

2- PROCEDIMENT LEGISLATIU COMÚ

2.1 Projectes de llei

Edicte

La Sindicatura, en reunió tinguda el dia 10 de desembre del 2015, ha examinat el document que li ha tramès el M. I. Sr. Cap de Govern, registrat en data 2 de desembre del 2015, sota el títol **Projecte de llei de designació de carreteres i gestió de la xarxa viària** i, exercint les competències que li atribueix el Reglament del Consell General en els articles que es citaran, ha acordat:

1. D'acord amb l'article 18.1.d), admetre a tràmit aquest escrit, sota la qualificació de Projecte de llei i procedir a la seva tramitació com a tal.
2. D'acord amb l'article 92.2, ordenar la seva publicació i obrir un període de quinze dies per a la presentació d'esmenes. Aquest termini finalitza el dia 3 de març del 2016, a les 17.30h.

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

Casa de la Vall, 10 de desembre del 2015

Vicenç Mateu Zamora
Síndic General

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 canviants 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:

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.

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.

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.

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.

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.

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

Article 7

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 a través d'un conveni.

2. El Govern pot traspasar 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Disposició addicional única

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

Disposicions derogatòries

Primera

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

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.

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 l'enllaç 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.

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 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

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 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).