

Govern

Disposicions de caràcter general

Decret d'aprovació del Reglament d'urbanització

Exposició de motius

L'article 53 de la Llei general d'ordenació del territori i urbanisme enumera els instruments d'ordenació del Govern i cita, entre altres, el Reglament urbanístic, el Reglament d'urbanització i el Reglament de construcció i normes tecnològiques.

D'acord amb el que preceptua l'article 54 de la mateixa Llei, els instruments d'ordenació del Govern, a proposta del ministeri responsable de l'ordenament territorial, i amb un informe del ministeri responsable del medi ambient quan per competència sigui procedent, són executius a partir del mateix dia de la publicació al Butlletí Oficial, i les disposicions i previsions que hi són contingudes queden integrades a la planificació parroquial i la vinculen amb efectes immediats.

Segons l'article 57 de la Llei, els reglaments urbanístic, d'urbanització i de la construcció tenen el caràcter de mínim obligatori d'aplicació general, sense perjudici que les ordinacions particulars reguladores de la normativa subsidiària parroquial puguin establir condicions més restrictives.

És objecte del present text el Reglament d'urbanització, que, d'acord amb el que preveu l'article 59 de la Llei general d'ordenació del territori i urbanisme, conté el conjunt de disposicions tècniques destinades a definir els traçats, els dissenys i les dimensions mínimes de les infraestructures, els serveis i les seves interrelacions.

Per això, a proposta del ministre d'Ordenament Territorial, i després de l'informe de la Comissió Tècnica d'Urbanisme, el Govern, en la sessió del 27 de març del 2002, aprova el present Decret amb el contingut següent:

Article únic

S'aprova el Reglament d'urbanització, que entrarà en vigor el mateix dia de ser publicat al Butlletí Oficial del Principat d'Andorra.

Reglament d'urbanització

Capítol preliminar. Disposicions de caràcter general

Article 1

Objecte

Constitueix l'objecte d'aquest Reglament d'urbanització l'establiment del marc de referència i la definició dels paràmetres i dels criteris als quals es remetràn les normatives subsidiàries del planejament (en endavant NSDP) dels plans d'ordenació i urbanisme parroquials (en endavant POUP) amb caràcter general i unitari amb independència de les seves determinacions específiques de detall pel que fa a la regulació dels aspectes següents: dimensionament mínim de les infraestructures de viabilitat i normes constructives, tècniques, sanitàries i de règim de serveis de la urbanització.

Article 2

Àmbit d'aplicació

2.1. El present Reglament d'urbanització s'aplica en tot el territori andorrà per tot tipus de sòl, qualsevol que en sigui l'ús o destí. Per consegüent, és aplicable tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable que mitjançant els instruments de la planificació adquireixi la categoria de sòl urbà, i en totes aquelles actuacions excepcionals autoritzables en sòl no urbanitzable.

2.2. Les NSDP específiques de les diferents unitats d'actuació dels POUP de cada parròquia, més detallistes i amb vocació d'adaptació concreta a les característiques morfològiques i topogràfiques de cada emplaçament, l'han de complementar i no poden contenir disposicions que hi siguin contràries.

Article 3

Vigència

3.1. La Llei general d'ordenació del territori i urbanisme (en endavant LGOTU), que constitueix el marc legal del present Reglament, comporta la derogació de totes les disposicions anteriors, generals i parroquials, que s'oposin al contingut de la Llei.

3.2. L'entrada en vigor d'aquest Reglament d'urbanització comporta la derogació de totes les normes, ordinacions i disposicions del Consell General, del Govern i dels comuns que eren vigents en matèria d'urbanització fins a la data.

Article 4

Interpretació

4.1. El present Reglament d'urbanització s'ha d'interpretar en el marc general del que disposa la Llei general d'ordenament del territori i urbanisme, i atenent els objectius i finalitats de la Llei, tant en la seva lletra com en el seu esperit.

4.2. En cas de dubte, i si escau amb informe previ de la Comissió Tècnica d'Urbanisme (en endavant CTU), preval la interpretació més estricta i restrictiva pel que fa: a) a l'exigència d'urbanització prèvia; b) a l'accés millor als edificis; i c) a la densitat d'habitatges inferior en relació amb el dimensionament de l'accés.

Article 5

Actualització

5.1. El Govern ha de promoure l'actualització d'aquest Reglament d'urbanització com a mínim cada quatre anys a partir de la seva publicació, per adaptar-lo a la realitat social del temps en què hagi d'aplicar-se i als progressos tecnològics que tinguin lloc.

5.2. El Govern pot modificar o actualitzar el Reglament abans del transcurs del termini de quatre anys establert en el punt anterior per la seva pròpia iniciativa, a instància d'un o més comuns, o bé per recomanació tècnica justificada dels col·legis professionals implicats directament o indirectament pel seu àmbit d'aplicació.

5.3. L'abast de l'actualització ha de ser el necessari en cada cas i el Reglament s'ha de tornar a aprovar i publicar de forma completa i global. Cal integrar en la nova redacció les modificacions parcials o complementàries que s'estimin convenients tenint en compte: a) les incidències sorgides per l'aplicació del mateix Reglament per part dels comuns; b) l'assessorament o opinió que pugui emetre la Comissió Tècnica d'Urbanisme dins del marc d'actuació propi previst per la LGOTU, i c) les situacions, deficiències o inexactituds que s'hagin produït o posat de manifest en el període de vigència anterior.

Capítol primer. Tipologies i dimensionaments mínims dels carrers en el procés d'urbanització

Article 6

Tipologies de carrers

6.1. Estan subjectes a l'obtenció de llicència, en els termes i procediment previstos en el Reglament de construcció, les obres de construcció de carrers o vials i les seves instal·lacions, tant les de nova planta com les d'ampliació i reforma i les de rehabilitació, independentment del tipus de sòl on es trobin emplaçades, segons els termes i condicions de la classificació que s'indica a continuació. S'entén que totes les mesures mínimes que es defineixen estan lliures de tot obstacle i/o mobiliari urbà; i s'entenen com a netes (a aquests efectes, no es considera mobiliari urbà els elements necessaris dels sistemes d'enllumenat públic, hidrants, senyalització de circulació i informació, les bústies de correus, les màquines lligades a l'aparcament per temps i les de recollida d'escombraries).

6.2. El pendent màxim admissible és del 10% en l'eix del carrer i en tota la llargada dels vials. No obstant això, es poden justificar pendents superiors en el planejament parroquial per raó d'embranchament, connexió o de pas obligat del nou vial projectat per vials que ja existeixin en l'actualitat.

També es poden plantejar vials amb pendent fins al 12% per sota de la cota 1.400 +/- 100 m per motiu justificat de tipus topogràfic o preexistent.

6.3. A fi que els carrers de nova planta tinguin arbrat, bancs públics o d'altres elements de mobiliari urbà (exceptuant-ne els mencionats en el primer paràgraf d'aquest article), o que ofereixin la possibilitat d'instal·lar-hi terrasses de bar a l'estiu, cal dissenyar la dimensió de les voreres de forma que admetin aquests elements; cal tenir especialment cura del caràcter residencial, comercial o d'altra mena del carrer pel que fa a la conveniència o no del seu disseny específic a fi de garantir els fluxos de vianants de cada tipologia, de forma que es deixi lliure com a mínim la dimensió especificada en els punts següents. Els sobreamples de vorera destinats a aquest efecte es computen (són compensables) dins del percentatge (entre el 5% i el 15% segons el cas) d'espais de cessió gratuïta i atribuïts al concepte d'espai públic destinat a llocs i dotacions d'esbarjo com ara places, rambles, bulevards, etc.

6.4. El disseny dels carrers o vials ha d'incorporar obligadament la previsió de les xarxes de serveis parroquials, o en règim de concessió si escau, en matèria de recollida d'aigües pluvials i aigües negres (xarxa separativa), distància entre registres i embornals, xarxes d'alimentació d'aigua potable i prevenció d'incendi, ubicació dels hidrants i les previsions teòriques d'embranchaments als edificis, definició de les xarxes d'enllumenat públic i determinació dels nivells d'il·luminació, xarxa telefònica, xarxa de mitjana i baixa tensió, i d'altres, coordinació amb les empreses de distribució, els criteris d'ubicació i el dimensionament de les xarxes en funció de la NSDP dels POUP. Així mateix, la NSDP ha de preveure la racionalització i la uniformitat de la senyalització que hagin de suportar els carrers o vials. Els serveis s'han de dissenyar i executar segons el que especifica la normativa sectorial que els correspongui.

6.5. Les obres de nova planta d'urbanització de tota mena o la rehabilitació de carrers de la xarxa existent han d'adequar-se a les dimensions mínimes definides a continuació, dins del marc urbanístic establert pels POUP, que han de definir si escau i com a mínim els tipus d'agre-

gació/connexió de la viabilitat o sistema viari segons els criteris, normes i l'annex número 1 següents:

6.5.a. Vials arterials, dimensionats per garantir l'embranchament del sistema viari local amb el sistema de carreteres generals del Govern, quan així ho prevegi el Pla de mobilitat parroquial, amb una velocitat màxima autoritzable de 90 km/h. Els límits d'edificació a tocar dels vials han d'estar retirats com a mínim 1,5 m de la fi de la vorera (3,0 m des de la vorada) i on sigui físicament possible cal preveure l'espai necessari per tal de permetre'n l'ampliació futura, seguint criteris específics dels plans nacional i parroquial de mobilitat.

En tots els casos que a continuació es relacionen, l'abreviatura V es refereix a amplada mínima de voravia, P a banda mínima d'aparcament, i 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.

Les seves dimensions mínimes han de ser, respectivament:

17 m (1,5 V + 3,5 C + 3,5 C + 3,5 C + 3,5 C + 1,5 V) en el cas que no hi hagi bandes d'aparcament al llarg del vial. Els POUP, en cada cas, han de definir l'amplada de les voreres, amb un mínim d'1,5 m per banda i la reserva d'espai suplementària d'1,5 m per banda de titularitat pública i cessió obligatòria al Comú (únicament en el cas de 17 m d'amplada) independentment de si està pavimentat o no ho està (reserva per ampliació futura).

18 m amb aparcament a una banda (1,5 V + 2,0 m per aparcament P + 3,0 C + 3,5 C + 3,5 C + 3,0 C + 1,5 V). Voreres com a mínim de 1,5 m per banda.

20 m amb aparcament a dues bandes (1,5 V + 2,0 m per aparcament P + 3,0 C + 3,5 C + 3,5 C + 3,0 C + 2,0 m per aparcament P + 1,5 V). Voreres com a mínim d'1,5 m per banda.

En funció del Pla de mobilitat parroquial i el Pla de mobilitat estatal i dels estudis de transport públic, el nombre dels carrils del vial es podrà augmentar justificadament per mòduls de 3,5 m (siguin reversibles o no) i, així mateix, es podran dissenyar elements

afegits com ara el carril exclusiu bus+taxi (3,5 m) o el carril exclusiu bicicletes (2,0 m), o bé procedir a la redistribució de les mesures internes sense reduir la dimensió total mínima del tipus entre límits d'edificació.

El present Reglament no relaciona directament l'amplada dels vials amb l'alçada de les edificacions (en nombre de plantes) que pot suportar el vial per facilitar el planejament parroquial. No obstant això, els POUP han de mantenir el criteri d'ubicar les edificacions de més alçada amb relació als vials o espais públics de més amplada, de forma que augmentin la distància entre límits d'edificació i millorin l'assolellament de les edificacions.

6.5.b. Vials col·lectors o distribuïdors, amb la funció de recollir la xarxa local de la parròquia i connectar-la amb la viabilitat arterial definida en el punt anterior o, excepcionalment, amb la xarxa general de l'Estat quan així ho prevegin els plans de mobilitat parroquial i nacional, amb una velocitat màxima autoritzable de 50 km/h.

Les seves dimensions mínimes han de ser, respectivament:

6.5.b.1. 8 m (2,5 V + 3,0 C + 2,5 V) quan tinguin un sol sentit i no tinguin bandes d'aparcament. Aquest subtipus i les seves variants amb aparcament s'ha de limitar a aquelles zones de sòl urbà no consolidat o consolidat que requereixin connexió amb la xarxa existent i no es pot utilitzar en el disseny de xarxa nova en sòl urbanitzable.

10 m un sol sentit i amb aparcament a una banda

12 m un sol sentit i amb aparcament a dues bandes

6.5.b.2. 11 m (2,5 V + 3,0 C + 3,0 C + 2,5 V) en el cas de dos sentits (o dos carrils en el mateix sentit) i que no tinguin bandes d'aparcament.

13 m ídem anterior i amb aparcament a una banda

15 m ídem anterior i amb aparcament a dues bandes

En funció del Pla de mobilitat parroquial i el Pla de mobilitat estatal i els estudis de transport públic, el nombre dels carrils es pot augmentar

justificadament per mòduls de 3,0 m (siguin reversibles o no) i, així mateix, es poden dissenyar elements afegits com ara el carril exclusiu bus+taxi (3,0 m) o el carril exclusiu bicicletes (1,8 m), o bé procedir a la redistribució de les mesures internes sense reduir la dimensió total mínima del tipus entre límits d'edificació.

6.5.c. Carrers d'ús local específic adaptats a l'activitat que suportin, ja sigui residencial, industrial, comercial o d'una altra mena. El seu disseny forma la xarxa bàsica de viabilitat de la parròquia en l'àmbit local i ha de connectar amb l'existent; la seva velocitat màxima autoritzable és de 30 km/h.

El dimensionament de voreres dependrà de l'ús predominant, i dels estudis de circulació de vianants. Així, les dimensions mínimes han de ser, respectivament:

6.5.c.1. En zones purament industrials es pot reduir fins a un mínim d'1,25 m d'amplada per banda.

6.5.c.2. En zones purament residencials de baixa densitat es pot reduir fins a un mínim d'1,25 m d'amplada per banda (en urbanitzacions destinades a xalets, cases aparellades, i cases en filera).

6.5.c.3. En zones de baixa circulació de vianants, ús comercial local i urbanitzacions destinades a edificis plurifamiliars aïllats, es pot reduir fins a 1,5 m.

El dimensionament de carrils per a vehicles depèn de l'ús predominant i dels estudis de mobilitat. Així, les dimensions mínimes han de ser, respectivament:

6.5.c.a. En zones purament industrials es pot reduir fins a un mínim de 3,0 m d'amplada per carril amb un mínim de dos carrils.

6.5.c.b. En zones purament residencials de baixa densitat es pot reduir fins a un mínim de 2,5 m d'amplada per carril i un mínim de dos carrils (en urbanitzacions destinades a xalets, cases aparellades, cases en filera, ús comercial local i urbanitzacions destinades a edificis plurifamiliars aïllats).

Per consegüent, el carrer mínim de nova planta o rehabilitat que pot definir el planejament -fora de les excepcions en plans especials de circumval·lació o continuïtat de trama existent en nucli antic històric que es detallen en el punt següent- ha de ser de 7,5 m (1,25 V + 2,5 C + 2,5 C + 1,25 V). En funció del Pla de mobilitat parroquial i els estudis de transport públic, el nombre dels carrils es pot augmentar justificadament per mòduls de 2,5 m (siguin reversibles o no) i, així mateix, es poden dissenyar elements afegits com el carril exclusiu bus+taxi (3,0 m) o el carril exclusiu bicicletes (1,5 m).

6.5.d. Carrers existents d'accés rodat limitat exclusivament a ús per a veïns, i càrrega i descàrrega en horaris determinats, reservat per al tractament específic de zones de nucli antic. Dimensió mínima: 3,25 m entre façanes (que sempre que sigui possible s'ha d'incrementar a 3,5 m com a mínim). La seva velocitat màxima admissible ha de ser de 10 km/h.

No és permès en cap cas dissenyar carrers de nova planta d'aquest tipus. Tot i això, excepcionalment, es pot admetre donar continuïtat als carrers existents amb una dimensió mínima de 6 m totals (voreres + calçada) a l'efecte de circumval·lar, donar continuïtat o sortida (encara que sigui amb sentit únic de circulació) a la trama urbana existent en zones de nucli antic històric consolidades, dins del marc urbanístic de plans especials (d'iniciativa pública), sempre que les dites actuacions no generin una IMD superior als 150 vehicles/dia i la seva llargada total entre inici i final (llargada total del tram dissenyat) no sigui superior a 300 m en l'eix del carrer i els usos autoritzables que prevegi el planejament parroquial siguin compatibles amb aquest baix impacte sobre la xarxa viària. Tanmateix, a fi d'evitar actuacions abusives sobre això, els límits d'edificació s'han de situar com a mínim a 7,5 m de distància entre façanes i cal realitzar la cessió obligatòria a titularitat pública del terreny no construït (diferència entre els 6 m i els 7,5 m teòrics definits en l'apartat anterior considerats part integrant del sistema viari independentment que sigui

tot a una banda o repartit entre les dues a criteri del planejament parroquial).

Els carrers de nova planta (com a mínim de 3,5 m d'amplada entre façanes) s'admeten en operacions de sanejament de la trama urbana interior al perímetre del nucli antic existent destinades a millorar les connexions internes del dit nucli o amb els carrers perifèrics de la part vella.

6.5.e. Accés rodat per a un màxim de tres habitatges unifamiliars (tres edificis aïllats) tipus xalet, de 3,25 m com a mínim (descomptable de la superfície de parcel·la o de parcel·les en la totalitat del seu recorregut a efectes de coeficient d'edificabilitat -si existeix la relació m^2 parcel·la/ m^2 edificables en la NSDP), des del carrer o vial públic, i situat a l'interior de la finca o les finques en la seva totalitat.

És l'única classe d'accés rodat privat de nova planta possible (vist que la LGOTU preveu la cessió pública del sistema viari) sempre que es mantingui com a accés a un màxim de tres habitatges unifamiliars. En el cas que es vulgui parcel·lar, reparcel·lar, segregar, afegir, normalitzar o modificar de qualsevol forma la finca original o les finques originals amb l'ànim de sol·licitar llicència d'edificació per a altres unitats d'habitatge hi ha aquestes condicions:

6.5.e.1. Cal ampliar l'accés als 7,5 m mínims del punt 6.5.c.

6.5.e.2. Cal cedir el dit pas privat a carrer públic amb la seva nova amplada segons el present Reglament.

6.5.e.3. En sòl urbanitzable, i en l'interior de finca de titularitat privada, excepcionalment i si ho permet el planejament parroquial -en el qual es delega expressament l'autorització i la definició de condicions específiques-, es pot edificar un màxim de tres habitatges unifamiliars tipus xalet o tipologia externa tipus borda (a definir tipològicament per les NSDP parroquials), encara que l'accés sigui exclusivament per a vianants i no hi hagi accés rodat. Els POUP han de definir exhaustivament les dimensions de parcel·la mínima i els llocs on es pot mantenir aquesta tipologia tradicional.

6.5.e.4. A efectes d'aplicació del present Reglament, es recorda que els nivells d'accés de vehicles i el primer nivell d'habitatge (planta baixa definida pel Pla de referència horitzontal del Reglament de construcció) no necessàriament han de coincidir i s'han d'adaptar segons el cas a la topografia dels terrenys o parcel·les d'acord amb les previsions de les NSDP i el criteri general d'adaptar les edificacions al terreny i no a la inversa, a fi de limitar el volum dels desmunts a realitzar.

6.5.f. Carrers de vianants amb diferents dimensionaments, segons la ubicació en què es trobin (independentment que mantinguin l'accés rodat per a veïns amb una velocitat màxima admissible de 10 km/h ídem al tractament de nucli antic):

6.5.f.1. Tenen la condició de carrers de vianants tots aquells que estan situats en nucli antic inferiors a 3,25 m i es trobin consolidats per la malla urbana existent. Mitjançant programes de sanejament, estudis de detall i altres instruments de planejament els comuns poden ampliar-los en el curs del temps, sense obligatorietat d'atorgar-los la condició d'accés rodat tot i superar en el futur la dimensió mínima de 3,25 m (decisió lliure del planejament parroquial en funció de la seva lògica pròpia).

6.5.f.2. Tenen la condició de carrers de vianants aquells que estiguin dissenyats a aquest efecte, aprovats o existents en la data d'aprovació del present Reglament, tot i que puntualment permetin l'accés de vehicles oficials i de serveis de les administracions públiques o subcontractats per aquestes, o dels cossos de policia, bombers, ambulàncies, funeràries, etc.

6.5.f.3. Els carrers de vianants dissenyats de nova planta pel planejament han de tenir una amplada mínima de 6 m entre façanes i/o límits d'edificació, i no poden admetre cossos volats superiors (balcons, tribunes, terrasses, etc.) que no respectin aquesta mínima dimensió entre ells (s'entén: els ubicats en costats oposats d'un carrer de vianants).

6.6. El disseny de qualsevol tipus de carrer de nova planta pot limitar la dimensió de vorera a 1,25 m quan limiti

contra vessant de muntanya tot i mantenir l'amplada total del tipus (voravies asimètriques). En aquest cas no s'atorgaran llicències d'edificació amb accés per aquest nivell de carrer (però poden atorgar-se si al terreny que confronta amb la dita vorera reduïda s'hi accedeix per vial en cota superior) a menys que es procedeixi a ampliar la vorera a la mateixa dimensió de l'altra banda del carrer o a un mínim d'1,5 m a criteri del planejament parroquial.

6.7. En obres d'ampliació, rehabilitació o millora específica de vials existents i dotació o millora de les instal·lacions existents:

6.7.a. Les obres d'ampliació, rehabilitació i/o modificació dels carrers existents s'han d'adaptar a les dimensions definides en els punts anteriors per tal d'adequar-los al Reglament pel que fa al tractament.

6.7.b. Queda a criteri del planejament parroquial específic contingut en el POUP el dimensionament concret de les voreres dels carrers que es pretenguin adequar a aquest Reglament, en funció de l'ús predominant, l'existència d'edificacions alineades o no, i en general les necessitats del Pla de mobilitat parroquial (tant de vehicles com de vianants).

6.7.c. Sempre que s'ampliï, es modifiqui o s'intervingui en un carrer existent cal adequar i revisar les xarxes de serveis existents, cal ampliar-les si està previst per les companyies distribuïdores, i en general cal deixar les infraestructures en estat de funcionament.

6.8. En obres d'ampliació de voreres i dotació d'instal·lacions en carrers existents:

6.8.a. Es poden admetre les obres de regularització de voreres (independentment dels límits d'edificació oficialment definits, en cas que hi hagi, en el carrer subjecte a regularització, edificacions no alineades) per millorar la viabilitat (tant de vehicles com de vianants).

6.8.b. Es poden admetre dins de la lògica del planejament parroquial (dins del marc del Pla de mobilitat parroquial) actuacions d'ampliació de voreres en detriment del nombre i de les dimen-

sions dels carrils de circulació de vehicles, supressió de les bandes d'aparcament existents (sempre que l'existència d'aparcaments alternatius en un radi de 500 m des del centre de la banda d'aparcament suprimida ho justifiqui).

Especialment, aquestes actuacions han de ser indicades quan la vocació comercial d'una avinguda o carrer faci manifesta la insuficiència del dimensionament de les seves voreres segons el parer del planejament urbanístic parroquial.

6.8.c. Quan, pels motius exposats en el punt anterior, s'augmenti la dimensió o l'amplada d'una vorera en detriment del nombre de carrils existents, el nombre o dimensions d'aquests carrils (reducció de velocitat admissible implícita), les places d'aparcament, etc., en cap cas no es pot malbaratar l'espai guanyat de forma inadequada per la mobilitat dels vianants o amb l'ús d'elements de mobiliari urbà altres que piquets que protegeixin les dites voreres de la invasió del seu espai per part de vehicles i els elements definits en el paràgraf primer d'aquest article 6.

6.8.d. Així mateix, en el supòsit dels punts anteriors, no es poden col·locar blocs de granit o elements similars, bancs, jardineres o arbrat de forma que la seva ubicació i/o disseny faci minvar la superfície útil de les voreres ampliades, de manera que aquestes quedin completament lliures d'obstacles i de mobiliari urbà distint del definit en el punt 6.1.

Per a la col·locació de bancs, jardineres, blocs de granit o elements similars és obligatori que hi hagi una dimensió lliure de pas d'almenys 2 m, tot i que el planejament parroquial pot establir dimensions superiors en funció del grau d'activitat comercial del carrer o avinguda reformats.

L'arbrat s'assimila als elements d'enllumenat públic i s'ha de col·locar de forma que compleixi les especificacions del Reglament d'accessibilitat.

6.8.e. Les parades de bus o altres sistemes de transport públic han d'integrar-se en el disseny dels espais públics de nova planta o en els existents quan sigui factible de forma que no facin

minvar les amplades mínimes de pas definides en aquest Reglament.

6.8.f. Sempre que es duguin a terme treballs de reforma de voreres i es modifiqui el traçat de vials existents, s'han d'adequar i revisar les xarxes de serveis existents, s'han ampliar si està previst per les companyies distribuïdores i, en general, s'han de deixar les infraestructures en estat de funcionament.

6.8.g. La xarxa viària existent, tot i estar consolidada, pot ser modificada pel planejament estatal o pel planejament parroquial per motivacions d'interès públic en actuacions urbanístiques quan el marc ho requereixi i estigui prèviament justificat.

Les modificacions del traçat variari a causa del risc d'esllavissament, allaus o caiguda de rocs, si no es poguessin establir les proteccions suficients amb garanties d'efectivitat segons els estudis tècnics corresponents, i les modificacions de nivells i rasants per motius d'inundabilitat, estan expressament incloses en aquest concepte.

Capítol segon. Disposicions en actuacions de rehabilitació

Article 7 *Objecte*

L'objecte d'aquest articulat és la regulació de les actuacions de rehabilitació pel que fa a la definició, la classificació dels tipus i l'adequació de les NSDP que hi siguin aplicables.

Article 8

Les actuacions de rehabilitació

8.1. S'entén per "actuació de rehabilitació" la destinada a millorar les condicions de les carreteres secundàries (inclosos els seus trams urbans), carrers o vials, o camins parroquials, pel que fa a l'ús a què estiguin destinats o a altres a què es destinin en els termes i de la manera que es defineix en aquest Reglament i en el planejament parroquial corresponent.

8.2. A més de les infraestructures del punt anterior poden ser objecte d'una actuació de rehabilitació els espais del seu entorn immediat vinculat al seu ús.

8.3. Les dimensions mínimes definides en l'article 6 per a cada ús inclouen els aspectes programàtics, dimensionals, d'equipament, d'instal·lacions, de règim de serveis, de velocitat admissible i de seguretat.

Article 9

Classificació segons el nivell d'urbanització

9.1. Les actuacions de rehabilitació es classifiquen segons el nivell d'urbanització aconseguit en operacions de rehabilitació i obres de millora específica.

9.2. S'entén per "operació de rehabilitació" l'actuació destinada a aconseguir el nivell mínim d'urbanització que es defineix en aquest Reglament, per a totes les condicions que el determinen i específicament les definides en l'article 6.

L'objecte d'aplicació d'una operació de rehabilitació és només aquell que no compleix el nivell mínim d'urbanització.

9.3. S'entén per "obra de millora específica" l'actuació destinada a aconseguir el nivell mínim d'urbanització que es defineix en aquest Reglament, per a alguna però no totes les condicions que el determinen.

L'objecte d'aplicació d'una obra de millora específica és tant aquell que inicialment no compleix el nivell mínim d'urbanització com el que ja el compleix però pot ser millorat específicament.

Article 10

Classificació segons el tipus d'obra d'urbanització

10.1. Les actuacions de rehabilitació es classifiquen en funció del tipus d'obres d'urbanització en actuacions de grau alt, grau mitjà i grau baix.

10.2. S'entén per "actuació de grau alt" la que comporta obres en les infraestructures soterrades del vial, o les que afectin elements que fan una funció estructural de suport o lligat al mateix vial (obra major).

A efectes d'aquest Reglament s'entén per "elements estructurals" les pilones, els fonaments, les bigues de suport, els ancoratges actius i passius, els murs de contenció de terres i els talussos associats i, en general, d'altres que

afectin el conjunt que conforma la sustentació d'un viaducte, pont o qualsevol altra construcció anàloga.

10.3. S'entén per "actuació de grau mitjà" la que comporta obres en els elements del vial que no són considerats estructurals, obres que afecten les instal·lacions superficials o que no impliquin l'obertura de rases, la plantació d'arbrat, i la redistribució generalitzada d'espais (obra major o menor a criteri dels serveis parroquials en funció de les especificacions d'aquest Reglament i de les del Reglament de construcció).

10.4. S'entén per "actuació de grau baix" la que comporta obres de substitució de paviments, formació de guals, instal·lació de mobiliari urbà o elements de senyalització, i en general les relacionades amb els acabats (obres menors).

Article 11 *Marc urbanístic*

11.1. Les actuacions de rehabilitació es poden fer d'acord amb el que es determina en aquest Reglament a qualsevol de les zones en sòl urbà consolidat o no consolidat que es defineixen en els POUP.

11.2. En aquelles zones subjectes a la redacció d'un pla parcial o especial, les actuacions de rehabilitació es regiran per la NSDP particular que s'estableixi de forma justificada prioritàriament, si s'escau, amb limitacions inferiors a les especificades i subsidiàriament per aquest Reglament o el Reglament de construcció.

11.3. En la transformació de sòl urbanitzable a urbà únicament es poden dissenyar carrers o vials segons els paràmetres definits pels de nova planta i d'acord amb el Pla de mobilitat parroquial i el Pla de mobilitat estatal.

Article 12 *Intervenció en la urbanització d'edificis catalogats*

Qualsevol intervenció en la urbanització d'una edificació inclosa en el catàleg del ministeri amb competències en l'àmbit del patrimoni nacional, o del catàleg parroquial complementari, té la consideració d'actuació de

rehabilitació i està subjecta al control de l'administració competent en cada cas.

Article 13 *Carrers o vials anteriors als POUP*

Els carrers o vials i les instal·lacions construïdes, en curs o aprovades abans de l'aprovació del POUP que resultin disconformes amb les condicions d'urbanització que determina, i no estiguin incloses en el supòsit de l'article anterior, poden ser objecte d'operacions de rehabilitació i obres de millora específica.

Article 14 *Obres d'urbanització*

En cap cas no poden reduir-se, totalment o parcialment, les condicions mínimes d'urbanització existents per raó de les obres d'urbanització que comportin una actuació de rehabilitació (reducció de la dimensió de les voreres existents).

No obstant això, es pot fer una especialització del carrer o vial rehabilitat, de forma que sense reduir-se la seva amplada entre límits d'edificació, es redueixi el nombre o les dimensions dels seus carrils de circulació o el seu ús específic.

Article 15 *Parts afectades dels projectes de rehabilitació per la normativa d'obra nova*

Les actuacions de rehabilitació que comportin un augment de la IMD (intensitat mitjana diària), un increment del nombre de carrils o un canvi d'ús específic dels carrils, pel que fa a la part modificada, estan subjectes a les condicions d'urbanització que s'assenyalen en aquest Reglament pel que fa a l'obra nova.

Les actuacions de rehabilitació no incloses en el paràgraf anterior estan subjectes als nivells mínims definits en les NSDP dels POUP, segons el seu pla de mobilitat respectiu.

Article 16 *Instal·lacions i infraestructures*

En les actuacions de rehabilitació, les noves instal·lacions o infraestructures o l'adequació de les existents s'han de

regir per les determinacions de les respectives normes bàsiques i dels reglaments aplicables en aquelles situacions, amb la tolerància pròpia d'adaptació a les infraestructures i els serveis existents segons el parer dels serveis parroquials, sempre que se'n garanteixi el funcionament.

Article 17 *Obres majors de rehabilitació de carrers o vials i les seves infraestructures*

Les actuacions de rehabilitació que inclouen la previsió d'augment de volum de trànsit, l'especialització de carrils o el canvi d'ús, tenen consideració d'obres majors i com a tals es regeixen, pel que fa a la llicència comunal, pel que determinin les NSDP i el Reglament de construcció.

Article 18 *Obres menors de rehabilitació de carrers o vials i les seves infraestructures*

Les actuacions de rehabilitació no incloses a l'article anterior tenen consideració d'obres menors, en els termes del Reglament de construcció, i com a tals es regeixen, sense perjudici del que determinin les NSDP, per la llicència comunal d'obres.

Article 19 *Determinacions de les sol·licituds de rehabilitació*

En la sol·licitud de llicència comunal d'obres en actuacions de rehabilitació, conjuntament amb les dades que es detallen a les NSDP, cal determinar:

- a) El tipus d'actuació (operació de rehabilitació o obra de millora específica)
- b) Grau d'intervenció (alt, mitjà, baix)
- c) El canvi d'ús

Article 20 *Variacions en curs d'obra*

Si en el transcurs de les obres hi ha variacions en qualsevol dels tres conceptes de l'apartat anterior de tal manera que sigui obligatori modificar el projecte, convé ajustar-los al que determinin les NSDP i el Reglament de construcció.

Article 21

Rehabilitacions de grau alt

En el cas d'actuacions de grau alt, la documentació per obtenir la llicència comunal d'obres ha d'incorporar el projecte, en els termes del Reglament de construcció, signat pel sol·licitant i pel facultatiu competent i visat pel col·legi professional respectiu, i l'acceptació de la direcció de les obres, també visada.

Article 22

Rehabilitacions de grau mitjà

22.1. En el cas d'actuacions de grau mitjà que comporten redistribució d'espai, o en les quals les obres que cal realitzar estan sotmeses a determinacions de normativa tècnica, han d'incorporar a la documentació per obtenir la llicència parroquial d'obres, en els mateixos termes del punt anterior, els plànols visats pel col·legi professional respectiu i l'acceptació de la direcció de les obres, també visada.

22.2. En altres casos i sotmesos a una tramitació administrativa idèntica, han d'incorporar a la documentació l'acceptació de la direcció d'obres per part del facultatiu competent, visat pel col·legi professional respectiu.

Article 23

Rehabilitacions de grau baix

Les actuacions de grau baix estan sotmeses a sol·licitud signada pel sol·licitant, i subjectes a llicència prèvia parroquial d'obres menors, en els termes del Reglament de construcció. A la documentació necessària per conèixer la naturalesa de les obres o instal·lacions sol·licitades s'hi ha d'incorporar l'acceptació de la direcció d'obres per part del facultatiu competent, visada pel col·legi professional respectiu.

Capítol tercer. Disposicions d'aplicació en tot el territori pel que fa a mobilitat i condicions d'urbanització

Secció primera. Conceptes generals de mobilitat

Article 24

Pla de mobilitat parroquial

24.1. Els estudis annexos als plans generals d'ordenació i urbanisme parroquials han d'incloure, en funció de la seva població, piràmide d'edats, creixement previst, la quantitat de sòl qualificat com a urbà i urbanitzable, els usos previstos, la implantació de la població en el territori, els equipaments i les dotacions pròpies i estatals i la seva xarxa de comunicacions i un Pla de mobilitat parroquial específic.

24.1.a. Les ordinacions específiques de mobilitat poden ser modificades sense necessitat de modificació o revisió del POUP al qual s'annexen per agilitar el procediment.

24.1.b. En funció de la densitat de població, tipologia edificatòria que sustenta, IMD de la xarxa i altres criteris adients, el Pla de mobilitat parroquial ha de justificar l'embranchament a la xarxa general de carreteres de l'estat mitjançant carrers arterials o col·lectors, el tipus d'embranchament (rotonda, o d'altra mena) i la freqüència o interval entre cadascun.

24.2. El contingut principal del Pla de mobilitat és la definició d'objectius:

24.2.a. Definició de la mobilitat sostenible.

24.2.b. Definició dels nivells de servei a assolir en funció del planejament.

24.3. Els plans de mobilitat valoren el trànsit actual i la xarxa que el suporta i la seva idoneïtat. A les conclusions de diagnosi obtingudes cal afegir-hi les previsions adients per a la generació del trànsit futur derivat de les noves activitats previstes en els POUP i els seus emplaçaments. A aquest efecte han de determinar:

En fase de diagnosi:

24.3.a. Anàlisi de la demanda actual.

24.3.b. Mapatge de les IMD existents en l'actualitat.

24.3.c. Anàlisi de l'oferta actual.

24.3.d. Plànols de viabilitat actual, sentits de circulació i distribució geomètrica dels carrers i vials, així com possibilitats d'especialització.

24.3.e. Nivells de servei actual de la xarxa.

24.3.f. Nivells de servei i dèficits detectats en matèria d'alternatives de transport i aparcament (de rotació i de pupil·latge).

En fase de prognosi:

24.3.g. Anàlisi de la demanda futura.

24.3.h. Projectió de creixement del trànsit.

24.3.i. Previsió de noves activitats.

24.3.j. Avaluació de generació i atracció de viatges.

24.3.k. Anàlisi de l'oferta futura.

24.3.l. Plànols de viabilitat futura, sentits de circulació i distribució geomètrica dels carrers i vials, així com possibilitats d'especialització i jerarquització.

24.3.m. Pla de transport i pla d'aparcament (de rotació i de pupil·latge).

24.3.n. Definició d'indicadors de nivell de servei.

24.3.o. Cobertura del transport públic i àrees d'influència.

24.3.p. Definició dels nivells d'intensitat acústica admissibles.

24.3.q. Velocitats mitjanes de recorregut.

24.3.r. Ordinacions de mobilitat.

24.3.s. Definició dels nivells de qualitat de la situació futura.

24.4. Els plans de mobilitat prioritzen l'activitat parroquial en matèria d'obertura de nous carrers o vials d'iniciativa pública i estudien (adaptant-lo en el temps) les induccions de trànsit i transport derivades de l'obertura de nous carrers o vials dels ja mencionats d'iniciativa pública i els que promogui la iniciativa privada, per tal d'establir, d'acord amb les seves conclusions, el dimensionament i la connexió entre els carrers arterials, col·lectors i locals i els seus dimensionaments respectius pel que fa a capacitat mínima.

24.5. La connexió dels carrers arterials amb la xarxa de carreteres generals s'ha de fer mitjançant rotondes o incorporacions laterals segregades en

carrils especialitzats segons el disseny específic requerit en cada cas.

Article 25

Pla de mobilitat estatal

25.1. El Govern, en exercici de les seves competències, ha de coordinar l'agregació de les previsions contingudes en els plans de mobilitat parroquials per tal d'integrar-los en el disseny del Pla de mobilitat nacional, del qual han de formar part el Pla nacional d'infraestructures viàries, els sistemes de transport públic de tot tipus i la política urbanística d'aparcaments públics.

25.2. La coordinació de les polítiques urbanístiques respectives dels comuns i el Govern, dins dels marcs de les seves competències pròpies, s'ha de fer mitjançant l'ús dels instruments de planejament respectius.

Article 26

Tipologies i classificació de les rotondes

26.1. Les mesures mínimes de qualsevol rotonda en què conflueixin més de dos carrers o vials dependran dels tipus definits:

- a) Rotonda de connexió únicament de carrers locals. Radi mínim exterior de calçada (exclosa la vorera): entre 9 m i 11 m. Radi interior de l'illa central (si n'hi ha): mínim 4 m (a excepció dels depassables).
- b) Rotonda de connexió de carrers locals amb vials col·lectors. Radi mínim exterior de calçada (exclosa la vorera): entre 11 m i 15 m. Radi interior de l'illa central (si n'hi ha): mínim 7 m.
- c) Rotonda de connexió de carrers locals i/o vials col·lectors amb vials arterials. Radi mínim exterior de calçada (exclosa la vorera): entre 15 m i 17,5 m. Radi interior de l'illa central (si n'hi ha): mínim 10 m.

26.2. Les rotondes de connexió entre el trànsit local i les carreteres generals estatals han de ser definides pel Ministeri d'Ordenament Territorial i/o l'Agència de Mobilitat en funció dels estudis de mobilitat respectius i poden ser de radi superior a 17,5 m. Així mateix, el MOT és l'encarregat d'autoritzar les dimensions i el disseny dels objectes, fonts, arbrat, etc., que es pretengui ubicar a l'interior

de les illes centrals de les rotondes de connexió amb la xarxa general de carreteres de l'Estat per tal de garantir la visibilitat necessària de seguretat.

26.3. En la resolució de cruïlles existents de la xarxa local, els plans de mobilitat parroquials poden preveure, de forma justificada, illes centrals (depassables o no) o rotondes amb dimensions inferiors a les especificades en els punts anteriors.

Secció segona. Condicions d'urbanització

Article 27

Flexibilitat i tolerància del concepte "urbanitzar"

27.1. Als efectes d'aquest Reglament, s'entén per "urbanitzar" el fet de donar accés (a vehicles o a vianants) a sòl urbanitzable o sòl urbà no consolidat a fi de convertir-lo en sòl urbà consolidat i dotar-lo de serveis.

27.1.a. L'accés a solar, en els llocs on la topografia ho permeti, ha de tenir unes dimensions mínimes d'amplada i confrontació amb el carrer o vial d'accés. Les NSDP han de determinar en cada unitat d'actuació aquests paràmetres, o bé s'han de determinar en un pla parcial o especial.

27.1.b. L'accés a edificis d'habitatges o d'una altra mena a través de carrers de vianants, places públiques o altres tipus de vies diferents de les d'accés rodat s'ha de determinar en el planejament parroquial, i sempre garantint l'accessibilitat dels vehicles oficials i de serveis de l'Administració (o subcontractats per aquesta) de socors i anàlegs (bombers, policia, ambulàncies, funeràries, etc.).

27.1.c. La dimensió mínima d'amplada dels carrers de vianants de nova planta (exceptuant-ne els de nucli antic i la relació d'aquests amb les seves zones perifèriques) ha de ser de sis metres (6 m), i la llargada màxima admissible, 125 m, idealment entre carrers rodats però subjecte a justificació de dimensionament diferent de la llargada per part del planejament parroquial.

27.2. Les disposicions que es determinen a continuació per als accessos a edificis d'habitatges en general també són aplicables per tal com afecten edificis d'altres tipologies, exceptuant-ne aquelles que prevegi amb més detall el POUP, o bé les NSDP dels instruments de desenvolupament del planejament (plans parcials, plans especials, projectes de reforma interior etc.).

27.2.a. Tal com diu el punt anterior, les NSDP han de definir en cada cas les condicions d'accessibilitat des del vial o carrer de forma que la urbanització arribi a les diferents parcel·les (solars edificables una vegada urbanitzats), i les mesures mínimes de contacte entre solar i vial, accés, etc. Tot i això, en zones de difícil accés a causa de la topografia i/o de les condicions orogràfiques del terreny, es permet relacionar tipologies edificatòries amb accés des d'aparcament inferior i utilitzar l'aparcament com a sòcol corregut, enjardinat en la coberta superior i amb els nuclis d'accessos dels edificis que sustenta en connexió amb el jardí d'accés, amb les limitacions següents (i les pròpies del Reglament de protecció i seguretat contra incendis):

1. La distància entre la porta d'accés de l'aparcament i l'últim nucli de comunicacions verticals no pot excedir els 50 m de distància. No es pot excedir des de l'últim nucli de comunicacions verticals al jardí i després des del jardí a altres blocs d'edificació més llunyans (amb una tolerància de 6 m en aquest cas concret).

2. En cas d'haver-hi accés per dues bandes oposades, la distància màxima pot ser de 100 m en total.

3. Les NSDP han de definir la densitat màxima d'habitatges que pot suportar aquesta tipologia en cada cas, en principi limitada a zones residencials amb un nombre de plantes (per sobre l'aparcament) de PB + 3P com a màxim.

4. A partir de la cota d'altimetria 1.400 (ajustable en els POUP en +/- 100 m com a màxim per tenir marge d'actuació) es poden implantar aquest tipus de solucions de forma sistemàtica per reduir el problema de la retirada de neu dels accessos. Tanmateix, en cap cas les NSDP

no poden permetre un ús abusiu d'aquestes solucions topològiques, i com a criteri es limita la superfície de parcel·la/solar contenidor a 2.000 m² per accés diferenciat.

27.3. En urbanitzacions destinades a habitatges unifamiliars (xalets, cases aparellades i habitatges en filera), i únicament en aquestes, el carrer d'accés pot acabar en cul de sac, en el qual s'ha d'ubicar un cercle de radi exterior de 10 m (inclosa calçada i vorera). La vorera ha de ser d'1,25 m tot al volt i si es vol ampliar no es pot fer en detriment de la calçada (radi interior des del centre fins a la vorada: 8,75 m), segons l'annex número 2.

27.4. Quan una urbanització de nova planta prevegi un final de vial o carrer en forma de cul de sac (no possibles de continuar en el futur a causa de la topografia del lloc) que doni suport a qualsevol altra tipologia edificatòria distinta de les especificades en el punt anterior, el dimensionament mínim de la rotonda o plaça de gir ha de fer-se per criteris propis del Pla de mobilitat parroquial, el Reglament de protecció i seguretat contra incendi i, si no n'hi ha, ha de ser com a mínim un cercle de radi 12,5 m (inclosa calçada i vorera). La vorera ha de ser d'1,5 m tot al volt i si es vol ampliar no es pot fer en detriment de la calçada (radi interior des del centre fins a la vorada: 11 m), segons l'annex número 3.

27.5. Únicament poden efectuar-se infraestructures estatals o parroquials (de comunicacions, transport, etc.) que volin sobre el llit dels rius (competència estatal), amb autorització prèvia del Govern. En cap cas les edificacions de titularitat privada no poden volar sobre l'amplada dels rius. Es tolera únicament sobre l'amplada de pas de pescador (definit en el Reglament de construcció) si així ho determina el planejament parroquial de forma específica en un sector determinat.

Capítol quart. Règim dels usos i la seva compatibilitat

Article 28 *Classes d'usos*

A efectes d'aquest Reglament i de la normativa que desenvolupin els comuns en forma de NSDP, s'estableixen les classes d'usos següents:

- 1.1. Usos permesos
- 1.2. Usos prohibits

- 2.1. Usos públics
- 2.2. Usos privats

- 3.1. Ús d'estacionament
- 3.2. Ús d'aparcament en edificis específics

- 4.1. Altres usos definits pel planejament parroquial

Article 29 *Usos permesos*

29.1. Són usos permesos en un carrer o vial els específics d'especialització dels carrils definits en la seva tipologia.

29.2. Determinats usos requereixen, per ser admesos, certes limitacions, o imposen la necessitat d'una regulació especial horària (per exemple: càrrega i descàrrega).

Aquests usos són els següents:

- a) Usos compatibles
- b) Usos condicionals
- c) Usos condicionats
- d) Usos temporals
- e) Usos provisionals

29.3. Són "usos compatibles en un vial" els que puguin ser simultanis o coexistir. La llicència d'obres d'urbanització parroquial pot condicionar-se al fet que s'estableixin les restriccions necessàries en la intensitat o en la forma de l'ús perquè puguin concórrer en el mateix vial.

29.4. Són "usos condicionals" aquells que, per les seves característiques, requereixin regulacions específiques.

29.5. Són "usos condicionats" els que requereixen certes limitacions per ser admesos.

29.6. Són "usos temporals" els establerts per termini limitat o per temps

indeterminat revocables a voluntat de l'Administració parroquial dins de l'àmbit competencial de la seva xarxa local de carrers i vials, en funció dels objectius de l'ordenament urbanístic.

29.7. Són "usos provisionals" els que així es determinin en el planejament corresponent.

Article 30 *Usos prohibits*

30.1. Són "usos prohibits" aquells que impedeix aquest Reglament i les NSDP parroquials en el seu àmbit d'aplicació, o les disposicions estatals promulgades en matèria de seguretat viària.

30.2. També són "usos prohibits" aquells que, tot i no estar expressament vedats, són incompatibles amb els usos permesos, encara que se sotmetin a restriccions en la intensitat o en la forma de l'ús.

Article 31 *Usos públics i privats de carrers o vials*

31.1. Són "usos públics", als efectes d'aquest Reglament i de les NSDP parroquials, els referents als usos i serveis públics realitzats o prestats per l'Administració o per la gestió dels particulars sobre béns de domini d'ús públic.

31.2. Són "usos privats" els que no estan compresos en l'apartat següent, i els realitzen els particulars en béns de propietat privada.

31.2.a. Únicament es considera la possibilitat d'accés rodat privat de nova planta a l'interior d'una finca de titularitat privada en els termes definits en l'article 6 (accés a tres habitatges unifamiliars).

31.2.b. Els POUP han de determinar el traspàs a l'Administració pública de tot carrer que en aquest moment tingui la consideració de privat i del qual estigui previst incrementar la utilització (per més d'una persona física o jurídica com a accés a diverses unitats immobiliàries diferents de les existents en el marc urbanístic anterior) amb el consegüent increment del creixement urbanístic i les IMD.

Article 32

Simultaneïtat d'usos

32.1. Quan una activitat inclogui diversos usos permesos, i sempre que siguin compatibles entre si, cada un d'aquests usos ha de complir les condicions que es determinin en les normes específiques aplicables.

32.2. El que disposa el paràgraf anterior s'aplica també als usos que, per la seva mateixa naturalesa, no sols siguin compatibles sinó que a més complementin l'activitat considerada.

Capítol cinquè. Relacions entre la xarxa parroquial i les vies de comunicació estatals

Article 33

Relació entre la xarxa de carreteres i vials locals

33.1. La classificació de les carreteres generals i secundàries, la definició dels límits d'edificació, així com les característiques tècniques de les carreteres, són les definides en la legislació sectorial de les carreteres.

33.2. S'estableix que els canvis de dimensió i zones de transició entre vials de la xarxa nacional i els embrancaments amb carrers arterials o col·lectors (segons el cas) de la xarxa parroquial han de formar part intrínseca dels POUP de cada parròquia, i han de ser objecte de coordinació especial entre les administracions.

33.3. Els límits d'edificació en relació amb les carreteres nacionals són marcats pel Ministeri d'Ordenament Territorial segons la normativa vigent.

33.4. En funció de les anàlisis determinades en els POUP parroquials, els comuns poden demanar al Govern les ampliacions o la reserva de sòl pertinent en cada cas, i especialment si aquestes es desprenen de les expectatives de creixement contingudes en els POUP parroquials i els estudis de mobilitat pertinents.

Article 34

Pujadors i baixadors de nova planta

Per evitar que els pujadors o baixadors que donen a vies de comunicació redueixin l'amplada de les carreteres

s'estableix que tot pujador o baixador (entès com a via de comunicació privada que dóna accés a un terreny independent del tipus de sòl) que doni accés a una carretera o vial ha de començar en el límit d'edificació establert pel POUP en cas de competència parroquial, o pel MOT en cas de competència estatal.

Article 35

Radis de vorades en xamfrans de nova planta i altres

El radi mínim del traçat de la vorada (radi exterior de voravia) en les cruïlles de carrers de nova planta (amb un mínim de tres carrers convergents) d'ample igual o superior a 7,5 m ha de ser de 10 m.

En cruïlles on tots els carrers tenen amplex actuals o previstos de menys de 7,5 m, el radi ha de ser de 5 m. Així mateix, es pot permetre l'ús del radi de 5 m en les cruïlles en què la topografia ho faci necessari. No obstant això, el terreny dins del radi de 10 m teòric queda afectat com a "non aedificandi" i de titularitat pública (no compensable ni indemnitzable) sempre que no existeixin edificacions preexistents que el planejament parroquial no consideri necessari expropiar/modificar/afectar/enderrocar; en aquest cas preval el criteri propi de l'instrument de planejament quant al disseny i les afectacions de terreny que passa a titularitat pública (del vial) segons el cas particular de què es tracti.

En el cas que el planejament parroquial i el seu pla de mobilitat considerin una cruïlla amb sentits de circulació definits i no reversibles es pot tractar específicament cada cantonada per tal de no preveure radis de gir en llocs on no hi hagin de girar vehicles, sempre que l'accessibilitat dels vehicles dels cossos de seguretat tinguin accés garantit en cas d'emergència (bombers, policia, ambulàncies, etc.).

Capítol sisè. Definicions i criteris d'interpretació

Article 36

Significat dels conceptes utilitzats

36.1. Aquesta secció conté el significat detallat de les constants o dels

paràmetres que determinen, amb caràcter general, les característiques de la urbanització.

36.2. Els conceptes que s'indiquen a continuació, tant si s'utilitzen en aquest Reglament com si no s'hi fan servir, a fi d'uniformar el llenguatge dels instruments de planejament estatals i parroquials, tenen el significat següent:

Avinguda: Via principal d'una ciutat, ampla, generalment (però no necessàriament) vorejada d'arbres.

Bulevard: Carrer que té una calçada central i grans voravies (d'amplada superior a la normal o mínima definida pel Reglament).

Carrer: Via de circulació pública situada a l'interior d'un nucli urbà.

Carretera: Via ampla que permet la circulació de vehicles i enllaça nuclis urbans.

Carril: Part de la calçada delimitada usualment per franges de pintura destinada a la circulació de vehicles.

Cul de sac: Part final d'un carrer o vial rematat (als efectes del present Reglament) per un cercle o figura geomètrica similar de gir per facilitar la maniobra dels vehicles que arriben al final del recorregut.

Embornal: Arqueta per a la recollida de les aigües pluvials.

Façana mínima: Dins del marc del planejament parroquial, la definició en cada unitat d'actuació, pla parcial o especial, de la dimensió mínima de façana a vial o carrer de vianants de cada tipologia edificatòria.

Front de parcel·la: Dins del marc del planejament parroquial, la definició en cada unitat d'actuació, pla parcial o especial, de la dimensió mínima de confrontació dels solars o parcel·les edificables amb la xarxa viària (rodada o de vianants).

Gual de vehicles: Indicador del dret que tenen alguns vehicles de travessar una vorera per entrar en un local. En general, entrada / sortida de vehicles.

Gual de vianants: En general, part de la voravia adaptada per a l'encreuament dels carrers.

Hidrant: Boca d'incendis connectada a la xarxa d'aigua de prevenció d'incendis.

Illa: Solar o conjunt de solars, edificat o no, delimitat perimetralment per carrers.

IMD: Intensitat mitjana de pas diari de vehicles per un lloc determinat.

Límits d'edificació definits pel Govern: El Govern té les competències i per tant defineix els límits d'edificació en relació amb les carreteres nacionals, rius, torrents i barrancs, i sistemes que en depenguin, infraestructures mantingudes pel Govern i altres que es desprenguin de l'aplicació i com a conseqüència dels seus instruments de planejament.

Límits d'edificació definits pels comuns: Els comuns defineixen tots els límits d'edificació restants i no compresos en la definició anterior i en general aquells que es desprenguin de l'aplicació i com a conseqüència dels seus instruments de planejament.

Mobiliari urbà: Conjunt d'elements destinats a ús públic emplaçats en les voreres dels carrers, places, rambles, bulevards, etc.

Parcel·la: Porció de sòl urbà edificable.

Parcel·la inferior a la mínima: Les NSDP poden admetre en sòl urbà consolidat i semiconsolidat parcel·les de dimensions inferiors a les definides en el planejament parroquial per raons justificades de completar la trama urbana existent, en cas que no puguin ser objecte de reparcel·lació o agrupament.

Parcel·la mínima: En cada unitat d'actuació, pla parcial, pla espacial, o instruments de planejament parroquials de menor entitat s'han de definir les dimensions mínimes de parcel·la per cada tipologia.

Piquet: Element vertical col·locat a intervals regulars en el perímetre de les voravies al costat de la vorada, en general de planta circular i alçada compresa entre els 70 i 100 cm, de fosa, acer inoxidable o similar, utilitzat per evitar la invasió de l'espai dels vianants per part dels vehicles.

Illa central: Part central d'una rotonda (depassable o no depassable).

Rambla: Espai d'un carrer o passeig d'una certa amplada que ocupa normalment (però no necessàriament) el centre geomètric del carrer o passeig i que té calçades per al trànsit de vehicles a un o dos laterals.

Rotonda: En general, encreuament rodó o plaça circular (tot i que pot tenir altres formes geomètriques) destinada a la regulació i connexió de diferents carreteres, vials o carrers.

Separacions mínimes a límits de propietat: Per cada tipologia edificadora les NSDP poden definir, en funció de la seva cota altimètrica (1.400 m +/- 100 m), les distàncies que s'han de respectar en els plans de façana de les edificacions i els cossos volats (sense incloure-hi ràfecs de coberta) respecte a solars o parcel·les veïnes, així com a carrers o vials del planejament parroquial.

Solar: Parcel·la que, pel fet de reunir les condicions de superfície i urbanització establertes en aquest Reglament, és apta per edificar-hi de manera immediata.

Vial: Camí, carrer o carretera.

Vorada: Filera de pedres, maons, etc., que formen la vora o el marge d'una vorera o voravia.

Voravia: Pas de vianants situat a la vora d'un carrer o carretera, generalment una mica més elevat que la calçada.

Vorera: Sinònim de l'anterior.

Disposició derogatòria

Queden derogades totes les normes, ordinacions i disposicions del Consell General, del Govern i dels comuns que eren vigents fins a la data en matèria d'urbanització.

Disposició transitòria

El present Reglament és aplicable per a l'execució del planejament per part dels comuns fins a l'aprovació dels seus respectius POUP en el marc de la transitorietat de la normativa del règim urbanístic anterior vigent fins a l'aprovació dels POUP prevista a l'apartat

1 de la disposició transitòria segona de la LGOTU.

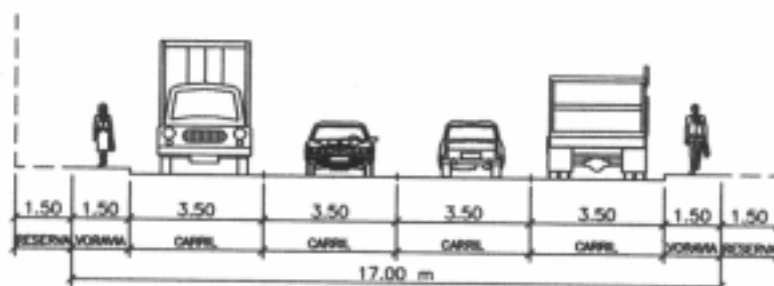
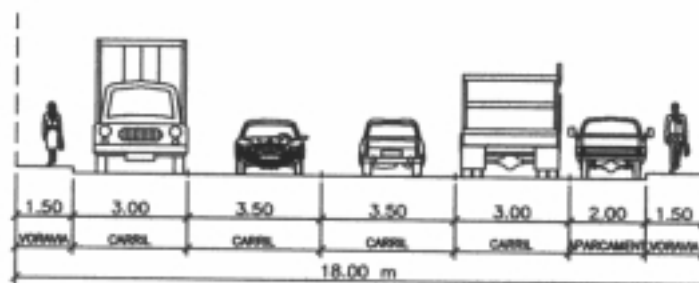
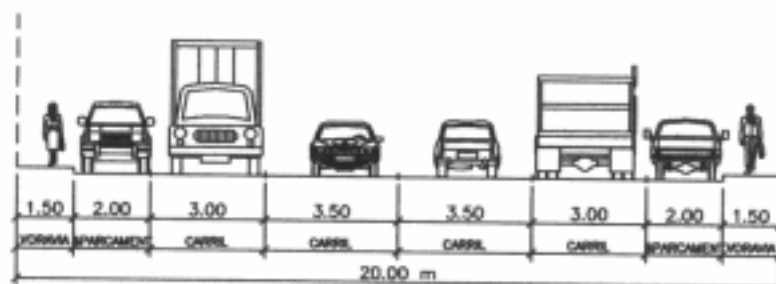
Disposició final

El present Reglament entra en vigor el mateix dia de ser publicat en el Butlletí Oficial del Principat d'Andorra.

Cosa que es fa pública per a coneixement general.

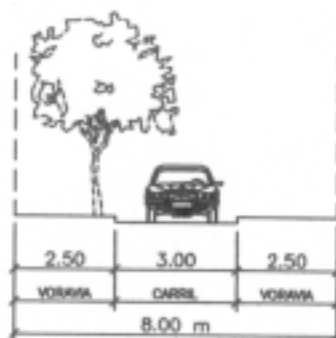
Andorra la Vella, 10 d'abril del 2002

Marc Forné Molné
Cap de Govern

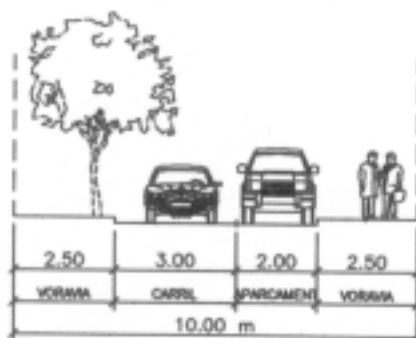
Annex 1**6.5.a. VIALS ARTERIALS**
E: 1/200**6.5.a. VIAL ARTERIAL 17 m SENSE APARCAMENT****6.5.a. VIAL ARTERIAL 18 m AMB APARCAMENT A UNA BANDA****6.5.a. VIAL ARTERIAL 20 m AMB APARCAMENT A DUES BANDES**

6.5.b. VIALS COLLECTORS

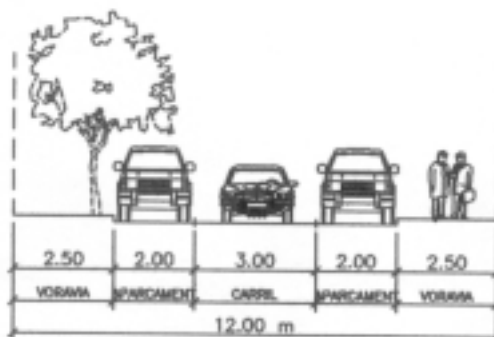
E: 1/200



6.5.b.1. VIAL COLLECTOR 8 m UN SENTIT
SENSE APARCAMENT

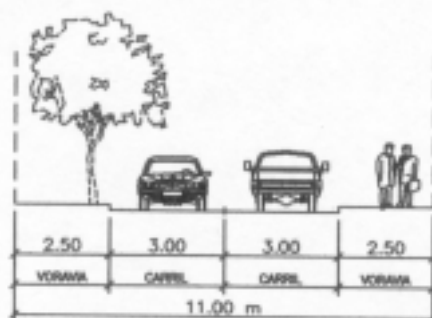


6.5.b.1. VIAL COLLECTOR 10 m UN SENTIT
AMB APARCAMENT A UNA BANDA

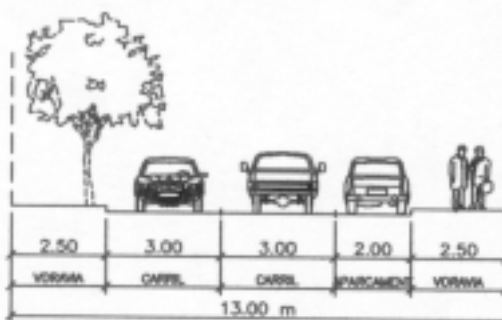


6.5.b.1. VIAL COLLECTOR 12 m UN SENTIT
AMB APARCAMENT A DUES BANDES

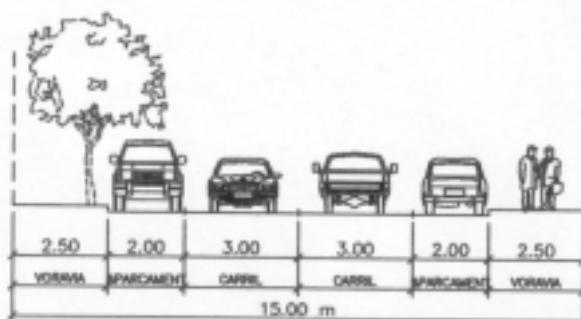
6.5.b. VIALS COL·LECTORS
E: 1/200



**6.5.b.2. VIAL COL·LECTOR 11 m DOS SENTITS
SENSE APARCAMENT**



**6.5.b.2. VIAL COL·LECTOR 13 m DOS SENTITS
AMB APARCAMENT A UNA BANDA**

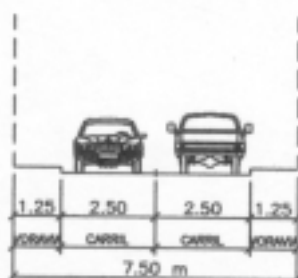


**6.5.b.2. VIAL COL·LECTOR 15 m DOS SENTITS
AMB APARCAMENT A DUES BANDES**

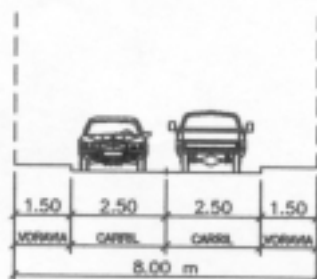
6.5.c. CARRERS D'ÚS LOCAL
ESPECÍFIC
E: 1/200



6.5.c.1+a. CARRER D'ÚS LOCAL DE NOVA PLANTA
EN ZONA INDUSTRIAL (8,50 m)

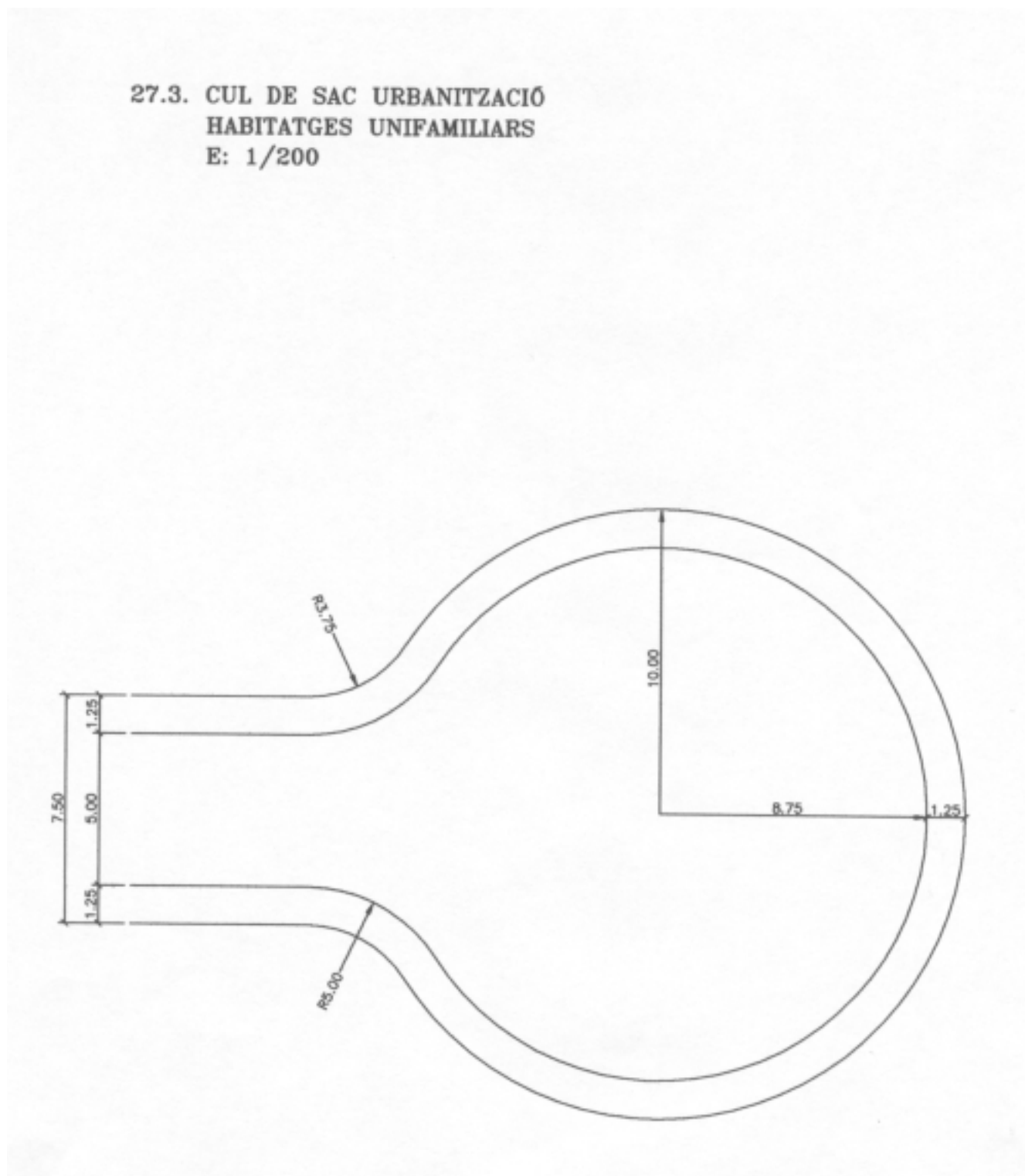


6.5.c.2+b. CARRER D'ÚS LOCAL DE NOVA PLANTA
EN ZONA RESIDENCIAL BAIXA DENSITAT
(7,50 m)



6.5.c.3+b. CARRER D'ÚS LOCAL DE NOVA PLANTA
EN ZONA RESIDENCIAL BAIXA CIRCULACIÓ VIANANTS
(8,00 m)

Annex 2



Annex 3

27.4. CUL DE SAC URBANITZACIÓ
ALTRES TIPOLOGIES
E: 1/200

