

Llei 7/2005, del 21 de febrer, de designació de carreteres

Índex

[Mostra/Amaga]

- Exposició de motius
 - Article 1
 - Definició de carretera general i secundària
 - Article 2
 - Designació de carreteres generals
 - Article 3
 - Traspàs de la titularitat de les carreteres
 - Article 4
 - Xarxa bàsica de vials
 - Article 5
 - Designació de la xarxa bàsica de vials

Atès que el Consell General en la seva sessió del dia 21 de febrer del 2005 ha aprovat la següent:

Llei 7/2005, del 21 de febrer, de designació de carreteres

Exposició de motius

Mitjançant les ordinacions del Consell General, especialment l'Ordinació II de 4 de juliol de 1969, l'Ordinació I de 13 de juliol de 1987 i l'Ordinació I de 13 de juliol de 1990, es van establir de forma més o menys precisa la designació i la classe dels diferents trams de les carreteres generals i secundàries del país.

La important evolució que han experimentat l'ordenació urbana i el tràfic automobilístic des del moment en què quedà establert quines són les vies mereixedores de la categoria de carretera general i de carretera secundària, l'any 1969, aconsellen procedir de forma inajornable a una adequació més conforme a la realitat de la circulació i a la importància respectiva dels vials situats en diferents llocs d'Andorra.

El Consell General ja constatà la necessitat de canviar la nomenclatura quan es van aprovar, l'any 1993, la Llei qualificada de delimitació de competències dels comuns i la Llei qualificada de transferències als comuns. Les noves atribucions i competències definides havien de portar a situacions en què el Govern no pot actuar invertint en la millora de carreteres que, malgrat tenir un caràcter nacional, mantenen la categoria oficial de secundàries i, de la mateixa manera, els comuns no poden actuar sense l'acord del Govern en l'ordenació de vies que han perdut tot caràcter interurbà i han passat a ser exclusivament urbanes, encara que mantenen la categoria de carreteres generals.

Durant l'aprovació del pressupost de l'any 1993 el Consell General va acordar -acord que va ser renovat l'any següent en aprovar el pressupost del 1994- encomanar al Govern la requalificació de totes les carreteres del Principat. La previsió d'aprovar de forma immediata un Pla general de carreteres que havia d'incloure les requalificacions va deixar de facto en suspens aquell acord.

Tot i que el Pla de carreteres no ha arribat a veure la llum, el 14 de maig del 2003 el Govern va aprovar un Pla sectorial de noves infraestructures viàries en el que s'estableix amb suficient precisió el previsible desenvolupament de les vies de comunicació de caire nacional durant els propers anys. L'esmentat Pla sectorial ha estat tingut en compte en el moment de redactar aquesta Llei.

Les modificacions bàsiques contingudes en el text normatiu abasten diferents aspectes: es reordena l'estructura general de les carreteres, que deixa de ser radial; s'eviten les dobles o triples designacions per a una mateixa via i, sobretot, es fa possible el canvi de traçat de les carreteres generals al seu pas per l'interior dels nuclis urbans, en aquells supòsits en què existeix un vial alternatiu que pugui assegurar avantatjosament la indispensable continuïtat d'aquelles i, sempre que existeixi l'acord del comú, per al canvi de titularitat de la via que passarà a ser carretera general. Així mateix, es crea el Directori de carreteres generals, tot preveient els mecanismes per mantenir-lo actualitzat mitjançant la incorporació de les carreteres previstes en el Pla sectorial de noves infraestructures viàries, a mesura que es vagin obrint al trànsit, i també la modificació del traçat de les carreteres que es dugui a terme com a conseqüència dels canvis de titularitat de vies acordats amb els comuns.

L'altra gran novetat que introdueix la Llei és la definició d'una xarxa bàsica de vials. Aquest instrument neix de la constatació que la possibilitat de circulació en condicions d'alta intensitat de trànsit que ofereixen les carreteres generals es veu greument perjudicada per la travessa dels nuclis urbans i per la influència del trànsit urbà sobre aquelles, i persegueix la finalitat de buscar solucions que ajudin a pal·liar l'esmentada situació i a utilitzar tota la potencialitat dels vials existents fins i tant que no estiguin construïts els vials alternatius a l'exterior de les aglomeracions urbanes previstos al Pla sectorial del Govern, i els vials arterials i col·lectors que els plans d'ordenació i urbanisme parroquials han de preveure dins de les aglomeracions.

La xarxa bàsica de vials està composta no únicament per les carreteres generals, sinó també per un determinat nombre de carreteres secundàries i carrers, o trams de carreteres secundàries i de carrers, que ofereixen la possibilitat de distribuir el trànsit en la travessa dels nuclis urbans i fan possible l'adopció de solucions alternatives per a mantenir la circulació de vehicles en condicions d'alta intensitat o en

situacions excepcionals.

La inclusió d'una carretera o carrer en la xarxa bàsica de vials no modifica el règim jurídic a què està subjecta per raó de la seva titularitat, però introdueix alguns condicionants per raó de la funció de mobilitat supraparroquial a què es destinen. Aquests condicionants són bàsicament dos: per una part que l'administració comunal haurà de demanar informe a l'Administració general abans de concedir autoritzacions d'ocupació o tancament provisional de les vies que hi són compreses, i haurà de notificar prèviament les actuacions que ella mateixa es proposi dur-hi a terme; per altra part, la necessitat d'informe de la Taula nacional de mobilitat abans d'emprendre qualsevol actuació que modifiqui substancialment la capacitat o la funcionalitat per al trànsit de vehicles de les vies que formen part de la xarxa bàsica.

La Taula nacional de mobilitat és un òrgan nou que crea aquesta Llei per a fer possible la coordinació d'actuacions de les diferents administracions implicades en la gestió de la xarxa bàsica de vials. Està integrada per representants de l'Administració general i de l'administració local, al més alt nivell, i se li atribueixen importants funcions de proposta, de planificació i de coordinació de les actuacions de les diferents administracions en matèria de gestió de la xarxa bàsica de vials, mobilitat i gestió del trànsit.

LesLleis.com

Pels motius expressats, el Consell General adopta la present Llei.

Article 1

Definició de carretera general i secundària

Segons la seva titularitat, les carreteres es classifiquen en carreteres generals i carreteres secundàries. Són carreteres generals aquelles carreteres de titularitat de l'Administració general i carreteres secundàries aquelles carreteres de titularitat d'un comú.

Article 2

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): Escaldes - Ordino (pont del Castellà).
- d) Carretera General núm. 3 A (CG3 A): Andorra la Vella - cruïlla amb la CG3.
- e) Carretera General núm. 4 (CG4): La Massana - port de Cabús.
- f) Carretera General núm. 5 (CG5): Erts - Arinsal.
- g) Carretera General núm. 6 (CG6): Rotonda d'Aixovall - frontera amb Espanya d'Os de Civís.

2. El traçat de cada una de les carreteres generals és el que es detalla en el Directori de carreteres generals que es publica com a annex número 1.

3. Les carreteres compreses en el Pla sectorial de noves infraestructures viàries aprovat pel Govern el 14 de maig de 2003 adquiriran la condició de carreteres generals a partir de la seva entrada en servei. En aquell moment, el Govern les incorporarà al Directori de carreteres generals, tot identificant-les amb un número i un nom.

Article 3

Traspàs de la titularitat de les carreteres

1. L'Administració general 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 construïda per la pròpia Administració general, ja sigui a través d'un altre vial urbà de titularitat comunal i que el comú traspassi simultàniament a l'Administració general.

2. Els acords de traspàs de titularitat de trams d'una carretera general a un comú es formalitzen en document administratiu entre les administracions interessades i són ratificats per llei.

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.

Article 4

Xarxa bàsica de vials

1. Es crea una xarxa bàsica de vials, que té la funció de fer 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.

2. La xarxa bàsica de vials ha de permetre la continuïtat de 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.

Article 5

Designació de la xarxa bàsica de vials

1. Totes les carreteres generals formen part de la xarxa bàsica de vials.
2. Conformen també la xarxa bàsica de vials, amb caràcter complementari, aquelles carreteres secundàries o trams de carreteres secundàries i aquells carrers o trams de carrers que es detallen a l'annex núm. 2.

Registreu-vos a LesLleis.com per
accedir al contingut complet d'aquesta pàgina.