



CONSELL GENERAL
PRINCIPAT D'ANDORRA

*Grup Parlamentari
Socialdemòcrata*

CONSELL GENERAL	
REGISTRE D'ENTRADA	
Data d'entrada:	30-10-07
Hora d'entrada:	16.50H
Núm:	1140

A LA SINDICATURA

Jaume BARTUMEU CASSANY, conseller general, President del Grup Parlamentari Socialdemòcrata, en la representació que ostento, comparec per davant la Sindicatura i com millor en dret escaigui,

D I C

Que d'acord amb el que disposa l'article 138 del Reglament del Consell General passo a formular la següent Proposta d'Acord perquè, un cop admesa per aquesta Sindicatura, segueixi el procediment pels seus tràmits i sigui presentada al Ple del Consell General per a la seva votació.

PROPOSTA D'ACORD

INTRODUCCIÓ

El dia 20 d'abril de 2005 el Govern va aprovar el "Pla Sectorial de noves infraestructures viàries a escala 1/1000, que desenvolupa el Pla publicat al BOPA núm. 44 de 23 de maig del 2003". L'Edicte de publicació d'aquest acord es troba en el Butlletí Oficial núm. 38 de 4 de maig de 2005.

El Pla Sectorial s'estructura en un text introductori i un Acord, desglossat aquest en dos apartats. Formen, igualment, part de l'Acord i són objecte de publicació en el mateix Butlletí: a) com a annex 1, la memòria general del Pla, l'índex i la relació d'annexes de la mateixa memòria; b) com a annex 2, els plànols de traçat en planta i afectacions, que desenvolupen i/o modifiquen els referenciats en l'edicte de 14 de maig del 2003 (BOPA núm. 044 de 23 de maig del 2003).

L'Annex 1, "Memòria general del Pla sectorial", s'obre amb l'apartat "Marc legal". El segon apartat, "Contingut del Pla sectorial", es desglossa en un seguit de subapartats que abasten els elements més significatius del Pla: situació i assentament, justificació de l'interès nacional, característiques generals i tècniques del projecte i referències a la planificació i a les resultes de l'execució del Pla sectorial.

A efectes de la present Proposta d'acord, és especialment rellevant el contingut dels subapartats 2.3.1. "Premisses de disseny" i 2.3.2. "Criteris bàsics de disseny".

El subapartats referits diuen el següent:

"2.3.1. Premisses de disseny"

Per tal de concebre el "Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries" s'han establert un seguit de premisses o principis bàsics de disseny que constitueixen el marc de desenvolupament del mateix, i que són les següents:

Connectivitat i equilibri territorial.

El Pla ha de cercar resoldre la problemàtica actual de la mobilitat i garantir el futur desenvolupament. En aquest sentit es busca la bona comunicació entre les diferents parròquies amb l'objectiu d'assolir un veritable equilibri territorial.

Preservació de sòl i possibilitats de creixement urbà.

S'ha d'aconseguir l'equilibri entre les necessitats d'accessibilitat i l'ocupació mínima de terrenys urbanitzables. També s'ha d'intentar assolir que les infraestructures viàries bàsiques permetin a les corporacions locals la màxima flexibilitat en llurs respectives polítiques urbanístiques.

Impacte ambiental.

Entenem que el Pla ha de tenir com a premissa bàsica el respecte mediambiental. Aquesta premissa, d'aplicació general per a tots els plans d'infraestructures, mereix una especial atenció en el nostre cas tenint en compte la clara vocació turística i de serveis que té Andorra.

Mínima distorsió del trànsit durant l'execució de les obres.

S'ha d'intentar que el Pla no afecti significativament el trànsit de la xarxa viària existent."

"2.3.2. Criteris bàsics de disseny"

criteris generals

El "Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries" neix com a fruit, partint de la base de les premisses abans esmentades, de la consideració de diferents criteris de disseny, els quals s'exposen a continuació.

Criteris urbanístics i d'ordenació del territori

Es pretén que la nova xarxa proposada no representi una barrera física ni hipotequi el creixement futur dels nuclis de població. També es pretén afectar el mínim possible els terrenys construïbles i, molt especialment, aquells de major valor econòmic, a fi d'acotar els costos de les eventuais indemnitzacions derivades de l'ocupació dels terrenys afectats. En aquest sentit, s'ha efectuat una valoració conjunta amb els diferents Comuns.

Criteris de funcionalitat

La proposta de xarxa viària s'ha elaborat tenint en compte les obres en execució i/o previstes a realitzar a curt termini, tant per part de Govern com dels Comuns, considerant la possibilitat d'aprofitament i millora de les carreteres existents. S'ha previst un cert nombre d'enllaços i connexions des de la xarxa proposada amb les carreteres existents, intentant assolir un equilibri entre la "minimització" dels accessos a la xarxa bàsica i la "maximització" dels accessos a les carreteres existents.

Criteris ambientals

S'ha tingut molt en compte intentar minimitzar l'impacte que aquestes obres poden tenir sobre el medi, preservant les seves característiques naturals i, en el cas de que no sigui possible, regenerant al màxim les alteracions produïdes. En tot cas, en el moment de redactar els corresponents projectes constructius, es redactaran els preceptius estudis d'impacte ambiental. En l'Annex núm. 6 del present Pla Sectorial es fa una descripció dels diferents condicionants mediambientals que incideixen en cada element del Pla Sectorial. En l'Annex núm.:7 es fan propostes relatives a la restauració mediambiental de les afeccions més significatives.

Criteris geomètrics

Es proposa que les característiques mínimes de radis i pendents de la xarxa segueixin, dins el possible, el prescrit a les "Característiques Tècniques de les Vies Pirinenques" de la Comunitat de Treball dels Pirineus.

(...)

Altres criteris



Pel disseny del Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries també s'ha tingut molt en compte la diagnosi de l'estat de la xarxa actual de carreteres pel qual s'ha efectuat una valoració detallada en l'Annex núm. 9. En els Annexes núm. 4 i núm. 5 s'inclouen altres criteris que s'han considerat en el disseny geomètric final: condicionants geològico-geotècnics i de riscos naturals.

Estudi de trànsit

L'estudi de trànsit ha estat una eina més (a l'igual que els estudis medioambientals, geològics-geotècnics,...) per a definir els criteris bàsics de disseny que han de regir en el desenvolupament del Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries.

La metodologia dels treballs dins l'estudi de trànsit ha estat:

Descripció de l'àmbit d'estudi

Descripció del trànsit actual (anàlisi de l'oferta / demanda viària)

Prognosi de variables relacionades amb la mobilitat

Modelització de la xarxa de transport privat

Creació i anàlisi d'escenaris de futur: Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries

A partir d'aquests treballs i anàlisi, l'estudi de trànsit ha ajudat a definir els criteris bàsics de disseny de manera que tenint en compte la demanda de trànsit de les vies del present pla i les carreteres generals en l'estat existent i futur (a nivell de número de carrils i traçat), s'han determinat els indrets idonis per a la ubicació dels enllaços, s'han determinat les amplades de les vies del pla, així com els diversos tipus de vehicles que han de circular per algunes vies.

(...) “

En el mateix Annex 1, en el subapartat 2.3.6. “Elements que configuren el Pla sectorial”, es descriuen les diverses actuacions previstes, ordenades per ordre de prioritat. Les actuacions estan formades per elements de dos tipus, els trams, identificats amb la terminologia “T”; i els enllaços, identificats amb la terminologia “E”.

En la taula que llista les actuacions del Pla consta l'actuació referida a la Desviació de Sant Julià, que inclou tres elements: E2, enllaç de Fontaneda; T2, tram Desviació de Sant Julià; i E3, enllaç St. Julià Nord.

Aquesta actuació, la Desviació de Sant Julià de Lòria, és la que interessa aquesta Proposta d'Acord, particularment el projecte núm. 0009/2005 “Desviació de Sant Julià de Lòria, 3r tram: des de l'enllaç amb l'avinguda Francesc Cairat fins a la boca nord del túnel de la Tàpia”, que és el que actualment es troba en fase de licitació.

MOTIVACIÓ

Vist el "Pla Sectorial de noves infraestructures viàries a escala 1/1000, que desenvolupa el Pla publicat al BOPA núm. 44 de 23 de maig del 2003", aprovat pel Govern el dia 20 d'abril de 2005 i publicat al Butlletí Oficial núm. 38 de 4 de maig de 2005,

Vist l'Edicte del 19 de setembre de 2007 pel qual s'anuncia el termini de presentació d'ofertes per a realitzar l'obra del projecte núm. 0009/2005 desviació de Sant Julià de Lòria, 3r tram: des de l'enllaç amb l'avinguda Francesc Cairat fins a la boca nord del túnel de la Tàpia,

Vist que aquest termini de presentació d'ofertes finalitza el dia 15 de novembre del 2007 i que l'obertura pública de les mateixes tindrà lloc el dia 16 de novembre,

Atès el que disposa la "Memòria general del Pla sectorial", Annex 1 del "Pla Sectorial de noves infraestructures viàries", especialment els subapartats 2.3.1. "Premisses de disseny", i 2.3.2. "Criteris bàsics de disseny",

Vist el Plec d'Al·legacions al projecte núm. 0009/2005, presentat al MI Govern amb data de l'escrit de 10 de setembre de 2007,

Atès que aquest projecte, que forma part de l'actuació T3 del "Pla sectorial de noves infraestructures viàries", correspon a un vial a cel obert que discorre al peu de la muntanya de Rocafort, entre aquesta i el marge dret del riu Valira,

Atès que la zona per la que discorre aquest vial és una zona d'alt valor ecològic i que la construcció del mateix produirà un impacte ambiental certament significatiu,

Atès que la construcció del citat vial malmetrà el valor paisatgístic de la zona,

Atès que la construcció del citat vial farà desaparèixer, al costat del riu Valira, possibles passos, passeigs i espais de lleure i de gaudi de l'aigua,

Atès que la zona per la que discorre aquest vial és una zona amb una geologia complexa que fa preveure problemes de seguretat per possible caiguda de pedres,

Atès que aquest projecte comporta un enllaç amb el centre de la vila de Sant Julià de Lòria i que aquest enllaç entra en contradicció amb la vocació de via ràpida de la infraestructura,

Atès que aquest projecte comporta un enllaç amb el centre de la vila de Sant Julià de Lòria i que aquesta solució ha merescut un rebuig manifest per una

part important de la població laurediana, que dubta raonadament del seus hipotètics beneficis,

Atès que l'enllaç amb el centre de la vila de Sant Julià de Lòria hipoteca de forma gairebé irreversible el futur desenvolupament de la vila, afecta significativament les condicions ambientals i de qualitat de vida de la mateixa i compromet greument la seva vocació turística i comercial,

Atès, finalment, el que disposa l'Article 31 de la Constitució: *“Es funció de l'Estat vetllar per la utilització racional del sòl i de tots els recursos naturals, amb la finalitat de garantir a tothom una qualitat de vida digna i de restablir i mantenir per a les generacions futures un equilibri ecològic racional en l'atmosfera, l'aigua i la terra i de defensar la flora i la fauna autòctones.”*

A fi d'adequar el "Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries", tant a les exigències de mobilitat i comunicació que el justifiquen com a les legítimes aspiracions de la ciutadania en ordre a preservar la seva qualitat de vida i a no malmetre les expectatives econòmiques i de desenvolupament de la vila de Sant Julià de Lòria,

El Consell General, en la sessió del diaadopta el següent:

ACORD:

S'insta el Govern a que, en els més breus terminis,

a) suspengui, a tots els efectes, l'execució del projecte núm. 0009/2005 Desviació de Sant Julià de Lòria, 3r tram: des de l'enllaç amb l'avinguda Francesc Cairat fins a la boca nord del túnel de la Tàpia

b) replantegi l'actuació referida al tram i enllaços T2, E2i E3, "Desviació de Sant Julià de Lòria" del Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries, eliminant el vial obert corresponent al 3r tram i resolent la desviació mitjançant un únic túnel, d'acord amb els millors criteris de caràcter ambiental, social, econòmic i d'enginyeria viària i mobilitat."

Casa de la Vall, 30 d'octubre de 2007


Jaume BARTUMEU CASSANY