

El consens dóna llum verda a la nova Llei de carreteres de Catalunya

Redacció



La Generalitat de Catalunya té competència exclusiva en matèria de carreteres i camins quan el seu itinerari transcorre íntegrament pel territori de Catalunya, en virtut del que disposa l'Estatut d'Autonomia (art. 9.14.). En exercici d'aquest títol competencial, es va aprovar la Llei 16/85, d'ordenació de les carreteres de Catalunya per la qual s'adaptava d'una banda, la Llei del 1974 i, d'altra, es configurava el Pla de carreteres de Catalunya com a instrument bàsic de planificació territorial (Llei 23/13). En compliment d'aquesta Llei el Govern va aprovar el Pla de carreteres de Catalunya mitjançant el Decret 311/88, amb naturalesa de Pla territorial sectorial. Finalment el 16 de setembre d'aquest any, amb un ampli consens, va ser aprovada pel Parlament de Catalunya la Llei de carreteres.

Els canvis normatius que s'han produït durant aquest període, no només en la legislació especial, sinó també en el marc regulador de l'ordenació territorial, i el desenvolupament de les carreteres com a infraestructures de transport decisives per al creixement socio-econòmic del país, han fet necessària l'aprovació d'una Llei de carreteres de la Generalitat.

Es tracta, en definitiva, d'articular una regulació pròpia i específica d'aquest sector material, amb vocació de permanència, on s'arbitrin els instruments tècnics i jurídics que l'experiència aconsella com a vàlids. Alhora, la Llei preveu el traspàs a la Generalitat de les carreteres de les diputacions catalanes, d'acord amb el procediment previst en la Llei 5/87. Així mateix, i preservant en tot cas la gestió integrada de la xarxa que comporta la titularitat única, s'habilita la Generalitat per delegar als consells comarcals la gestió de determinades vies.

La Llei s'estructura en cinc títols amb els corresponents capítols, quatre disposicions addicionals, cinc disposicions transitòries, una disposició derogatòria i una disposició final.

El títol primer, de disposicions generals, delimita l'objecte, l'àmbit d'aplicació general, de la Llei i la classificació tècnica i funcional de les carreteres, com també el règim jurídic, i defineix els diferents conceptes que requereixen una concreció per tal de facilitar-ne l'aplicació. L'experiència assolida ha

aconsellat introduir el concepte de via preferent, configurada com a carretera d'una o més calçades, amb limitació d'accessos a les propietats confrontants i enllaços a diferents nivells.

Les vies segregades

La Llei perfecciona la classificació funcional de les carreteres que contenia la Llei 16/85 i regula el catàleg de carreteres de la Generalitat com a instrument bàsic per tal de disposar d'una relació detallada, classificada i actualitzada de les diferents vies que integren la seva xarxa de carreteres. La classificació tècnica de les carreteres prescindeix de la classificació d'autovia i via ràpida per raons de major definició (ara mateix bona part de la població no sabia distingir una "autovia" d'una "autopista lliure") però, sobretot, per raons de seguretat viària: la major accidentabilitat es produeix en aquestes vies classificades d'autovies o vies ràpides en què la normativa actual permet enllaços a nivell i accessos sense control, circumstància que s'elimina amb el disseny proposat en el Projecte de Llei de "vies segregades". La planificació del sistema viari i la coordinació amb la planificació urbanística es troba en el títol segon.

El Pla de carreteres de Catalunya, seguint la línia iniciada per la Llei 16/85, es configura com a instrument bàsic d'ordenació dels sistema viari, d'acord amb les directrius de l'ordenació territorial. Introdueix a tal efecte la Llei les determinacions necessàries per tal de definir el contingut del Pla, i incorpora les precisions noves que s'han considerat adequades.

D'altra banda, per a l'execució de les obres, es revisa i regula de manera detallada la tipologia clàssica de projectes i el procediment per a la seva tramitació.

Destaca en aquests sentit l'objectiu de la Llei de garantir la integració

Elements innovadors

Els trets més significatius i innovadors del Projecte de Llei de carreteres de Catalunya tramès al Parlament són els següents:

- 1. Classificació tècnica de les carreteres.** Art.5
Es divideixen en vies segregades -que poden ser autopistes o carreteres preferents- i carreteres convencionals.
- 2. Catàleg de carreteres.** Art. 6
Continuarà una relació detallada i classificada de totes les carreteres de la Generalitat. S'aprofitarà la redacció del catàleg per a actualitzar la catalanització de la nomenclatura de les carreteres.
- 3. Tipologia de documents tècnics.** Art.12
Només es preveuen tres tipus de documents tècnics: estudi informatiu previ; projecte de traçat i projecte de construcció.
- 4. Impacte ambiental.** Arts. 13, 14 i 15
Té per objecte una especial cura en relació amb l'entorn de les carreteres, i complementa àmpliament la legislació vigent pel que fa al cas en els àmbits estatal i europeu.
- 5. Contribucions especials.** Art. 19
Preveu que, en aquells casos en què la construcció d'una carretera o una via de servei comporti un benefici patent a persones físiques o jurídiques, puguin aplicar-se contribucions especials als beneficiaris clarament identificats.
- 6. Àrees i instal·lacions de servei.** Art. 21
Els projectes de noves carreteres i variants inclouran, quan calgui, la previsió d'aquestes instal·lacions complementàries al servei de la carretera.
- 7. Utilització de la zona de domini públic.** Art. 24
Es preveu la possibilitat d'autoritzar, per a la disposició d'infraestructures imprescindibles per a serveis públics essencials, la utilització del subsòl d'una franja d'un metre en la part més externa de la zona de domini públic.
- 8. Publicitat.** Art. 31
S'especifica la interpretació de la prohibició d'establir publicitat visible des de la carretera.
- 9. Sanció per infraccions.** Art. 49
S'actualitzen els imports de les sancions a aplicar.
- 10. Indicadors de senyalització.** Arts. 8 i 31
Es disposa que els indicadors, si no poden fer-se amb pictogrames, s'hauran de fer "almenys" en català. Els elements funcionals s'ajustaran als criteris gràfics i lingüístics de la Generalitat. La toponímia serà l'oficial.
Els articles corresponents (8 i 31) serveixen per a garantir la catalanització de les carreteres en aquells casos en què la senyalització no es pugui fer amb pictogrames.
- 11. Assumpció de la titularitat de les competències de les diputacions catalanes en matèria de carreteres.** Disposició transitòria 1a.
S'estableix el mecanisme adequat per al seu traspàs, en la línia de concentrar en una sola autoritat - la Generalitat - la xarxa viària de Catalunya.
- 12. Delegació a consells comarcals.** Disposició transitòria 2a.
Sense perjudici de caràcter de xarxa global, la Generalitat podrà delegar als consells comarcals la gestió de determinades carreteres de la xarxa local.

dels valors del medi ambient en la presa de decisions amb incidència sobre el territori, i de vetllar per la integració paisatgística i ecològica de la xarxa viària en el seu entorn. Respecte de l'impacte ambiental, s'ha adoptat un criteri, que té el suport de tots els grups parlamentaris, d'una major exigència en el control, l'avaluació i la minoració de l'impacte ambiental, abastant totes aquelles actuacions viàries que no siguin un simple reforçament de ferm o una millora de senyalització. En aquesta línia, la Llei, de manera clarament innovadora, s'estén l'obligatorietat de redactar un estudi d'impacte ambiental i de seguir el procediment d'avaluació a tots els projectes de carreteres que puguin tenir una incidència sobre el medi, i amplia els supòsits de subjecció establerts tant a l'àmbit comunitari com a la normativa estatal.

Nova concepció de les àrees de serveis

El finançament i l'explotació de les carreteres es tracta en el títol tercer. En aquest títol, la Llei introdueix una nova concepció de les àrees de servei com a elements per a l'esbarjo i assistència a l'usuari de la via que, en tot cas, hauran de garantir la protecció del paisatge i de l'entorn. En els projectes de nou traçat o variant, s'establirà l'emplaçament de les àrees de servei que després seran objecte de concessió administrativa. Cal remarcar que la intenció d'aquesta disposició és merament tècnica amb la intenció que els serveis annexos a l'ús de la carretera s'estableixin en els punts més adients des del punt de vista funcional i tècnic, i no com ara que s'autoritzen segons les peticions, cosa que fa que en el major nombre de casos no es situïn en el millor emplaçament desitjable. Amb això volem remarcar que no hi ha hagut cap interès, contra el que s'ha pretès denunciar públicament, a menystenir l'autonomia municipal en l'autorització dels establiments d'hostaleria que puguin proposar-se en aquestes àrees de servei i crec

que la redacció proposada referent a això, arran de les esmenes presentades, resol prou clarament la qüestió.

El títol quart regula el règim d'ús i de protecció de les carreteres. La Llei defineix les zones de domini públic, de servitud i d'afectació i la línia d'edificació, la qual s'amplia amb la finalitat d'assegurar la protecció de les vies. A més s'estableixen, d'una banda, les limitacions a l'ús de la via i l'obligació per als propietaris de mantenir en condicions de seguretat, salubritat i ornament públic els béns immobles afectats per les determinacions de la Llei i, de l'altra, la regulació restrictiva dels accessos a la carretera.

Prohibició de la publicitat

Amb la finalitat de garantir més seguretat de la circulació i en el marc d'un estricte règim de protecció de les carreteres, s'estableix la prohibició de tot tipus de publicitat excepte d'aquells cartells informatius que no tenen aquesta consideració ni els rètols o instal·lacions indicatius d'establiments mercantils o industrials, en els termes que preveu la Llei. La redacció proposada afavorirà una política de normalització lingüística en la qual els escrits en català, enriqueixin el coneixement lingüístic (cal remarcar paraules com esllavissades, revolts, boira etc.), sense perill per a cap conductor que sempre podrà orientar-se pels pictogrames reconeguts internacionalment.

Els trams urbans i les travesseres, per les seves especials característiques, han estat objecte de regulació en el capítol tercer d'aquest títol, on es concreta el seu règim jurídic.

L'últim títol defineix les tècniques adreçades a salvaguardar el respecte al règim jurídic vigent mitjançant mesures cautelars de paralització i suspensió, i la regulació exhaustiva de les infraccions i sancions, i estableix la previsió dels mecanismes necessaris per fer-les efectives.

Sistemàtica i completa

L'apartat referit a l'aplicació de contribucions especials va motivar una certa oposició quan, en realitat, l'únic que fa és recollir, fins i tot amb cert alleugeriment, el que preveu al respecte la Llei estatal i el que ja regeix per a les carreteres de les diputacions. És lògic que determinades actuacions, com per exemple, la construcció de vies laterals de servei per als terrenys confrontants o l'execució de vies d'accés que beneficien clarament determinades explotacions comercials o lúdiques, s'hagin de finançar amb les aportacions dels particulars beneficiaris directes de l'obra, en lloc de carregar el total de la despesa al pressupost públic.

Pel que fa a l'assumpció de les carreteres de les diputacions catalanes i la delegació de determinades gestions als consells comarcals, cal assenyalar que aquestes disposicions transitòries no són més que el desenvolupament del que estableix la Llei d'ordenació del territori sobre les diputacions, aprovada al seu dia pel Parlament de Catalunya i que, per una altra part, reflecteixen l'interès tantes vegades expressat de reforçar les atribucions comarcals.

Per tot això, amb aquesta Llei s'aconsegueix una regulació sistemàtica i completa de les carreteres, atesa la seva importància i repercussió en el desenvolupament econòmic i social de Catalunya.

Amb l'aprovació d'aquesta Llei s'ha aconseguit tirar endavant, en paraules de Jaume Amat -fins llavors director general de carreteres-, l'esperit de consens que pretenia el conseller Cullell, alhora que ha estat ultrapassada una paradoxal situació de buit legal que prduïa la Llei de carreteres de l'Estat. Precisament el conseller Cullell va anomenar aquesta Llei com la "Llei Amat" i va explicitar la seva satisfacció, no tan sols per a seva aprovació, sinó molt especialment pel consens que ha assolit.