable: 267 km
- Difícil: 112 km
- Impracticable: 101 km

En total es van incloure al POC 500 km de camins i senders, a més dels 169 km de circulació general

En aquesta fase del procés també es va recollir informació referent a la connectivitat dels camins, tenint en compte la següent informació:

- Camins amb o sense sortida.
- Tipus de via que comunica amb el tram de camí
- Accés: a una masia, nucli de població, punts d'interès turístics o altres.
- Existència de restriccions de pas.

4.1.3 DETERMINACIÓ DELS USOS ACTUALS I LES INTENSITATS DE PAS DE LA XARXA DE CAMINS

A partir de les consultes realitzades amb els agents implicats es van definir dos grans grups d'usuaris:

- **Usuaris no motoritzats:**
 - A peu: persones que passen pels voltants dels nuclis urbans, excursionistes que generalment realitzen rutes ja senyalitzades com són els senders de gran recorregut (GR) i els senders de petit recorregut (PR) i famílies i grups que es mouen per les rutes senyalitzades de menys dificultat com són els senders locals (SL).
 - Bicicleta de muntanya (Btt): a la zona d'aplicació del POC no existien rutes específiques per a Btt, i aquest col·lectiu es movia per tot el territori, utilitzant senders i pistes.
 - A cavall: dins de la zona d'aplicació del POC no existien rutes eqüestres senyalitzades, i la majoria d'usuaris són particulars. Aquest tipus d'usuari circula preferentment per pistes, ja que els senders són poc aptes per a la seva circulació. Al territori hi ha una hípica.
- **Usuaris motoritzats:**
 - Moto: a la zona d'aplicació, aquest tipus d'usuari es mou majoritàriament amb moto de trial, preferiblement per senders utilitzant les pistes només com a enllaç.
 - 4x4: aquest tipus d'usuari es mou per pistes.
 - Quad: es mou per pistes preferentment engravadades.

A partir de l'índex IMD 30 o tràfic mitjà diari que és superat en més de 30 dies l'any⁷ es van definir tres tipus d'intensitats de pas:

- Intensitat baixa: menys de 10 vehicles o usuaris/dia.

⁷ Ganyet 1982, estudi de viabilitat de muntanya, DPTOP

- Intensitat mitjana: entre 10 i 50 vehicles o usuaris/dia.
- Intensitat alta: més de 50 vehicles o usuaris/dia.

Per obtenir el valor de l'índex IMD 30, a cada tram de camí, es van enquestar els propietaris i habitants de la zona, els col·lectius d'usuaris, els agents rurals i els tècnics de la vigilància d'incendis forestals. A partir de les diferents intensitats es van crear els mapes temàtics d'intensitat de pas per a cadascun dels grups d'usuaris definits.

Figura 3. Mapa d'intensitat de pas pe usuaris a peu



4.1.4 DETERMINACIÓ DE L'ESTAT LEGAL.

Per determinar l'estat legal dels camins es va realitzar un mapa temàtic de classificació dels camins entre camins públics i privats.

Figura 4. Mapa de camins públics i privats



Dels 500 quilòmetres de camins inclosos en el POC, 190 quilòmetres són de titularitat pública i els 310 quilòmetres restants són de titularitat privada.

4.1.5 DEFINICIÓ DE LES INCOMPATIBILITATS

L'anàlisi de la informació recopilada va permetre identificar les diferents incompatibilitats a la zona d'estudi, que posteriorment van permetre realitzar una proposta d'usos.

Es van definir diferents tipus d'incompatibilitats, en relació als usos dels camins:

- **Incompatibilitats físiques:** definia les limitacions que presenta cada tipus d'usuari d'acord amb les 4 categories definides anteriorment (fàcil, mitjà, difícil i impracticable).
- **Incompatibilitats entre usuaris:** per identificar-les es va aplicar un mètode basat en els tipus d'usuari, les intensitats de pas dels diferents usuaris i l'amplada dels camins.
- **Incompatibilitats legals:** es van recollir les limitacions de circulació pels camins públics, pels camins privats i en Zones PEIN.

- **Incompatibilitat amb els veïns:** es van definir les incompatibilitats amb els habitants de les masies
- **Incompatibilitat amb la fauna:** es van definir les incompatibilitats amb les zones amb presència de fauna protegida.

4.1.6 OBTENCIÓ DE RESULTATS I PROPOSTA D'USOS

Per tal de realitzar una proposta es va tenir en compte que els usos assignats per un camí han de ser compatibles físicament, legalment i entre ells. A més a més en els camins afectats per les zones sensibles a la fauna protegida es va restringir el trànsit motoritzat pel lleure.

Tenint en compte aquestes consideracions es van diferenciar dues tipologies de camins en relació als usos actuals:

- Els camins amb compatibilitat d'usos
- Els camins amb incompatibilitats d'usos

Figura 4. Mapa de camins amb incompatibilitats d'usos



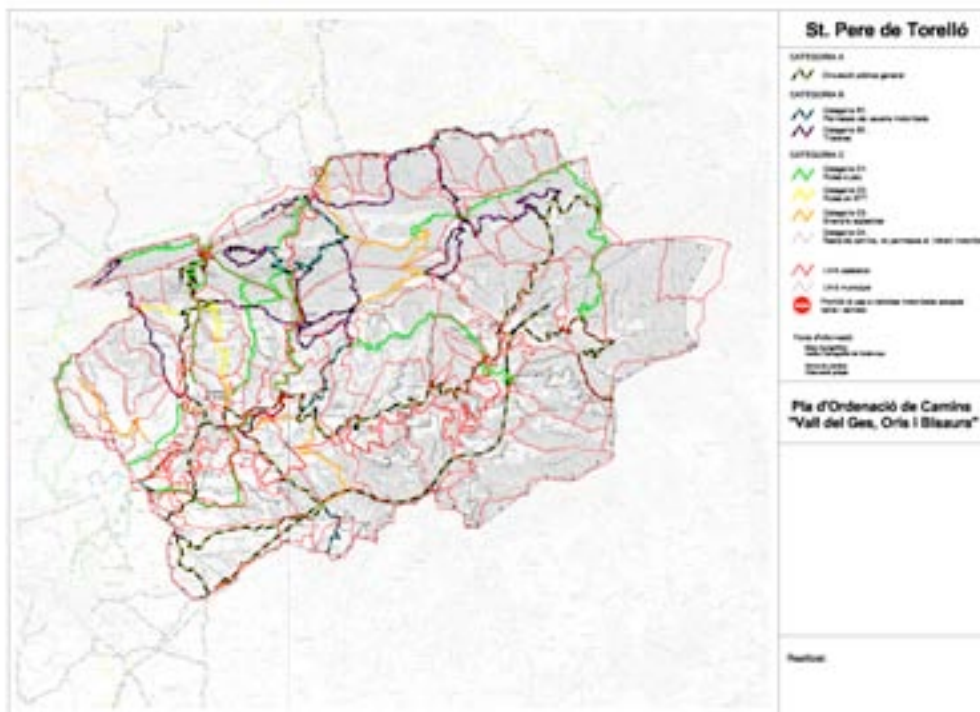
Amb els resultats obtinguts es va fer una segona ronda d'entrevistes amb les associacions i col·lectius d'usuaris locals (hípiques, excursionistes i associació de trialers), que van servir per decidir els usos més convenients, des d'un punt de vista tècnic, als trams de camins on s'havien detectat possibles incompatibilitats.

A partir d'aquí es va iniciar un seguit de reunions a cadascun dels municipis. En aquestes reunions, els tècnics van exposar als representants municipals i als propietaris de finques els resultats del treball i una proposta d'ordenació de camins que contemplava:

- D'una banda, els camins del municipi on estaria permès el trànsit motoritzat i els que només serien permesos a l'accés dels veïns i els serveis.
- D'altra banda, els itineraris recomanats per als usos no motoritzats (senderisme, bicicleta i cavall).

Amb l'aportació de les esmenes acordades en aquestes reunions es va redactar de forma definitiva el Pla d'Ordenació de Camins.

Figura 6. Proposta d'ordenació definitiva del municipi de Sant Pere de Torelló



4.1.7 ESTABLIR UNA SÈRIE DE PROPOSTES LLIGADES AL PLA

Com a últim pas del Pla d'Ordenació de camins es van establir una sèrie de propostes lligades al pla per afavorir la seva implantació sobre el territori.

- **Senyalització:** la senyalització proposada tenia una doble finalitat: canalitzar el diferents usuaris pels itineraris preferents i zones permeses i evitar la circulació per aquells camins no inclosos en el Pla d'ordenació de camins o en els quals la circulació no és permesa.
- **Permisos especials:** es va proposar que els ajuntaments poguessin tramitar permisos especials per a aquells usuaris que ho demanessin per tal de moure's per camins reservat al trànsit qualificat (entenent com a trànsit qualificat aquell que no té com a finalitat el lleure).
- **Difusió:** per tal que Pla d'ordenació es pugui aplicar cal que els usuaris s'assabentin de les propostes. Es va plantejar l'edició de tríptics amb informació dels camins permesos per a cada ús motoritzat i els itineraris preferents per als usuaris no motoritzats. Aquest material s'havia de fer arribar als clubs i associacions d'usuaris de la zona, als centres d'informació turística, als allotjaments turístics i als ajuntaments de l'àmbit del projecte.

5 TERCERA FASE: IMPLANTACIÓ I PRIMERES ACCIONS

Durant l'any 2010, el Consorci de la Vall del Ges, Orís i Bisaura i l'Associació de Propietaris Forestals van iniciar les primeres accions d'implantació del POC.

Per una banda, es van instal·lar nou murals, un a cada municipi, amb un plànol de la zona amb els itineraris recomanats. Aquests murals també contenen una explicació sobre el territori i la propietat i unes pautes de comportament en fer ús d'aquests recorreguts. Es van instal·lar en zones d'aparcament del nucli urbà de cada municipi.



Figura 7. Mural amb els itineraris recomanats i informació de la zona

La segona acció va ser la instal·lació de 60 senyals R-102 de prohibició al pas de vehicles motoritzats, amb una placa complementària amb el text "Excepte veïns i serveis". Aquests senyals es van instal·lar a l'entrada de camins recomanats per a la pràctica d'activitats físiques no motoritzades en els quals s'havia acordat restringir la circulació de vehicles motoritzats.

La tercera de les accions va ser l'edició i la difusió de 3.000 tríptics informatius amb el plànol dels itineraris recomanats, informació sobre el patrimoni turístic de la Vall del Ges, Orís i Bisaura, les característiques del territori i la propietat i les pautes de comportament durant la pràctica del senderisme, la bicicleta de muntanya i les passejades a cavall.



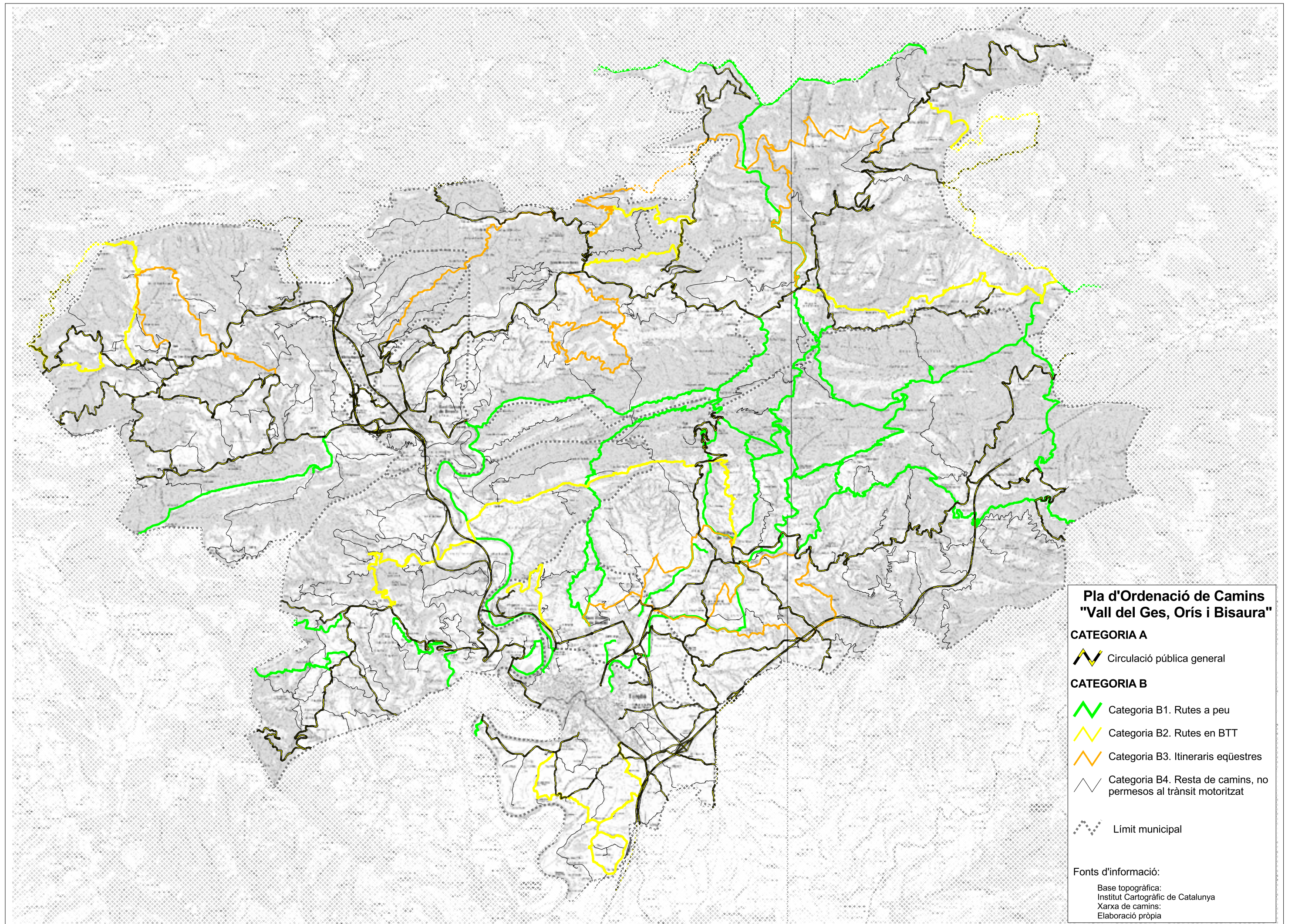
Figura 8. Contingut del tríptic informatiu

En el moment de la redacció d'aquest article encara és d'hora per avaluar l'èxit de l'aplicació del Pla d'Ordenació de Camins. No obstant això, el diàleg establert entre tots els col·lectius (usuaris, propietaris, veïns i ajuntaments) durant la fase de redacció del Pla ha facilitat un clima d'entesa entre tots ells. En l'actualitat, les queixes per conflictes en l'ús dels camins i l'accés al territori s'han reduït gairebé del tot.

L'Associació de Propietaris Forestals i els nou municipis de la Vall del Ges, Orís i Bisaura seguiran promovent, en la mesura de les seves possibilitats, accions que es desprenguin del Pla d'Ordenació de Camins, per tal d'aconseguir que l'accés al medi natural sigui totalment respectuós amb els veïns i el territori.

6 BIBLIOGRAFIA I WEBGRAFIA

- Agència Local de Desenvolupament forestal (2001). Gestió Forestal. Dossier 2: Gestió associada de boscos privats i estudis tècnics de les zones cremades els anys 1994 i 1998.
- Ambicert SL (2006). Pla d'ordenació de camins a l'àmbit de l'associació 2Serra de Bellmunt-Collsacabra (Proposta I novembre de 2006).
- Campillo Besses, X (2001). La gestió de la xarxa de camins en zona de muntanya. El cas del Parc Natural del Cadí – Moixeró. Tesis doctoral (departament de Geografia de la UAB).
- Campillo Besses, X (2003). La gestió dels camins en un territori de muntanya que es transforma: bases per a un pla director de camins de Catalunya.
- Campillo Besses, X (2004). El Parc Natural de l'Alt Pirineu: Proposta de Pla d'Ordenació de la circulació rodada.
- Cànoves Gemma, Priestley Gerda K (...). Universitat Autònoma de Barcelona. El Turisme rural a Catalunya: Aposta mediambiental i de qualitat.
- Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya i Parc de la zona Volcànica de la Garrotxa (2004). Pla Especial de Protecció del medi natural i del paisatge de la Zona Volcànica de la Garrotxa. Ordenació de la Vialitat.
- Hammitt, W.E & Cole, D.N (1987). Wildland Recreation ecology and management.
- Intervenció Ambiental SL (2005). Informe per definir un model d'ordenació d'Usos dels camins forestals.
- Ponce Solé, J.(2003). Camins Rurals: Règim Jurídic i intervenció municipal. Quaderns d'informació Tècnics de la Diputació de Barcelona.
- Pla Estratègic de la Vall del Ges, Orís i Bisaura.
- www.valldelges.org
- www.creaf.uab.es
- www.gencat.net
- www.idescat.net
- www.cg66.fr



MONTESQUIU

CATEGORIA A

 Circulació pública general

CATEGORIA B

 Categoria B1. Rutes a peu

 Categoria B2. Rutes en BTT

 Categoria B3. Itineraris eqüestres

 Categoria B4. Resta de camins, no
permesos al trànsit motoritzat

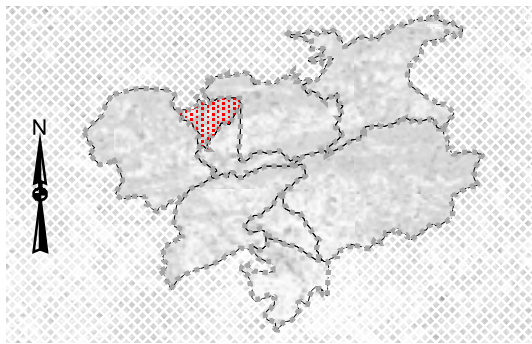
 Límit municipal

 Circulació pública general

Fonts d'informació:

Base topogràfica:
Institut Cartogràfic de Catalunya
Xarxa de camins:
Elaboració pròpia

Pla d'Ordenació de Camins "Vall del Ges, Orís i Bisaura"



E: 1/20.000

Xarxa general d'usos dels camins

Realitzat:



Juny de 2009

ORÍS

CATEGORIA A

 Circulació pública general

CATEGORIA B

 Categoria B1. Rutes a peu

 Categoria B2. Rutes en BTT

 Categoria B3. Itineraris eqüestres

 Categoria B4. Resta de camins, no
permesos al trànsit motoritzat

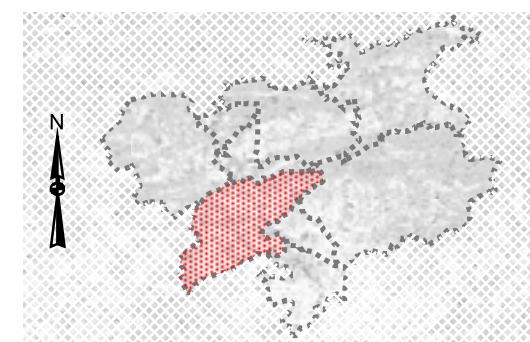
 Límit municipal

 Circulació pública general

Fonts d'informació:

Base topogràfica:
Institut Cartogràfic de Catalunya
Xarxa de camins:
Elaboració pròpia

Pla d'Ordenació de Camins "Vall del Ges, Orís i Bisaura"



E: 1/30.000

Xarxa general d'usos dels camins

Realitzat:



Juny de 2009

SANT PERE DE TORELLÓ

CATEGORIA A

 Circulació pública general

CATEGORIA B

 Categoria B1. Rutes a peu

 Categoria B2. Rutes en BTT

 Categoria B3. Itineraris eqüestres

 Categoria B4. Resta de camins, no permesos al trànsit motoritzat

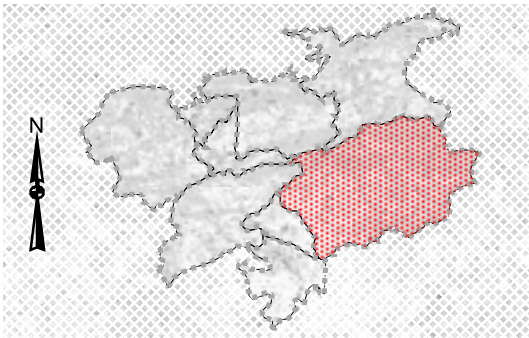
 Límit municipal

 Circulació pública general

Fonts d'informació:

Base topogràfica:
Institut Cartogràfic de Catalunya
Xarxa de camins:
Elaboració pròpia

Pla d'Ordenació de Camins "Vall del Ges, Orís i Bisaura"



E: 1/40.000

Xarxa general d'usos dels camins

Realitzat:



Juny de 2009

SANT QUIRZE DE BESORA

CATEGORIA A

 Circulació pública general

CATEGORIA B

 Categoria B1. Rutes a peu

 Categoria B2. Rutes en BTT

 Categoria B3. Itineraris eqüestres

 Categoria B4. Resta de camins, no permesos al trànsit motoritzat

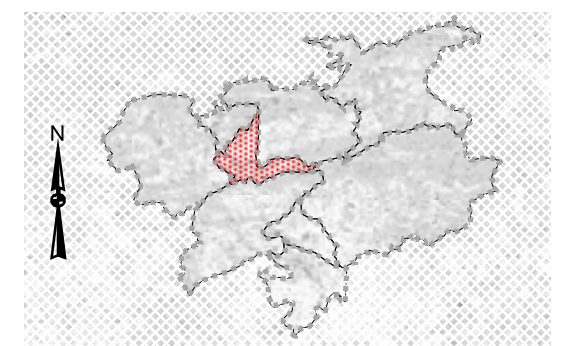
 Límit municipal

 Circulació pública general

Fonts d'informació:

Base topogràfica:
Institut Cartogràfic de Catalunya
Xarxa de camins:
Elaboració pròpia

Pla d'Ordenació de Camins "Vall del Ges, Orís i Bisaura"



E: 1/30.000

Xarxa general d'usos dels camins

Realitzat:



Juny de 2009

SANT VICENÇ DE TORELLO

CATEGORIA A

 Circulació pública general

CATEGORIA B

 Categoria B1. Rutes a peu

 Categoria B2. Rutes en BTT

 Categoria B3. Itineraris eqüestres

 Categoria B4. Resta de camins, no permesos al trànsit motoritzat

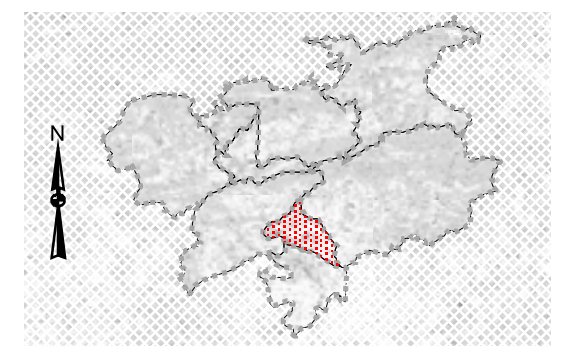
 Límit municipal

 Circulació pública general

Fonts d'informació:

Base topogràfica:
Institut Cartogràfic de Catalunya
Xarxa de camins:
Elaboració pròpia

Pla d'Ordenació de Camins "Vall del Ges, Orís i Bisaura"



E: 1/20.000

Xarxa general d'usos dels camins

Realitzat:



Juny de 2009

SANTA MARIA DE BESORA

CATEGORIA A

 Circulació pública general

CATEGORIA B

 Categoria B1. Rutes a peu

 Categoria B2. Rutes en BTT

 Categoria B3. Itineraris eqüestres

 Categoria B4. Resta de camins, no permesos al trànsit motoritzat

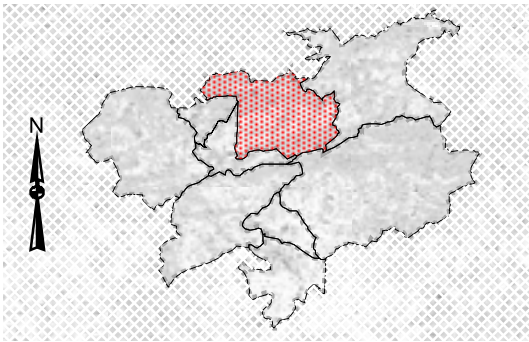
 Límit municipal

 Circulació pública general

Fonts d'informació:

Base topogràfica:
Institut Cartogràfic de Catalunya
Xarxa de camins:
Elaboració pròpia

Pla d'Ordenació de Camins "Vall del Ges, Orís i Bisaura"



E: 1/30.000

Xarxa general d'usos dels camins

Realitzat:



Juny de 2009

SORA

CATEGORIA A

 Circulació pública general

CATEGORIA B

 Categoria B1. Rutes a peu

 Categoria B2. Rutes en BTT

 Categoria B3. Itineraris eqüestres

 Categoria B4. Resta de camins, no permesos al trànsit motoritzat

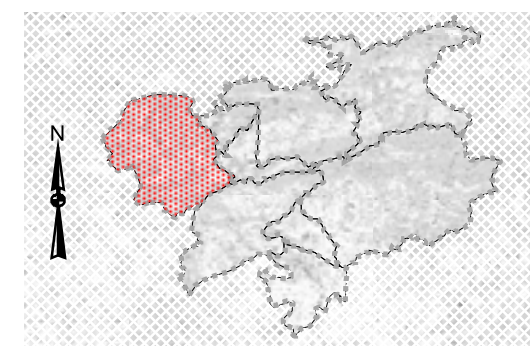
 Límit municipal

 Circulació pública general

Fonts d'informació:

Base topogràfica:
Institut Cartogràfic de Catalunya
Xarxa de camins:
Elaboració pròpia

Pla d'Ordenació de Camins "Vall del Ges, Orís i Bisaura"



E: 1/30.000

Xarxa general d'usos dels camins

Realitzat:



Juny de 2009

TORELLO

CATEGORIA A

 Circulació pública general

CATEGORIA B

 Categoria B1. Rutes a peu

 Categoria B2. Rutes en BTT

 Categoria B3. Itineraris eqüestres

 Categoria B4. Resta de camins, no permesos al trànsit motoritzat

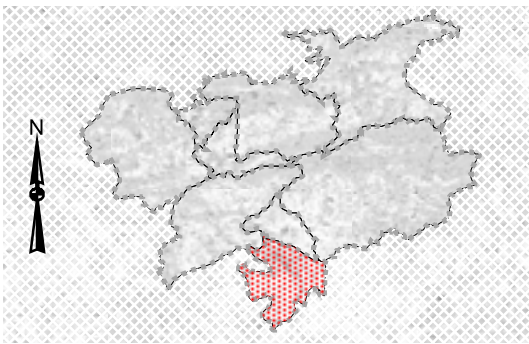
 Límit municipal

 Circulació pública general

Fonts d'informació:

Base topogràfica:
Institut Cartogràfic de Catalunya
Xarxa de camins:
Elaboració pròpia

Pla d'Ordenació de Camins "Vall del Ges, Orís i Bisaura"



E: 1/20.000

Xarxa general d'usos dels camins

Realitzat:



Juny de 2009

VIDRA

CATEGORIA A

 Circulació pública general

CATEGORIA B

 Categoria B1. Rutes a peu

 Categoria B2. Rutes en BTT

 Categoria B3. Itineraris eqüestres

 Categoria B4. Resta de camins, no
permesos al trànsit motoritzat

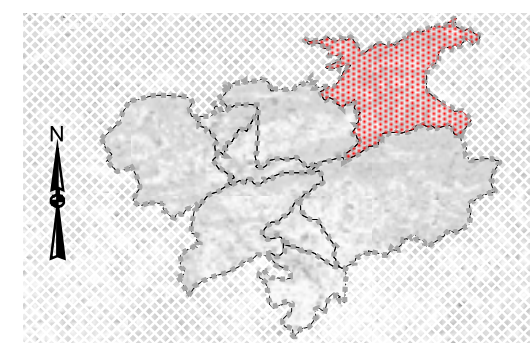
 Límit municipal

 Circulació pública general

Fonts d'informació:

Base topogràfica:
Institut Cartogràfic de Catalunya
Xarxa de camins:
Elaboració pròpia

Pla d'Ordenació de Camins "Vall del Ges, Orís i Bisaura"



E: 1/40.000

Xarxa general d'usos dels camins

Realitzat:



Juny de 2009



**Diputació
Barcelona**

| Àrea d'Espais Naturals

**Oficina Tècnica de Prevenció
Municipal d'Incendis Forestals**

Comte d'Urgell, 187, 1a planta · Edifici del Rellotge
08036 Barcelona

Tel. 934 022 614 · Fax 934 022 616

www.diba.cat/incendis