DOCUMENTS
TIPUS: Publicació
NOM: BCG-16-2026 4.4.3 Resposta preg LMoliné (E-15-Exp-11)
UNITAT: Secretari General

ORIGEN: Administració
CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ: c0f4d04d-d13f-4e67-b6a0-27d6d31197d0
IDENTIFICADOR: ES_XXXXXXXXX_2026_00000000000000000000000062805
ESTAT D'ELABORACIÓ: Signat/validat

REFERÈNCIES
EXPEDIENTS: E1.11.1.0-0011/2026
SIGNATURES
CONSELL GENERAL (SIGNATURA): 17/03/2026 15:10
CARLES ENSENYAT REIG: 17/03/2026 17:02

CONSELL GENERAL
PRINCIPAT D'ANDORRA

Butlletí del
Consell General

Any 2026 – Número 16/2026 – 18 de març del 2026

4. IMPULS I CONTROL DE L'ACCIÓ POLÍTICA DEL GOVERN

4.4.3. Respostes escrites

Edicte

El síndic general, d'acord amb les previsions de l'article 90 del Reglament del Consell General,

Disposa

Publicar la resposta del Govern a les preguntes formulades per la M. I. Sra. Laia Moliné Cintas, consellera general del Grup Parlamentari Socialdemòcrata, per escrit de data 8 de gener del 2026, relatives **a la rotonda de la Serra de l'Honor a la parròquia de La Massana**, i publicades en el Butlletí del Consell General número 4/2026, del 14 de gener.

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

Casa de la Vall, 18 de març del 2026

Carles Ensenyat Reig
Síndic General

Butlletí del Consell General
Carrer de la Vall, 9-13 - AD500 Andorra la Vella - Principat d'Andorra - Tel. +376 877 877 - **www.consellgeneral.ad**
Dipòsit legal: AND.282-2021

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic original. Podeu comprovar la seva validesa a https://registre.consellgeneral.ad/Consellers/ValidarDocuments.aspx?csv=c0f4d04d-d13f-4e67-b6a0-27d6d31197d0 emprant el codi segur de verificació.

Govern d'Andorra

Ministeri de Territori i Urbanisme
Preguntes amb resposta escrita del Govern (reg. núm. 15)

Preguntes amb resposta escrita del Govern amb relació a la rotonda de la Serra de l'Honor, a la parròquia de la Massana, formulades per la M. I. Sra. Laia Moliné Cintas, consellera general del Grup Parlamentari Socialdemòcrata.

Es demana:

1. Quins criteris tècnics, d'enginyeria viària i de seguretat han justificat la ubicació i el disseny d'aquesta rotonda en una zona amb un desnivell tan accentuat?

En primer lloc, convé destacar que l'indret adoptat per a la ubicació de la rotonda no és un indret amb pendent accentuat. A l'efecte de justificar aquesta afirmació, adjuntem els plànols 2.8, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 i 3.6 del projecte, segons s'ha construït. El plànol 2.8 ajuda a veure la rotonda i els eixos 1, 2a, 3a, 4a i 5a, mentre que els altres són els alçats dels eixos esmentats, on hi ha pendents i cotes de terreny i de projecte. L'eix 1 correspon al vial comunal, mentre que els eixos 2a, 3a i 5a són al llarg de la CG-3, i passen per la rotonda. Els eixos 2a i 3a són consecutius pel mig de la rotonda, on s'inicia l'eix 1; l'eix 5a és paral·lel a tres metres del límit d'edificació de rotonda i la CG-3. L'eix 4a correspon a l'eix del vehicle que donaria la volta completa a la rotonda, i permet comprovar que el pendent és, com a màxim, del 3,6%.

Dels eixos 2a i 5a es pot veure com el pendent anterior a la rotonda és del 8,2%, mentre que de l'eix 5a es pot veure com el pendent d'entrada a la rotonda (des de la Massana) és del 3,18%, es passa la rotonda al 3,3% i es continua fins buscar el 8,2%, ja a la sortida de la rotonda. Al centre de la rotonda s'ha efectuat un rebaix de 39 centímetres, mentre que al punt quilomètric 0+010 de l'eix 1 s'han rebaixat 112 centímetres (segons el traçat d'un vehicle que va d'Andorra a la Massana).

Una vegada justificat el poc pendent a la zona de la rotonda, convé destacar que els canvis de rasant de la CG-3 s'han hagut d'efectuar per rebaixar el desnivell que ha de salvar el camí comunal que connecta les dues rotondes, i segons les recomanacions tècniques de pendents indicades tant al Pla sectorial de noves infraestructures viàries com al Pla sectorial de carreteres generals (d'ara endavant, "PSNIV" i "PSCG", respectivament), com també al Reglament d'urbanització. Els acords verticals adoptats han tingut en compte les velocitats de pas, segons les regles d'art de l'enginyeria viària, que també aconsellen de suavitzar o aplanar la zona de les rotondes, de manera que un gir complet sigui suau i generi el mínim d'acceleracions laterals indesitjades, especialment per als camions i autobusos. Aquest aplanament s'ha efectuat i s'ha compaginat amb l'objectiu de entrar i sortir millor del carrer comunal definit per l'eix 1, de manera que s'ha definit el pla de rotonda segons l'alineació dels eixos 9 i 1. L'enginyeria assignada pel Govern ha emprat la normativa nacional descrita i les recomanacions de traçat habituals en aquest tipus de projectes.

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic original. Podeu comprovar la seva validesa a https://registre.consellgeneral.ad/Consellers/ValidarDocuments.aspx?csv=963ade72-b8d5-4e14-bb0e-8a7c788db136 emprant el codi segur de verificació.

Govern d'Andorra

Cal recordar que l'indret escollit per ubicar la rotonda ha vingut donat pel POUP de la Massana, ja des de la seva primera versió. En efecte, el POUP de la Massana sempre ha considerat un entroncament en T entre la CG-3 i el carrer, just al revolt. Ni el POUP ni el PSNIV preveien una rotonda en aquest indret, perquè havia de ser un carrer amb trànsit local o residual en relació amb el trànsit de la desviació de la Massana o la CG-3, que el PSNIV preveu que connecti amb l'enllaç del pont de Lisboa, a l'altura del túnel de les Dos Valires.

Arran dels primers estudis de traçat del carrer comunal del projecte, el Comú, per mitjà de la seva enginyeria, va recomanar al Govern la incorporació de la rotonda a la CG-3, bo i facilitant el pla de rotonda descrit al paràgraf anterior. El Ministeri de Territori i Urbanisme va ser receptiu a la petició, tenint en compte també el punt conflictiu històric del revolt, especialment per motius d'excés de velocitat i falta d'adherència. Des del Ministeri es van fer recomanacions geomètriques de millora més enllà de les mínimes aconsellades per la normativa, que van ser les finalment projectades.

Però amb la geometria definida i la voluntat de fer-ho no n'hi havia prou, com passa amb totes les obres: calia assegurar poder-ho fer, i finalment negociar la cessió de l'únic terreny privat afectat (l'altre ja és del Govern). Això no ho diem per dir, sinó pel fet que el terreny estava i continua estant catalogat com a sòl urbà consolidat pel POUP de la Massana, i no tenia l'afectació de la nova rotonda. A aquest efecte, el Govern va tramitar la inclusió d'aquesta rotonda al PSNIV (publicada al BOPA núm. 43, del 29 de març del 2023), a fi de poder signar el conveni de cessió, tot segons el marc de la LGOTU. Aquesta inclusió també va tenir en compte que l'execució del tram 1 de la desviació i el túnel de la Serra de l'Honor no tenen data ni pressupost assignats per ser atesos; això plantejava una situació potencialment caòtica a la cruïlla, si no s'hagués actuat com es va fer, bo i modificant, primer, el PSNIV.

Convé destacar que entre la fi dels treballs del tram 2 i el moment en què els trams 3 i 5.3 de la desviació entrin en servei, previst per a finals del 2026, el Govern analitzarà el comportament del tram pont de Lisboa - rotonda de la Serra de l'Honor, i no es descarten futures actuacions puntuals en aquest tram, a fi d'optimitzar-ne la capacitat de forma segura. A finals del 2026 es preveu un descens significatiu del trànsit a la CS d'Anyós i l'Aldosa, així com de les avingudes Sant Antoni i del Través, alhora que es reforçarà en aquest moment la presència de la rotonda de la Serra de l'Honor. A fi de maximitzar la seguretat i els fluxos de trànsit i de vianants, el Comú i el Govern han decidit suprimir un pas de vianants a nivell, just a la cruïlla del carrer comunal, de manera que els vianants del flux Andorra - la Massana passaran per un túnel soterrat en el mateix indret (sota el PK 0+020 de l'eix 1).

2. Quins estudis específics sobre el comportament de la infraestructura en situacions de neu i gel s'han realitzat, i quines mesures correctores o preventives estan previstes per garantir-ne la seguretat durant l'hivern?

Les mesures que s'adoptaran per a la viabilitat hivernal de la rotonda seran les mateixes que per a la resta de la xarxa viària nacional: el pas de les llevaneus després de la nevada i el pas preventiu de les saladores. Com hem justificat, els pendents de la rotonda no són importants, especialment en relació amb el tram anterior del 8%, que ha estat i continua estant en les

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic original. Podeu comprovar la seva validesa a https://registre.consellgeneral.ad/Consellers/ValidarDocuments.aspx?csv=963ade72-b8d5-4e14-bb0e-8a7c788db136 emprant el codi segur de verificació.

Govern d'Andorra

mateixes condicions. Tenint en compte el que s'ha exposat, no s'ha cregut oportú fer més consideracions relacionades amb la viabilitat hivernal.

Aquestes mesures fa anys que es mostren efectives, fins i tot fa unes setmanes, després del període de nevades de la segona quinzena de gener, en què no es va haver de remarcar cap incidència derivada de la manca de mitjans o actuacions per part dels equips de treta de neu. Les incidències més importants van ser principalment degudes al fet que alguns vehicles no duien els equipaments especials que requerien les condicions de la via en aquell moment.

3. Aquest actuació s'emmarca dins d'una planificació urbanística més àmplia? I en concret si la nova infraestructura viària facilita o preveu la futura parcel·lació i urbanització de terrenys actualment no edificats a la zona?

La rotonda està inclosa al complement quart del PSNIV (en què s'anomena *enllaç secundari ES-40*), que és un instrument d'ordenació del Govern referent a la planificació viària nacional que, una vegada publicat al BOPA, modifica el POUP segons el que es disposa a l'article 65 de la LGOTU. Adjuntem el plànol 110062 d'aquesta quarta modificació del PSNIV, segons es va enviar al Comú de la Massana per emetre'n l'informe preceptiu, i posteriorment va ser aprovada per part del Govern, i publicada al BOPA 43 de l'any 2023.

L'ES-40 no millora ni facilita cap parcel·lació de terrenys, atès que, abans d'incloure'l al PSNIV, l'únic terreny particular afectat ja tenia la catalogació de sòl urbà consolidat. Però a més a més, segons les memòries del PSNIV i el PSCG, s'afecten accessos rodats dels terrenys adjacents en obres de rotonda, viaductes i túnels. Amb la situació prèvia del revolt, sense rotonda, avui dia no hi ha cap restricció d'accessos rodats i, en aquest sentit, entenem que també aquest aspecte s'ha millorat preventivament, atès que l'accés a les eventuals futures edificacions haurà de ser passats deu metres dels extrems de la rotonda.

4. Aquesta obra respon exclusivament a criteris d'interès general i mobilitat? O bé si també té com a finalitat afavorir el desenvolupament urbanístic de determinades parcel·les, i quins mecanismes de transparència s'han aplicat per evitar possibles conflictes d'interès?

En efecte, tal com s'ha exposat anteriorment, l'ES-40 respon a criteris d'interès nacional i mobilitat, però també urbanístics-viaris, en el sentit que, si no es rebaixava la rasant de la CG-3, el pendent de l'eix 1 hauria estat massa elevat (més gran del 12%), especialment sota condicions de viabilitat hivernal.

En relació amb el segon apartat de la pregunta, no veiem a què es refereix per evitar possibles conflictes d'interès, ja que es van seguir els processos establerts a la LGOTU, inclosa la publicació al BOPA. Destaquem el fet que, quan el Comú va recomanar la inclusió de l'enllaç al PSNIV, el Ministeri de Territori i Urbanisme va indicar que si es volia garantir l'execució material, tenint en compte que es tractava d'afectar terrenys urbans consolidats, calia que s'incorporés l'enllaç al POUP com més aviat millor. La forma escollida va ser mitjançant la modificació del PSNIV, la qual, alhora, va provocar la modificació del POUP, de manera que els terrenys de sòl urbà consolidat van passar a ser destinats al sistema viari. En aquest

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic original. Podeu comprovar la seva validesa a https://registre.consellgeneral.ad/Consellers/ValidarDocuments.aspx?csv=963ade72-b8d5-4e14-bb0e-8a7c788db136 emprant el codi segur de verificació.

Govern d'Andorra

sentit, doncs, el Ministeri va donar la informació al Comú des del moment que es va plantejar la construcció de la rotonda, i el Comú es va mostrar col·laborador i favorable a la modificació del Pla.

D'altra banda, ens consta que el Comú ha informat els veïns concernits per la nova cruïlla, indicant que les zones d'aparcament que tenien es veurien minvades en nombre, però que calia fer-ho per l'interès general.

Per tant, tant el Govern com el Comú han actuat amb transparència i antelació, més enllà dels processos i tràmits legals, i tothom en qualsevol moment pot consultar el BOPA per veure gràficament la petjada urbanística de la rotonda en el sistema viari nacional.

5. Es considera adequat el model de creixement urbanístic implícit en aquest tipus d'actuacions en zones de fort pendent, tenint en compte la seguretat, la sostenibilitat territorial i l'interès general?

Reiterem el fet que no es tracta d'un indret de fort pendent i que, com s'ha dit anteriorment, la inclusió de la rotonda al PSNIV va ser deguda al fet que un vial que no havia de suportar gaire trànsit a escala comunal passaria a tenir un trànsit molt més rellevant que el del tram de la CG-3 entre la rotonda i el nucli de la Massana. Això ha propiciat que s'hagi adoptat l'enllaç a nivell com la solució òptima per al conjunt de problemàtiques de trànsit, topografia i seguretat viària que confluiran en aquest indret tan bon punt la desviació de la Massana-Ordino entri en servei, cosa que es preveu a partir de finals del 2026.

Andorra la Vella, 16 de març del 2026

Raul Ferré Bonet
Ministre de Territori i Urbanisme

Aquest document és una còpia autèntica del document electrònic original. Podeu comprovar la seva validesa a https://registre.consellgeneral.ad/Consellers/ValidarDocuments.aspx?csv=963ade72-b8d5-4e14-bb0e-8a7c788db136 emprant el codi segur de verificació.