



# Butlletí del Consell General

---

Núm. 73/2016

---

Casa de la Vall, 25 d'octubre del 2016

---

## SUMARI

---

### 2- PROCEDIMENT LEGISLATIU COMÚ

#### 2.1 Projectes de llei

Publicació de l'informe de la Ponència i l'informe de la Comissió Legislativa de Política Territorial i Urbanisme en relació al **Projecte de llei de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària**, així com les reserves d'esmena presentades. *pàg. 2*

### 4- IMPULS I CONTROL DE L'ACCIÓ POLÍTICA DEL GOVERN

#### 4.4.2 Respostes escrites

Publicació de la resposta del Govern a les preguntes formulades per la M. I. Sra. Rosa Gili Casals, consellera general del Grup Parlamentari Mixt, relatives al **funcionament del transport escolar pel curs 2016-2017**. *pàg. 42*

Publicació de la resposta del Govern a la pregunta formulada per la M. I. Sra. Carine Montaner Raynaud consellera general del Grup Parlamentari Liberal, relativa a la **detecció de passaports amb incongruències amb la seva validesa**. *pàg. 44*

## 2- PROCEDIMENT LEGISLATIU COMÚ

### 2.1 Projectes de llei

#### Edicte

El síndic general, d'acord amb les previsions de l'article 100.2 del Reglament del Consell General,

Disposa

Publicar l'informe de la Ponència i l'informe de la Comissió Legislativa de Política Territorial i Urbanisme en relació al **Projecte de llei de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària**.

Tot el que es fa públic per a general coneixement i efectes.

Casa de la Vall, 25 d'octubre del 2016

Vicenç Mateu Zamora  
Síndic General

#### Informe de la Ponència de la Comissió Legislativa de Política Territorial i Urbanisme

La M. I. Sra. Rosa Gili Casals, del Grup Mixt-PS, nomenada ponent per la Comissió Legislativa de Política Territorial i Urbanisme el dia 2 de juny del 2016, a la vista del **Projecte de llei de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària**, proposa, segons el que disposa l'article 97 del Reglament del Consell General, l'informe següent:

#### Projecte de llei de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària

##### Exposició de motius

Mitjançant la Llei 7/2005, de 21 de febrer, de designació de carreteres, el Consell General va promulgar un text legal que, per primera vegada, regulava la circulació viària del Principat des d'un punt de vista global, substituint en bona part les antigues Ordinacions adoptades des de finals de la dècada de 1960 i fins als inicis dels anys 1990.

D'aquesta manera, s'aportaren solucions uniformes a la nomenclatura viària, designant amb claredat les carreteres generals i definint titularitats i competències.

Tanmateix, es creà la xarxa bàsica de vials i es definí la seva gestió als efectes d'ordenar el trànsit rodat des d'un punt de vista general, millorant la circulació rodada entre les parròquies i l'entrada i sortida de vehicles del Principat, especialment en aquells moments de màxima afluència. Finalment, la Llei

introduí en annex el Directori de carreteres generals i el llistat de vials inclosos dins de la xarxa bàsica.

L'actual Llei pretén actualitzar el text legal de l'any 2005 i millorar-lo en diversos aspectes.

En primer lloc, el títol primer de la Llei precisa conceptualment el que s'entén per vies de comunicació i, dins d'aquestes, les que tenen la consideració de carreteres o carrers i, conseqüentment, queden regulades per la Llei; es precisa igualment el règim aplicable a la titularitat i les competències sobre els diferents vials, diferenciant clarament el règim jurídic aplicable a les carreteres generals i a les carreteres secundàries; i es regulen les modalitats de traspàs de titularitat de les vies de circulació, així com les amplades, en tots els casos.

En segon lloc, el títol segon recull la normativa aplicable a la gestió de la xarxa viària, que es compon bàsicament de les disposicions aplicables a la xarxa bàsica de vials i a la seva gestió, i que és on el present text legal ha innovat menys, compte tingut que el sistema que ja es va dissenyar l'any 2005 ha acomplert sobradament els objectius que es marcaren en el seu moment. Això no obstant, s'ha completat el text amb diverses disposicions que precisen les titularitats i competències sobre la senyalització viària entre les administracions concernides.

Finalment, la Llei inclou en annex el Directori de carreteres generals, amb un detall precís del seu traçat en la seva situació actual, per bé que en endavant l'actualització del Directori és confiat pel text legal al Govern als efectes d'adaptar la realitat canviant amb la regulació jurídica de la xarxa viària. També es recull en annex la xarxa bàsica de vials actualitzada si bé, com en el cas anterior, la Llei confia al Govern la seva actualització periòdica, en funció de les circumstàncies canviant de cada moment. I en darrer terme, el text legal ha inclòs també en annex la totalitat de les carreteres secundàries definides en les Ordinacions del Consell General, de forma dispersa, als efectes d'agrupar-les en un sol text, definint amb precisió llur traçat i llur característiques bàsiques.

Pels motius expressats, s'aprova la present Llei de designació de carreteres i de gestió de la xarxa viària, amb el contingut següent:

#### Esmena 1

#### De modificació

##### Grup Parlamentari Demòcrata (1)

Es proposa modificar l'exposició de motius, afegint el següent paràgraf entre el paràgraf setè i vuitè:

“Les competències relatives a carreteres, en funció dels diferents estadis -construcció, enquitranament i manteniment- estan regulades per la Llei qualificada de delimitació de competències dels Comuns, complementada en algun aspecte concret per la Llei qualificada de transferències als Comuns. La modificació de la Llei de designació de carreteres és respectuosa -com no pot ser d'una altra manera- amb el marc competencial vigent.”

### MOTIVACIÓ

En l'article 4 quan s'esmenten les competències no es descriu quines són ni tampoc es fa referència on trobar-les. Per tant es proposa afegir aquest redactat a l'exposició de motius.

## **Esmena 2 De modificació**

### *Grup Mixt –PS (1)*

Es proposa modificar l'exposició de motius amb el següent redactat:

#### **“Exposició de motius**

Mitjançant la Llei 7/2005, de 21 de febrer, de designació de carreteres, el Consell General va promulgar un text legal que, per primera vegada, regulava la circulació viària del Principat des d'un punt de vista global, substituint en bona part les antigues Ordinacions adoptades des de finals de la dècada de 1960 i fins als inicis dels anys 1990.

D'aquesta manera, s'aportaren solucions uniformes a la nomenclatura viària, designant amb claredat les carreteres generals i definint titularitats i competències.

Tanmateix, es creà la xarxa bàsica de vials i es definí la seva gestió als efectes d'ordenar el trànsit rodat des d'un punt de vista general, millorant la circulació rodada entre les parròquies i l'entrada i sortida de vehicles del Principat, especialment en aquells moments de màxima afluència. Finalment, la Llei introduí en annex el Directori de carreteres generals i el llistat de vials inclosos dins de la xarxa bàsica.

L'actual Llei pretén actualitzar el text legal de l'any 2005 i millorar-lo en diversos aspectes.

En primer lloc, el títol primer de la Llei precisa conceptualment el que s'entén per vies de comunicació i, dins d'aquestes, les que tenen la consideració de carreteres o carrers i, conseqüentment, queden regulades per la Llei; es precisa igualment **que s'entén per xarxa viària bàsica** i el règim aplicable a la titularitat i les competències sobre els diferents vials, diferenciant clarament el règim jurídic aplicable a les carreteres generals i a les carreteres secundàries; i es regulen les modalitats de traspass

de titularitat de les vies de circulació, així com les amplades, en tots els casos.

En segon lloc, el títol segon recull la normativa aplicable a la gestió de la xarxa viària, que es compon bàsicament de les disposicions aplicables a la xarxa bàsica de vials i a la seva gestió, i que és on el present text legal ha innovat menys, compte tingut que el sistema que ja es va dissenyar l'any 2005 ha acomplert sobradament els objectius que es marcaren en el seu moment. Això no obstant, s'ha completat el text amb diverses disposicions que precisen les titularitats i competències sobre la senyalització viària entre les administracions concernides.

Finalment, la Llei inclou **en l'annex I** el Directori de carreteres generals, amb un detall precís del seu traçat en la seva situació actual, **que serà complementat per Govern a través d'un nou Pla sectorial**. **També es recull en l'annex II les carreteres secundàries o trams de carreteres secundàries, així com carrers o trams de carrers que tenen la consideració de xarxa bàsica de vials, actualitzada. I en darrer terme, el text legal ha inclòs també en l'annex III les carreteres secundàries que eren anteriors a la Llei General del Territori i Urbanisme, als efectes d'agrupar-les en un sol text, definint amb precisió llur traçat i llur característiques bàsiques.**

Pels motius expressats, s'aprova la present Llei de designació de carreteres i de gestió de la xarxa viària, amb el contingut següent:”

### MOTIVACIÓ

S'esmena l'exposició de motius en coherència amb les esmenes presentades.

## **Títol I. Disposicions generals**

### **Capítol primer. Objecte, definicions i titularitat**

#### **Article 1**

És objecte d'aquesta Llei establir el règim jurídic, designació, regulació, classificació i gestió de les carreteres d'Andorra, així com d'assegurar la mobilitat viària.

#### **Article 2**

1. Les vies de comunicació de domini públic i ús públic projectades i construïdes per a la circulació de vehicles automòbils, amb voreres o no per a la circulació de vianants, són carreteres o carrers.

2. Són carreteres les vies de comunicació interurbanes i carrers les vies de comunicació en nucli urbà. Els carrers que es troben inclosos dins de

la xarxa bàsica de vials tenen la consideració de carreteres i queden sotmesos a les prescripcions d'aquesta Llei.

4. No tenen la consideració de carreteres:

a) Els camins de servei.

S'entén per camí de servei el construït com element auxiliar i secundari d'una carretera amb finalitats altres que la circulació de vehicles.

b) Les vies i zones habilitades exclusivament per a vianants, els camins comunals i de muntanya.

c) Els camins privats.

S'entenen per camins privats aquells que hagin estat construïts per persones privades per a ús privat.

### **Esmena 3** **De modificació**

*Grup Parlamentari Liberal (1)*

Es proposa modificar la primera frase de l'article 2.2 amb el següent redactat:

“Són carreteres, les vies de comunicació interurbanes, i així com altres vies compreses en la xarxa bàsica de vials. Són vies públiques urbanes, les vies de comunicació en nucli urbà.”

#### **MOTIVACIÓ**

Es modifica l'article 2.2 per fer-lo més entenedor i per tal d'adaptar la Llei a la terminologia de la Llei qualificada de delimitació de competències dels comuns, article 4.9.

### **Esmena 4** **De modificació**

*Grup Parlamentari Liberal (2)*

Es proposa modificar l'article 2.4.c) amb el següent redactat:

“c) Els camins privats.

S'entenen per camins privats aquells que hagin estat construïts per persones privades per a ús privat i quina afectació es trobi en terreny de titularitat privada.”

#### **MOTIVACIÓ**

S'afegeix el redactat per fer més entenedor l'article 2.4.c).

### **Esmena 5** **De modificació**

*Grup Mixt –PS (2)*

Es proposa modificar el redactat de l'article 2 amb el següent text:

#### **“Article 2**

1. Són carreteres o carrers les vies de comunicació de domini públic i ús públic projectades i construïdes per a la circulació de

vehicles automòbils, amb voreres o no per a la circulació de vianants.

2. Són carreteres les vies de comunicació interurbanes i carrers les vies de comunicació en nucli urbà.

3. No tenen la consideració de carreteres o carrers:

a) Els camins de servei.

S'entén per camí de servei el construït com element auxiliar i secundari d'una carretera amb finalitats altres que la circulació de vehicles.

b) Les vies i zones habilitades exclusivament per a vianants, els camins comunals i de muntanya.

c) Els camins privats.

S'entenen per camins privats aquells que hagin estat construïts per persones privades per a ús privat.”

#### **MOTIVACIÓ**

Canviem el sentit de la frase del primer apartat perquè sigui més entenedora com a definició.

La segona frase de l'apartat 2 inicial la posem en un nou article posterior que definirà la xarxa bàsica viària.

Corregim l'errada de numeració, convertint el punt 4 en punt 3.

### **Esmena 6** **D'addició**

*Grup Mixt – PS (3)*

Es proposa l'addició d'un nou article 3 amb el següent text:

#### **“Article 3. Xarxa bàsica de vials**

a) Compren totes les carreteres generals i les carreteres secundàries o trams de carreteres secundàries i aquells carrers o trams de carrers que es detallen a l'Annex núm. I i II. Són els vials que fan possible la circulació de vehicles entre les parròquies, i entre aquestes i els principals passos fronterers, en condicions de seguretat i d'alta intensitat de trànsit.

b) La xarxa bàsica de vials ha de permetre la continuïtat de tràfic rodat interparroquial i internacional a través dels nuclis urbans; ha d'evitar o minimitzar les repercussions del trànsit urbà sobre les carreteres generals, i ha de possibilitar solucions alternatives per mantenir la circulació de vehicles en situacions excepcionals.

c) Els carrers que es troben inclosos dins de la xarxa bàsica de vials tenen la consideració de carreteres i queden sotmesos a les prescripcions d'aquesta Llei.”

**MOTIVACIÓ**

Considerem que la definició de la xarxa bàsica de vials ha de constar dins del capítol primer.

Afegim definicions de la Llei 7/2005 i fem el redactat més entenedor.

(Si s'accepta l'esmena caldrà renumerar els articles de la Llei)

**Article 3**

1. Per la seva titularitat, les vies de circulació de vehicles automòbils es classifiquen en carreteres generals i carreteres secundàries.
2. Són carreteres generals aquelles que són de titularitat de l'Estat.
3. Són carreteres secundàries aquelles que són de titularitat dels comuns.
4. Per defecte, totes les vies de circulació de vehicles que la Llei no designa com a carreteres generals i el seu traçat no figura en el Directori de carreteres generals, són de titularitat comunal.

**Esmena 7****De modificació**

*Grup Parlamentari Demòcrata (2)*

Es proposa modificar l'article 3.2 amb el redactat següent:

“2. Són carreteres generals aquelles que són titularitat del Govern.”

**MOTIVACIÓ**

Es proposa ser més concret en la institució que té la competència ja que els comuns també configuren l'Estat.

**Esmena 8****De supressió**

*Grup Parlamentari Liberal (3)*

Es proposa suprimir l'apartat 4 de l'article 3.

**MOTIVACIÓ**

Per evitar la confusió, entre d'altres, amb l'article 2.c).

**Esmena 9****De modificació**

*Grup Mixt-PS (4)*

Es proposa modificar el redactat de l'article 3 amb el següent text:

**“Article 3**

1. Per la seva titularitat, les vies de circulació de vehicles automòbils es classifiquen en carreteres generals, carreteres secundàries i carrers.
2. Les carreteres generals són de titularitat de Govern.

3. Les carreteres secundàries i els carrers són de titularitat d'un comú.

4. Per defecte, totes les vies de circulació de vehicles que la Llei no designa com a carreteres generals i el seu traçat no figura en el Directori de carreteres generals, són de titularitat comunal.”

**MOTIVACIÓ**

Fem les frases més entenedores i afegim els carrers.

**Esmena 10****D'addició**

*Grup Mixt-PS (5)*

Afegim un nou article 4 just abans del capítol segon, amb el següent redactat:

**“Article 4. Traspàs de la titularitat de les carreteres**

1. Els traspàsos de titularitat d'una via de circulació entre el Govern i els Comuns, o entre els Comuns i el Govern es formalitzen en document administratiu entre les administracions interessades i es ratifiquen sempre per llei.

2. El Govern pot traspassar als comuns la titularitat sobre trams urbans de les carreteres generals, sempre que la continuïtat d'aquestes i del servei que presten quedi garantida, ja sigui a través d'una variant o desviació de competència del Govern, ja sigui a través d'un altre vial urbà de titularitat comunal i que el comú traspassi simultàniament al Govern.

3. El traspàs de titularitat d'una carretera general a un comú no modifica els límits d'edificació de les construccions que hi afronten, que continuaran calculant-se per aplicació de la normativa sobre amplada de carreteres del tram de què es tracti, amb independència de la seva nova condició de carrer, excepte en el cas que el pla d'ordenació i urbanisme parroquial hagués previst una amplada superior, en quin cas prevaldrà aquesta darrera norma.

4. Esdevenen carreteres secundàries les vies de circulació que siguin cedides pels particulars als comuns en execució de la planificació, salvat les vies, vials o trams de vies que s'hagin d'incorporar a la xarxa de carreteres generals, que seran remesos directament pels particulars al Govern, d'acord amb el que estableix la normativa urbanística en vigor. En tot cas, el traspàs es fa a través d'un conveni que es ratifica posteriorment per llei.”

**MOTIVACIÓ**

Recuperem molts aspectes de la Llei 7/2005 (article 3) combinat amb l'article 7 del Projecte

de llei. Ho posem aquí perquè entenem que és un tema de titularitat i que per tant, ha d'estar en el capítol primer. Tal com ja preveia la Llei 7/2005 considerem que qualsevol canvi de titularitat de carreteres hagi de ser instrumentat per llei.

L'apartat 4 que proposem recupera l'apartat 3 de l'article 6 del Projecte de llei ja que tracta de traspassos de titularitat.

(Si s'accepta l'esmena, caldrà renumerar tots els articles)

## Capítol segon. Competències

### Article 4

1. Les competències sobre les carreteres generals són exercides pel Govern.
2. Les competències del Govern relatives a la gestió de la xarxa bàsica i a la mobilitat són exercides pel Ministeri competent en matèria de mobilitat.
3. Les competències sobre les carreteres secundàries són exercides pels comuns.

### Esmena 11

### De modificació

*Grup Mixt-PS (6)*

Es proposa modificar el redactat de l'article 4 amb el següent text:

#### “Article 4

1. Les competències sobre les carreteres generals són exercides pel Govern.
2. Les competències del Govern relatives a la gestió de la xarxa bàsica i a la mobilitat són exercides pel Ministeri competent en matèria de mobilitat. **La gestió comprèn les activitats de definició de sentits de circulació, ordenació del trànsit, determinació de girs permesos o prohibits i altres anàlogues o complementàries.**
3. Les competències sobre les carreteres secundàries **i carrers** són exercides pels comuns.”

#### MOTIVACIÓ

Afegim una segona frase a l'apartat 2 perquè proposem eliminar l'article 11.

### Esmena 12

### De modificació

*Grup Parlamentari Liberal (4)*

Es proposa afegir el següent redactat a l'article 4.3:

“3. Les competències sobre les carreteres secundàries són exercides pels comuns. **L'Estat proveirà l'enquitranament de les vies públiques urbanes i el manteniment i l'enquitranament de les carreteres secundàries.**”

#### MOTIVACIÓ

Es proposa ampliar el redactat de l'article 4.3 seguint literalment el que diu la Llei qualificada de delimitació de competències dels comuns.

## Capítol tercer. Règim jurídic

### Article 5

1. Són carreteres generals les següents:
  - a) Carretera General núm. 1 (CG1): Andorra la Vella - frontera amb Espanya del riu Runer.
  - b) Carretera General núm. 2 (CG2): Andorra la Vella - frontera amb França del riu Arieja.
  - c) Carretera General núm. 3 (CG3): Andorra la Vella – túnel del Port del Rat, a Arcalís.
  - d) Carretera General núm. 4 (CG4): La Massana - frontera amb Espanya al Port de Cabús.
  - e) Carretera General núm. 5 (CG5): Erts - Arinsal.
  - f) Carretera General núm. 6 (CG6): Rotonda d'Aixovall - frontera amb Espanya d'Os de Civís.
  - g) Les variants de les carreteres generals anteriors.
2. El traçat precís de cada una de les carreteres generals és el que es detalla en el Directori de carreteres generals, que figura com annex núm. 1.
3. Les vies de circulació compreses en el Pla sectorial de noves infraestructures viàries, amb les successives modificacions que el Govern aprovi, i aquelles altres vies de circulació que el Govern projecti i construeixi en seguiment d'un projecte d'interès nacional adquireixen la condició de carreteres generals a partir de la seva posta en servei. En aquell moment, el Govern les incorpora al Directori de carreteres generals, tot identificant-les amb un número i un nom.
4. Són igualment carreteres generals les vies de circulació que siguin cedides pels particulars en execució de la planificació o traspassades pels comuns al Govern, i incloses dins del Directori de carreteres generals.
5. Es faculta el Govern per tal d'actualitzar per Decret el Directori de carreteres generals, d'acord amb les incorporacions o desagregacions de vies de circulació que resultin de l'aplicació de les present normes.

### Esmena 13

### De modificació

*Grup Parlamentari Liberal (6)*

Es proposa modificar l'article 5.1 amb el següent redactat:

“ 1. Són carreteres generals les següents:

- a) Carretera General núm. 1 (CG1): Andorra la Vella - frontera amb Espanya del riu Runer.

- b) Carretera General núm. 2 (CG2): Andorra la Vella - frontera amb França del riu Arieja.
- c) Carretera General núm. 3 (CG3): Andorra la Vella – túnel del Port del Rat, a Arcalís.
- d) Carretera General núm. 4 (CG4): La Massana - frontera amb Espanya al Port de Cabús.
- e) Carretera General núm. 5 (CG5): Erts – Arinsal
- f) Carretera General núm. 6 (CG6): Rotonda d'Aixovall - frontera amb Espanya d'Os de Civís.
- g) Carretera General núm. 7 (CG7): Plaça de Laurèdia – Camp de neu de la Rabassa.**
- h) Carretera General núm. 8 (CG8): CG2 – Grau Roig.**
- i) Carretera General núm. 9 (CG9): CG4 – Pla de la Caubella.**
- j) Carretera General núm. 10 (CG10): CG5 Tram Arinsal- Comallempla**

### MOTIVACIÓ

Es proposa canviar la tipologia de “carretera secundària” a “carretera general” de les carreteres: CS130 (carretera de la Rabassa), CS280 (carretera de Grau roig), CS520 (carretera de Comallempla), CS420 (carretera de la Caubella).

Aquests canvis vénen motivats per diverses raons. Una de les raons és que aquestes carreteres condueixen totes a algun pol turístic important i d'interès general del país (Naturlandia, GrandValira i VallNord). Per tant es considera de vital importància tant el seu manteniment en termes de seguretat, neteja, la gestió del trànsit com la imatge que es dona als nostres visitants.

Coneixedors també que el Govern disposa de mitjans tècnics i humans superiors als dels comuns, així com també, experiència de gestió de carreteres, entenem que és necessari que aquestes carreteres d'interès general siguin de total competència del Govern.

### **Esmena 14**

### **De supressió**

*Grup Parlamentari Liberal (5)*

Es proposa suprimir l'apartat g) de l'article 5.1.

~~g) Les variants de les carreteres generals anteriors.~~

### MOTIVACIÓ

Es proposa eliminar l'apartat g) de l'article 5.1, per evitar la confusió, entre d'altres, perquè la Llei no defineix què és una variant.

### **Esmena 15**

### **De supressió**

*Grup Parlamentari Liberal (7)*

Es proposa suprimir l'apartat g) de l'article 5.1.

### MOTIVACIÓ

Per coherència amb l'esmena 14 (esmena 5 del GPL).

### **Esmena 16**

### **De modificació**

*Grup Mixt-PS (7)*

Es proposa modificar el redactat de l'article 5 amb el següent text:

### **“Article 5. Designació de carreteres generals**

1. Són carreteres generals les següents:

- a) Carretera General núm. 1 (CG1): Andorra la Vella - frontera amb Espanya del riu Runer.
- b) Carretera General núm. 2 (CG2): Andorra la Vella - frontera amb França del riu Arieja.
- c) Carretera General núm. 3 (CG3): Andorra la Vella – túnel del Port del Rat, a Arcalís.
- d) Carretera General núm. 4 (CG4): La Massana - frontera amb Espanya al Port de Cabús.
- e) Carretera General núm. 5 (CG5): Erts - Arinsal.
- f) Carretera General núm. 6 (CG6): Rotonda d'Aixovall - frontera amb Espanya d'Os de Civís.
- g) Les variants de les carreteres generals anteriors.

2. El traçat precís de cada una de les carreteres generals és el que es detalla en el Directori de carreteres generals, que figura com annex núm. 1.

3. Són igualment carreteres generals les vies de circulació que siguin cedides pels particulars en execució de la planificació o traspassades pels comuns al Govern, i incloses dins del Directori de carreteres generals.

4. Es faculta el Govern per tal d'actualitzar per Decret el Directori de carreteres generals **i que hagin estat prèviament ratificades per llei.**

### MOTIVACIÓ

Posem un títol perquè ens sembla més entenedor.

Eliminem l'apartat 3 perquè a través d'aquest Pla sectorial s'han modificat amplades sense argumentar-ne la necessitat i sense la seva consideració legislativa requerida.

Afegim l'obligatorietat de ratificar per llei qualsevol canvi en el nou apartat 4. Eliminem una part de la frase per coherència amb les nostres esmenes.

**Article 6**

Són carreteres secundàries les següents:

1. Les que siguin de titularitat dels comuns.
2. Les vies de circulació que siguin traspassades pel Govern als comuns.
3. Les vies de circulació que siguin cedides pels particulars als comuns en execució de la planificació, salvat les vies, vials o trams de vies que s'hagin d'incorporar a la xarxa de carreteres generals, que seran remesos directament pels particulars al Govern, d'acord amb el que estableix la normativa urbanística en vigor.

**Esmena 17****De supressió**

*Grup Mixt-PS (8)*

Es proposa l'eliminació de l'article 6.

**MOTIVACIÓ**

L'apartat 1 ja està reflectit en l'esmena 4, i respecte a l'apartat 3 ha passat a formar part de l'article 4 "Traspàs de titularitat de les carreteres" d'acord amb l'esmena 10 (esmena 5 del GM-PS). L'apartat 2 que especifica que les vies de circulació que siguin traspassades del Govern als comuns seran carreteres secundàries, quedarà definit en la corresponent llei.

**Capítol quart. Traspàs de titularitat d'una via de circulació****Article 7**

1. Els traspassos de titularitat d'una via de circulació entre el Govern i els comuns, o entre els comuns i el Govern, es formalitzen a través d'un conveni.
2. El Govern pot traspassar als comuns la titularitat sobre trams de carreteres generals que tinguin la consideració de carrer o via urbana, sempre que quedi garantida la circulació i la mobilitat viàries equivalents a través d'una variant o desviació de competència del Govern o a través d'un altre vial urbà de titularitat comunal que el comú traspassi simultàniament al Govern.

**Esmena 18****De modificació**

*Grup Parlamentari Demòcrata (3)*

Es proposa modificar l'article 7 amb el redactat següent:

**"Article 7**

1. El Govern pot traspassar als comuns la titularitat sobre trams de carreteres generals sempre que quedi garantida la circulació i la mobilitat viàries equivalents a través d'una variant o desviació de competència del Govern.

En aquests casos els traspassos de titularitat es formalitzen a través d'un conveni.

2. El traspàs de titularitat d'una carretera secundària o d'un carrer, per part d'un comú al Govern, s'efectuarà d'acord amb el procediment legislatiu."

**MOTIVACIÓ**

En el cas de canvi de titularitat de carretera general a carretera secundària es proposa fer-ho amb un conveni entre Govern i comú, ja que aquest ha de ser acceptat per ambdues parts.

Pel que fa el canvi de titularitat de carretera secundària a general es proposa el procediment legislatiu per garantir que no es pugui donar una arbitrarietat i que els criteris s'apliquin de forma justa i objectiva a tots els comuns.

**Esmena 19****De modificació**

*Grup Parlamentari Liberal (9)*

Es proposa modificar l'article 7.2 amb el redactat següent:

- "2. El Govern pot traspassar als comuns la titularitat sobre trams de carreteres generals que tinguin la consideració de **via pública urbana**, sempre que quedi garantida la circulació i la mobilitat viàries equivalents a través d'una variant o desviació de competència del Govern o a través d'un altre vial urbà de titularitat comunal que el comú traspassi simultàniament al Govern".

**MOTIVACIÓ**

Es proposa modificar l'article per adaptar-lo a la terminologia que utilitza la Llei qualificada de competències dels comuns, en concret l'article 4.9.

**Esmena 20****De supressió**

*Grup Mixt-PS (9)*

Es proposa l'eliminació del capítol quart i de l'article 7.

**MOTIVACIÓ**

Eliminem l'article 7 que ha estat modificat i integrat al nou article 4 d'acord amb l'esmena 10 (esmena 5 del GM-PS). En coherència eliminem també el capítol quart.

(Si s'accepta l'esmena caldrà renumerar els articles de la Llei)

**Capítol cinquè. Amplades****Article 8**

1. Les carreteres generals tenen, com a mínim, una amplada de 20 metres, amb les excepcions regulades



a l'apartat 3. Aquestes amplades han de ser incrementades en els revolts i en la zona de transició a revolt, amb els corresponents sobreamples.

L'amplada d'aquells trams de carretera general en què el vial hagi estat desdoblant serà l'equivalent, com a mínim, a l'amplada definida anteriorment comptant els dos traçats. Atenent a la seva especificitat tècnica i a les seves particulars condicions de circulació, en el cas dels túnels i dels seus accessos, l'amplada pot ser inferior a la definida per al tram, sempre que es garanteixi que la capacitat de trànsit és igual o superior a la dels trams a cel obert.

2. El Govern defineix en cada tram d'una carretera general la distribució de l'amplada de la carretera en carrils per a vehicles en general, per a vehicles de velocitat lenta, per a bicicletes, voreres o altres parts reservades a vianants, carrils dedicats de forma exclusiva o preferent a vehicles de transport públic, carrils de gir o espais dedicats per a maniobres, bandes d'aparcament, o altres fins específics propis de la mobilitat, en funció de la intensitat del trànsit, de les característiques del traçat, dels moviments d'entrada i sortida de vehicles des dels terrenys i parcel·les que hi limiten, de la previsió de bicicletes i vianants, i d'altres criteris tècnics.

3. L'amplada definida en l'apartat 1 anterior només pot ésser inferior en els supòsits següents:

a) En aquells trams de carretera general existents amb anterioritat a la promulgació de la present Llei que ja tinguin una amplada definitiva d'acord amb el projecte de traçat definitiu aprovat en el seu dia pel Govern.

En aquells trams de carretera general en travessia urbana es manté l'amplada normativa fixada per les Ordinacions aprovades pel Consell General.

El Govern, mitjançant el Pla sectorial al que es refereix l'apartat 4, delimita amb precisió el traçat d'aquests trams.

b) Excepcionalment, el Govern pot modificar l'amplada de les carreteres generals quan existeixin raons que justifiquin la mesura.

Si la mesura comporta la disminució de l'amplada, caldrà verificar la influència de la modificació sobre la mobilitat viària i la coordinació territorial supracomunal. A aquest efecte, es requereix prèviament l'informe favorable de la Taula nacional de mobilitat.

En tot cas, les mesures de disminució de l'amplada de les carreteres generals no poden afectar l'eix viari comprès entre la frontera del Riu Runer i la frontera del Pas de la Casa.

La reducció de l'amplada del vial no comportarà en cap cas un increment de l'aprofitament urbanístic privat.

4. El directori de carreteres generals, que figura com annex núm. 1, és complementat pel Govern a través d'un Pla sectorial, amb la finalitat de definir el traçat geomètric precís de cadascuna de les carreteres generals establertes per aquesta Llei, així com de les seves variants.

#### **Esmena 21**

#### **De modificació**

##### **GM-SDP (1)**

Es proposa modificar l'article 8.3.b) amb el redactat següent:

“b) Excepcionalment, el Govern pot modificar l'amplada de les carreteres generals quan existeixin raons que justifiquin la mesura **o quan l'estudi d'impacte medi ambiental previ ho aconselli.**

Si la mesura comporta la disminució de l'amplada, caldrà verificar la influència de la modificació sobre la mobilitat viària i la coordinació territorial supracomunal. A aquest efecte, es requereix prèviament l'informe favorable de la Taula nacional de mobilitat.

En tot cas, les mesures de disminució de l'amplada de les carreteres generals no poden afectar l'eix viari comprès entre la frontera del Riu Runer i la frontera del Pas de la Casa.

La reducció de l'amplada del vial no comportarà en cap cas un increment de l'aprofitament urbanístic privat.”

##### **MOTIVACIÓ**

S'inclou la referència sobre l'estudi d'impacte medi ambiental com a raó per disminuir l'amplada de les carreteres sobre el projecte inicial.

#### **Esmena 22**

#### **D'addició**

##### **Grup Parlamentari Liberal (8)**

Es proposa afegir un punt b) a l'article 8.3 amb el següent redactat:

“b) Queden contemplades les carreteres generals que figuren en l'annex IV.”

##### **MOTIVACIÓ**

En l'esmena 13 (esmena 6 del GPL) es proposa canviar la qualificació de les carreteres secundaries CS130 (carretera de la Rabassa), CS280 (carretera de Grau Roig), CS520 (carretera de Comallempla), CS420 (carretera de la Caubella) a carreteres generals. Coneixedors que aquestes carreteres són d'alta muntanya i per

tant, de difícil eixamplament i d'un valor paisatgístic important, es proposa que totes aquestes carreteres mantinguin l'amplada actual.

### Esmena 23

### De modificació

#### Grup Mixt-PS (10)

Es proposa modificar el redactat de l'article 8 amb el següent text:

#### “Article 8

1. Les carreteres generals tenen, com a mínim, una amplada de 20 metres, amb les excepcions regulades a l'apartat 3. Aquestes amplades han de ser incrementades en els revolts i en la zona de transició a revolt, amb els corresponents sobreamples.

L'amplada d'aquells trams de carretera general en què el vial hagi estat desdoblant serà l'equivalent, com a mínim, a l'amplada definida anteriorment comptant els dos traçats. Atenent a la seva especificitat tècnica i a les seves particulars condicions de circulació, en el cas dels túnels i dels seus accessos, l'amplada pot ser inferior a la definida per al tram, sempre que es garanteixi que la capacitat de trànsit és igual o superior a la dels trams a cel obert.

2. El Govern defineix en cada tram d'una carretera general la distribució de l'amplada de la carretera en carrils per a vehicles en general, per a vehicles de velocitat lenta, per a bicicletes, voreres o altres parts reservades a vianants, carrils dedicats de forma exclusiva o preferent a vehicles de transport públic, carrils de gir o espais dedicats per a maniobres, bandes d'aparcament, o altres fins específics propis de la mobilitat, en funció de la intensitat del trànsit, de les característiques del traçat, dels moviments d'entrada i sortida de vehicles des dels terrenys i parcel·les que hi limiten, de la previsió de bicicletes i vianants, i d'altres criteris tècnics.

3. L'amplada definida en l'apartat 1 anterior només pot ésser inferior en els supòsits següents:

**a) En aquells trams de carretera general en travessia urbana es manté l'amplada normativa fixada per les Ordinacions aprovades pel Consell General.**

El Govern, mitjançant el nou Pla sectorial al que es refereix l'apartat 4, delimita amb precisió el traçat d'aquests trams.

b) Excepcionalment, el Govern pot modificar l'amplada de les carreteres generals quan existeixin raons importants que en justifiquin la mesura.

Si la mesura comporta la disminució de l'amplada, caldrà verificar la influència de la modificació sobre la mobilitat viària i la coordinació territorial supracomunal. A aquest efecte, es requereix prèviament l'informe favorable de la Taula nacional de mobilitat, i la **modificació s'haurà de dur a terme per Llei.**

En tot cas, les mesures de disminució de l'amplada de les carreteres generals no poden afectar l'eix viari comprès entre la frontera del Riu Runer i la frontera del Pas de la Casa.

La reducció de l'amplada del vial no comportarà en cap cas un increment de l'aprofitament urbanístic privat.

4. El directori de carreteres generals, que figura com annex núm. 1, és complementat pel Govern a través d'un nou Pla sectorial, amb la finalitat de definir el traçat geomètric precís de cadascuna de les carreteres generals establertes per aquesta Llei, així com de les seves variants.

#### MOTIVACIÓ

En l'apartat 3.a) eliminem la primera frase ja que no se'ns ha explicat enlloc de quins canvis d'amplades de carretera estem parlant i quines motivacions han portat a l'acceptació de noves amplades.

Afegim la necessitat de l'elaboració d'un nou Pla Sectorial perquè el darrer publicat per Govern canviava antigues ordinacions sense haver-ho prèviament validat per llei. No podem acceptar donar-li validesa a través d'aquest Projecte de llei.

En l'apartat 3.b), afegim l'obligatorietat de ratificar tot canvi per llei.

#### Article 9

1. Els comuns són competents per establir l'amplada de les carreteres secundàries, en funció de les modalitats previstes al Reglament d'urbanització.

Les carreteres secundàries construïdes en execució del planejament tenen les amplades definides en els respectius Plans d'ordenació i urbanisme parroquials.

2. Les carreteres secundàries construïdes amb anterioritat a la promulgació de la Llei general d'ordenació del territori i urbanisme tenen les amplades que es defineixen a l'annex núm. 3.

3. Excepcionalment, els comuns poden reduir l'amplada de les carreteres secundàries definides a l'apartat 2 anterior, a través dels respectius Plans d'ordenació i urbanisme parroquial, sempre que la modificació sigui validada prèviament per la Taula nacional de mobilitat en el cas de les carreteres secundàries que formen part de la xarxa bàsica, o pel Govern en la resta de casos. La Taula nacional de

mobilitat o el Govern, segons el cas, verificaran la influència de la modificació sobre la mobilitat nacional i la coordinació territorial supracomunal. En el supòsit de manca de validació es manté l'amplada que corresponia a la carretera secundària.

En tot cas, no s'accepta cap modificació en carreteres secundàries que transcorrin per dues o més parròquies, sempre que la modificació pugui comportar l'existència d'amplades diferents en un mateix vial.

La reducció de l'amplada del vial no comportarà en cap cas un increment de l'aprofitament urbanístic privat.

4. Igualment de forma excepcional, els comuns poden variar la distribució d'amplades de carrils i voreres que figura a l'annex núm. 3, a través dels respectius Plans d'ordenació i urbanisme parroquial, sempre que la modificació sigui validada prèviament per la Taula nacional de mobilitat en el cas de les carreteres secundàries que formen part de la xarxa bàsica, o pel Govern en la resta de casos. La Taula nacional de mobilitat o el Govern, segons el cas, verificaran la influència de la modificació sobre la mobilitat nacional i la coordinació territorial supracomunal. En el supòsit de manca de validació es manté la distribució que figura a l'annex núm. 3

5. En el supòsit de traspàs d'un tram de carretera general que tingui la consideració de carrer o via urbana, el Pla d'ordenació i urbanisme parroquial en pot definir l'amplada. Això no obstant, si l'amplada definida pel Pla d'ordenació i urbanisme parroquial és inferior a l'amplada que tenia assignat el vial en tant que carretera general, es requereix que la disminució de l'amplada sigui validada prèviament per la Taula nacional de mobilitat en el cas de vials de la xarxa bàsica, o pel Govern en la resta de casos, els quals verificaran la influència de la modificació sobre la mobilitat viària i la coordinació territorial supracomunal. En el supòsit de manca de validació es manté l'amplada que el vial tenia com a carretera general.

La reducció de l'amplada del vial no comportarà en cap cas un increment de l'aprofitament urbanístic privat.

#### **Esmena 24**

#### **De modificació**

##### **GM-SDP (2)**

Es proposa modificar els apartats 3, 4 i 5 de l'article 9, amb el redactat següent:

“3. Excepcionalment, els comuns poden reduir l'amplada de les carreteres secundàries definides a l'apartat 2 anterior, a través dels respectius Plans d'ordenació i urbanisme parroquial, sempre que la modificació sigui validada prèviament per la

Taula nacional de mobilitat en el cas de les carreteres secundàries que formen part de la xarxa bàsica, i aprovada pel Govern. La Taula nacional de mobilitat i el Govern, verificaran la influència de la modificació sobre la mobilitat nacional i la coordinació territorial supracomunal.

En el supòsit de manca de validació es manté l'amplada que corresponia a la carretera secundària.

En tot cas, no s'accepta cap modificació en carreteres secundàries que transcorrin per dues o més parròquies, sempre que la modificació pugui comportar l'existència d'amplades diferents en un mateix vial. **S'exceptuen d'aquest compliment les carreteres CS240, i CS340, que actualment tenen amplades diferents segons l'annex núm. III.**

La reducció de l'amplada del vial no comportarà en cap cas un increment de l'aprofitament urbanístic privat.

4. Igualment de forma excepcional, els comuns poden variar la distribució d'amplades de carrils i voreres que figura a l'annex núm.3, a través dels respectius Plans d'ordenació i urbanisme parroquial, sempre que la modificació sigui validada prèviament per la Taula nacional de mobilitat en el cas de les carreteres secundàries que formen part de la xarxa bàsica, i aprovada pel Govern. La Taula nacional de mobilitat i el Govern, verificaran la influència de la modificació sobre la mobilitat nacional i la coordinació territorial supracomunal. En el supòsit de manca de validació es manté la distribució que figura a l'annex núm.3.

5. En el supòsit de traspàs d'un tram de carretera general que tingui la consideració de carrer o via urbana, el Pla d'ordenació i urbanisme parroquial en pot definir l'amplada. Això no obstant, si l'amplada definida pel Pla d'ordenació i urbanisme parroquial és inferior a l'amplada que tenia assignat el vial en tant que carretera general, es requereix que la disminució de l'amplada sigui validada prèviament per la Taula nacional de mobilitat en el cas de vials de la xarxa bàsica, i aprovada pel Govern, els quals verificaran la influència de la modificació sobre la mobilitat viària i la coordinació territorial supracomunal. En el supòsit de manca de validació es manté l'amplada que el vial tenia com a carretera general.

La reducció de l'amplada del vial no comportarà en cap cas un increment de l'aprofitament urbanístic privat.”

**MOTIVACIÓ**

Les funcions de la Taula nacional de mobilitat que es preveuen en l'article 15, no li atorguen un caràcter decisor, les seves atribucions són preceptives d'informació, i de coordinació i estan sotmeses a la decisió final de Govern o comuns.

S'afegeix la precisió quant a amplades diferenciades en l'actualitat de les carreteres conegudes com a "Carretera del Coll d'Ordino i Carretera de Montaup", per a major claredat.

**Esmena 25****De modificació**

*Grup Parlamentari Demòcrata (4)*

Es proposa modificar l'article 9.4 amb el redactat següent:

"4. Igualment de forma excepcional, els comuns poden variar la distribució d'amplades de carrils i voreres que figura a l'annex núm.3, a través dels respectius plans d'ordenació i urbanisme parroquial, sempre que, **en el cas de variar-ne substancialment la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat**, la modificació sigui validada prèviament per la Taula Nacional de mobilitat en el cas de les carreteres secundàries que formen part de la xarxa bàsica **o dels vials que hi connectin directament**. La taula nacional de mobilitat, o el govern segons el cas, verificaran la influència de la modificació sobre la mobilitat nacional i la coordinació territorial supracomunal. En el cas de manca de validació es manté la distribució que figura a l'annex núm.3."

**MOTIVACIÓ**

Per coherència amb l'article 12, d'altra banda podria haver-hi contradicció.

**Esmena 26****De modificació**

*Grup Parlamentari Liberal (10)*

Es proposa modificar l'article 9.4 amb el redactat següent:

"4. Igualment de forma excepcional, els comuns poden variar la distribució d'amplades de carrils i voreres que figura a l'annex núm. 3, a través dels respectius Plans d'ordenació i urbanisme parroquial, sempre que la modificació sigui validada prèviament per la Taula nacional de mobilitat en el cas de les carreteres secundàries que formen part de la xarxa bàsica ~~o pel Govern en la resta de casos~~. La Taula nacional de mobilitat o el Govern, segons el cas, verificaran la influència de la modificació sobre la mobilitat nacional i la coordinació territorial supracomunal. En el supòsit de manca de validació es manté la distribució que figura a l'annex núm. 3."

**MOTIVACIÓ**

Es proposa eliminar de l'article 9.4, la possibilitat que el Govern hagi de validar la amplades dels carrils en aquells casos que no són ni carreteres generals ni secundàries, per ser contrari a la Llei qualificada de delimitació de competències dels comuns.

**Esmena 27****D'addició**

*Grup Parlamentari Demòcrata (5)*

Es proposa afegir un apartat 5, a l'article 9, amb el redactat següent:

"5. També de forma excepcional degudament justificada en motius d'interès general, els comuns poden suprimir una carretera secundària, en el cas que un estudi de mobilitat conclouï que no és necessària per a la circulació de vehicles; que la supressió de la carretera secundària respongui a la finalitat de creació o potenciació d'una infraestructura, servei o equipament d'interès públic; i sempre que la supressió sigui validada prèviament per la Taula nacional de mobilitat."

**MOTIVACIÓ**

Article afegit per afavorir que una carretera secundària pugui esdevenir un altre tipus de servei d'interès públic.

**Esmena 28****De modificació**

*Grup Parlamentari Demòcrata (6)*

Es proposa que a l'article 9, l'apartat 5 passi a ser apartat 6 mantenint el redactat de l'apartat 5 del Projecte de llei.

**MOTIVACIÓ**

L'apartat 5 passa a ser apartat 6, per coherència amb la numeració de l'article.

**Esmena 29****De supressió**

*Grup Mixt-PS (11)*

Es proposa l'eliminació de l'article 9.

**MOTIVACIÓ**

La Llei 7/2005 no atorga competències als comuns. Ens mantenim en conservar aquest enfoc.

## Títol II. La gestió de la xarxa viària

### Capítol primer. La xarxa bàsica de vials

#### Secció 1. Normes generals

##### Article 10

1. La xarxa bàsica de vials té la finalitat de fer possible la circulació de vehicles entre parròquies, i entre aquestes i els principals passos fronterers, en condicions de seguretat i d'alta intensitat del trànsit.

La xarxa bàsica de vials ha de permetre la continuïtat del trànsit rodat interparroquial i internacional ha través dels nuclis urbans; ha d'evitar o minimitzar les repercussions del trànsit urbà sobre les carreteres generals, i ha de possibilitar solucions alternatives per mantenir la circulació de vehicles en situacions excepcionals.

2. Totes les carreteres generals formen part de la xarxa bàsica de vials.

3. Amb caràcter complementari, conformen també la xarxa bàsica de vials aquelles carreteres secundàries o trams de carreteres secundàries que es detallen a l'annex núm. 2.

4. El Govern procedeix per Decret a actualitzar el llistat de carreteres de l'annex 2 que conformen la xarxa bàsica de vials.

#### **Esmena 30** **De modificació**

*Grup Parlamentari Demòcrata (7)*

Es proposa modificar l'article 10 amb el redactat següent:

##### **“Article 10**

La xarxa bàsica de vials té la finalitat de fer possible la circulació de vehicles entre parròquies, i entre aquestes i els principals passos fronterers, en condicions de seguretat i d'alta intensitat del trànsit.

La xarxa bàsica de vials ha de permetre la continuïtat del trànsit rodat interparroquial i internacional a través dels nuclis urbans; ha d'evitar o minimitzar les repercussions del trànsit urbà sobre les carreteres generals, i ha de possibilitar solucions alternatives per mantenir la circulació de vehicles en situacions excepcionals.”

##### **MOTIVACIÓ**

Per corregir una falta d'ortografia.

#### **Esmena 31** **De supressió**

*Grup Mixt-PS (12)*

Es proposa l'eliminació de l'article 10.

##### **MOTIVACIÓ**

Incorporat en altres articles.

### Secció 2. Gestió de la xarxa bàsica

#### Article 11

Als efectes d'aquesta Llei es considera gestió d'una via de circulació les activitats de definició dels sentits de circulació, ordenació del trànsit, determinació de girs permesos o prohibits i altres actuacions anàlogues o complementàries.

#### **Esmena 32** **De supressió**

*Grup Mixt-PS (13)*

Es proposa l'eliminació de l'article 11.

##### **MOTIVACIÓ**

Incorporat en altres llocs.

#### Article 12

L'administració titular de cada via de circulació és competent per a gestionar-la. Això no obstant, quan es tracti de vials compresos en la xarxa bàsica o de vials que hi connectin directament, l'administració titular de la via de circulació no podrà modificar-ne substancialment la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat sense l'informe favorable de la Taula nacional de mobilitat.

#### **Esmena 33** **De modificació**

*Grup Mixt-PS (14)*

Es proposa modificar el redactat de l'article 12 amb el següent text:

##### **“Article 12**

L'administració titular de cada via de circulació és competent per a gestionar-la.”

##### **MOTIVACIÓ**

En coherència amb les nostres esmenes, eliminem la segona frase de l'article 12 perquè entenem que qualsevol canvi de funcionalitat de les carreteres s'ha de fer via una modificació legislativa.

### Secció 3. Actuacions i senyalització

#### Article 13

1. L'administració titular d'una via de circulació és competent per a concedir autoritzacions d'ocupació temporal, obertura de rases, tancament per a manifestacions esportives o altres d'acord amb la seva pròpia normativa.

2. Això no obstant, quan es tracti d'actuacions que afecten les vies de circulació incloses en la xarxa bàsica de vials s'apliquen les disposicions següents:

a) Es requereix l'autorització del Govern i del comú per a l'ocupació i tancament dels trams urbans d'una carretera general.

S'exceptuen d'aquest règim les actuacions promogudes directament pel Ministeri competent en matèria de carreteres que tinguin per objecte l'explotació i manteniment de la via, que seran objecte d'una comunicació prèvia al comú corresponent.

b) Abans de concedir autoritzacions per a l'ocupació o tancament de trams urbans o interurbans de carreteres secundàries, el comú ha de demanar informe al Govern, que podrà formular observacions relatives a les condicions o horaris en què ha de dur-se a terme l'ocupació o el tancament, o formular motivadament la seva oposició, en el termini de vuit dies.

c) Quan es tracti d'ocupacions o tancaments promoguts pel comú titular de la via de circulació, i si es tracta d'actuacions que hagin de comportar l'ocupació o el tancament del vial per un termini superior a quinze dies, el comú ha de demanar informe al Govern amb una antelació mínima de trenta dies. El Govern pot formular objeccions relatives a les condicions o horaris en què ha de dur-se a terme l'ocupació o el tancament, o formular motivadament la seva oposició, dins dels quinze dies següents a la notificació.

d) El Govern valora, exclusivament, les repercussions de l'actuació prevista sobre la circulació de vehicles en la xarxa bàsica de vials, tenint present les previsions del trànsit per al període i les altres restriccions existents o projectades simultàniament. El Govern pot formular solucions alternatives per mantenir la circulació de vehicles, que són d'obligatori compliment.

e) En tots els casos, el silenci guardat pel Govern té el valor d'informe favorable.

f) La decisió que acordi el tancament o la imposició de restriccions de circulació d'un vial que forma part de la xarxa bàsica de vials és comunicada immediatament al centre d'informació i de gestió del trànsit, i és posada en coneixement dels usuaris per mitjà dels mecanismes que aprovi la Taula nacional de mobilitat.

g) Queden excloses del règim precedent les intervencions que tinguin per objecte efectuar reparacions de caràcter urgent al vial o a les xarxes de serveis que discorren pel seu subsòl, que únicament són objecte de la comunicació prevista a l'apartat precedent.

#### **Esmena 34** **De modificació**

*Grup Parlamentari Liberal (11)*

Es proposa modificar l'article 13.2.a) amb el redactat següent:

“a) Es requereix l'autorització del Govern ~~i del comú~~ per a l'ocupació i tancament dels trams urbans d'una carretera general.

S'exceptuen d'aquest règim les actuacions promogudes directament pel Ministeri competent en matèria de carreteres que tinguin per objecte l'explotació i manteniment de la via, que seran objecte d'una comunicació prèvia al comú corresponent”.

#### **MOTIVACIÓ**

Es proposa modificar l'article 13.2.a) per fer-lo més entenedor, en el sentit que si les carreteres generals són competència de “l'Estat” no entenem per què es requereix també l'autorització dels comuns.

#### **Esmena 35** **De modificació**

*Grup Parlamentari Liberal (12)*

Es proposa modificar l'article 13.2.b) amb el redactat següent:

“b) Abans de concedir autoritzacions per a l'ocupació o tancament de trams urbans o interurbans de carreteres secundàries, el comú ha de demanar informe a la **Taula nacional de mobilitat**, que podrà formular observacions relatives a les condicions o horaris en què ha de dur-se a terme l'ocupació o el tancament, o formular motivadament la seva oposició, en el termini de vuit dies”

#### **MOTIVACIÓ**

Seria convenient unificar la terminologia i els criteris. En aquest article es demana l'informe favorable del Govern quan seria lògic que es requerís l'informe favorable de la Taula de mobilitat.

#### **Esmena 36** **De modificació**

*Grup Parlamentari Liberal (13)*

Es proposa modificar l'article 13.2.e) amb el redactat següent:

“e) En tots els casos, el silenci guardat pel Govern té el valor d'informe favorable, **al termini d'una setmana des del registre de la comunicació.**”

#### **MOTIVACIÓ**

En l'apartat 3, que s'esmena, converteix el silenci del Govern, amb decisió positiva, es proposa establir un termini al silenci, per dotar-lo de seguretat jurídica.

**Esmena 37****De modificació****Grup Parlamentari Liberal (14)**

Es proposa modificar l'article 13.2.f) amb el redactat següent:

“f) La decisió que acordi el tancament o la imposició de restriccions de circulació d'un vial que forma part de la xarxa bàsica de vials és comunicada immediatament a la **Taula nacional de mobilitat**, i és posada en coneixement dels usuaris per mitjà dels mecanismes que **aquesta** aprovi.”

**MOTIVACIÓ**

La mateixa que l'esmena 35 (esmena 12 del GPL).

**Article 14**

1. La senyalització viària s'adapta al Catàleg oficial de senyals de circulació que estableix el Codi de la circulació.

2. L'administració titular d'una via de circulació és competent per definir i determinar l'emplaçament dels senyals de circulació.

3. Això no obstant, el Govern determina la situació, contingut i tipus de senyals de totes les vies que conformen la xarxa bàsica de vials, assumint les despeses derivades de la instal·lació dels senyals que es determinin, excepte en els supòsits següents:

a) La senyalització horitzontal i vertical de les zones d'estacionament limitat, càrrega i descàrrega, parades de transport públic i taxis, així com de les zones de reserva d'estacionament dins de zones urbanes, que corresponen als comuns.

b) Les senyals d'informació o d'orientació comercial, l'autorització de les quals correspon a l'administració titular de la via i el cost és assumit per l'empresa o persona sol·licitant.

c) La senyalització horitzontal dins dels nuclis urbans que correspon als comuns, els quals han d'obtenir el previ informe de la Taula nacional de mobilitat en el supòsit previst a l'article 12 anterior.

**Capítol segon. La taula nacional de mobilitat****Article 15**

1. La Taula nacional de mobilitat és l'òrgan de coordinació del Govern i dels comuns en matèria de gestió del trànsit, especialment de la xarxa bàsica de vials.

2. La Taula nacional de mobilitat té les funcions següents:

a) Coordinar l'actuació de les administracions en matèria d'ordenació del trànsit i gestió dels vials que formen part de la xarxa bàsica.

b) Informar, amb caràcter preceptiu, aquells actes de gestió d'una via compresa en la xarxa bàsica que es proposa dur a terme l'administració titular i que modifiquen substancialment la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat.

c) Proposar a l'administració titular d'una via l'adopció de mesures que milloren la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat.

d) Preparar plans de mobilitat per activar-los en situacions previsibles de gran afluència de trànsit o en altres situacions especials o excepcionals, com ara catàstrofes naturals, nevades excepcionals, accidents múltiples, grans manifestacions esportives o altres equiparables.

e) Proposar al Govern la modificació de la xarxa bàsica de vials.

f) Elevar al Govern i als comuns qualsevol altra proposta que tingui per convenient en matèria de gestió de la xarxa bàsica de vials, mobilitat i gestió del trànsit.

g) Informar en els restants supòsits previstos en la present Llei.

3. La Taula nacional de mobilitat es compon de dos òrgans: el Ple i la Taula tècnica de gestió del trànsit.

4. El Ple està format pels membres següents: el Ministre que té atribuïdes les competències en matèria de mobilitat, que la presideix; el ministre que té atribuïdes les competències en matèria d'interior; el director de la policia; el cònsol major o menor de cada parròquia, i el director de l'Administració General competent en mobilitat. El president, per iniciativa pròpia o a instància de qualsevol dels membres, pot convidar a participar a les reunions del Ple, qualsevol altra persona que pugui aportar els seus coneixements tècnics per a l'examen dels temes de l'ordre del dia.

5. La Taula tècnica de gestió del trànsit està formada pels membres següents: el director de la policia, o el càrrec en qui delegui, que n'assumeix la presidència; el cap del servei de trànsit de cada parròquia, i el director de l'Administració General competent en mobilitat, o persona en qui delegui; pot participar també en les seves reunions qualsevol altra persona convocada pel president i que pugui aportar els seus coneixements tècnics per a l'examen dels temes de l'ordre del dia. Té per funció preparar les reunions del Ple, i també assumeix les funcions de coordinació i execució que li delegui el Ple, en particular, en aquelles situacions en què, per raó de la previsible gran afluència de trànsit, és necessària una gestió que inclogui tot el territori del Principat d'Andorra com una única unitat de gestió.

6. El Ple de la Taula nacional de mobilitat es reuneix dues vegades a l'any, en sessió ordinària. Es reuneix

també en sessió extraordinària, tantes vegades com sigui convocada pel president, per iniciativa pròpia o a petició de tres dels seus membres. La taula tècnica es reuneix en sessió ordinària una vegada cada trimestre, i pot reunir-se en sessió extraordinària tantes vegades com sigui convocada pel seu president, per iniciativa pròpia o a petició de qualsevol dels seus membres.

7. La Taula nacional de mobilitat aprova el seu reglament intern mitjançant acord del Ple, adoptat per iniciativa pròpia, en allò que el concerneix, i a proposta de la Taula tècnica de gestió del trànsit, en el que afecta aquesta.

El Ministeri competent en mobilitat facilita la infraestructura tècnica de la Taula nacional de mobilitat; les despeses de funcionament que ocasioni aquesta són assumides pel Govern.

#### **Esmena 38** **De modificació**

*Grup Mixt-PS (15)*

Es proposa modificar el redactat de l'article 15.2 amb el següent text:

“2. La Taula nacional de mobilitat té les funcions següents:

a) Coordinar l'actuació de les administracions en matèria d'ordenació del trànsit i gestió dels vials que formen part de la xarxa bàsica.

b) Informar, amb caràcter preceptiu, aquells actes de gestió d'una via compresa en la xarxa bàsica que es proposa dur a terme l'administració titular i que modifiquen substancialment la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat.

c) Proposar a l'administració titular d'una via l'adopció de mesures que milloren la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat.

d) Preparar plans de mobilitat per activar-los en situacions previsibles de gran afluència de trànsit o en altres situacions especials o excepcionals, com ara catàstrofes naturals, nevades excepcionals, accidents múltiples, grans manifestacions esportives o altres equiparables.

e) Proposar al Govern la modificació de la xarxa bàsica de vials. En tot cas, qualsevol canvi **es ratifica per llei**.

f) Elevar al Govern i als comuns qualsevol altra proposta que tingui per convenient en matèria de gestió de la xarxa bàsica de vials, mobilitat i gestió del trànsit.

g) Informar en els restants supòsits previstos en la present Llei.”

#### **MOTIVACIÓ**

Qualsevol canvi en la xarxa bàsica ha de ser ratificat per llei.

#### **Disposició addicional única**

El Govern pot desenvolupar reglamentàriament la regulació del disseny, construcció i millora de les carreteres de l'Estat.

#### **Esmena 39** **De modificació**

*Grup Parlamentari Demòcrata (8)*

Es proposa modificar la disposició addicional única amb el redactat següent:

“El Govern pot **regular respecte a la qualitat i les homologacions dels materials i procediments tècnics a emprar per dissenyar i construir les carreteres.**”

#### **MOTIVACIÓ**

El Projecte de Llei podria donar peu a interpretar que hi ha una invasió de competències del Govern sobre els comuns.

#### **Esmena 40** **De modificació**

*Grup Parlamentari Liberal (15)*

Es proposa modificar la disposició addicional única amb el redactat següent:

“El Govern pot desenvolupar reglamentàriament la regulació del disseny, construcció i millora de les carreteres **generals.**”

#### **MOTIVACIÓ**

Es proposa l'esmena per adaptar el redactat a una única terminologia i sobretot a la Llei qualificada de delimitació de competències dels comuns.

#### **Esmena 41** **De supressió**

*Grup Mixt – PS (16)*

Es proposa suprimir la disposició addicional única.

#### **MOTIVACIÓ**

En coherència amb les nostres esmenes.

#### **Disposicions derogatòries**

##### **Primera**

Queden derogades les Ordinacions del Consell General que s'oposen al Pla sectorial de carreteres generals aprovat pel Govern.

#### **Esmena 42** **De supressió**

*Grup Mixt-PS (17)*

Es proposa suprimir la disposició derogatòria primera.

#### **MOTIVACIÓ**



El darrer Pla sectorial de carreteres generals publicat modifica amplades en les carreteres i ha fet canvis de denominació de carreteres secundàries a generals sense haver seguit el procediment requerit en la Llei que estava en vigor. Per tant, considerem totalment fora de lloc validar-lo aquí.

### Segona

Queden derogades totes les disposicions que s'oposen a la present Llei, especialment la Llei 7/2005, del 21 de febrer, de designació de carreteres.

### Esmena 43

### De modificació

*Grup Mixt-PS (18)*

Es proposa modificar el redactat de la disposició derogatòria segona amb el següent text:

“Segona

**Queda derogada la Llei 7/2005, del 21 de febrer, de designació de carreteres.”**

### MOTIVACIÓ

Només deroguem l'antiga Llei de designació de carreteres. Considerem que no estan justificades ni especificades les disposicions a les quals es refereixen al Projecte de llei.

### Disposició final única

Aquesta Llei entra en vigor l'endemà de la seva publicació al *Butlletí Oficial del Principat d'Andorra*.

## ANNEX NÚM. I: DIRECTORI DE CARRETERES GENERALS

El traçat de les carreteres generals és el que, per a cada una d'elles, es detalla a continuació:

### **Carretera General núm. 1 (CG1)**

Té el seu inici a Andorra la Vella a la rotonda del carrer de la Unió coneguda per “kilòmetre zero”, segueix en sentit descendent per l'av. Tarragona, l'av. Salou, i el vial de desviació de Santa Coloma que discorre pel marge esquerre del Valira fins a la rotonda de la Margineda, entra a la Parròquia de Sant Julià de Lòria a la zona de la Margineda, travessa la rotonda d'Aixovall, discorre per la desviació de Sant Julià de Lòria (túnel de la Tàpia i vial pel marge dret del Valira) fins a la penllaç amb l'av. Francesc Cairat a la plaça Laurèdia, i, des d'aquest punt, prossegueix per l'avinguda Francesc Cairat, i té el seu final a la frontera del riu Runer.

### **Carretera General 1-A (CG1-A)**

Té l'origen al pont de Santa Coloma, segueix pel carrer Verge del Remei, Rotonda de Santa Coloma i av. d'Enclar fins a la rotonda de la Margineda.

### **Carretera General núm. 2 (CG2)**

Té el seu inici a Andorra la Vella a la rotonda del carrer de la Unió coneguda per “kilòmetre zero”, segueix en sentit ascendent per la carretera de l'Obac, la carretera d'Engolasters en sentit descendent, entra a la Parròquia d'Encamp a la zona de FEDA discorrent pels dos marges del riu Valira d'Orient i per l'av. de La Bartra, inclou la corba sobre el Valira i el túnel, ambdós a la zona de Ràdio Andorra, segueix pel vial de desviació d'Encamp per l'Obac, entra a la Parròquia de Canillo pel torrent Pregó, segueix per Racons, travessa els pobles de Canillo i Soldeu, torna a entrar a la Parròquia d'Encamp a la zona d'Envalira, discorre pel port d'Envalira i per l'av. del Consell General del Pas de la Casa, i té el seu final a la frontera amb França.

### **Carretera General núm. 2-A (CG2-A)**

Té l'origen a la rotonda de Grau Roig, discorre pel túnel d'Envalira i el viaducte sobre el riu Arieja, i finalitza a la frontera amb França.

### **Carretera General núm. 3 (CG3)**

Té l'origen a la rotonda del carrer de la Unió coneguda per “kilòmetre zero”, segueix pel carrer de la Unió i el carrer del Valira, rotonda coneguda com a “dama de gel”, i túnel del Pont Pla, discorre pels túnels de Sant Antoni i creua la vila de La Massana a través de les Av. de Sant Antoni i del Través, entra a la Parròquia d'Ordino per l'Av. del Lloser, creua Ordino per la Travessia d'Ordino i l'Av. de Les Moles, i segueix fins al túnel del Port del Rat a Arcalís, on té el seu final.

### **Carretera general núm. 3-A (CG3 A)**

Té l'origen a l'enllaç del túnel dels Dos Valires amb la carretera general número 2, segueix pel túnel i acaba a l'enllaç d'aquest amb la carretera general núm. 3.

### **Carretera general núm. 4 (CG4)**

Té el seu inici a la rotonda de la plaça del Quart, a l'encreuament amb la carretera general número 3 a la Massana, i té el seu final al port de Cabús, a la frontera amb Espanya.

### **Carretera General núm. 5 (CG5)**

Té el seu inici a la cruïlla d'Erts, i té el seu final al pont Pedregat d'Arinsal.

**Carretera general núm. 6 (CG6)**

Té el seu inici a Sant Julià de Lòria a la rotonda d'Aixovall, a l'encreuament amb la carretera general número 1, i té el seu final al pas fronterer amb Espanya a la Vall del Riu d'Ós.

**Esmena 44****De modificació**

*Grup Parlamentari Liberal (16)*

Es proposa modificar l'annex I, afegint al final del seu redactat el següent:

“ (...)

**Carretera General núm. 7 (CG7)**

Té el seu inici a la plaça Laurèdia de Sant Julià i té el seu final al camp de neu de la Rabassa.

**Carretera General núm. 8 (CG8)**

Té el seu inici a la CG2 i té el seu final a Grau Roig.

**Carretera General núm. 9 (CG9)**

Té el seu inici a la CG4 i té el seu final al Pla de la Caubella.

**Carretera General núm. 10 (CG10)**

Té el seu inici a la CG5 al tram d'Arinsal i té el seu final a Comallempla al camp de neu d'Arinsal.

**MOTIVACIÓ**

Per coherència amb l'esmena 13 (esmena 6 GPL) es proposa afegir les carreteres generals núm. 7, 8, 9 i 10.

**ANNEX NÚM. II.- XARXA BÀSICA DE VIALS**

La xarxa bàsica de vials comprèn aquelles vies de circulació que, per a cada parròquia, es detallen a continuació:

**Canillo**

CG2

CS 240 Montaup

**Encamp**

CG2

CG2-A

Av. de Joan Martí

Av. de François Mitterrand

Carrer de Sant Jordi del Pas de la Casa.

Carrer Major del Pas de la Casa.

**Ordino**

CG3

CS 340 coll d'Ordino

**La Massana**

CG3

CG4

CG5

CS 320 Sispony, des de la connexió amb la CG3 fins a la connexió amb la CS 321

CS 321 Sispony els Plans

CS 330 Escàs, des de la connexió amb la CG3 (Carrer Major) fins a la connexió amb la CS 321

CS 335 Aldosa

CS 310 Anyós, des de la connexió amb la CG3 fins a la connexió amb la CS 335

**Andorra la Vella**

CG1

CG1-A

CG3

Av. d'Enclar

Av. Santa Coloma

Av. Príncep Benlloch

Av. Meritxell

C/ Prat de la Creu

C/ Bonaventura Armengol

C/ Baixada del Molí

C/ Doctor Nequi

C/ Mn. Cinto Verdager

C/ Mn. Tremosa

C/ les Canals

Av. Consell d'Europa

C/ Doctor Vilanova

Av. Doctor Mitjavila

**Sant Julià de Lòria**

CG1

CG6

Enllaç de la plaça Laurèdia

Avinguda Verge de Canòlich

**Escaldes-Engordany**

CG2

CG3

Av. de les Escoles

Av. Copríncep de Gualle

Av. del Pessebre

Av. Carlemany, entre l'avinguda de les Escoles i la placeta del Madriu

Av. del Pont de la Tosca

Av. Fiter i Rossell

C/ Josep Viladomat

C/ Esteve Albert

C/ de la Unió

Av. del Fener

C/ Nacions Unides

C/ de la Constitució

C/ del Prat Gran

C/ del Parnal

---

<b>Esmena 45</b>	<b>De modificació</b>
------------------	-----------------------

---

*Grup Parlamentari Liberal (17)*

Es proposa modificar l'Annex II amb el següent redactat:

“La xarxa bàsica de vials comprèn aquelles vies de circulació que, per a cada parròquia, es detallen a continuació:

**Canillo**

CG2

CS 240 Montaup

**Encamp**

CG2

CG2-A

**CG8**

Av. de Joan Martí

Av. de François Mitterrand

Carrer de Sant Jordi del Pas de la Casa.

Carrer Major del Pas de la Casa.

**Ordino**

CG3

CS 340 coll d'Ordino

**La Massana**

CG3

CG4

CG5

**CG9**

**CG10**

CS 320 Sispony, des de la connexió amb la CG3 fins a la connexió amb la CS 321

CS 321 Sispony els Plans

CS 330 Escàs, des de la connexió amb la CG3 (Carrer Major) fins a la connexió amb la CS 321

CS 335 Aldosa

CS 310 Anyós, des de la connexió amb la CG3 fins a la connexió amb la CS 335

**Andorra la Vella**

CG1

CG1-A

CG3

Av. d'Enclar

Av. Santa Coloma

Av. Príncep Benlloch

Av. Meritxell

C/ Prat de la Creu

C/ Bonaventura Armengol

C/ Baixada del Molí

C/ Doctor Nequi

C/ Mn. Cinto Verdaguer

C/ Mn. Tremosa

C/ les Canals

Av. Consell d'Europa

C/ Doctor Vilanova

Av. Doctor Mitjavila

**Sant Julià de Lòria**

CG1

CG6

**CG7**

Enllaç de la plaça Laurèdia

Avinguda Verge de Candòlich

**Escaldes-Engordany**

CG2

CG3

Av. de les Escoles

Av. Copríncep de Gaulle

Av. del Pessebre

Av. Carlemany, entre l'avinguda de les Escoles i la placeta del Madriu

Av. del Pont de la Tosca

Av. Fiter i Rossell

C/ Josep Viladomat

C/ Esteve Albert

C/ de la Unió

Av. del Fener

C/ Nacions Unides

C/ de la Constitució

C/ del Prat Gran

C/ del Parnal”

### **MOTIVACIÓ**

Per coherència amb l'esmena 13 (esmena 6 GPL) es proposa afegir les carreteres CG7, CG8, CG9 i CG10 a les parròquies corresponents.

## **ANNEX NÚM. III: CARRETERES SECUNDÀRIES ANTERIORS A LA LLEI GENERAL D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I URBANISME**

Les carreteres secundàries construïdes amb anterioritat a la promulgació de la Llei general d'ordenació del territori i urbanisme tenen el traçat i les amplades (amb els increments en els revolts i en les zones de transició a revolt que es determinen reglamentàriament) que figuren a continuació:

### **Carretera de la Comella i de La Plana (CS101)**

Té el seu origen a la CG1, a la rotonda de La Comella, i la seva finalització a la confluència amb la CS200, al pont del Riu Madriu.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera de Cal Rosselló (CS102)**

Té el seu origen a la CS101, a La Comella, i la seva finalització al Centre de tractament de residus d'Andorra (CTRA).

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera de Certés (CS120)**

Té el seu origen a Sant Julià de Lòria, a la Plaça Laurèdia, i la seva finalització a Certés.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera de La Rabassa (CS130)**

Té el seu origen a Sant Julià de Lòria, a la Plaça Laurèdia, i la seva finalització al Camp de neu de La Rabassa.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera de La Peguera (CS131)**

Té el seu origen a la CS130, a Aixirivall, i la seva finalització a la CS130, entre els Quilometres 13 i 14.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera de Fontaneda (CS140)**

Té el seu origen a la CG1, al Pont de Fontaneda, i la seva finalització al Poble de Fontaneda.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera de la Muxella (CS141)**

Té el seu origen a la CS140, prop de Fontaneda, i la seva finalització al llogaret de La Muxella.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera secundària del Coll de La gallina (CS142)**

Té el seu origen a la CS140, prop de Fontaneda, i la seva finalització al Cap de la Collada de la Gallina.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera secundària del Mas d'Alins (CS143)**

Té el seu origen a la CS141, a la Borda del Gastó, i la seva finalització al Mas d'Alins.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera de Mossers i de Civís (CS144)**

Té el seu origen a la CS142, al cap de la Collada de La Gallina, i la seva finalització a la frontera amb Espanya.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera d'Engolasters (CS200)**

Té el seu origen a la CG2, a la Carretera de l'Obac, i la seva finalització a l'Estany d'Engolasters.

Té una amplada de 13 metres des de la seva confluència amb la CG2 amb la seva confluència amb la CS101, distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2V) i de 10 metres a partir d'aquest punt i en sentit ascendent distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera de Vila i de Beixalís (CS210)**

Té el seu origen a Encamp, a la rotonda de confluència de l'Av. Príncep Benlloch amb el Cr. de La Molina, i la seva finalització al cap de la Collada de Beixalís, a la confluència amb la CS310.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **Carretera dels Cortals d'Encamp (CS220)**

Té el seu origen a la CG2, al Pont del Riu Aixec, i la seva finalització als Cortals d'Encamp.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Les Pardines (CS221)**

Té el seu origen a CS220, a la zona de la Borda de les Pardines, i la seva finalització a l'Estany d'Engolasters.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Meritxell (CS230)**

Té el seu origen a la CG2, a la rotonda de Les Molleres, i la seva finalització al poble de Meritxell.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Montaup (CS240)**

Té el seu origen a Canillo, a la confluència amb la CG2, i la seva finalització al Coll d'Ordino on es troba amb la CS340.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Prats (CS250)**

Té el seu origen a Canillo, a la confluència amb la CG2, i la seva finalització a Prats.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Forn (CS251)**

Té el seu origen a la CS250, prop de Prats, i la seva finalització al Forn.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de l'Aldosa de Canillo (CS255)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a l'Aldosa.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Ransol (CS260)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a la Coma de Ransol.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera dels Plans de Ransol (CS261)**

Té el seu origen a la CS260, a Ransol, i la seva finalització a Els Plans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Entor (CS262)**

Té el seu origen a la CS260, al Pont de Mos, i la seva finalització a Entor.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Tarter (CS265)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització al Tarter.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sant Pere (CS266)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a Sant Pere.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de la Vall d'Incles (CS270)**

Té el seu origen a la CG2, al Pont d'Incles, i la seva finalització a la Vall d'Incles.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Grau Roig (CS280)**

Té el seu origen a la CG2, a Envalira, i la seva finalització a Grau Roig.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera dels Vilars (CS300)**

Té el seu origen a la CG3, a l'Av. Fiter i Rossell d'Escaldes-Engordany, i la seva finalització a Els Vilars.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Anyós (CS310)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a la Collada de Beixalís, a la confluència amb la CS210.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sispony (CS320)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització als Cortals de Sispony.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sispony i dels Plans (CS321)**

Té el seu origen a la CS320, a Sispony, i la seva finalització a la confluència amb la CS330 a Els Plans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Escàs (CS330)**

Té el seu origen a la CG3, a La Massana, i la seva finalització a Escàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de l'Aldosa de La Massana (CS335)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a Anyós, a la confluència amb la CS310.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del Coll d'Ordino (CS340)**

Té el seu origen a la CG3, a Ordino i la seva finalització al cap del Coll d'Ordino a la confluència amb la CS240.

Té una amplada de 13 metres distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2V).

**Carretera de Segudet (CS345)**

Té el seu origen al Carrer Major d'Ordino i la seva finalització a Segudet.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Sornàs (CS345)**

Té el seu origen a la CG3, al Pont de Sornàs, i la seva finalització al poble de Sornàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera d'Arans (CS360)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a Arans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Sorteny (CS370)**

Té el seu origen a la CG3, a El Serrat, i la seva finalització a Sorteny.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del Pui (CS400)**

Té el seu origen a la CG4, a La Massana, i la seva finalització a El Pui.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de La Caubella (CS420)**

Té el seu origen a la CG4 i la seva finalització al Pla de la Caubella.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del Collet dels Colls (CS430)**

Té el seu origen a la CG4, a La Massana, i la seva finalització al Collet dels Colls.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del Puïol del Piu (CS500)**

Té el seu origen a la CG5 a Erts, i la seva finalització a El Puïol del Piu.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del Mas de Ribafeta (CS510)**

Té el seu origen a la CG5, prop del Cementiri d'Arinsal, i la seva finalització al Mas de Ribafeta.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Comallempa (CS520)**

Té el seu origen a la CG5, al Pont Pedregat, i la seva finalització al Camp de neu d'Arinsal.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Prats Sobirans (CS530)**

Té el seu origen a la CG5, al Pont Pedregat, i la seva finalització a Prats Sobirans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Canòlich (CS600)**

Té el seu origen a la CG6, a Bixessarri, i la seva finalització a la Collada de la Gallina, a la confluència amb la CS142.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera d'Aixàs (CS610)**

Té el seu origen a la CG6, a Bixessarri, i la seva finalització a Aixàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Esmena 46**

**De modificació**

*Grup Parlamentari Demòcrata (9)*

Es proposa modificar en l'annex III, l'apartat relatiu a la Carretera de Montaup (CS240), de la manera següent:

“Carretera de Montaup (CS240)

Té el seu origen a Canillo a la confluència amb CG2, i la seva finalització al coll d'Ordino on es troba amb la CS340.

Té una amplada de 13 metres distribuïts de la manera següent: (2V+4,5C+4,5C+2V).”

**MOTIVACIÓ**

Per coherència amb l'article 9.3.

**Esmena 47** **De modificació***Grup Parlamentari Demòcrata (10)*

Es proposa modificar a l'annex III, l'apartat relatiu a la Carretera dels Vilars (CS300), de la manera següent:

“Carretera dels Vilars (CS300)

Té el seu origen a l'Av. **Fiter i Rossell d'Escaldes-Engordany**, i la seva finalització als Vilars.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).”

**MOTIVACIÓ**

Es suprimeix la menció a la CG3, ja que en el Projecte de llei ja no s'anomena així.

**Esmena 48** **De modificació***Grup Parlamentari Demòcrata (11)*

Es proposa modificar a l'annex III l'apartat relatiu a la Carretera de Sornàs (CS350) de la manera següent:

“Carretera de Sornàs (CS350)

Té el seu origen a la CG3, al pont de Sornàs, i la seva finalització al poble de Sornàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).”

**MOTIVACIÓ**

Hi ha un error en la numeració, en lloc de ser CS345 és la CS350.

**Esmena 49** **De modificació***Grup Parlamentari Liberal (18)*

Es proposa modificar l'annex III amb el següent redactat:

“Les carreteres secundàries construïdes amb anterioritat a la promulgació de la Llei general d'ordenació del territori i urbanisme tenen el traçat i les amplades (amb els increments en els revolts i en les zones de transició a revolt que es determinen reglamentàriament) que figuren a continuació:

**Carretera de la Comella i de La Plana (CS101)**

Té el seu origen a la CG1, a la rotonda de La Comella, i la seva finalització a la confluència amb la CS200, al pont del Riu Madriu.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Cal Rosselló (CS102)**

Té el seu origen a la CS101, a La Comella, i la seva finalització al Centre de tractament de residus d'Andorra (CTRA).

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Certés (CS120)**

Té el seu origen a Sant Julià de Lòria, a la Plaça Laurèdia, i la seva finalització a Certés.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

~~**Carretera de La Rabassa (CS130)**~~

~~Té el seu origen a Sant Julià de Lòria, a la Plaça Laurèdia, i la seva finalització al Camp de neu de La Rabassa.~~

~~Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).~~

**Carretera de La Peguera (CS131)**

Té el seu origen a la CS130, a Aixirivall, i la seva finalització a la CS130, entre els Quilometres 13 i 14.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Fontaneda (CS140)**

Té el seu origen a la CG1, al Pont de Fontaneda, i la seva finalització al Poble de Fontaneda.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de la Muxella (CS141)**

Té el seu origen a la CS140, prop de Fontaneda, i la seva finalització al llogaret de La Muxella.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera secundària del Coll de La gallina (CS142)**

Té el seu origen a la CS140, prop de Fontaneda, i la seva finalització al Cap de la Collada de la Gallina.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera secundària del Mas d'Alins (CS143)**

Té el seu origen a la CS141, a la Borda del Gastó, i la seva finalització al Mas d'Alins.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Mossers i de Civís (CS144)**

Té el seu origen a la CS142, al cap de la Collada de La Gallina, i la seva finalització a la frontera amb Espanya.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera d'Engolasters (CS200)**

Té el seu origen a la CG2, a la Carretera de l'Obac, i la seva finalització a l'Estany d'Engolasters.

Té una amplada de 13 metres des de la seva confluència amb la CG2 amb la seva confluència amb la CS101, distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2V) i de 10 metres a partir d'aquest punt i en sentit ascendent distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Vila i de Beixalís (CS210)**

Té el seu origen a Encamp, a la rotonda de confluència de l'Av. Príncep Benlloch amb el Cr. de La Molina, i la seva finalització al cap de la Collada de Beixalís, a la confluència amb la CS310.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera dels Cortals d'Encamp (CS220)**

Té el seu origen a la CG2, al Pont del Riu Aixec, i la seva finalització als Cortals d'Encamp.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Les Pardines (CS221)**

~~Té el seu origen a CS220, a la zona de la Borda de les Pardines, i la seva finalització a l'Estany d'Engolasters.~~

~~Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).~~

**Carretera de Meritxell (CS230)**

Té el seu origen a la CG2, a la rotonda de Les Molleres, i la seva finalització al poble de Meritxell.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Montaup (CS240)**

Té el seu origen a Canillo, a la confluència amb la CG2, i la seva finalització al Coll d'Ordino on es troba amb la CS340.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Prats (CS250)**

Té el seu origen a Canillo, a la confluència amb la CG2, i la seva finalització a Prats.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del Forn (CS251)**

Té el seu origen a la CS250, prop de Prats, i la seva finalització al Forn.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de l'Aldosa de Canillo (CS255)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a l'Aldosa.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Ransol (CS260)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a la Coma de Ransol.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera dels Plans de Ransol (CS261)**

Té el seu origen a la CS260, a Ransol, i la seva finalització a Els Plans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera d'Entor (CS262)**

Té el seu origen a la CS260, al Pont de Mos, i la seva finalització a Entor.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del Tarter (CS265)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització al Tarter.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Sant Pere (CS266)**



Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a Sant Pere.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de la Vall d'Incles (CS270)**

Té el seu origen a la CG2, al Pont d'Incles, i la seva finalització a la Vall d'Incles.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### ~~Carretera del Grau Roig (CS280)~~

~~Té el seu origen a la CG2, a Envalira, i la seva finalització a Grau Roig.~~

~~Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).~~

#### **Carretera dels Vilars (CS300)**

Té el seu origen a la CG3, a l'Av. Fiter i Rossell d'Escaldes-Engordany, i la seva finalització a Els Vilars.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Anyós (CS310)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a la Collada de Beixalís, a la confluència amb la CS210.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sispony (CS320)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització als Cortals de Sispony.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sispony i dels Plans (CS321)**

Té el seu origen a la CS320, a Sispony, i la seva finalització a la confluència amb la CS330 a Els Plans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Escàs (CS330)**

Té el seu origen a la CG3, a La Massana, i la seva finalització a Escàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de l'Aldosa de La Massana (CS335)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a Anyós, a la confluència amb la CS310.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Coll d'Ordino (CS340)**

Té el seu origen a la CG3, a Ordino i la seva finalització al cap del Coll d'Ordino a la confluència amb la CS240.

Té una amplada de 13 metres distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2V).

#### **Carretera de Segudet (CS345)**

Té el seu origen al Carrer Major d'Ordino i la seva finalització a Segudet.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sornàs (CS345)**

Té el seu origen a la CG3, al Pont de Sornàs, i la seva finalització al poble de Sornàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Arans (CS360)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a Arans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sorteny (CS370)**

Té el seu origen a la CG3, a El Serrat, i la seva finalització a Sorteny.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Pui (CS400)**

Té el seu origen a la CG4, a La Massana, i la seva finalització a El Pui.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### ~~Carretera de La Caubella (CS420)~~

~~Té el seu origen a la CG4 i la seva finalització al Pla de la Caubella.~~

~~Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).~~

#### **Carretera del Collet dels Colls (CS430)**

Té el seu origen a la CG4, a La Massana, i la seva finalització al Collet dels Colls.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Puïol del Piu (CS500)**

Té el seu origen a la CG5 a Erts, i la seva finalització a El Puïol del Piu.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Mas de Ribafeta (CS510)**

Té el seu origen a la CG5, prop del Cementiri d'Arinsal, i la seva finalització al Mas de Ribafeta.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Comallempla (CS520)**

~~Té el seu origen a la CG5, al Pont Pedregat, i la seva finalització al Camp de neu d'Arinsal.~~

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Prats Sobirans (CS530)**

Té el seu origen a la CG5, al Pont Pedregat, i la seva finalització a Prats Sobirans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Canòlich (CS600)**

Té el seu origen a la CG6, a Bixessarri, i la seva finalització a la Collada de la Gallina, a la confluència amb la CS142.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Aixàs (CS610)**

Té el seu origen a la CG6, a Bixessarri, i la seva finalització a Aixàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

### **MOTIVACIÓ**

Es proposa suprimir la carretera de les pardines de la llista de l'annex III. La carretera de Les Pardines (CS221) està considerada com una carretera secundària quan aquesta "via" no s'ajusta a la descripció que en fa de "carretera" segons l'article 2. Creiem que s'ajustaria més a la

descripció de "camins de servei" tal com preveu l'art. 2.4".

També per coherència amb l'esmena 13 (esmena 6 del GPL) es proposa suprimir de la llista de les carreteres secundàries, les carreteres següents: la carretera de la Rabassa (CS 130), la carretera del Grau Roig (CS 280), la carretera de La Caubella (CS420) i Carretera Comallempla (CS 520).

### **Esmena 50**

### **De modificació**

#### **Grup Mixt-PS (19)**

Es proposa modificar el redactat de l'Annex III amb el següent text:

#### **“ANNEX NÚM. III: CARRETERES SECUNDÀRIES ANTERIORS A LA LLEI GENERAL D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I URBANISME**

Les carreteres secundàries construïdes amb anterioritat a la promulgació de la Llei general d'ordenació del territori i urbanisme tenen el traçat i les amplades (amb els increments en els revolts i en les zones de transició a revolt que es determinen reglamentàriament) que figuren a continuació:

#### **Carretera de la Comella i de La Plana (CS101)**

Té el seu origen a la CG1, a la rotonda de La Comella, i la seva finalització a la confluència amb la CS200, al pont del Riu Madriu.

Té una amplada de 13 metres distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2 V).

#### **Carretera de Cal Rosselló (CS102)**

Té el seu origen a la CS101, a La Comella, i la seva finalització al Centre de tractament de residus d'Andorra (CTRA).

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Certers (CS120)**

Té el seu origen a Sant Julià de Lòria, a la Plaça Laurèdia, i la seva finalització a Certers.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de La Rabassa (CS130)**

Té el seu origen a Sant Julià de Lòria, a la Plaça Laurèdia, i la seva finalització al Camp de neu de La Rabassa.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de La Peguera (CS131)**

Té el seu origen a la CS130, a Aixirivall, i la seva finalització a la CS130, entre els Quilometres 13 i 14.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Fontaneda (CS140)**

Té el seu origen a la CG1, al Pont de Fontaneda, i la seva finalització al poble de Fontaneda.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de la Moixella (CS141)**

Té el seu origen a la CS140, prop de Fontaneda, i la seva finalització al llogaret de **La Moixella**.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera secundària de la Collada de La Gallina (CS142)**

Té el seu origen a la CS140, prop de Fontaneda, i la seva finalització al Cap de la **Collada de La Gallina**.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera secundària del Mas d'Alins (CS143)**

Té el seu origen a la CS141, a la Borda del Gastó, i la seva finalització al Mas d'Alins.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Mossers i de Civís (CS144)**

Té el seu origen a la CS142, al cap de la Collada de La Gallina, i la seva finalització a la frontera amb Espanya.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Engolasters (CS200)**

Té el seu origen a la CG2, a la Carretera de l'Obac, i la seva finalització a l'Estany d'Engolasters.

Té una amplada de 13 metres des de la seva confluència amb la CG2 amb la seva confluència amb la CS101, distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2V) i de 10 metres a partir d'aquest punt i en sentit ascendent distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Vila i de Beixalís (CS210)**

Té el seu origen a Encamp, a la rotonda de confluència de l'Av. Príncep Benlloch amb el Cr. de La Molina, i la seva finalització al cap de la Collada de Beixalís, a la confluència amb la CS310.

Té una amplada de 13 metres distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2V).

#### **Carretera dels Cortals d'Encamp (CS220)**

Té el seu origen a la CG2, al Pont del Riu Aixec, i la seva finalització als Cortals d'Encamp.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Les Pardines (CS221)**

Té el seu origen a CS220, a la zona de la Borda de les Pardines, i la seva finalització a l'Estany d'Engolasters.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Meritxell (CS230)**

Té el seu origen a la CG2, a la rotonda de Les Molleres, i la seva finalització al poble de Meritxell.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Montaup (CS240)**

Té el seu origen a Canillo, a la confluència amb la CG2, i la seva finalització al Coll d'Ordino on es troba amb la CS340.

Té una amplada de 13 metres distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2V).

#### **Carretera de Prats (CS250)**

Té el seu origen a Canillo, a la confluència amb la CG2, i la seva finalització a Prats.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Forn (CS251)**

Té el seu origen a la CS250, prop de Prats, i la seva finalització al Forn.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de l'Aldosa de Canillo (CS255)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a l'Aldosa.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Ransol (CS260)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a la Coma de Ransol.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera dels Plans de Ransol (CS261)**

Té el seu origen a la CS260, a Ransol, i la seva finalització a Els Plans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Entor (CS262)**

Té el seu origen a la CS260, al Pont de Mos, i la seva finalització a Entor.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Tarter (CS265)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització al Tarter.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sant Pere (CS266)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a Sant Pere.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de la Vall d'Incles (CS270)**

Té el seu origen a la CG2, al Pont d'Incles, i la seva finalització a la Vall d'Incles.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Grau Roig (CS280)**

Té el seu origen a la CG2, a Envalira, i la seva finalització a Grau Roig.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera dels Vilars (CS300)**

Té el seu origen a l'Av. Fiter i Rossell d'Escaldes-Engordany, i la seva finalització a Els Vilars.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Anyós (CS310)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a la Collada de Beixalís, a la confluència amb la CS210.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sispony (CS320)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització als Cortals de Sispony.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sispony i dels Plans (CS321)**

Té el seu origen a la CS320, a Sispony, i la seva finalització a la confluència amb la CS330 a Els Plans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Escàs (CS330)**

Té el seu origen a la CG3, a La Massana, i la seva finalització a Escàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de l'Aldosa de La Massana (CS335)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a Anyós, a la confluència amb la CS310.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Coll d'Ordino (CS340)**

Té el seu origen a la CG3, a Ordino i la seva finalització al cap del Coll d'Ordino a la confluència amb la CS240.

Té una amplada de 13 metres distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2V).

#### **Carretera de Segudet (CS345)**

Té el seu origen al Carrer Major d'Ordino i la seva finalització a Segudet.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sornàs (CS345)**

Té el seu origen a la CG3, al Pont de Sornàs, i la seva finalització al poble de Sornàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Arans (CS360)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a Arans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sorteny (CS370)**

Té el seu origen a la CG3, a El Serrat, i la seva finalització a Sorteny.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Pui (CS400)**

Té el seu origen a la CG4, a La Massana, i la seva finalització a El Pui.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de la Caubella (CS420)**

Té el seu origen a la CG4 i la seva finalització al Pla de la Caubella.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Collet dels Colls (CS430)**

Té el seu origen a la CG4, a La Massana, i la seva finalització al Collet dels Colls.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Puiol del Piu (CS500)**

Té el seu origen a la CG5 a Erts, i la seva finalització a El Puiol del Piu.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Mas de Ribafeta (CS510)**

Té el seu origen a la CG5, prop del Cementiri d'Arinsal, i la seva finalització al Mas de Ribafeta.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Comallempla (CS520)**

Té el seu origen a la CG5, al Pont Pedregat, i la seva finalització al **Camp de neu d'Arinsal Comallempla**.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Prats Sobirans (CS530)**

Té el seu origen a la CG5, al Pont Pedregat, i la seva finalització a Prats Sobirans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Canòlich (CS600)**

Té el seu origen a la CG6, a Bixessarri, i la seva finalització a la Collada de la Gallina, a la confluència amb la CS142.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Aixàs (CS610)**

Té el seu origen a la CG6, a Bixessarri, i la seva finalització a Aixàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V)."

### **MOTIVACIÓ**

Recollim la forma oficial del nom de les carreteres secundàries segons el que recull el Nomenclàtor: la Caubella enlloc de La Caubella, la Collada de la Gallina enlloc del Coll de la Gallina, carretera de la Moixella enlloc de carretera de la Muxella i carretera de Certers enlloc de Certés.

La carretera dels Vilars no té el seu origen a la CG3 ja que l'avinguda Fiter i Rosell ha deixat de ser carretera general.

Segons les respostes del Govern del dia 12 d'abril del 2016, amb el número de registre 0488, a les nostres preguntes presentades, entenem que totes les carreteres secundàries que recorren per més d'una parròquia, com és el cas de l'eix CS240-CS340, han de tenir una amplada de 13 metres.

### **Esmena 51**

### **D'addició**

#### *Grup Parlamentari Liberal (19)*

Es proposa afegir un annex, l'annex IV, amb el següent redactat:

**“ANNEX IV: DIRECTORI DE CARRETERES GENERALS D'ALTA MUNTANYA**

Aquestes carreteres generals d'alta muntanya, que condueixen en pols turístics importants i d'interès general del país, recollides en aquest annex IV, conservaran, encara que siguin carreteres generals, la seva amplada existent de 10 metres.

**Carretera General núm. 6 (CG6): Rotonda d'Aixovall- frontera amb Espanya d'Os de Civís**

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5V+3,5V+3,5V+1,5V).

**Carretera General núm. 7 (CG7): Plaça de Laurèdia – Camp de neu de la Rabassa.**

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5V+3,5V+3,5V+1,5V).

**Carretera General núm. 8 (CG8): CG2 – Grau Roig.**

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5V+3,5V+3,5V+1,5V).

**Carretera General núm. 9 (CG9): CG4 – Pla de la Caubella.**

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5V+3,5V+3,5V+1,5V).

**Carretera General núm. 10 (CG10): Arinsal – Comallempla**

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5V+3,5V+3,5V+1,5V).

**MOTIVACIÓ**

Per coherència amb l'esmena 13 (esmena 6 del GPL).

Rosa Gili Casals

**Informe de la Comissió Legislativa de Política Territorial i Urbanisme relatiu al Projecte de llei de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària**

La Comissió Legislativa de Política Territorial i Urbanisme ha examinat, en el decurs de les reunions celebrades els dies 9 de juny; 7, 14, 21 de juliol; 1, 15, 21, 27 de setembre; i 5, 11 i 20 d'octubre del 2016, l'informe del ponent relatiu al **Projecte de llei de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària**, d'acord amb els articles 98 i 99 del Reglament del Consell General, del qual se'n desprèn el següent:

Esmenes aprovades per unanimitat: (1)

**Esmena 42** (Grup Mixt-PS) de supressió a la disposició derogatòria primera.

Esmenes aprovades per majoria: (1)

**Esmena 18** (Grup Parlamentari Demòcrata) de modificació a l'article 7.

Esmenes retirades per transacció i aprovades per unanimitat: (24)

**Esmena 1** (Grup Parlamentari Demòcrata) de modificació a l'exposició de motius.

**Esmena 2** (Grup Mixt-PS) de modificació a l'exposició de motius.

**Esmena 3** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'article 2.

**Esmena 5** (Grup Mixt-PS) de modificació a l'article 2.

**Esmena 8** (Grup Parlamentari Liberal) de supressió a l'article 3.

**Esmena 11** (Grup Mixt-PS) de modificació a l'article 4.

**Esmena 13** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'article 5.

**Esmena 24** (Grup Mixt- SDP) de modificació a l'article 9.

**Esmena 25** (Grup Parlamentari Demòcrata) de modificació a l'article 9.

**Esmena 26** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'article 9.

**Esmena 27** (Grup Parlamentari Demòcrata) d'addició a l'article 9.

**Esmena 28** (Grup Parlamentari Demòcrata) de modificació a l'article 9.

**Esmena 29** (Grup Mixt-PS) de supressió a l'article 9.

**Esmena 32** (Grup Mixt-PS) de supressió a l'article 11.

**Esmena 34** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'article 13.

**Esmena 35** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'article 13.

**Esmena 36** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'article 13.

**Esmena 37** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'article 13.

**Esmena 43** (Grup Mixt-PS) de modificació a la disposició derogatòria segona.

**Esmena 46** (Grup Parlamentari Demòcrata) de modificació a l'annex III.

**Esmena 47** (Grup Parlamentari Demòcrata) de modificació a l'annex III.

**Esmena 48** (Grup Parlamentari Demòcrata) de modificació a l'annex III.

**Esmena 49** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'annex III.

**Esmena 50** (Grup Mixt-PS) de modificació a l'annex III.

Esmenes retirades per transacció i aprovades per majoria: (5)

**Esmena 4** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'article 2.

**Esmena 9** (Grup Mixt-PS) de modificació a l'article 3.

**Esmena 21** (Grup Mixt- SDP) de modificació a article 8.

**Esmena 39** (Grup Parlamentari Demòcrata) de modificació a la disposició addicional única.

**Esmena 40** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a la disposició addicional única.

Esmenes no aprovades: (15)

**Esmena 6** (Grup Mixt-PS) d'addició d'un article.

**Esmena 10** (Grup Mixt-PS) d'addició d'un article.

**Esmena 16** (Grup Mixt-PS) de modificació a l'article 5.

**Esmena 17** (Grup Mixt-PS) de supressió a l'article 6.

**Esmena 19** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'article 7.

**Esmena 20** (Grup Mixt-PS) de supressió a l'article 7.

**Esmena 22** (Grup Parlamentari Liberal) d'addició a l'article 8.

**Esmena 23** (Grup Mixt-PS) de modificació a l'article 8.

**Esmena 31** (Grup Mixt-PS) de supressió a l'article 10.

**Esmena 33** (Grup Mixt-PS) de modificació a l'article 12.

**Esmena 38** (Grup Mixt-PS) de modificació a l'article 15.

**Esmena 41** (Grup Mixt-PS) de supressió a la disposició addicional única.

**Esmena 44** (Grup Parlamentari Liberal) d'addició a l'annex I.

**Esmena 45** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'annex II.

**Esmena 51** (Grup Parlamentari Liberal) d'addició d'un annex.

Esmenes retirades: (5)

**Esmena 7** (Grup Parlamentari Demòcrata) de modificació a l'article 3.

**Esmena 12** (Grup Parlamentari Liberal) de modificació a l'article 4.

**Esmena 14** (Grup Parlamentari Liberal) de supressió a l'article 5.

**Esmena 15** (Grup Parlamentari Liberal) de supressió a l'article 5.

**Esmena 30** (Grup Parlamentari Demòcrata) de modificació a l'article 10.

**Nota:** Els membres de la Comissió han acordat, per unanimitat, adequar els aspectes gràfics i de presentació del Projecte de Llei a l'Acord del Consell General sobre l'estructura, el contingut i la forma de les lleis, del 18 d'abril del 2002, així com corregir els errors ortogràfics i de referència detectats.

## Projecte de llei de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària

### Exposició de motius

Mitjançant la Llei 7/2005, del 21 de febrer, de designació de carreteres, el Consell General va promulgar un text legal que, per primera vegada, regulava la circulació viària del Principat des d'un punt de vista global, substituint en bona part les antigues ordinacions adoptades des de finals de la dècada de 1960 i fins als inicis dels anys 1990.

D'aquesta manera, s'aportaren solucions uniformes a la nomenclatura viària, designant amb claredat les carreteres generals i definint titularitats.

Tanmateix, es creà la xarxa bàsica de vials i es definí la seva gestió als efectes d'ordenar el trànsit rodat des d'un punt de vista general, millorant la circulació rodada entre les parròquies i l'entrada i sortida de vehicles del Principat, especialment en aquells moments de màxima afluència. Finalment, la Llei introduí en annex el Directori de carreteres generals i el llistat de vials inclosos dins de la xarxa bàsica de vials.

L'actual Llei pretén actualitzar el text legal de l'any 2005 i millorar-lo en diversos aspectes.

En primer lloc, el capítol primer de la Llei precisa conceptualment el que s'entén per vies de comunicació i, dins d'aquestes, les que tenen la consideració de carreteres o carrers i, conseqüentment, queden regulades per la Llei; es precisa igualment el règim aplicable a la titularitat, diferenciant clarament el règim jurídic aplicable a les

carreteres generals i a les carreteres secundàries; i es regulen les modalitats de traspàs de titularitat de les vies de circulació, així com les amplades, en tots els casos.

En segon lloc, el capítol segon recull la normativa aplicable a la gestió de la xarxa viària, que es compon bàsicament de les disposicions aplicables a la xarxa bàsica de vials i a la seva gestió, i que és on el present text legal ha innovat menys, tenint en compte que el sistema que ja es va dissenyar l'any 2005 ha acomplert sobradament els objectius que es marcaren en el seu moment. Això no obstant, s'ha completat el text amb diverses disposicions que precisen les titularitats sobre la senyalització viària entre les administracions concernides.

Finalment, la Llei inclou en annex el Directori de carreteres generals, amb un detall precís del seu traçat en la seva situació actual, per bé que en endavant l'actualització del Directori és confiat pel text legal al Govern als efectes d'adaptar la realitat canviant amb la regulació jurídica de la xarxa viària. També es recull en annex la xarxa bàsica de vials actualitzada si bé, com en el cas anterior, la Llei confia al Govern la seva actualització periòdica, en funció de les circumstàncies canviant de cada moment. I en darrer terme, el text legal ha inclòs també en annex el Directori de carreteres secundàries, definint amb precisió llur traçat i llurs característiques bàsiques.

Les competències relatives a carreteres estan regulades per la Llei qualificada de delimitació de competències dels Comuns, complementada en algun aspecte concret per la Llei qualificada de transferències als Comuns. La present Llei és respectuosa -com no pot ser d'una altra manera- amb el marc competencial vigent.

Pels motius expressats, s'aprova la present Llei de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària, amb el contingut següent:

## Capítol primer. Disposicions generals

### Article 1. Objecte

És objecte d'aquesta Llei establir el règim jurídic, designació, regulació, classificació i gestió de les carreteres d'Andorra, així com d'assegurar la mobilitat viària.

### Article 2. Definicions

1. Són vies públiques, les vies de comunicació de domini públic que permeten circular vehicles i/o vianants d'un indret a un altre.
2. Les carreteres són vies públiques interurbanes; i els carrers, les avingudes i els passejos, entre d'altres, són vies públiques urbanes.

3. Els carrers que es troben inclosos dins de la xarxa bàsica de vials tenen la consideració de carreteres i queden sotmesos a les prescripcions d'aquesta Llei.

4. S'entén per variant un nou traçat viari que uneix una mateixa carretera d'un punt a un altre.

5. No tenen la consideració de carreteres:

a) Els camins de servei.

S'entén per camí de servei el construït com element auxiliar i secundari amb finalitats altres que la sola circulació de vehicles.

b) Les vies i zones habilitades exclusivament per a vianants, els camins comunals i de muntanya.

c) Els camins privats.

S'entenen per camins privats aquells que hagin estat construïts per persones privades per a ús privat i quina afectació es trobi en terreny de titularitat privada.

### Article 3. Titularitat

1. Per la seva titularitat, les vies de circulació de vehicles es classifiquen en carreteres generals, carreteres secundàries i carrers.

2. Les carreteres generals són de titularitat de Govern.

3. Les carreteres secundàries i els carrers són de titularitat d'un comú.

4. Per defecte, totes les vies públiques de circulació de vehicles que la Llei no designa com a carreteres generals si el seu traçat no figura en el Directori de carreteres generals, queden de titularitat dels comuns.

### Article 4. Règim jurídic de les carreteres generals

1. El llistat i el traçat precís de cada una de les carreteres generals és el que es detalla en el Directori de carreteres generals, que figura com a annex I.

2. Les vies de circulació compreses en el Pla sectorial de noves infraestructures viàries, amb les successives modificacions que el Govern aprovi, i aquelles altres vies de circulació que el Govern projecti i construeixi en seguiment d'un projecte d'interès nacional adquireixen la condició de carreteres generals a partir de la seva posada en servei. En aquell moment, el Govern les incorpora al Directori de carreteres generals, tot identificant-les amb un número i un nom.

3. Són igualment carreteres generals les vies de circulació que siguin cedides pels particulars en execució de la planificació o traspasades pels comuns al Govern, i incloses dins del Directori de carreteres generals.

4. Es faculta el Govern per tal d'actualitzar per decret el Directori de carreteres generals, d'acord



amb les incorporacions o desagregacions de vies de circulació que resultin de l'aplicació de la present Llei.

**Article 5. Règim jurídic de les carreteres secundàries**

Són carreteres secundàries les següents:

1. Les que siguin de titularitat dels comuns.
2. Les vies de circulació que siguin traspassades pel Govern als comuns.
3. Les vies de circulació que siguin cedides pels particulars als comuns en execució de la planificació, salvat les vies, vials o trams de vies que s'hagin d'incorporar a la xarxa de carreteres generals, que seran remesos directament pels particulars al Govern, d'acord amb el que estableix la normativa urbanística en vigor.

**Article 6. Traspàs de titularitat d'una via de circulació**

1. El Govern pot traspasar als comuns la titularitat sobre trams de carreteres generals sempre que quedi garantida la circulació i la mobilitat viàries equivalents a través d'una variant o desviació de competència del Govern. En aquests casos els traspassos de titularitat es formalitzen a través d'un conveni.
2. El traspàs de titularitat d'una carretera secundària o d'un carrer, per part d'un comú al Govern, s'efectuarà d'acord amb el procediment legislatiu.

**Article 7. Amplades de les carreteres generals**

1. Les carreteres generals tenen, com a mínim, una amplada de 20 metres, amb les excepcions regulades a l'apartat 3. Aquestes amplades han de ser incrementades en els revolts i en la zona de transició a revolt, amb els corresponents sobreamples.

L'amplada d'aquells trams de carretera general en què el vial hagi estat desdoblant serà l'equivalent, com a mínim, a l'amplada definida anteriorment comptant els dos traçats. Atenent a la seva especificitat tècnica i a les seves particulars condicions de circulació, en el cas dels túnels i dels seus accessos, l'amplada pot ser inferior a la definida per al tram, sempre que es garanteixi que la capacitat de trànsit és igual o superior a la dels trams a cel obert.

2. El Govern defineix en cada tram d'una carretera general la distribució de l'amplada de la carretera en carrils per a vehicles en general, per a vehicles de velocitat lenta, per a bicicletes, voreres o altres parts reservades a vianants, carrils dedicats de forma exclusiva o preferent a vehicles de transport públic, carrils de gir o espais dedicats per a maniobres, bandes d'aparcament, o altres fins específics propis de la mobilitat, en funció de la intensitat del trànsit,

de les característiques del traçat, dels moviments d'entrada i sortida de vehicles des dels terrenys i parcel·les que hi limiten, de la previsió de bicicletes i vianants, i d'altres criteris tècnics.

3. L'amplada definida en l'apartat 1 només pot ésser inferior en els supòsits següents:

a) En aquells trams de carretera general existents amb anterioritat a la promulgació de la present Llei que ja tinguin una amplada definitiva d'acord amb el projecte de traçat definitiu aprovat en el seu dia pel Govern.

En aquells trams de carretera general en travessia urbana es manté l'amplada normativa fixada per les ordinacions aprovades pel Consell General.

El Govern, mitjançant el Pla sectorial al que es refereix l'apartat 4, delimita amb precisió el traçat d'aquests trams.

b) Excepcionalment, el Govern pot modificar l'amplada de les carreteres generals quan existeixin raons que justifiquin la mesura o quan l'estudi d'impacte medi ambiental previ ho aconselli.

Si la mesura comporta la disminució de l'amplada, caldrà verificar la influència de la modificació sobre la mobilitat viària i la coordinació territorial supracomunal. A aquest efecte, es requereix prèviament l'informe favorable de la Taula nacional de mobilitat.

En tot cas, les mesures de disminució de l'amplada de les carreteres generals no poden afectar l'eix viari comprès entre la frontera del riu Runer i la frontera del Pas de la Casa.

La reducció de l'amplada del vial no comportarà en cap cas un increment de l'aprofitament urbanístic.

4. El Directori de carreteres generals, que figura com a annex I, és complementat pel Govern a través d'un Pla sectorial, amb la finalitat de definir el traçat geomètric precís de cadascuna de les carreteres generals establertes per aquesta Llei, així com de les seves variants.

**Article 8. Amplades de les carreteres secundàries i els carrers**

1. Els comuns defineixen les amplades de les carreteres secundàries i els carrers mitjançant els plans d'ordenació i urbanisme parroquials. En cas de variació d'amplada respecte a la situació anterior, se seguiran els procediments regulats per la Llei general d'ordenació del territori i urbanisme per a l'alteració dels continguts dels plans. El Govern, en el marc de l'aprovació prèvia corresponent al canvi del POUP, verificarà la influència de la variació d'amplada del vial sobre la mobilitat nacional i la coordinació territorial supracomunal. En el supòsit que es modifiqui l'amplada d'una carretera secundària o un

carrer que forma part de la xarxa bàsica de vials, el Govern requerirà preceptivament informe previ de la Taula nacional de mobilitat.

2. En el moment d'entrada en vigor d'aquesta Llei les amplades de les carreteres secundàries són les que figuren a l'annex III.

3. No poden ser aprovades modificacions d'amplada de carreteres secundàries que discorren per dos o més parròquies, si la variació pot comportar existència d'amplades diferents en un mateix vial.

4. La reducció d'amplada d'un vial no comporta en cap cas increment de l'aprofitament urbanístic.

## Capítol segon. *La gestió de la xarxa viària*

### Article 9. *Normes generals de la xarxa bàsica de vials*

1. La xarxa bàsica de vials té la finalitat de fer possible la circulació de vehicles entre parròquies, i entre aquestes i els principals passos fronterers, en condicions de seguretat i d'alta intensitat del trànsit.

La xarxa bàsica de vials ha de permetre la continuïtat del trànsit rodat interparroquial i internacional a través dels nuclis urbans; ha d'evitar o minimitzar les repercussions del trànsit urbà sobre les carreteres generals, i ha de possibilitar solucions alternatives per mantenir la circulació de vehicles en situacions excepcionals.

2. Totes les carreteres generals formen part de la xarxa bàsica de vials.

3. Amb caràcter complementari, conformen també la xarxa bàsica de vials aquelles carreteres secundàries o trams de carreteres secundàries que es detallen a l'annex II.

4. El Govern procedeix per decret a actualitzar el llistat de carreteres de l'annex II que conformen la xarxa bàsica de vials.

### Article 10. *Gestió de les vies de circulació*

1. Als efectes d'aquesta Llei es considera gestió d'una via de circulació les activitats de definició dels sentits de circulació, ordenació del trànsit, determinació de girs permesos o prohibits i altres actuacions anàlogues o complementàries.

2. Les competències del Govern relatives a la gestió de la xarxa bàsica de vials i a la mobilitat són exercides pel Ministeri competent en matèria de mobilitat.

### Article 11. *Gestió de la xarxa bàsica de vials*

L'administració titular de cada via de circulació és competent per a gestionar-la. Això no obstant, quan es tracti de vials compresos en la xarxa bàsica de vials o de vials que hi connectin directament, l'administració titular de la via de circulació no

podrà modificar-ne substancialment la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat sense l'informe favorable de la Taula nacional de mobilitat.

### Article 12. *Actuacions viàries*

1. L'administració titular d'una via de circulació és competent per concedir autoritzacions d'ocupació temporal, obertura de rases, tancament per a manifestacions esportives o altres, d'acord amb les regles següents:

a) En trams interurbans de carreteres generals es requereix l'autorització del Govern. El Govern comunicarà l'ocupació o tancament de la carretera al comú o comuns afectats.

b) En trams urbans de carreteres generals es requereix l'autorització del Govern i del comú.

c) En carreteres secundàries i carrers que no formin part de la xarxa bàsica de vials es requereix l'autorització del comú.

d) En carreteres secundàries i carrers que formin part de la xarxa bàsica de vials es requereix l'autorització del comú. En aquest cas el comú ha de demanar informe previ al Govern, el qual podrà formular observacions relatives a les condicions o horaris en què ha de dur-se a terme l'ocupació o el tancament, o formular-ne motivadament oposició. El Govern valora, exclusivament, les repercussions de l'actuació prevista sobre la circulació de vehicles en la xarxa bàsica de vials, tenint present les previsions del trànsit per al període i les altres restriccions existents o projectades simultàniament. El Govern pot formular solucions alternatives per mantenir la circulació de vehicles, que són d'obligatori compliment. En el cas que l'ocupació o tancament tingui una durada inferior a vuit dies, el Govern disposa de vuit dies per emetre l'informe. En el cas que l'ocupació o tancament tingui una durada igual o superior a vuit dies, el Govern disposa de quinze dies per emetre l'informe. El silenci guardat per Govern té el valor d'informe favorable.

El Govern i els comuns, en els seus àmbits respectius, poden desenvolupar les regles anteriors mitjançant normativa específica.

El termini de resolució és, en tots els casos, de quinze dies si l'ocupació o tancament ha de tenir una durada inferior a vuit dies, i de vint-i-cinc dies si l'ocupació o tancament ha de tenir una durada igual o superior a vuit dies. El silenci guardat per Govern o comuns té el valor de resolució favorable.

Els promotors de l'ocupació o tancament de la via han d'adreçar la sol·licitud corresponent al Govern i/o al comú, segons escaigui. En el cas que es tracti

d'ocupacions o tancaments promoguts pel comú, per als supòsits anteriors a), b) i d), el comú ha de demanar al Govern l'informe regulat pel punt d).

2. S'exceptuen del règim regulat per l'apartat anterior les actuacions següents:

a) Les actuacions promogudes directament pel Ministeri competent en matèria de carreteres que tinguin per objecte l'explotació i manteniment de la via, que seran objecte d'una comunicació prèvia al comú corresponent.

b) Les intervencions que tinguin per objecte efectuar reparacions de caràcter urgent al vial o a les xarxes de serveis que discorren pel seu subsòl, que únicament són objecte de la comunicació prevista a l'apartat següent.

3. Les resolucions que comportin tancament, ocupació o imposició de restriccions de circulació en un vial que forma part de la xarxa bàsica de vials, són comunicades immediatament al centre d'informació i de gestió del trànsit, i són posades en coneixement dels usuaris per mitjà dels mecanismes que aprovi la Taula nacional de mobilitat.

### **Article 13. Senyalització viària**

1. La senyalització viària s'adapta al Catàleg oficial dels senyals de circulació i de les marques viàries que estableix el Codi de la circulació.

2. L'administració titular d'una via de circulació és competent per definir i determinar l'emplaçament dels senyals de circulació.

3. Això no obstant, el Govern determina la situació, contingut i tipus de senyals de totes les vies que conformen la xarxa bàsica de vials, assumint les despeses derivades de la instal·lació dels senyals que es determinin, excepte en els supòsits següents:

a) La senyalització horitzontal i vertical de les zones d'estacionament limitat, càrrega i descàrrega, parades de transport públic i taxis, així com de les zones de reserva d'estacionament dins de zones urbanes, que corresponen als comuns.

b) Els senyals d'informació o d'orientació comercial, l'autorització dels quals correspon a l'administració titular de la via i el cost és assumit per l'empresa o persona sol·licitant.

c) La senyalització horitzontal dins dels nuclis urbans que correspon als comuns, els quals han d'obtenir el previ informe de la Taula nacional de mobilitat en el supòsit previst a l'article 11.

### **Article 14. La Taula nacional de mobilitat**

1. La Taula nacional de mobilitat és l'òrgan de coordinació del Govern i dels comuns en matèria de gestió del trànsit, especialment de la xarxa bàsica de vials.

2. La Taula nacional de mobilitat té les funcions següents:

a) Coordinar l'actuació de les administracions en matèria d'ordenació del trànsit i gestió dels vials que formen part de la xarxa bàsica de vials.

b) Informar, amb caràcter preceptiu, aquells actes de gestió d'una via compresa en la xarxa bàsica de vials que es proposa dur a terme l'administració titular i que modifiquen substancialment la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat.

c) Proposar a l'administració titular d'una via l'adopció de mesures que milloren la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat.

d) Preparar plans de mobilitat per activar-los en situacions previsibles de gran afluència de trànsit o en altres situacions especials o excepcionals, com ara catàstrofes naturals, nevades excepcionals, accidents múltiples, grans manifestacions esportives o altres equiparables.

e) Proposar al Govern la modificació de la xarxa bàsica de vials.

f) Elevar al Govern i als comuns qualsevol altra proposta que tingui per convenient en matèria de gestió de la xarxa bàsica de vials, mobilitat i gestió del trànsit.

g) Informar en els restants supòsits previstos en la present Llei.

3. La Taula nacional de mobilitat es compon de dos òrgans: el Ple i la Taula tècnica de gestió del trànsit.

4. El Ple està format pels membres següents: el ministre que té atribuïdes les competències en matèria de mobilitat, que la presideix; el ministre que té atribuïdes les competències en matèria d'interior; el director de la policia; el cònsol major o menor de cada parròquia, i el director de l'Administració General competent en mobilitat. El president, per iniciativa pròpia o a instància de qualsevol dels membres, pot convidar a participar a les reunions del Ple, qualsevol altra persona que pugui aportar els seus coneixements tècnics per a l'examen dels temes de l'ordre del dia.

5. La Taula tècnica de gestió del trànsit està formada pels membres següents: el director de la policia, o el càrrec en qui delegui, que n'assumeix la presidència; el cap del servei de trànsit de cada parròquia, i el director de l'Administració General competent en mobilitat, o persona en qui delegui; pot participar també en les seves reunions qualsevol altra persona convocada pel president i que pugui aportar els seus coneixements tècnics per a l'examen dels temes de l'ordre del dia. Té per funció preparar les reunions del Ple, i també assumeix les funcions de coordinació i execució que li delegui el Ple, en particular, en

aquelles situacions en què, per raó de la previsible gran aflluència de trànsit, és necessària una gestió que inclogui tot el territori del Principat d'Andorra com una única unitat de gestió.

6. El Ple de la Taula nacional de mobilitat es reuneix dues vegades a l'any, en sessió ordinària. Es reuneix també en sessió extraordinària, tantes vegades com sigui convocada pel president, per iniciativa pròpia o a petició de tres dels seus membres. La taula tècnica es reuneix en sessió ordinària una vegada cada trimestre, i pot reunir-se en sessió extraordinària tantes vegades com sigui convocada pel seu president, per iniciativa pròpia o a petició de qualsevol dels seus membres.

7. La Taula nacional de mobilitat aprova el seu reglament intern mitjançant acord del Ple, adoptat per iniciativa pròpia, en allò que el concerneix, i a proposta de la Taula tècnica de gestió del trànsit, en el que afecta aquesta.

El Ministeri competent en mobilitat facilita la infraestructura tècnica de la Taula nacional de mobilitat; les despeses de funcionament que ocasioni aquesta són assumides pel Govern.

#### **Disposició derogatòria**

Queden derogades totes les disposicions que s'oposen a la present Llei.

#### **Disposició final primera**

El Govern regula, respecte a la qualitat i a les especificacions tècniques a emprar, per dissenyar i construir les carreteres segons la normativa vigent utilitzant els materials homologats per la Unió Europea.

#### **Disposició final segona**

Aquesta Llei entra en vigor l'endemà de la seva publicació al *Butlletí Oficial del Principat d'Andorra*.

## **ANNEX I. Directori de carreteres generals**

El traçat de les carreteres generals és el que, per a cada una d'elles, es detalla a continuació:

### **Carretera General núm. 1 (CG1)**

Té el seu inici a Andorra la Vella a la rotonda del carrer de la Unió coneguda per "quilòmetre zero", segueix en sentit descendent per l'av. Tarragona, l'av. Salou, i el vial de desviació de Santa Coloma que discorre pel marge esquerre del Valira fins a la rotonda de la Margineda, entra a la Parròquia de Sant Julià de Lòria a la zona de la Margineda, travessa la rotonda d'Aixovall, discorre per la desviació de Sant Julià de Lòria (túnel de la Tàpia i

vial pel marge dret del Valira) fins a la l'enllaç amb l'av. Francesc Cairat a la plaça Laurèdia, i, des d'aquest punt, prossegueix per l'av. Francesc Cairat, i té el seu final a la frontera del riu Runer.

### **Carretera General 1-A (CG1-A)**

Té l'origen al pont de Santa Coloma, segueix pel carrer Verge del Remei, rotonda de Santa Coloma i av. d'Enclar fins a la rotonda de la Margineda.

### **Carretera General núm. 2 (CG2)**

Té el seu inici a Andorra la Vella a la rotonda del carrer de la Unió coneguda per "quilòmetre zero", segueix en sentit ascendent per la carretera de l'Obac, la carretera d'Engolasters en sentit descendent, entra a la Parròquia d'Encamp a la zona de FEDA discorrent pels dos marges del riu Valira d'Orient i per l'av. de la Bartra, inclou la corba sobre el Valira i el túnel, ambdós a la zona de Ràdio Andorra, segueix pel vial de desviació d'Encamp per l'Obac, entra a la Parròquia de Canillo pel torrent Pregó, segueix per Racons, travessa els pobles de Canillo i Soldeu, torna a entrar a la Parròquia d'Encamp a la zona d'Envalira, discorre pel port d'Envalira i per l'av. del Consell General del Pas de la Casa, i té el seu final a la frontera amb França.

### **Carretera General núm. 2-A (CG2-A)**

Té l'origen a la rotonda de Grau Roig, discorre pel túnel d'Envalira i el viaducte sobre el riu Arieja, i finalitza a la frontera amb França.

### **Carretera General núm. 3 (CG3)**

Té l'origen a la rotonda del carrer de la Unió coneguda per "quilòmetre zero", segueix pel carrer de la Unió i el carrer del Valira, rotonda coneguda com a "dama de gel", i túnel del Pont Pla, discorre pels túnels de Sant Antoni i creua la vila de la Massana a través de les av. de Sant Antoni i del Través, entra a la Parròquia d'Ordino per l'av. del Lloser, creua Ordino per la travessia d'Ordino i l'av. de les Moles, i segueix fins al túnel del port de Rat a Arcalís, on té el seu final.

### **Carretera general núm. 3-A (CG3-A)**

Té l'origen a l'enllaç del túnel dels Dos Valires amb la carretera general núm. 2, segueix pel túnel i acaba a l'enllaç d'aquest amb la carretera general núm. 3.

### **Carretera general núm. 4 (CG4)**

Té el seu inici a la rotonda de la plaça del Quart, a l'encreuament amb la carretera general núm. 3 a la Massana, i té el seu final al port de Cabús, a la frontera amb Espanya.

**Carretera General núm. 5 (CG5)**

Té el seu inici a la cruïlla d'Erts, i té el seu final al pont Pedregat d'Arinsal.

**Carretera general núm. 6 (CG6)**

Té el seu inici a Sant Julià de Lòria a la rotonda d'Aixovall, a l'encreuament amb la carretera general núm. 1, i té el seu final al pas fronterer amb Espanya a la vall del riu d'Ós.

**ANNEX II. Xarxa bàsica de vials**

La xarxa bàsica de vials comprèn aquelles vies de circulació que, per a cada parròquia, es detallen a continuació:

**Canillo**

CG2

CS 240 Montaup

**Encamp**

CG2

CG2-A

Av. de Joan Martí

Av. de François Mitterrand

Carrer de Sant Jordi del Pas de la Casa.

Carrer Major del Pas de la Casa.

**Ordino**

CG3

CS 340 coll d'Ordino

**La Massana**

CG3

CG4

CG5

CS 320 Sispony, des de la connexió amb la CG3 fins a la connexió amb la CS 321

CS 321 Sispony els Plans

CS 330 Escàs, des de la connexió amb la CG3 (Carrer Major) fins a la connexió amb la CS 321

CS 335 Aldosa

CS 310 Anyós, des de la connexió amb la CG3 fins a la connexió amb la CS 335

**Andorra la Vella**

CG1

CG1-A

CG3

Av. d'Enclar

Av. Santa Coloma

Av. Príncep Benlloch

Av. Meritxell

C/ Prat de la Creu

C/ Bonaventura Armengol

C/ Baixada del Molí

C/ Doctor Nequi

C/ Mn. Cinto Verdager

C/ Mn. Tremosa

C/ les Canals

Av. Consell d'Europa

C/ Doctor Vilanova

Av. Doctor Mitjavila

**Sant Julià de Lòria**

CG1

CG6

Enllaç de la plaça Laurèdia

Av. Verge de Canòlic

**Escaldes-Engordany**

CG2

CG3

Av. de les Escoles

Av. Copríncep de Gualle

Av. del Pessebre

Av. Carlemany, entre l'avinguda de les Escoles i la placeta del Madriu

Av. del Pont de la Tosca

Av. Fiter i Rossell

C/ Josep Viladomat

C/ Esteve Albert

C/ de la Unió

Av. del Fener

C/ Nacions Unides

C/ de la Constitució

C/ del Prat Gran

C/ del Parnal

**ANNEX III. Directori de carreteres secundàries**

Les carreteres secundàries tenen el traçat i les amplades (amb els increments en els revolts i en les zones de transició a revolt que es determinen reglamentàriament) que figuren a continuació.

En tots els casos que a continuació es relacionen, l'abreviatura V es refereix a amplada mínima de voravia, i l'abreviatura C, a dimensió mínima de carril de circulació. El/s carril/s conformen la calçada de circulació de vehicles per addició, i la calçada és la dimensió o l'espai lliure entre vorades.

#### **Carretera de la Comella i de la Plana (CS101)**

Té el seu origen a la CG1, a la rotonda de la Comella, i la seva finalització a la confluència amb la CS200, al pont del riu Madriu.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Cal Rosselló (CS102)**

Té el seu origen a la CS101, a la Comella, i la seva finalització al Centre de tractament de residus d'Andorra (CTRA).

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Certers (CS120)**

Té el seu origen a Sant Julià de Lòria, a la plaça Laurèdia, i la seva finalització a Certers.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de la Rabassa (CS130)**

Té el seu origen a Sant Julià de Lòria, a la plaça Laurèdia, i la seva finalització al Camp de neu de la Rabassa.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de la Peguera (CS131)**

Té el seu origen a la CS130, a Aixirivall, i la seva finalització a la CS130, entre els quilòmetres 13 i 14.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Fontaneda (CS140)**

Té el seu origen a la CG1, al pont de Fontaneda, i la seva finalització al poble de Fontaneda.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de la Moixella (CS141)**

Té el seu origen a la CS140, prop de Fontaneda, i la seva finalització al llogaret de la Moixella.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera secundària del coll de la Gallina (CS142)**

Té el seu origen a la CS140, prop de Fontaneda, i la seva finalització al cap del coll de la Gallina.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera secundària del Mas d'Alins (CS143)**

Té el seu origen a la CS141, a la borda del Gastó, i la seva finalització al Mas d'Alins.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Mossers i de Civís (CS144)**

Té el seu origen a la CS142, al cap del coll de la Gallina, i la seva finalització a la frontera amb Espanya.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Engolasters (CS200)**

Té el seu origen a la CG2, a la carretera de l'Obac, i la seva finalització a l'estany d'Engolasters.

Té una amplada de 13 metres des de la seva confluència amb la CG2 amb la seva confluència amb la CS101, distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2V) i de 10 metres a partir d'aquest punt i en sentit ascendent distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Vila i de Beixalís (CS210)**

Té el seu origen a Encamp, a la rotonda de confluència de l'av. Príncep Benlloch amb el carrer de la Molina, i la seva finalització al cap de la collada de Beixalís, a la confluència amb la CS310.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera dels Cortals d'Encamp (CS220)**

Té el seu origen a la CG2, al pont del riu Aixec, i la seva finalització als Cortals d'Encamp.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Meritxell (CS230)**

Té el seu origen a la CG2, a la rotonda de les Molleres, i la seva finalització al poble de Meritxell.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Montaup (CS240)**

Té el seu origen a Canillo, a la confluència amb la CG2, i la seva finalització al coll d'Ordino on es troba amb la CS340.

Té una amplada de 13 metres distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2 V).

#### **Carretera de Prats (CS250)**

Té el seu origen a Canillo, a la confluència amb la CG2, i la seva finalització a Prats.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Forn (CS251)**

Té el seu origen a la CS250, prop de Prats, i la seva finalització al Forn.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de l'Aldosa de Canillo (CS255)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a l'Aldosa.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Ransol (CS260)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a la coma de Ransol.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera dels Plans de Ransol (CS261)**

Té el seu origen a la CS260, a Ransol, i la seva finalització als Plans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Entor (CS262)**

Té el seu origen a la CS260, al pont de Mos, i la seva finalització a Entor.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Tarter (CS265)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització al Tarter.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sant Pere (CS266)**

Té el seu origen a la CG2 i la seva finalització a Sant Pere.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de la Vall d'Incles (CS270)**

Té el seu origen a la CG2, al pont d'Incles, i la seva finalització a la vall d'Incles.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del Grau Roig (CS280)**

Té el seu origen a la CG2, a Envalira, i la seva finalització a Grau Roig.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera dels Vilars (CS300)**

Té el seu origen a l'av. Fiter i Rossell d'Escaldes-Engordany, i la seva finalització als Vilars.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Anyós (CS310)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a la collada de Beixalís, a la confluència amb la CS210.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sispony (CS320)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització als cortals de Sispony.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de Sispony i dels Plans (CS321)**

Té el seu origen a la CS320, a Sispony, i la seva finalització a la confluència amb la CS330 als Plans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera d'Escàs (CS330)**

Té el seu origen a la CG3, a la Massana, i la seva finalització a Escàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera de l'Aldosa de la Massana (CS335)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a Anyós, a la confluència amb la CS310.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

#### **Carretera del coll d'Ordino (CS340)**

Té el seu origen a la CG3, a Ordino i la seva finalització al cap del coll d'Ordino a la confluència amb la CS240.

Té una amplada de 13 metres distribuïts de la manera següent: (2 V + 4,5 C + 4,5 C + 2V).

#### **Carretera de Segudet (CS345)**

Té el seu origen al carrer major d'Ordino i la seva finalització a Segudet.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Sornàs (CS350)**

Té el seu origen a la CG3, al pont de Sornàs, i la seva finalització al poble de Sornàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera d'Arans (CS360)**

Té el seu origen a la CG3 i la seva finalització a Arans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Sorteny (CS370)**

Té el seu origen a la CG3, al Serrat, i la seva finalització a Sorteny.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del Pui (CS400)**

Té el seu origen a la CG4, a la Massana, i la seva finalització al Pui.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de la Caubella (CS420)**

Té el seu origen a la CG4 i la seva finalització al planell de la Caubella.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del collet dels Colls (CS430)**

Té el seu origen a la CG4, a la Massana, i la seva finalització al collet dels Colls.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del Puïol del Piu (CS500)**

Té el seu origen a la CG5, a Erts, i la seva finalització al Puïol del Piu.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera del Mas de Ribafeta (CS510)**

Té el seu origen a la CG5, prop del cementiri d'Arinsal, i la seva finalització al Mas de Ribafeta.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Comallemple (CS520)**

Té el seu origen a la CG5, al pont Pedregat, i la seva finalització al Camp de neu d'Arinsal.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de prats Sobirans (CS530)**

Té el seu origen a la CG5, al pont Pedregat, i la seva finalització a prats Sobirans.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera de Canòlic (CS600)**

Té el seu origen a la CG6, a Bixessarri, i la seva finalització al coll de la Gallina, a la confluència amb la CS142.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

**Carretera d'Aixàs (CS610)**

Té el seu origen a la CG6, a Bixessarri, i la seva finalització a Aixàs.

Té una amplada de 10 metres distribuïts de la manera següent: (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V).

En els termes precedents es formula l'informe de la Comissió Legislativa de Política Territorial i Urbanisme que, d'acord amb l'article 100.1 del Reglament del Consell General, es trameta al M.I. Sr. Síndic General, als efectes escaients.

Meritxell Palmitjavila Naudi

Vicepresidenta

Comissió Legislativa de Política Territorial i Urbanisme

Rosa Gili Casals

Presidenta

Comissió Legislativa de Política Territorial i Urbanisme

**A la M. I. Sindicatura**

La sotasignada, Rosa Gili Casals, consellera general socialdemòcrata del Grup Parlamentari Mixt, d'acord amb el que disposa l'article 100 de Reglament del Consell General, mitjançant aquest escrit presento la reserva d'esmena següent al *Projecte de llei de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària*, publicat al Butlletí del Consell General núm. 64/2015, de data 10 de desembre del 2015.

**Reserva d'esmena 1**

Reserva de l'esmena 10 de l'informe del ponent (Grup Parlamentari Mixt – PS 5), que proposa afegir un nou article 4 just abans del capítol segon amb el següent redactat:

**“Article 4. Traspàs de la titularitat de les carreteres**

1. Els traspàsos de titularitat d'una via de circulació entre el Govern i els Comuns, o entre els Comuns i



el Govern es formalitzen en document administratiu entre les administracions interessades i es ratifiquen sempre per llei.

2. El Govern pot traspasar als comuns la titularitat sobre trams urbans de les carreteres generals, sempre que la continuïtat d'aquestes i del servei que presten quedi garantida, ja sigui a través d'una variant o desviació de competència del Govern, ja sigui a través d'un altre vial urbà de titularitat comunal i que el comú traspassi simultàniament al Govern.

3. El traspàs de titularitat d'una carretera general a un comú no modifica els límits d'edificació de les construccions que hi afronten, que continuaran calculant-se per aplicació de la normativa sobre amplada de carreteres del tram de què es tracti, amb independència de la seva nova condició de carrer, excepte en el cas que el pla d'ordenació i urbanisme parroquial hagués previst una amplada superior, en quin cas prevaldrà aquesta darrera norma.

4. Esdevenen carreteres secundàries les vies de circulació que siguin cedides pels particulars als comuns en execució de la planificació, salvat les vies, vials o trams de vies que s'hagin d'incorporar a la xarxa de carreteres generals, que seran remesos directament pels particulars al Govern, d'acord amb el que estableix la normativa urbanística en vigor. En tot cas, el traspàs es fa a través d'un conveni que es ratifica posteriorment per llei.”

### **Reserva d'esmena 2**

Reserva de l'esmena 16 de l'informe del ponent (Grup Parlamentari Mixt – PS 7), que proposa modificar el redactat de l'article 5 amb el següent text:

#### **“Article 5. Designació de carreteres generals**

1. Són carreteres generals les següents:

- a) Carretera General núm. 1 (CG1): Andorra la Vella - frontera amb Espanya del riu Runer.
- b) Carretera General núm. 2 (CG2): Andorra la Vella - frontera amb França del riu Arieja.
- c) Carretera General núm. 3 (CG3): Andorra la Vella – túnel del Port del Rat, a Arcalís.
- d) Carretera General núm. 4 (CG4): La Massana - frontera amb Espanya al Port de Cabús.
- e) Carretera General núm. 5 (CG5): Erts - Arinsal.
- f) Carretera General núm. 6 (CG6): Rotonda d'Aixovall - frontera amb Espanya d'Os de Civís.

Les variants de les carreteres generals anteriors.

2. El traçat precís de cada una de les carreteres generals és el que es detalla en el Directori de carreteres generals, que figura com annex núm. 1.

3. Són igualment carreteres generals les vies de circulació que siguin cedides pels particulars en execució de la planificació o traspassades pels comuns al Govern, i incloses dins del Directori de carreteres generals.

4. Es faculta el Govern per tal d'actualitzar per Decret el Directori de carreteres generals **i que hagin estat prèviament ratificades per llei.**

### **Reserva d'esmena 3**

Reserva de l'esmena 20 de l'informe del ponent (Grup Parlamentari Mixt – PS 9), que proposa l'eliminació del capítol quart i de l'article 7.

### **Reserva d'esmena 4**

Reserva de l'esmena 23 de l'informe del ponent (Grup Parlamentari Mixt – PS 10), que proposa modificar el redactat de l'article 8 amb el següent text:

#### **“Article 8**

1. Les carreteres generals tenen, com a mínim, una amplada de 20 metres, amb les excepcions regulades a l'apartat 3. Aquestes amplades han de ser incrementades en els revolts i en la zona de transició a revolt, amb els corresponents sobreamples.

L'amplada d'aquells trams de carretera general en què el vial hagi estat desdoblant serà l'equivalent, com a mínim, a l'amplada definida anteriorment comptant els dos traçats. Atenent a la seva especificitat tècnica i a les seves particulars condicions de circulació, en el cas dels túnels i dels seus accessos, l'amplada pot ser inferior a la definida per al tram, sempre que es garanteixi que la capacitat de trànsit és igual o superior a la dels trams a cel obert.

2. El Govern defineix en cada tram d'una carretera general la distribució de l'amplada de la carretera en carrils per a vehicles en general, per a vehicles de velocitat lenta, per a bicicletes, voreres o altres parts reservades a vianants, carrils dedicats de forma exclusiva o preferent a vehicles de transport públic, carrils de gir o espais dedicats per a maniobres, bandes d'aparcament, o altres fins específics propis de la mobilitat, en funció de la intensitat del trànsit, de les característiques del traçat, dels moviments d'entrada i sortida de vehicles des dels terrenys i parcel·les que hi limiten, de la previsió de bicicletes i vianants, i d'altres criteris tècnics.

3. L'amplada definida en l'apartat 1 anterior només pot ésser inferior en els supòsits següents:

a) **En aquells trams de carretera general en travessia urbana es manté l'amplada normativa fixada per les Ordinacions aprovades pel Consell General.**

El Govern, mitjançant el **nou** Pla sectorial al que es refereix l'apartat 4, delimita amb precisió el traçat d'aquests trams.

b) Excepcionalment, el Govern pot modificar l'amplada de les carreteres generals quan existeixin raons importants que en justifiquin la mesura.

Si la mesura comporta la disminució de l'amplada, caldrà verificar la influència de la modificació sobre la mobilitat viària i la coordinació territorial supracomunal. A aquest efecte, es requereix prèviament l'informe favorable de la Taula nacional de mobilitat, i la **modificació s'haurà de dur a terme per Llei**.

En tot cas, les mesures de disminució de l'amplada de les carreteres generals no poden afectar l'eix viari comprès entre la frontera del Riu Runer i la frontera del Pas de la Casa.

La reducció de l'amplada del vial no comportarà en cap cas un increment de l'aprofitament urbanístic privat.

4. El directori de carreteres generals, que figura com annex núm. 1, és complementat pel Govern a través d'un nou Pla sectorial, amb la finalitat de definir el traçat geomètric precís de cadascuna de les carreteres generals establertes per aquesta Llei, així com de les seves variants.

### Reserva d'esmena 5

Reserva de l'esmena 38 de l'informe del ponent (Grup Parlamentari Mixt – PS 15), que proposa modificar el redactat de l'article 15.2 amb el següent text:

"2. La Taula nacional de mobilitat té les funcions següents:

a) Coordinar l'actuació de les administracions en matèria d'ordenació del trànsit i gestió dels vials que formen part de la xarxa bàsica.

b) Informar, amb caràcter preceptiu, aquells actes de gestió d'una via compresa en la xarxa bàsica que es proposa dur a terme l'administració titular i que modifiquen substancialment la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat.

c) Proposar a l'administració titular d'una via l'adopció de mesures que milloren la capacitat de trànsit de vehicles o la funcionalitat.

d) Preparar plans de mobilitat per activar-los en situacions previsibles de gran afluència de trànsit o en altres situacions especials o excepcionals, com ara catàstrofes naturals, nevades excepcionals, accidents múltiples, grans manifestacions esportives o altres equiparables.

e) Proposar al Govern la modificació de la xarxa bàsica de vials. En tot cas, qualsevol canvi es **ratifica per llei**.

f) Elevar al Govern i als comuns qualsevol altra proposta que tingui per convenient en matèria de gestió de la xarxa bàsica de vials, mobilitat i gestió del trànsit.

g) Informar en els restants supòsits previstos en la present Llei."

Consell General, 24 d'octubre del 2016

Rosa Gili Casals

## 4- IMPULS I CONTROL DE L'ACCIÓ POLÍTICA DEL GOVERN

### 4.4.2 Respostes escrites

#### Edicte

El síndic general, d'acord amb les previsions de l'article 90 del Reglament del Consell General,

Disposa

Publicar la resposta del Govern a les preguntes formulades per la M. I. Sra. Rosa Gili Casals, consellera general del Grup Parlamentari Mixt, relatives **al funcionament del transport escolar pel curs 2016-2017**, publicades en el Butlletí del Consell General núm. 56/2016, de data 13 de setembre.

La documentació complementària d'aquesta resposta es troba a la disposició dels consellers generals en els serveis de la secretaria del M. I. Consell General.

Tot el que es fa públic per a general coneixement i efectes.

Casa de la Vall, 25 d'octubre del 2016

Vicenç Mateu Zamora  
Síndic General

### Respostes a les preguntes de la consellera general Rosa Gili Casals en relació amb el funcionament del transport escolar per al curs 2016-2017

1. Quants usuaris utilitzaran el transport escolar durant aquest curs escolar 2016-2017? Es demana desglossament segons centres escolars (parròquies, sistemes educatius i nivell d'escolaritat).

Vegeu l'annex I.

2. Quines són les destinacions demanades?

Vegeu l'annex II.

3. Quants usuaris utilitzen el servei de bus lliure el 2016-2017?

2.653 usuaris a 29 de setembre del 2016.

**4. Hi ha canvis previstos per a aquest curs 2016-2017 en el funcionament del transport escolar quant a itineraris, nombre d'autobusos i condicions de transport dels infants i joves usuaris d'aquest servei?**

Hi ha canvis en els itineraris i en el nombre de vehicles utilitzats que poden afectar la durada dels trajectes de manera moderada. Cal comentar que, independentment dels canvis efectuats, el Ministeri d'Educació i Ensenyament Superior continua mantenint un servei de qualitat que va més enllà de les seves obligacions establertes reglamentàriament. En aquest sentit, cal destacar l'acceptació de més de 300 sol·licituds de transport presentades fora de termini. Aquest punt és cabdal, atès que dificulta la planificació del servei i pot causar algunes de les incidències habituals de principi de curs. També es consideren parades en nuclis urbans amb menys de cinc infants, fet que allarga de vegades la durada dels trajectes. Malgrat això, el Ministeri considera que, essent un servei molt important, cal facilitar-hi l'accés a les famílies en la mesura que sigui possible.

**5. Si la resposta és afirmativa, quins són aquests canvis? Es demana comparació amb el funcionament del curs passat i concreció segons desplaçaments dins una sola parròquia o bé interparroquials, segons centres educatius i segons nivell d'escolaritat dels usuaris.**

- Renovació automàtica del bus lliure per als alumnes fins a batxillerat que ja en disposaven el curs 2015-2016 i que continuen escolaritzats a Andorra el curs 2016-2017.
- Possibilitat de renovació en línia de la sol·licitud de transport escolar per als usuaris que mantenen els mateixos ítems de la sol·licitud (el curs 2016-2017, els usuaris han realitzat més de 330 sol·licituds en línia).
- Nou format del carnet de transport escolar.
- Avançament del lliurament dels carnets de transport escolar al 16 d'agost del 2016 en lloc de l'1 de setembre.
- Vegeu l'annex III (s'adjunten les dades relatives als cursos 2015-2016 i 2016-2017).

**6. Si és el cas, quina raó ha motivat els canvis?**

Principalment una triple motivació ha empès als canvis efectuats. Primerament, una necessària adequació als canvis esdevinguts en els diferents sistemes educatius quant a horaris i ubicació dels centres escolars; en segon lloc, la voluntat de millorar el servei facilitat als alumnes i a les seves famílies, i finalment, la voluntat d'optimitzar l'eficiència del servei entenent el seu important impacte en els pressupostos públics. Passem a

desglossar amb més detall les motivacions:

- El canvi d'horari dels alumnes de segona ensenyança i de batxillerat del Col·legi Sant Ermengol, que ha avançat l'entrada del matí a les 8 h en lloc de les 8.30 h i la sortida a les 16.30 h en lloc de les 17.30 h a la tarda.
- La unificació de les escoles espanyoles de maternal i de primera ensenyança al centre María Moliner d'Escaldes-Engordany.
- Millora del servei quant a mitjans de sol·licitud/renovació i lliurament dels carnets.
- Tall de l'avinguda Meritxell a partir de les 12 del migdia (tancament de les parades Bra. Riberaigua, Babot Camp i Emprivat més els recorreguts en trànsit).
- Nova empresa d'acompanyament dels alumnes més joves (finalització del contracte anterior i nova adjudicació en concurs públic).
- Optimització de les ocupacions dels vehicles que implica l'estalvi econòmic indicat en la pregunta següent.
- Revisió del nombre de reforços del bus lliure per donar resposta a les necessitats detectades en cursos anteriors.

**7. Si hi ha estalvis, quantificar-los.**

- El cost mensual del transport escolar (únicament vehicles) el 2014-2015 va ser de 255.049,86 €.
- El cost mensual del transport escolar (únicament vehicles) el 2015-2016 va ser de 235.095,00 €.
- El cost mensual del transport escolar (únicament vehicles) el 2016-2017 és de 207.571,00 €.
- En disminuir el nombre de vehicles també disminueix el nombre d'acompanyants. Les dades corresponents són:

L'import del servei d'acompanyament el 2014-2015 va ser de 155.000 €.

L'import d'aquest servei el 2016-2017 serà d'uns 115.000 €. Aquest estalvi incorpora la disminució del nombre de trajectes i el nou preu del servei després del concurs públic celebrat el juny del 2016.

L'estalvi anual corresponent, entre el curs 2014-2015 i el curs 2016-2017, és d'uns 514.788 €.

**8. Si és el cas, quin procediment s'ha seguit per informar els usuaris d'aquests serveis que poden quedar afectats per aquests canvis (empreses de transports, personal acompanyant dins dels vehicles, centres escolars, pares)?**

Les millores efectuades en el servei de transport escolar es van comunicar a través d'una roda de premsa efectuada el passat 6 d'abril del 2016 amb la presència del ministre d'Educació i Ensenyament

Superior. En concret, les millores anunciades van ser les següents:

- Creació d'una pàgina web dins del portal de Tràmits per permetre la renovació en línia de part dels usuaris.

- Nou format del carnet de transport escolar. Aquest format permetrà una gestió més eficaç dels duplicats.

- Informació a les famílies del mecanisme de renovació automàtic del bus lliure.

Paral·lelament, es va informar d'aquestes millores els representants dels tres sistemes educatius i es va fer arribar un correu informatiu a les associacions de pares d'alumnes.

D'altra banda, la comunicació de les línies, dels seus detalls, així com dels vehicles que les havien de desenvolupar, es va fer seguint els mecanismes emprats habitualment tant per a la comunicació a les empreses que hi participen com als centres escolars i, en darrera instància, a les mateixes famílies:

a. Les empreses contractades per al transport escolar han rebut la informació concreta de les noves rutes per al curs 2016-2017 entre el 25 de juliol 2016 i el 3 d'agost del 2016, un cop s'han generat les rutes d'acord amb les demandes rebudes per part dels usuaris. Les empreses de transport escolar han pogut formular els seus suggeriments o propostes de canvis al Servei de Transport Escolar i aquestes propostes han estat integrades en la programació de les rutes.

b. La companyia d'acompanyament és nova enguany. Se li va lliurar la informació de les rutes el 3 d'agost del 2016. S'ha lliurat la informació de les rutes a l'efecte d'organitzar la recollida dels alumnes de maternal i primera ensenyança als centres escolars la primera setmana de setembre 2016, moment en què els directors d'escola arriben als seus centres escolars respectius.

c. La informació a les famílies sobre el recorregut s'ha fet mitjançant les indicacions contingudes en les targetes de transport escolar, com cada any.

Sant Julià de Lòria, 29 de setembre del 2016

## **Edicte**

El síndic general, d'acord amb les previsions de l'article 90 del Reglament del Consell General,

Disposa

Publicar la resposta del Govern a la pregunta formulada per la M. I. Sra. Carine Montaner Raynaud, consellera general del Grup Parlamentari Liberal, relativa a la **detecció de passaports amb incongruències amb la seva validesa**, publicada en

el Butlletí del Consell General núm. 58/2016, de data 19 de setembre.

Tot el que es fa públic per a general coneixement i efectes.

Casa de la Vall, 25 d'octubre del 2016

Vicenç Mateu Zamora  
Síndic General

## **Ministeri d'Afers Socials, Justícia i Interior** **Pregunta escrita al Govern** **(Reg. Núm. 1171 )**

**Pregunta escrita al Govern relativa a la detecció de passaports amb incongruències amb la seva validesa. Registre d'entrada número 1171, formulada per la M. I. Sra. Carine Montaner Raynaud, consellera general del Grup Parlamentari Liberal**

Es demana:

**Donat que s'han detectat passaports amb incongruències amb la seva validesa, ja que a la pàgina dos s'indica una vigència de 10 anys i, en canvi a la pàgina 32 s'informa que el passaport té una validesa improrrogable de 4 anys; donat que això pot comportar eventuais problemes als andorrans que viatgin pel món ja que disposen d'un passaport amb dues dates de caducitat diferents.**

**Pot informar el M. I. Govern si té la intenció de tornar a tramitar els passaports que contenen aquestes errades? En cas afirmatiu, els tramitarà de forma gratuïta a les persones afectades que ho sol·licitin?**

Des del 2006, l'OACI (Organització d'Aviació Civil Internacional) recomana el "passaport biomètric", que conté un circuit integrat que permet als estats de dissenyar un passaport que faciliti la mobilitat transfronterera dels seus ciutadans amb el màxim nivell de seguretat. Aquest circuit integrat sense contacte que presenta el passaport possibilita l'emmagatzematge de dades biomètriques, que són integrades de forma normalitzada, i permet l'interfuncionament mundial i la introducció de noves mesures de seguretat.

En aquest sentit, l'11 de desembre del 2013 el Govern va aprovar el Reglament relatiu al passaport ordinari, que va romandre en vigor des de l'1 de febrer del 2014 fins el dia 16 de març del 2016, data en què va entrar en vigor la darrera modificació de les característiques del passaport, en virtut del Decret de modificació del Reglament relatiu al passaport ordinari, del 9 de març del 2016, atesa la

necessitat d'adaptar-se a l'evolució de la normativa internacional i, també, de regular les particularitats de la normativa interna en matèria de nacionalitat.

Amb l'entrada en vigor del Reglament aprovat l'11 de desembre del 2013, s'establí les característiques del passaport d'acord amb la normativa internacional vigent aleshores i es modificava la vigència del passaport, que es va passar a expedir per un període de 5 anys en el cas de les persones que tenen atribuïda la nacionalitat a títol provisional i dels menors de 20 anys, o per un període de 10 anys en el cas de les persones majors de 20 anys.

Les recomanacions de l'OACI a nivell de seguretat no impedeixen als països de decidir sobre aspectes com la durada de la vigència o el disseny del passaport, o d'afegir característiques o altres dades suplementàries que no tinguin una vocació d'informació internacional, com ara les anotacions a l'interior de les pàgines.

En efecte, coincidint amb l'entrada en vigor del Reglament aprovat l'11 de desembre del 2013, es va procedir a emetre els passaports d'acord amb les característiques descrites en la norma esmentada. Tanmateix, el model de passaport contenia un error a la pàgina 32 en la qual es feia esment -en llengua catalana- a una vigència de 4 anys i no de 5 o 10 anys, segons el cas, sense que aquest fet hagi hagut de tenir cap rellevància a nivell internacional, atès que la pàgina 32 forma part de les informacions que poden introduir opcionalment els estats.

L'única informació vàlida sobre la vigència és la que apareix a la banda de lectura mecànica de la pàgina 2, que és la que es verifica a nivell internacional, doncs, tal com s'ha exposat anteriorment, el passaport biomètric incorpora un circuit integrat d'emmagatzematge de dades biomètriques que permet la identificació segura del titular i garanteix l'ús correcte de les dades que conté.

Tot i això, per esvair dubtes sobre la discordança existent i el neguit que podia comportar per a alguns ciutadans, en el moment en què es detectà, el Govern va encomanar una nova impressió de documents amb la correcció de l'error existent a la pàgina 32 i, a més, va prendre les mesures següents:

a) Considerant la pràctica internacional instaurada en matèria de passaports que implica que els països s'intercanviïn espècimens dels documents de viatge que lliuren i que informin de les modificacions operades, la informació sobre la nova vigència dels passaports de 5 o 10 anys, segons el cas, va ser difosa àmpliament pel Ministeri d'Afers Exteriors mitjançant una circular adreçada a totes les ambaixades acreditades.

b) Com a mesura de prevenció davant un eventual problema que pogués sorgir, es va lliurar a les persones interessades una nota oficial on s'informava sobre la modificació de la vigència dels passaports, per poder-la incorporar al passaport i exhibir-la eventualment a les autoritats estrangeres que ho sol·licitessin.

c) Es van donar instruccions a la Unitat de Nacionalitat i Passaports que qualsevol persona que sol·licités un nou passaport d'acord amb el model encomanat un cop es va detectar l'error, i on per tant ja no constava la incongruència de la pàgina 32, li fos expedit sense demora, la qual cosa s'ha de dut a terme des d'ençà i es continua fent quan així ho sol·licita algun titular d'un passaport amb l'error a la pàgina 32. No obstant això, el Govern entén que el temps transcorregut des de l'11 de desembre del 2013 i les raons argumentades anteriorment no justifiquen ni fan possible a hores d'ara una exoneració del preu públic que consta fixat en l'edicta publicat l'11 de desembre del 2013.





## Butlletí del Consell General

---

Dipòsit legal: And. 262/94  
ISSN 1024-9044

Preu de l'exemplar: 0,90 €  
Subscripcions: Tel. 877877