



AJUNTAMENT DE LLANÇÀ

MODIFICACIÓ PUNTUAL PGO DE LLANÇÀ

**Per concreció de les determinacions urbanístiques
del sector urbà Unitat d'Actuació 10 Setcases**

Març 2012

ÍNDEX DE DOCUMENTS

MEMÒRIA

Memòria d'informació

Memòria d'ordenació

NORMATIVA URBANÍSTICA

PLÀNOLS

- 1 Situació
- 2 Topogràfic
- 3 Propietaris (Finques afectades)
- 4 Implantació amb Ortofotomapa
- 5 Superposició de nou àmbit sobre Pla General d'Ordenació (aprobat 28/05/02)
- 6 Modificació puntual (aprovació 27/07/06)
- 7 Límits de protecció
- 8 Qualificació del sòl

ANNEXES

- 1 Acord Comissió Territorial d'Urbanisme de 29/09/2005
- 2 Text refós de la Modificació Puntual nº 1 del Pla General, àmbit: Unitat d'Actuació Setcases, situada al PK 17 de la carretera de Portbou del municipi de Llança
- 3 Informe Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya de 21/04/1983

- 4 Informe Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya de 07/10/1983
- 5 Informe de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya de 12/06/2001, al PGO de Llançà
- 6 Informe de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya de 07/07/2009, al Projecte Urbanització UA 10 Setcases,
- 7 Informe de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya de 10/11/2010, al Projecte Urbanització UA 10 Setcases
- 8 Informe de la Direcció General de Ferrocarrils de 15/12/2005, a la Modificació puntual nº 1 PGO en l'àmbit UA 10 Setcases (incorporada resolució al Text refós de la Modificació puntual)
- 9 Sol·licitud de l'Ajuntament de Llançà al Ministerio de Fomento, Infraestructures Ferroviàries, del manteniment del règim urbanístic dels sòls immediats a la plataforma ferroviària.

MEMÒRIA

1. MEMÒRIA D'INFORMACIÓ

1.1 Antecedents. Conveniència i oportunitat de la Modificació Puntual

1.1.1 Objecte de la Modificació Puntual

L'objecte d'aquesta Modificació Puntual és la concreció de les determinacions urbanístiques del sector urbà "Unitat d'Actuació 10 Setcases", per tal d'establir els límits de protecció i domini públic que corresponen a aquest àmbit per l'aplicació de la Llei de Carreteres i la Llei del Sector Ferroviari, al que ja estableix i preveu el vigent PGO.

Aquest document es justifica per la necessitat d'obtenir informe favorable del Departament de Carreteres, fixar els límits d'edificació a 14,75 m de l'eix de la carretera en tot l'àmbit de la Unitat d'Actuació 10 Setcases, tal i com preveu el vigent PGO, incorporar els límits de protecció de la xarxa ferroviària que ja figuren en el document aprovat.

El motiu d'aquesta modificació puntual està fonamentat per la voluntat del propietari principal de l'àmbit de referència i pel propi Ajuntament de Llançà de desenvolupar aquest sector industrial, d'acord amb les determinacions del PGO de Llançà, per crear una zona d'usos comercials i de petits tallers lligats a l'àmbit urbà de Llançà. Les actuals franges de protecció establertes segons informe de la Demarcació de Carreteres de l'Estat (doc. annex 7) al projecte d'urbanització UA 10 fan inviable el seu desenvolupament, atès que és del tot impossible materialitzar el sostre edificable.

1.1.2 Planejament general vigent

El planejament general vigent a Llançà és la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana Municipal, aprovat definitivament per acord de la Comissió d'Urbanisme de Girona, en data 28/05/2002 i publicat el 17/07/2002

En data 29/09/2005, la Comissió d'Urbanisme de Girona va aprovar definitivament la "Modificació puntual nº 1 del Pla General, àmbit: Unitat d'Actuació Setcases, situada al PK 17 de la carretera de Portbou del municipi de Llançà". L'executivitat d'aquesta modificació quedava supeditada a la presentació d'un text refós amb la incorporació de les determinacions de l'informe emès per la Direcció General de Ferrocarrils del Ministeri de Foment, i a la incorporació d'un apartat de la normativa urbanística, atès que la modificació proposada afecta a la fitxa de la UA-10 de l'article 91 de la normativa urbanística del Pla General de Llançà.

En l'acta d'aprovació de 27/07/2006 i publicació del 26/10/2006, el document de Text refós va incorporar aquestes determinacions:

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL

ÀMBIT: UNITAT D'ACTUACIÓ Nº 10 SETCASES

1.1 Antecedents

Una vegada aprovat provisionalment per l'Ajuntament en sessió plenària del 02/11/05, la Modificació nº 1/2004, de la UA nº 10 "Setccases", la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió de data 09/11/2005, adopta entra altres, l'acord del que s'adjunta fotocòpia com annex.

En l'acord referenciat es suspèn l'aprovació definitiva d'aquella modificació fins a la presentació d'un text refós, verificat per l'òrgan que ha atorgat l'aprovació provisional de l'expedient, que incorpori en síntesi, l'informe de la Direcció General de Ferrocarrils del Ministerio de Fomento del qual també s'adjunta fotocòpia com annex, i l'ajustament del límit definitiu al peu del talús existent, així com la inclusió d'un nou plànol de zonificació del Pla General d'Ordenació.

1.2 Emmarcament general.- Situació i límits

La Unitat d'actuació nº 10 Setccases de superfície total 15.700 m² està delimitada al nord, amb les vies fèrries; al sud, amb la carretera Nacional a Portbou; a l'est, amb terrenys de la família Pous i a l'oest, amb l'Hotel Grimar. Aquest àmbit d'actuació resulta de les determinacions del Pla General aprovat pel servei d'Urbanisme de Girona i està situa a la carretera de Portbou Pk. 17.

La configuració que el Pla General vigent dona per l'UA nº 10, fa que en el seu àmbit s'incloguin terrenys propietat de RENFE, pel que fa al seu límit nordoest, que conformen els talussos de la plataforma ferroviària existent, que resulta classificada com a Sòl Urbà i qualificada com a Sistema General Ferroviari en la seva part plana. Aquells talussos, formen part consubstancial del sistema ferroviari que suporten, tenen una alça promig d'uns 9 m, amb pendents de l'ordre del 100%, i resulten en conseqüència totalment inedificables.

Pràcticament el mateix succeeix amb els terrenys que conformen el límit nord de la UA, en la que l'actual delimitació inclou el marge ascendent dels terrenys amb els quals limita, amb la indeterminació que en resulta de la interpretació de la documentació gràfica del Pla General, que topogràficament salva un desnivell de l'ordre de 6 metres. Aquests sòls limítrofs pel nord resulten classificats com a Sòl Urbà i qualificats de Zona Hotelera (clau 9) pel planejament general vigent.

S'adjunta plànol topogràfic dels terrenys afectats per l'actuació.

Amb independència de les condicions topogràfiques assenyalades, cal constatar el règim de propietat d'aquells sòls que conformen els talussos, lligats directament com a conseqüència de la seva funcionalitat, a les activitats existents o possibles en els sòls limítrofs, exteriors a l'actual delimitació de la UA.

1.3 Planejament vigent

El Pla General del municipi classifica com Urbans i els qualifica d'Industrials, pel que fa als sòls d'aprofitament privat. Aquesta qualificació admet una tipologia d'edificació en filera subjecta als següents paràmetres:

Edificabilitat	1,30 m ² /m ²
Ocupació màxima	65 %
Alçada màxima	8 m
Volum màxim	7 m ³ /m ²

L'ordenació física que es preveu en les determinacions gràfiques del Pla General, suposa la creació d'un vial lateral de servei a la CN 260, que conformarà el futur accés a les possibles parcel·les, que resultaran amb fondàries edificables de l'ordre de 70 m. Aquesta ordenació viària es complementa amb el manteniment del pas sota vies enllaçat amb aquell vial de servei.

2. Objecte i motivació de la modificació

Els objectius fonamentals de l'actuació es poden explicitar en:

- 2.1** *Mantenir la qualificació d'industrial sobre aquells sòls que topogràficament resultin adequats per aquest ús, excloent de l'àmbit de la UA tots aquells que conformen els talussos perimetrals que envolten, amb una forta orografia, amb*

pendents de l'ordre del 100%, fet que fa que les seves possibilitats edificatòries, i amb major motiu les urbanitzadores, resulten totalment nul·les.

2.2 L'obtenció d'unes parcel·les amb menors fondàries edificables, que afecta fonamentalment al 50% del sòl qualificat en la part sud de la UA, en una qualificació en la qual no resulten definides ni la superfície mínima ni la façana mínima de la parcel·la, el que abona l'actuació.

2.3 Relligar l'ús del sòl a la funcionalitat de les superfícies afectades. Els talussos existents són conseqüència de la necessitat de crear plataformes planes per possibilitar l'ús ferroviari que sustenten.

3. Proposta

La proposta que es presenta suposa la definició d'un nou àmbit de la UA nº 10, de manera que s'exclouen els sòls que conformen els talussos, avui inclosos, situats immediats al límit nordoest. En definitiva s'efectua una modificació d'aquells límits, situant-los pràcticament a peu de talús, el que fa que l'àmbit de la UA resulti de menor superfície, passant dels 15.700 m² de la limitació actual als 12.978,90 m² que en resulten.

Aquesta actuació comporta lògicament un canvi de qualificació dels sòls exclosos de la UA, que es requalifiquen d'acord amb la dels sòls limítrofs. Els terrenys exclosos, situats paral·lels al límit nordoest de la UA, amb una superfície de 2.326,81 m², es requalifiquen com a Sistema General Ferroviari, adaptant-los a la seva funcionalitat. El mateix succeeix amb els sòls exclosos pel límit sud, que amb una superfície de 394,29 m², es proposa la seva requalificació com a sòl industrial, fora de la UA.

Aquesta actuació suposa la supressió d'un sostre xifrat en 3.537,43 m² per l'ús industrial dintre de la UA, mentre que es possibiliten 518,58 m² de sostre industrial fora de la UA, en la parcel·la de 394,29 m² que s'exclou.

En la documentació gràfica que s'acompanya, s'expliciten, en atenció al demanat en l'apartat de conclusions de l'informe emès pel Ministerio de Fomento:

- a. La zona de domini públic, que compren, a part dels terrenys ocupats per les línies ferroviàries, una franja de terreny de 8 m al costat de la plataforma, mesurats en horitzontal i perpendicularment al seu eix, des de l'aresta exterior de l'explanació. En aquesta zona de domini públic no hi és possible l'edificació privada.
- b. La línia límit de l'edificació que si està d'acord amb el que assenyala la OM 2230/2005, de 6 de juliol, del Ministeri de Foment, es situa a 20 m des de l'aresta exterior de la plataforma (intersecció del balast amb la plataforma). El terraplè sobre el qual es situa la plataforma ferroviària fa que la línia límit de l'edificació caigui dins la zona de domini públic. En conseqüència es manté aquella línia límit de l'edificació en coincidència amb la domini públic.
- c. La zona de protecció que arriba fins a 70 m comptats en horitzontal i perpendicularment a l'eix de la plataforma, a partir de l'aresta exterior de l'explanació.

L'escassa entitat de l'actuació, que no suposa cap reclassificació de sòl, permet no plantejar cap informe mediambiental, tot i el benefici que, des d'aquesta òptica, suposa la disminució del sostre industrial que en resulta.

4. Normativa Urbanística

L'actuació exigeix l'adequació de la fitxa de la UA 10 de l'article 91 de la normativa urbanística del Pla General, d'acord amb el que s'assenyala.

UA 10 SETCASES

4.1 Objectius

Aquesta zona en el Pla General vigent està qualificada de Sòl urbà industrial, s'han buscat diferents solucions per poder urbanitzar el sector i així tenir una zona industrial.

En la unitat que es projecta, s'ha projectat un vial que serveixi de suport a les noves construccions de la zona i que accedeixi a la carretera de Portbou.

L'objectiu de la UA és urbanitzar el sector i dotar Llança d'una zona industrial i lúdica.

Àmbit

L'àmbit del sector és el que es descriu:

Al nord, amb l'Hotel Grimar.

Al sud, amb la zona industrial de Setcases.

A l'est, amb la carretera de Portbou.

A l'oest, amb peu del talús dels sòls qualificats com a Sistema General Ferroviari.

4.2 Situació i característiques

CODI	NOM	FULL PLÀNOL	ÚS GLOBAL
U.A.10	UNITAT D'ACTUACIÓ SET CASES	P2-c P2-e	Zona industrial amb tolerància d'activitat recreativa (clau 8)

4.3 Superfície, sostre edificable

USOS	SUPERFÍCIE M²	%	EDIFICAB. BRUTA	TOTAL SOSTRE EDIFICABLE
Vial	3.155,16			
TOTAL USOS PÚBLICS	3.155,16	24,31		
TOTAL USOS PRIVATS	9.823,74	75,69		
TOTAL U.A.	12.978,96	100,00	0,984	12.770,86

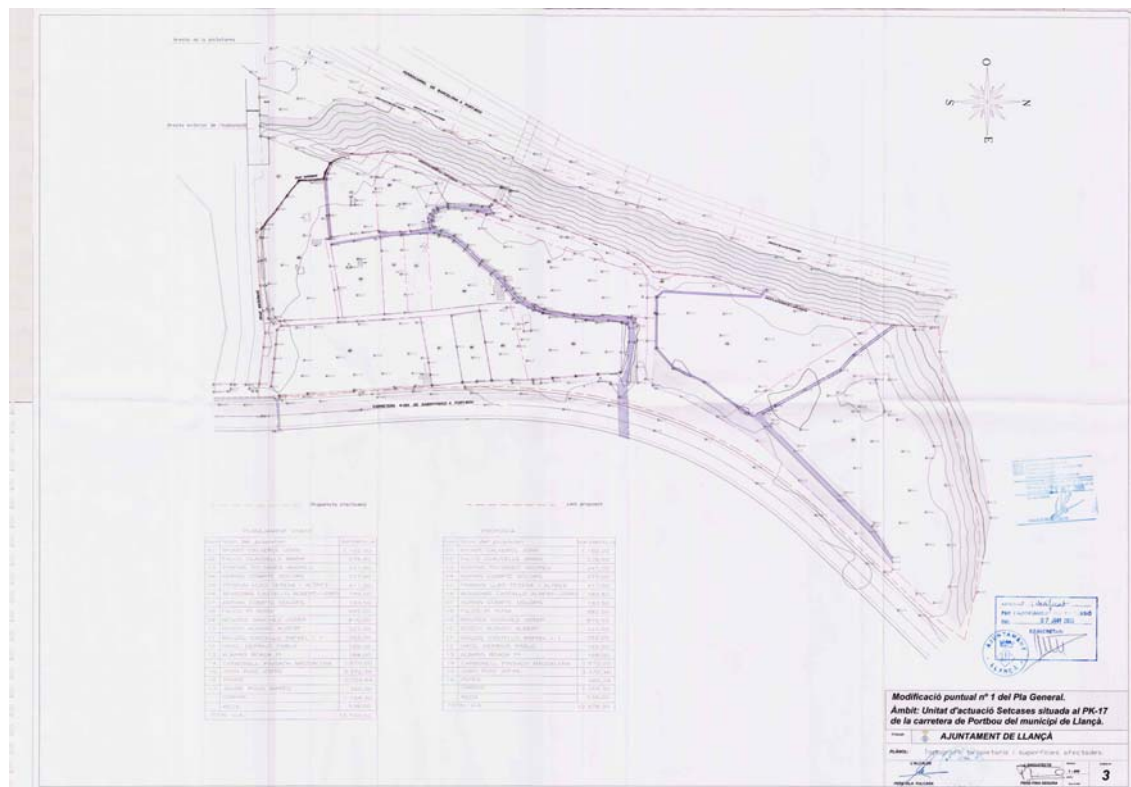
4.4 Condicions d'ordenació, edificació i ús

Les condicions de l'edificació i ús les determina la norma específica de zona industrial i les seves corresponents ordenances generals.

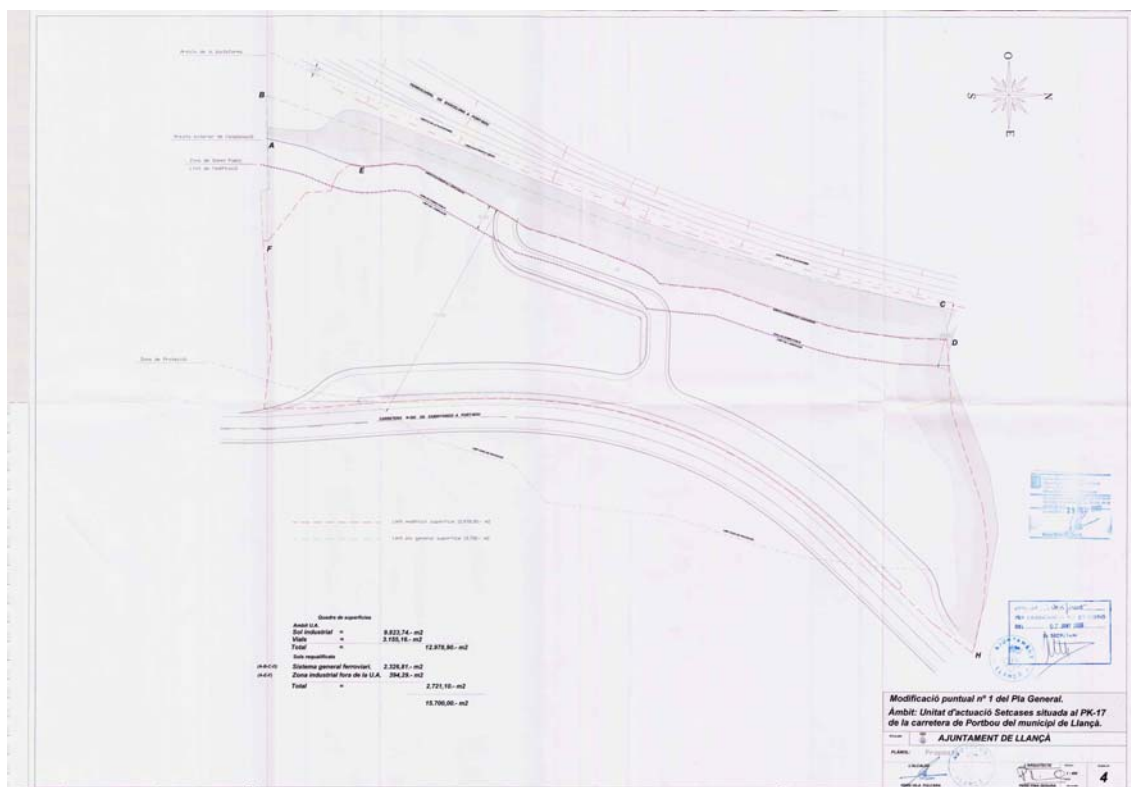
4.5 Condicions de gestió

La gestió es realitzarà pel sistema de compensació o cooperació.

5. Plànols



Plànol 3. Topogràfic, propietaris i superfícies afectades



Plànol 4. Proposta

1.1.3 Règim urbanístic del sòl

Posteriorment a la incorporació de les determinacions de l'informe de la CTU de data 29/09/2005 a la Modificació Puntual del PGO, es va redactar el projecte d'urbanització de la Unitat d'Actuació nº 10 del sector Setcases. El projecte es va tramitar i va obtenir el vist-i-plau de la "Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña – Unidad de Carreteras en Girona", segons l'informe emès per aquesta Unitat de data 7 de juliol de 2009, amb les següents condicions:

1. "Se deberá presentar proyecto suscrito por un técnico competente, y visado por el Colegio Profesional Correspondiente, para que pueda ser considerado a efectos de proceder a la correspondiente resolución.
2. Se marcará sobre los planos la zona de Dominio Público que comprende la carretera, sus elementos funcionales y una zona de 3 m. Delimitada interiormente por la arista exterior de explanación. Dicha zona será considerada como No urbana, a efectos de la Ley 28/1988 de 29 de julio de Carreteras.
3. La línea Límite de Edificación se fijará a 25 m de la arista exterior de la calzada, fuera de los tramos urbanos ya consolidados.
4. Los bordillos se situarán siempre por la parte exterior del arcén, en ningún caso se suprimirá el arcén para la construcción de aceras o terciadas.
5. Para realizar cualquier tipo de obras o instalaciones en las zonas de Dominio Público, Servidumbre y Afección de las Carreteras de Titularidad Estatal así como permitir usos, deberán contar con autorización previa del Ministerio de Fomento, según el artículo 21 y siguientes de la Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras y artículos 76 y siguientes del Real Decreto 1812/1994 de 2 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras".

En data 18 d'agost de 2010, l'Ajuntament de Llançà, amb registre d'entrada nº 1777, entra en el Servei de Carreteres un escrit amb informe tècnic municipal sol·licitant la reconsideració de l'informe respecte el límit d'edificació, en base a que es consideri l'àmbit de la UA10 com a sòl urbà consolidat.

La Direcció General de Carreteres de l'Estat, Unitat de Girona, en data 10 de novembre de 2010, emet nou informe amb les següents consideracions:

1. *"El PGOU, aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo en fecha 14 de septiembre de 1983 y publicado en el DOGC en fecha 2 de abril de 1984, para esta figura de planeamiento urbanístico en particular, se emitió informe con N/Ref 476N/83, con RS nº 548N/83 de fecha 10 de octubre de 1983, donde una vez revisados los planos aportados por el Ayuntamiento en fecha 21 de abril de 1983, y los posteriormente presentados a petición de ésta Demarcación, se informaba favorablemente la distancia de 14,75 m, reservada en los tramos clasificados como urbano, y a 28,50m del eje de la carretera, en los tramos afectos por el proyecto clasificados como urbanizable programado y urbanizable no programado.*
2. *En la revisión del PGOU tramitada en el año 2001, mediante expediente con N/Ref CyA-467/2001 y en fecha 12 de junio de 2001, se informó al respecto de las alineaciones, en el punto 2 del citado informe, una alineación a 25 m de la arista exterior de calzada conforme con lo expuesto en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, para las zonas que el suelo en su día tenían la calificación de urbanizable y urbanizable no programado, lo cual concuerda con lo informado en su día al PGOU del año 1983.*
3. *Se constata pues, que existen dos calificaciones del suelo y por lo tanto dos alineaciones, una alineación informada y aprobada a 14,75 m del eje de la calzada, en la zona del proyecto presentado donde el suelo está calificado como urbano en el PGOU del año 1983, y otra alineación que con posterioridad al PGOU del año 1983, en la revisión del PGOU tramitada en el año 2001, se ha informado a 25m de la arista exterior de calzada para todo el ámbito del PGOU".*

Finalment es fan les següents conclusions:

"CONCLUSIÓN

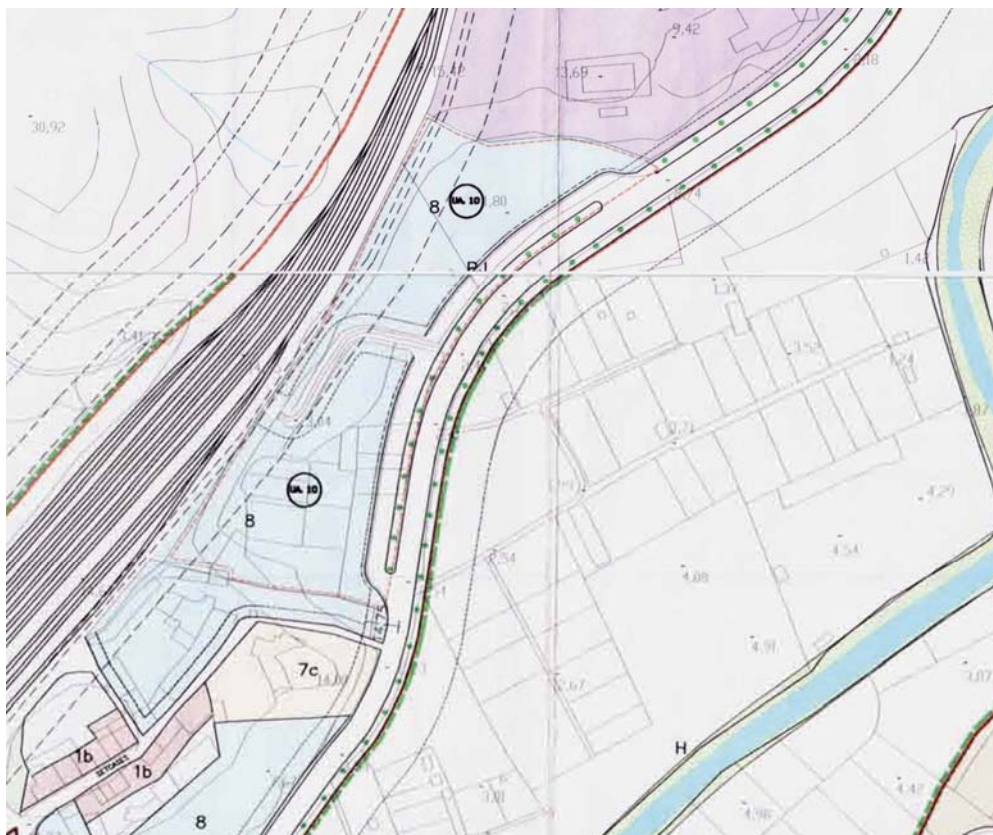
Queda patente que en la zona afecta por el proyecto presentado, existen 2 alineaciones diferentes, que afectan al ámbito del proyecto y que condiciona el mismo. Por ello no podemos considerar su reclamación.

Cabe significar, que el citado artículo 25 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en su punto 3 dice:

"3. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe de las Comunidades Autónomas y entidades locales afectadas podrá, por razones geográficas o cosioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas."

En consecuencia, y a solicitud de esa entidad local, se puede iniciar un expediente de cambio de línea límite de edificación aduciendo las razones explicitadas en el citado punto 3 del artículo 25 de la Ley 25/1988, de 29 de juliol, de Carreteras.

En virtud de las anteriores consideraciones, y atendiendo a la legalidad vigente, esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña se remite al informe emitido en su día a la figura urbanística de referencia".



En data 26 de juny de 2001, en el tràmit de redacció del PGO vigent, l'Ajuntament de Llança va sol·licitar informe a la Direcció General de Carreteres sobre el "Pla General d'Ordenació Urbana" T.M. de Llança. En aquest informe que s'adjunta com annex, en el punt 2n, estableix que el límit d'edificació es fixarà a 25 m de l'aresta exterior de la calçada, fora dels trams urbans consolidats.

El Pla General d'Ordenació vigent, aprovat 28/05/2002 grafia els límits d'edificació segons els paràmetres de l'informe emès per la Demarcació de Carreteres en data 7 d'octubre de 1983, en el que s'estableix que la zona de reserva serà de 14,75 m des de l'eix de la carretera en el sòl urbà i de 28,50 m en el sòl classificat com a Urbanitzable programat i Urbanitzable no programat.

1.1.4 Estat actual de l'àmbit

L'àmbit de la UA 10, classificat en el PGO tenia una superfície de 15.700,00 m². En el document de Modificació puntual aprovat s'ajusta el perímetre de l'àmbit exclouent dos petits sectors situats al límit Nord i al límit Sudoest, la superfície del nou àmbit aprovat en la Modificació puntual és de 12.978,90 m².

Els solars estan lliures d'edificació, excepte petites construccions destinades a barraques d'eines, amb superfícies inferiors a 10 m². Aquestes edificacions, els cultius i els arbres seran objecte d'indemnització i figuraran com a valor afegit de les finques aportades.

1.1.5 Marc jurídic

Aquesta Modificació puntual es desenvoluparà dins el marc jurídic que li és d'aplicació:

- Pla General de Llança, aprovat definitivament per la CTU de Girona el 28/05/2002 i publicat 17/07/2002.
- Modificació puntual nº 1 del Pla General, àmbit Unitat d'Actuació Setcases, situada al PK.17 de la carretera de Portbou del municipi de Llança.
- Decret Legislatiu 1/2010 de 3 d'agost. Text refós de la Llei d'Urbanisme.
- Decret 35/2006, de 18 de juliol, del Reglament de la Llei d'Urbanisme

1.1.6 Oportunitat de la modificació puntual

L'oportunitat de modificar la Modificació Puntual, esdevé en el moment en què la iniciativa privada aposta per la inversió en el municipi de Llança, dins el sector immobiliari amb el desenvolupament d'activitat econòmica i industrial en el municipi.

Es fonamenta per raons històriques, amb l'informe emès pel Departament de Carreteres l'any 1983 que fixava una distància de 14,75 m, des de l'eix de la carretera en els trams urbans; i per oportunitat, per l'informe de la Demarcació de Carreteres, que en l'article 25 de la Llei 25/1988, de 29 de juliol, de Carreteres, diu:

“3. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe de las Comunidades Autónomas y entidades locales afectadas podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.”

1.1.7 Justificació de la conveniència de la modificació

Per tal d'arribar als objectius adduïts, aquesta Modificació Puntual del Pla General de l'àmbit UA10 (Setcases) per la concreció de les determinacions urbanístiques.

Aquest document es justifica per la necessitat d'obtenir informe favorable del Departament de Carreteres fixar els límits d'edificació a 14,75 m de l'eix de la carretera en tot l'àmbit de la Unitat d'Actuació 10 Setcases, tal i com preveu el vigent PGO, incorporar els límits de protecció de la xarxa ferroviària que ja figuren en el document aprovat.

Els articles 25 i 37 de la Llei 25/1998, de 29 de juliol, de Carreteres, determinen que:

Artículo 25.

1. A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes. La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a 25 metros en el resto de las carreteras de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

2. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurren total y parcialmente por zonas urbanas el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el punto anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

3. Asimismo, el Ministerio de Fomento, previo informe de las Comunidades Autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 100 metros medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante.

Artículo 37.

1. A los efectos de esta Ley se denomina red arterial de una población o grupo de poblaciones el conjunto de tramos de carretera actuales o futuros, que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado, o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados.

2. Se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras estatales que discurren por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico. Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en uno de los márgenes.

L'article 46 del Decret Legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel que s'aprova el Text Refós de la Llei de Carreteres, determina que:

Artículo 46. Concepto y régimen jurídico.

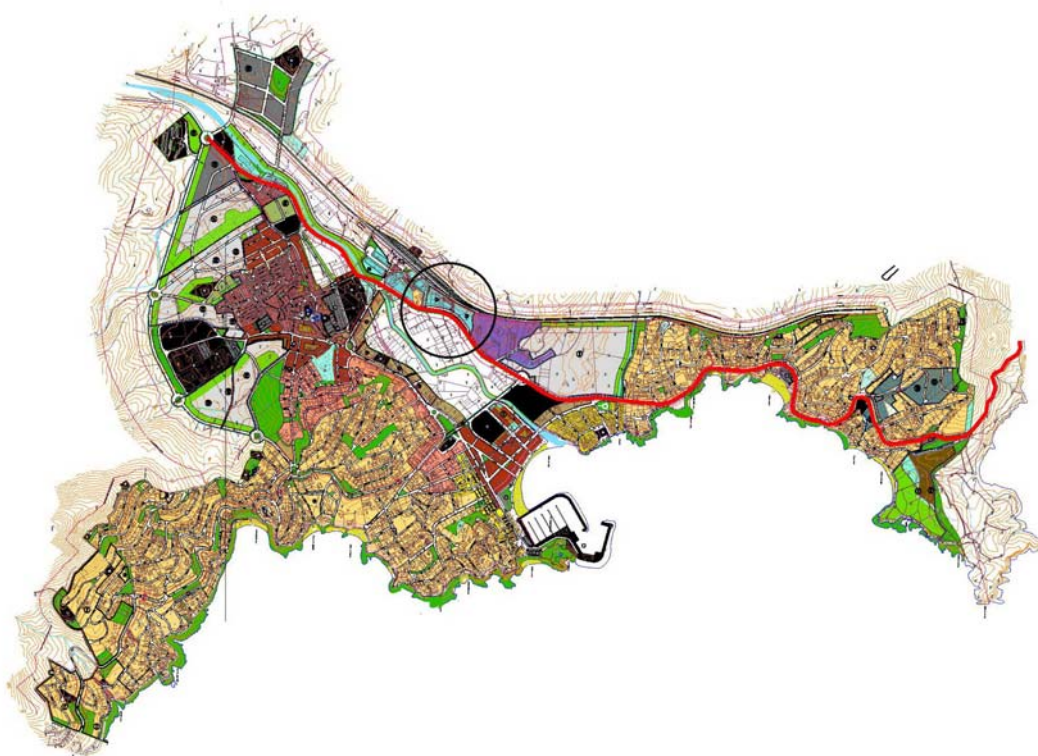
46.1 Los tramos urbanos y las travesías se rigen por las disposiciones de este capítulo y, en aquello que les sea aplicable, por las otras disposiciones de esta Ley.

46.2 Se considera tramo urbano la parte de carretera que transcurre por suelo clasificado como urbano por el planeamiento urbanístico o por terrenos que, en ejecución del planeamiento urbanístico y de acuerdo con la legislación urbanística, hayan alcanzado esta clasificación. Se considera también tramo urbano la parte de carretera que confronta con dicho suelo o dichos terrenos. En cualquier caso, esta circunstancia se debe dar en los dos márgenes de la carretera.

46.3 Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que hay edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de su longitud y que tiene un entramado de calles al menos en uno de los lados. La determinación de las travesías se debe hacer de acuerdo con el procedimiento que se establezca por reglamento.

46.4 En ningún caso se consideran travesías las vías segregadas. Se pueden establecer por reglamento otros supuestos en los que las vías no se consideran travesías.

Per tant, en virtut del que determina la legislació vigent de carreteres estatals, queda justificat que el límit de protecció viària en sòl urbà és 14,75 m de l'eix de la carretera N-260 en l'àmbit de sòl urbà denominat Unitat d'Actuació 10 Setcases, de Llançà.



1.1.8 Abast i efectes de la Modificació Puntual

Un cop aprovada definitivament aquesta Modificació Puntual, les seves determinacions queden incorporades en el document de Text refós del PGO vigent.

1.1.9 Promotor de la Modificació Puntual

El promotor de la present modificació puntual és l'Ajuntament de Llançà.

1.1.10 Propietaris

La relació de propietaris inclosos dins l'àmbit de la UA 10, sector Setcases, són:

Núm.	Propietari	Sup. parcel·la (m²)	Percentatge (%)
1	Vijuvent, SL	1.162,00	8,95%
2	Falco Pi, Rosa	579,50	4,46%
3	Portas Tolsanes, Andreu	241,00	1,86%
4	Adrian Compte, Dolors	377,00	2,90%
5	Tramun Llao, Teresa i altres	411,00	3,17%
6	Bonsoms Castallo, Albert-Jordi	189,50	1,46%
7	Adiran Compte, Dolors	193,50	1,49%
8	Falco Pi, Rosa	982,00	7,57%
9	Vijuvent, SL	810,00	6,24%
10	Bosch Alonso, Albert	321,00	2,47%
11	Mallol Castelló, Rafael i 1	352,00	2,71%
12	Oriol Deprius, Pablo	169,00	1,30%
13	Albaro Boada, Pi	168,00	1,29%
14	Vijuvent, SL	1.570,00	12,10%
15	Vijuvent, SL	3.372,36	25,98%
16	Renfe	380,74	2,93%
17	Ajuntament de Llançà (camins)	1.164,30	8,97%
	Recs	536,00	4,13%
TOTAL U.A.		12.978,90	100,00%

1.2 Anàlisi Urbanística

1.2.1 Planejament vigent

El planejament vigent sobre l'àmbit d'actuació és:

- Text refós del Pla General d'Ordenació de Llançà.
- Modificació puntual nº 1 del Pla General, àmbit Unitat d'Actuació Setcases, situada al PK.17 de la carretera de Portbou del municipi de Llançà.

1.2.2 Normativa afectada

No es modifiquen els paràmetres normatius fixats en el document aprovat de Modificació puntual nº 1 del Pla General, àmbit Unitat d'Actuació Setcases, situada al PK.17 de la carretera de Portbou del municipi de Llançà.

1.2.3 Planejament sectorial

No hi ha cap planejament sectorial que afecti el desenvolupament d'aquesta Modificació Puntual.

1.2.4 Usos provisionals actuals

No hi ha cap ús provisional que afecti el desenvolupament d'aquesta Modificació Puntual.

1.2.5 Obres i infraestructures programades

No hi ha cap infraestructura que afecti el desenvolupament d'aquesta Modificació Puntual.

Llançà, maig de 2012

L'Arquitecte

Joaquim Bover Busquet

2 MEMÒRIA D'ORDENACIÓ

2.1 Objectius i criteris de la Modificació

2.1.1 Objectius de l'ordenació

L'objectiu a complir d'aquesta Modificació Puntual és establir els límits d'edificació en aplicació de la Llei de Carreteres i la Llei Ferroviària, per concretar les determinacions urbanístiques de l'Àmbit UA 10 Setcases.

2.1.2 Alternatives

No es generen alternatives perquè l'abast de la modificació puntual no ho requereix.

2.1.3 Proposta urbanística

Aquesta modificació de la Modificació puntual nº 1 del Pla General, àmbit Unitat d'Actuació Setcases, situada al PK.17 de la carretera de Portbou del municipi de Llançà, correspon a la concreció dels límits d'edificació en aplicació de la Llei de Carreteres i la Llei Ferroviària, per poder desenvolupar i materialitzar el sostre edificable permès dins un àmbit d'activitats econòmiques d'ús industrial en el municipi de Llançà.

Està justificat per raons socioeconòmiques i històriques, que el planejament general de 1983 classificava com a sòl urbà el sector de Setcases, i fixava el límit d'edificació a 14,75 m des de l'eix de la carretera.

2.1.4 Gestió urbanística

D'acord amb el que estableix l'article 116 de la Llei 3/2012, de modificació del text refós de la Llei d'Urbanisme, aprovat pel DL 1/2010, de 3 d'agost, "Concepte d'execució urbanística. Participació en el procés d'execució dels plans urbanístics", per l'execució urbanística d'aquest sòl urbà UA-10 Setcases, és suficient l'aprovació del planejament urbanístic general.

2.1.5 Normativa actualment vigent

La normativa actualment vigent en aquest àmbit és la que correspon a la Modificació puntual nº 1 del Pla General, àmbit Unitat d'Actuació Setcases, situada al PK.17 de la carretera de Portbou del municipi de Llançà.

2.2 Informe mediambiental

Com que aquesta Modificació Puntual no modifica cap dels supòsits de la Llei d'Urbanisme DL 1/2010 i Llei 3/2012, no és necessari atendre aquesta documentació mediambiental, annexa al planejament.

2.3 Mobilitat sostenible

L'aprovació d'aquest document no genera cap tipus d'acció per l'avaluació econòmica i financera, perquè no s'alteren els paràmetres del planejament de detall ja aprovat.

2.4 Pla d'etapes

Tampoc correspon establir pla d'etapes per al desenvolupament d'aquest document.

2.5 Memòria social

No correspon establir memòria social per al desenvolupament d'aquest document. No hi ha cap modificació en quan a determinacions que afectin a la memòria social del planejament general.

Llançà, març de 2012

L'Arquitecte

Joaquim Bover Busquet

NORMATIVA URBANÍSTICA

NORMATIVA URBANÍSTICA

L'actuació exigeix l'adequació de la fitxa de la UA 10 de l'article 91 de la normativa urbanística del Pla General, d'acord amb el que s'assenyala.

UA 10 SETCASES

1 Objectius

Aquesta zona en el Pla General vigent està qualificada de Sòl urbà industrial, s'han buscat diferents solucions per poder urbanitzar el sector i així tenir una zona industrial. En la unitat que es projecta, s'ha projectat un vial que serveixi de suport a les noves construccions de la zona i que accedeixi a la carretera de Portbou. L'objectiu de la UA és urbanitzar el sector i dotar Llançà d'una zona industrial i lúdica.

2 Àmbit

L'àmbit del sector és el que es descriu:

Al nord, amb l'Hotel Grimar.

Al sud, amb la zona industrial de Setcases.

A l'est, amb la carretera de Portbou.

A l'oest, amb peu del talús dels sòls qualificats com a Sistema General Ferroviari.

3 Situació i característiques

CODI	NOM	FULL PLÀNOL	ÚS GLOBAL
U.A.10	UNITAT D'ACTUACIÓ SET CASES	P2-c P2-e	Zona industrial amb tolerància d'activitat recreativa (clau 8)

4 Superfície, sostre edificable

USOS	SUPERFÍCIE m²	%	EDIFICAB. BRUTA	TOTAL SOSTRE EDIFICABLE
Vial	3.155,16			
Total usos públics	3.155,16	24,31		
Total usos privats	9.823,74	75,69		
TOTAL U.A.	12.978,96	100,00	0,984	12.770,86

5 Condicions d'ordenació, edificació i ús

Les condicions de l'edificació i ús les determina la norma específica de zona industrial i les seves corresponents ordenances generals.

6 Condicions de gestió

La gestió es realitzarà pel sistema de compensació bàsica.

Llançà, març de 2012

L'Arquitecte

Joaquim Bover Busquet

PLÀNOLS

ANNEXES

ANNEX 1

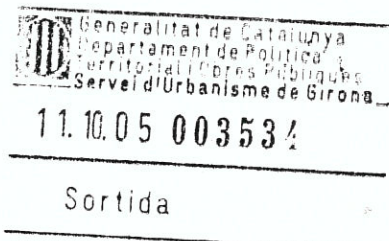
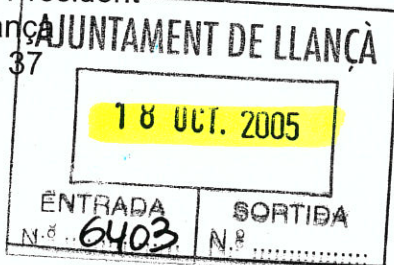
Acord Comissió Territorial d'Urbanisme de 29/09/2005



Data: 10 de octubre de 2005
RV: /
RN: 2005 / 016689 / G

Il·lm. Sr. Alcalde - President

Ajuntament de Llança
Avinguda Europa, 37
17490 Llança
Alt Empordà



Assumpte: modificació núm. 1/2004 del Pla general a la unitat d'actuació número 10 del terme municipal de Llança.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en la sessió de data 29 de setembre de 2005 adoptà, a reserva de la redacció que resulti de l'aprovació de l'acta, el següent acord:

Vista la proposta de la Ponència Tècnica i d'acord amb els fonaments que s'hi exposen, aquesta Comissió acorda:

-1 Aprovar la modificació 1/2004 del Pla general a la unitat d'actuació número 10 del terme municipal de Llança i supeditar-ne la publicació en el DOGC i consegüent executivitat a la presentació d'un text refós, per duplicat, verificat per l'òrgan que ha atorgat l'aprovació provisional de l'expedient i degudament diligenciat, que incorpori la prescripció següent:

-1.1 Cal sol·licitar informe de la Direcció General de Ferrocarrils del Ministeri de Foment, i incorporar, si s'escau, les seves determinacions.

-1.2 S'haurà d'incorporar un apartat de normativa urbanística, als efectes de la publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, atès que la modificació proposada afecta a la fitxa de la UA-10 de l'article 91 de la normativa urbanística del Pla general de Llança.

-2 Comunicar-ho a l'Ajuntament.

Contra l'acord anterior, que no posa fi a la via administrativa, es pot interposar recurs d'alçada, de conformitat amb el que preveuen els articles 107.1, 114 i 115 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, modificada per la Llei 4/1999, de 13 de gener, davant el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, en el termini d'un mes a comptar des de l'endemà de la recepció d'aquesta notificació. El recurs s'entendrà desestimat si passen tres mesos sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa i quedarà aleshores oberta la via contenciosa administrativa.





La qual cosa us comuniquem pel vostre coneixement i efectes adients.

EL CAP DEL SERVEI

LA SECRETARIA DE LA COMISSIÓ


Camil Cofan i Amiel

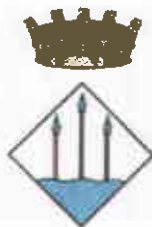

Sonia Bofarull i Serrat

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Girona

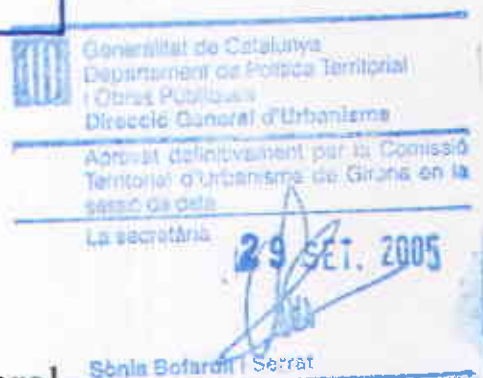
Retornem 1 exemplars del projecte

ANNEX 2

Text refós de la Modificació Puntual nº 1 del Pla General, àmbit:
Unitat d'Actuació Setcases, situada al PK 17 de la carretera de
Portbou del municipi de Llança



AJUNTAMENT DE LLANÇÀ



TEXT REFÓS II (Març de 2006)

Modificació puntual nº 1 del Pla General
 Àmbit: Unitat d'actuació nº 10 Setcases
 Situada al PK-17 de la carretera de Portbou
 En el terme de Llançà

Arquitecte
 Pere Fina Segura

TEXT REFOS II
(Març 2006)

MEMÒRIA

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL **ÀMBIT: UNITAT D'ACTUACIÓ N° 10 SETCASES.**

1.1 Antecedents.

Una vegada aprovat provisionalment per l'Ajuntament en sessió plenària del 2-11-05, la Modificació n° 1/2004, de l'U.A. N° 10 "Setcases", la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió de data 9-11-2005, adopta entre altres, l'acord del que s'adjunta fotocòpia com annex.

En l'acord referenciat es suspèn l'aprovació definitiva d'aquella modificació fins a la presentació d'un text refós, verificat per l'òrgan que ha atorgat l'aprovació provisional de l'expedient, que incorpori en síntesi, l'informe de la Direcció General de Ferrocarrils del Ministerio de Fomento del qual també s'adjunta fotocòpia com annex, i l'ajustament del límit definitiu al peu del talús existent, així com la inclusió d'un nou plànol de zonificació del Pla General d'Ordenació.

1.2 Emmarcament general.- Situació i límits.

La Unitat d'actuació n° 10 Setcases de superfície total 15.700 m2. està delimitada al nord, amb les vies fèrries; al sud, amb la carretera Nacional a Portbou; a l'est, amb terrenys de la família Pous i a l'oest, amb l'Hotel Grimar. Aquest àmbit d'actuació resulta de les determinacions del Pla General aprovat pel servei d'Urbanisme de Girona i està situat a la carretera de Portbou Pk. 17.

La configuració que el Pla General vigent dona per l'U.A. n° 10, fa que en el seu àmbit s'incloguin terrenys propietat de RENFE, pel que fa al seu límit nordoest, que conformen els talussos de la plataforma ferroviària existent, que resulta classificada com a Sòl Urbà i qualificada com a Sistema General Ferroviari en la seva part plana. Aquells talussos, formen part consubstancial del sistema ferroviari que suporten, tenen una alça promig d'uns 9 m., amb pendents de l'ordre del 100%, i resulten en conseqüència totalment inedificables.

Pràcticament el mateix succeeix amb els terrenys que conformen el límit nord de la U.A., en la que l'actual delimitació inclou el marge ascendent dels terrenys amb els quals limita, amb la indeterminació que en

resulta de la interpretació de la documentació gràfica del Pla General, que topogràficament salva un desnivell de l'ordre de 6 metres. Aquests sòls limítrofs pel nord resulten classificats com a Sòl Urbà i qualificats de Zona Hotelera (clau 9) pel planejament general vigent.

S'adjunta plànol topogràfic dels terrenys afectats per l'actuació.

Amb independència de les condicions topogràfiques assenyalades, cal constatar el règim de propietat d'aquells sòls que conformen els talussos, lligats directament com a conseqüència de la seva funcionalitat, a les activitats existents o possibles en els sòls limítrofs, exteriors a l'actual delimitació de la U.A.

1.3 Planejament vigent

El Pla General del municipi classifica com Urbans i els qualifica d'Industrials, pel que fa als sòls d'aprofitament privat. Aquesta qualificació admet una tipologia d'edificació en filera subjecta als següents paràmetres:

Edificabilitat	1,30 m ² /m ² .
Ocupació màxima	65 %
Alçada màxima	8 m.
Volum màxim	7 m ³ /m ² .

L'ordenació física que es preveu en les determinacions gràfiques del Pla General, suposa la creació d'un vial lateral de servei a la C.N. 260, que conformarà el futur accés a les possibles parcel·les, que resultaran amb fondàries edificables de l'ordre de 70 mts. Aquesta ordenació viària es complementa amb el manteniment del pas sota vies enllaçat amb aquell vial de servei.

2. Objecte i motivació de la modificació.

Els objectius fonamentals de l'actuació es poden explicitar en:

- 2.1 Mantenir la qualificació d'industrial sobre aquells sòls que topogràficament resultin adequats per aquest ús, excloent de l'àmbit de la U.A. tots aquells que conformen els talussos perimetrals que envolten, amb una forta orografia, amb pendents de l'ordre del

100%, fet que fa que les seves possibilitats edificatòries, i amb major motiu les urbanitzadores, resulten totalment nul·les.

- 2.2 L'obtenció d'unes parcel·les amb menors fondàries edificables, que afecta fonamentalment al 50% del sòl qualificat en la part sud de la U.A., en una qualificació en la qual no resulten definides ni la superfície mínima ni la façana mínima de la parcel·la, el que abona l'actuació.
- 2.3 Relligar l'ús del sòl a la funcionalitat de les superfícies afectades. Els talussos existents són conseqüència de la necessitat de crear plataformes planes per possibilitar l'ús ferroviari que sustenten.

3. Proposta.

La proposta que es presenta suposa la definició d'un nou àmbit de la U.A. nº 10, de manera que s'exclouen els sòls que conformen els talussos, avui inclosos, situats immediats al límit nordoest. En definitiva s'efectua una modificació d'aquells límits, situant-los pràcticament a peu de talús, el que fa que l'àmbit de la U.A. resulti de menor superfície, passant dels 15.700 m². de la limitació actual als 12.978,90 m². que en resulten.

Aquesta actuació comporta lògicament un canvi de qualificació dels sòls exclosos de la U.A., que es requalifiquen d'acord amb la dels sòls limítrofs. Els terrenys exclosos, situats paral·lels al límit nordoest de la U.A., amb una superfície de 2.326,81 m²., es requalifiquen com a Sistema General Ferroviari, adaptant-los a la seva funcionalitat. El mateix succeeix amb els sòls exclosos pel límit sud, que amb una superfície de 394,29 m²., es proposa la seva requalificació com a sòl industrial, fora de la U.A.

Aquesta actuació suposa la supressió d'un sostre xifrat en 3.537,43 m². per l'ús industrial dintre de la U.A., mentre que es possibiliten 518,58 m². de sostre industrial fora de l'U.A, en la parcel·la de 394,29 m². que s'exclou.

En la documentació gràfica que s'acompanya, s'expliciten, en atenció al demanat en l'apartat de conclusions de l'informe emès pel Ministerio de Fomento:

- a. La zona de domini públic, que compren, a part dels terrenys ocupats per les línies ferroviàries, una franja de terreny de 8 m. al costat de la plataforma, mesurats en horitzontal i perpendicularment al seu eix, des de l'aresta exterior de l'explanació. En aquesta zona de domini públic no hi és possible l'edificació privada.
- b. La línia límit de l'edificació que si està d'acord amb el que assenyala la O.M. 2230/2005 de 6 de juliol, del Ministeri de Foment, es situa a 20

- m. des de l'aresta exterior de la plataforma (intersecció del balast amb la plataforma). El terraplè sobre el qual es situa la plataforma ferroviària fa que la línia límit de l'edificació caigui dins la zona de domini públic. En conseqüència es manté aquella línia límit de l'edificació en coincidència amb la de domini públic.
- c. La zona de protecció que arriba fins a 70 m. comptats en horitzontal i perpendicularment a l'eix de la plataforma, a partir de l'aresta exterior de l'explanació.

L'escassa entitat de l'actuació, que no suposa cap reclassificació de sòl, permet no plantejar cap informe mediambiental, tot i el benefici que, des d'aquesta òptica, suposa la disminució del sostre industrial que en resulta.

4. Normativa Urbanística.

L'actuació exigeix l'adequació de la fitxa de la U.A.-10 del article 91 de la normativa urbanística del Pla General, d'acord amb el que s'assenyala.

U.A 10 SETCASES

4.1 OBJECTIUS

Aquesta zona en el Pla General vigent està qualificada de Sòl urbà industrial, s'han buscat diferents solucions per poder urbanitzar el sector i així tenir una zona industrial.

En la unitat que es projecta, s'ha projectat un vial que serveixi de suport a les noves construccions de la zona i que accedeixi a la carretera de Portbou. L'objectiu de la U.A. és urbanitzar el sector i dotar Llançà d'una zona industrial i lúdica.

4.2 ÀMBIT

L'àmbit del sector és el que es descriu:

Al nord, amb l'Hotel Grimar.

Al sud, amb la zona industrial de Setcases.

A l'est, amb la carretera de Portbou.

A l'oest, amb peu del talús dels sols qualificats com a Sistema General Ferroviari.

4.3 SITUACIÓ I CARACTERISTIQUES

CODI	NOM	FULL PLANOL	US GLOBAL
U.A. 10	UNITAT D'ACTUACIÓ CASES.	P2-c P2-e	Zona industrial amb tolerància d'activitat recreativa (clau 8)

4.4 SUPERFÍCIE, SOSTRE EDIFICABLE

USOS	SUPERFÍCIE M2	%	EDIFICAB. BRUTA	TOTAL SOST. EDIF.
Vial	3.155,16			
TOTAL USOS PÚBLICS	3.155,16	24,31		
TOTAL USOS PRIVATS	9.823,74	75,69		
TOTAL U.A.	12.978,96	100,00	0,984	12,770,86

4.5 CONDICIONS D'ORDENACIÓ, EDIFICACIÓ I ÚS

Les condicions de l'edificació i ús les determina la norma específica de zona industrial i les seves corresponents ordenances generals.

4.6 CONDICIONS DE GESTIÓ

La gestió es realitzarà pel sistema de compensació o cooperació.



Pere Fina Segura

ANNEX I

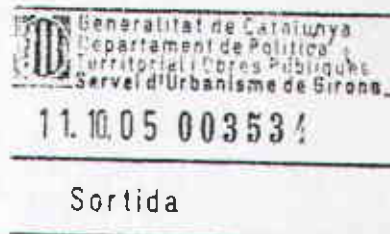
**Acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió de data
9-11-2005.**



Data: 10 de octubre de 2005
RV:/
RN: 2005 / 016689 / G

Il·lm. Sr. Alcalde - President

Ajuntament de Llança
Avinguda Europa, 37
17490 Llança
Alt Empordà



Assumpte: modificació núm. 1/2004 del Pla general a la unitat d'actuació número 10 del terme municipal de Llança.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en la sessió de data 29 de setembre de 2005 adoptà, a reserva de la redacció que resulti de l'aprovació de l'acta, el següent acord:

Vista la proposta de la Ponència Tècnica i d'acord amb els fonaments que s'hi exposen, aquesta Comissió acorda:

-1 Aprovar la modificació 1/2004 del Pla general a la unitat d'actuació número 10 del terme municipal de Llança i supeditar-ne la publicació en el DOGC i consegüent executivitat a la presentació d'un text refós, per duplicat, verificat per l'òrgan que ha atorgat l'aprovació provisional de l'expedient i degudament diligenciat, que incorpori la prescripció següent:

-1.1 Cal sol·licitar informe de la Direcció General de Ferrocarrils del Ministeri de Foment, i incorporar, si s'escau, les seves determinacions.

-1.2 S'haurà d'incorporar un apartat de normativa urbanística, als efectes de la publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, atès que la modificació proposada afecta a la fitxa de la UA-10 de l'article 91 de la normativa urbanística del Pla general de Llança.

-2 Comunicar-ho a l'Ajuntament.

Contra l'acord anterior, que no posa fi a la via administrativa, es pot interposar recurs d'alçada, de conformitat amb el que preveuen els articles 107.1, 114 i 115 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, modificada per la Llei 4/1999, de 13 de gener, davant el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, en el termini d'un mes a comptar des de l'endemà de la recepció d'aquesta notificació. El recurs s'entendrà desestimat si passen tres mesos sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa i quedarà aleshores oberta la via contenciosa administrativa.



La qual cosa us comuniquem pel vostre coneixement i efectes adients.

EL CAP DEL SERVEI

Camil Cofan i Amiel

LA SECRETARIA DE LA COMISSIÓ

Sònia Bofarull i Serrat



Retornar 1 exemplar del projecte

ANNEX II

Informe de la Direcció General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACION
SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

INFORME SOBRE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN EN EL AMBITO DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN Nº 10 "SETCASES" (LLANÇÀ)

ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Llançà, a través de su escrito de 15 de noviembre de 2005 remitido por la Delegación del Gobierno en Cataluña, solicita informe relativo a la citada Modificación Puntual del Plan General, acompañando Memoria y Planos de la actuación.

PROTECCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EXISTENTES Y/O PREVISTAS

El término municipal de Llançà es atravesado por la línea de ancho convencional Barcelona-Port Bou actualmente explotada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

El Ministerio de Fomento no tiene previsto a corto/medio plazo actuaciones en dicha línea que comporten una modificación sustancial del trazado.

Del examen de la documentación remitida se observa que no se ha tenido en cuenta la nueva Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003 de 17 de noviembre) y su Reglamento (R.D. 2387/2004 de 30 de diciembre) en lo relativo a las limitaciones y protección al ferrocarril, que a estos efectos distinguen las zonas de dominio publico, zona de protección y limite de edificación. Para el establecimiento de estas zonas de protección es preciso definir previamente la arista exterior de la explanación la cual no queda claramente establecida en los planos suministrados.

CONCLUSIONES

A la vista de lo anteriormente expuesto se concluye:

- Se debe tener en cuenta en toda la documentación del Plan (Memoria, planos, normas etc.) todas las limitaciones y protecciones al ferrocarril indicadas en la Ley del Sector Ferroviario y su Reglamento.
- Cualquier actuación en estas zonas deberá cumplir las limitaciones impuestas y requerirá la autorización previa del Administrador de Infraestructuras Ferroviaria en los términos previstos en la legislación vigente.



Madrid, diciembre de 2005

CORREO ELECTRONICO

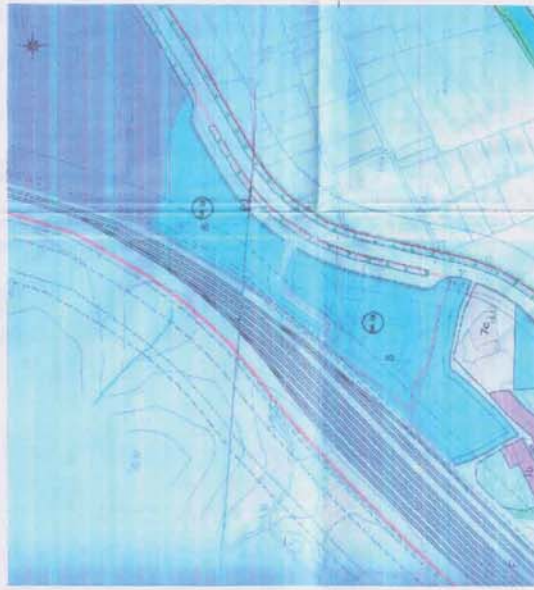
usuario@mform.es

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071-MADRID
TEL.: 915977000
FAX.: 915977000

PLÀNOLS



Emplaçament



Situació



Modificació puntual nº 1 del Pla General.
 Àmbit: Unitat d'actuació Setcases situada al PK-17
 de la carretera de Portbou del municipi de Llançà.

AJUNTAMENT DE LLANÇÀ	
Projecte	Emplaçament i Situació
Elaborat per	J. Sureda
Revisat per	
Assentat per	
Col·legi	1



Quadre de superfícies

Sòl Industrial	=	11.568 - m2
Voreres	=	932 - m2
Vials	=	3.200 - m2
Total	=	15.700 - m2

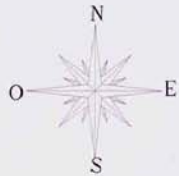
Comissió de Control
 Urbanisme
 23 JUN 2023

APROBADA
 PER L'AJUNTAMENT
 DEL 07 JUN 2023
 SECRETARI

Modificació puntual nº 1 del Pla General.
 Àmbit: Unitat d'actuació Setcases, situada al PK-17
 de la carretera de Portbou del municipi de Llançà.

AJUNTAMENT DE LLANÇÀ

Arresta de la plataforma



Arresta exterior de l'engranatge



Propietats afectades

PLANTAMIENT VIGENT		Superfície
01	RICARD CALVEROL JORDA	1.192,00
02	FALCÓ CLAUDELLS MARIA	5.79,56
03	FORTAS TOLSADES ANDRÉU	241,00
04	ADRIAN COMTE DOLORES	3.77,00
05	TRAMUN LLAC TERESA I ALFONS	4.11,00
06	ROGERMÀ CASTALLO ALBERT-JORDA	169,50
07	ADRIAN COMTE DOLORES	193,50
08	FALCÓ PI ROSA	982,00
09	BENITEZ SANCHEZ JOSEP	810,00
10	ROSCOT ALONSO ALBERT	221,00
11	MALLOL CASTELLO RAFAEL I T	162,00
12	DRISOL DEBRUAS PABLO	189,00
13	ALBAÑO BOADA PI	169,30
14	CARDONELL PRIBACI-MAGDALENA	1.570,00
15	JORDA PIAD JORDA PI	3.372,56
16	REYES	380,74
17	JAUME POYO MARTI	036,00
18	CHAVES	1.164,23
19	RECIO	036,00
TOTAL: U.A.		15.270,00

Lini proposat

PROPOSITA		Superfície
01	RICARD CALVEROL JORDA	1.192,00
02	FALCÓ CLAUDELLS MARIA	5.79,56
03	FORTAS TOLSADES ANDRÉU	241,00
04	ADRIAN COMTE DOLORES	3.77,00
05	TRAMUN LLAC TERESA I ALFONS	4.11,00
06	ROGERMÀ CASTALLO ALBERT-JORDA	169,50
07	ADRIAN COMTE DOLORES	193,50
08	FALCÓ PI ROSA	982,00
09	BENITEZ SANCHEZ JOSEP	810,00
10	ROSCOT ALONSO ALBERT	221,00
11	MALLOL CASTELLO RAFAEL I T	162,00
12	DRISOL DEBRUAS PABLO	189,00
13	ALBAÑO BOADA PI	169,30
14	CARDONELL PRIBACI-MAGDALENA	1.570,00
15	JORDA PIAD JORDA PI	3.372,56
16	REYES	380,74
17	JAUME POYO MARTI	036,00
18	CHAVES	1.164,23
19	RECIO	036,00
TOTAL: U.A.		15.270,90

Modificació puntual nº 1 del Pla General.
Ambit: Unitat d'actuació Setcases situada al PK-17
de la carretera de Portbou de municipi de Llança.

ANNEX 3

Informe Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya de
21/04/1983



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Conservación y Explotación - Sección 2.ª

FIGUERES

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA SECCIÓN 2.ª - FIGUERES	
N.º	317N/83
Fecha	18 Mayo 1983
SALIDA	

680

Figueres 13 de Mayo 1983

Destinatario:

Sr. ALCALDE-PRESIDENTE DEL
AYUNTAMIENTO DE LLANÇA

Gerona

Registre d'ENTRADA	
Data	19 MAYO 1983
Núm.	1238

S/R.: su escrito
L de fecha
21-4-83

N/R.: 476N/83

ASUNTO: INFORME SOBRE EL PROYECTO DE REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ESTE MUNICIPIO

Revisado la parte de Proyecto aportado por el Ayuntamiento de su digna presidencia:

- Planos nº 2.2-1-1; 2.2-1-2 y 2.2-1-3
- Parte de la Memoria correspondiente a la "Regulación Detallada de los Sistemas"

Esta Demarcación estima que no es suficiente la Documentación aportada por cuanto en los planos presentados, en la zona de reserva correspondiente a la carretera C-252 de La Bisbal a Portbou, por Figueres, en unos tramos figura de 14,75 mts. y en otros de 28,50 mts, quedando los primeros sin suficiente justificación, por cuanto que no se incluye un plano con la clasificación del suelo incluido en el mencionado Plan.

Por todo lo cual, para poder efectuar el informe solicitado, esta Demarcación precisa sean aclarados los extremos anteriormente citados.



ANNEX 4

Informe Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya de
07/10/1983



DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Conservación y Explotación - Sección 2.ª

FIGUERES

DEL ESTADO EN CATALUÑA
SECCIÓN 2.ª - FIGUERES

N.º 548N/83

Fecha 10 OCT. 1983

SALIDA

Jeres 7 de Octubre de 1.983

Destinatario:

./n

Sr. ALCALDE-PRESIDENTE DE
AYUNTAMIENTO DE

N/R.: 476N/83

LLANSA

Registre d'ENTRADA

Data 11 OCT. 1983

Núm. L2229

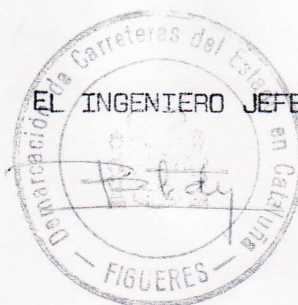
(GERONA)

ASUNTO: INFORME SOBRE EL PROYECTO DE REVISION Y ADPATACION DEL PLAN
GENERAL DE ORDENACION URBANA

Revisado los planos aportados por el Ayuntamiento en fecha
21 de Abril de 1.983, y los posteriormente presentados a /
petición de esta Demarcación.

El Ingeniero Jefe que suscribe, estima emitir informe --/
favorable al mencionado plan, con la siguiente matización.

- Se encuentra correcta la distancia de 14,75 mts. --/
reservada en los tramos clasificados como suelo urbano. En
el resto de los tramos, clasificados como "Urbanizable --/
programado" y "Urbanizable no programado", la zona de reserva
deberá ser de 28,50 mts., según indica la Vigente Ley --/
51/1974 de 19 de Diciembre.



ANNEX 5

Informe de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya
de 12/06/2001, al PGO de Llançà



MINISTERIO
DE FOMENTO

Ministerio de Fomento
26 JUN 2001
Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
Unidad de Carreteras en Girona
SALIDA 981

AJUNTAMENT DE LLANÇÀ
- 6 JUL. 2001
ENTRADA N.º 3557 SORTIDA N.º

1/06/25
754
DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CATALUÑA

UNIDAD DE CARRETERAS
EN GIRONA

O F I C I O

S/Ref.: -----

N/Ref.: CyA-467/01 -MJM/mnr

Fecha : 12 de Junio de 2001

ASUNTO: REMISIÓN INFORME

SR. ALCALDE-PRESIDENTE
AYUNTAMIENTO
Av. Europa, 37
17490-LLANÇÀ



INFORME SOLICITADO AL " PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA " T.M. LLANÇÀ.

Examinada la Documentación presentada esta Unidad informa:

1º.- Se marcará sobre los planos la zona de Dominio Público que comprende la carretera, sus elementos funcionales y una zona de 3 mts. delimitada interiormente por la arista exterior de la explanación, dicha zona será considerada como NO urbana, a efectos de la Ley 25/1988 de 29 de Julio de Carreteras.

2º.- La línea límite de edificación se fijará a 25 mts. de la arista exterior de la calzada, fuera de los tramos urbanos ya consolidados.

3º.- La zona comprendida entre la zona de Dominio Público y la línea de edificación será clasificada como No urbanizable.

4º.- Se suprimirá la rotonda prevista en la entrada a la urbanización San Carlos.

Está aprobada la Orden de Estudio para la redacción del proyecto clave 39-GE-2960 " ACONDICIONAMIENTO TRAVESIA DE LLANÇÀ P.K. DEL 15,300 AL 18,400" el cual afecta al Termino Municipal de Llançà, tan pronto el proyecto esté aprobado se modificarán las Normas Subsidiarias incluyendo la solución aprobada por el Ministerio de Fomento.

5º.- Los bordillos se situarán siempre por la parte exterior del arcén, en ningún caso se suprimirá el arcén para construcción de aceras o tercianas.

6º.- En todo el ámbito de actuación del Plan deberá estar prohibida la publicidad visible desde la zona de Dominio Público de la carretera, de acuerdo con lo especificado en el artículo 24.1 de la Ley 25/1988 de Carreteras (B.O.E. 30 de Julio 1988).

7º.- Para realizar cualquier tipo de obras o instalaciones en las zonas de Dominio Público, Servidumbre y Afección de las Carreteras Estatales así como permitir usos, deberán contar con autorización previa del Ministerio de Fomento, según el artículo 21 y siguientes de la Ley 25/1988 de 29 de Julio de Carreteras y artículos 76 y siguientes del Real Decreto 1812/1994 de 2 de Septiembre del Reglamento General de Carreteras.

8º.- El otorgamiento para realizar obras o actividades en la zona de Dominio Público de los tramos urbanos corresponderá al Ayuntamiento, previo informe vinculante del Ministerio de Fomento, según el artículo 39 Ley de Carreteras y artículo 125 Reglamento de Carreteras anteriormente citados.

9º.- Las anteriores condiciones deberán figurar en la Normativa del Plan General.

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD

Fdo.: CONSTANTINO PATO ALFONSO



LA JEFE DE SECCIÓN

EL INGENIERO TÉCNICO DE O.P

Fdo.: Mª JOSÉ MEJUTO ARROYO

ANNEX 6

Informe de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya
de 07/07/2009, al Projecte Urbanització UA 10 Setcases,

5125-15107

ST



MINISTERIO
DE FOMENTO



DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CATALUÑA

UNIDAD DE CARRETERAS
EN GIRONA



O F I C I O

S/Ref.:

N/Ref.: A-1659/2008

Fecha : 7 de julio de 2009

ASUNTO: INFORME

SR. ALCALDE-PRESIDENTE
AYUNTAMIENTO
AVDA. EUROPA, 37
17490 LLANÇÀ
GIRONA

I.- UBICACIÓN:

Carretera.: N-260
P.K.: 17+000 a 17+200 Margen.: Derecho
Término municipal.: 17490 Llança

II.- INFORME SOLICITADO:

- PROYECTO URBANIZACIÓN DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN N° 10 SETCASES

III.- ANTECEDENTES DE HECHO:

- a) INTERESADO: AYUNTAMIENTO DE LLANÇÀ
- b) D.N.I.-N.I.F: P1709900
- c) DOMICILIO: AVDA. EUROPA, 37, DE 17490 LLANÇÀ
- d) FECHA DE LA SOLICITUD: 27/10/2008
- e) CALIFICACIÓN DEL SUELO: URBANO
- f) DOCUMENTACIÓN QUE ACOMPAÑA LA SOLCITUD: PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN N° 10, DEL SECTOR "SET CASES", REALIZADO POR EL ARQUITECTO D. RICARD FINA SEGURA.
- g) ANTECEDENTES: CON FECHA 26/06/01, CON R.S. N° 981, SE EMITIÓ INFORME DESDE ÉSTA UNIDAD DE CARRETERAS AL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL T.M. DE LLANÇÀ

IV.- INFORME:

En vista de cuanto antecede ésta Dirección General, de acuerdo con la documentación presentada y los antecedentes obrantes en ésta Unidad de Carreteras, y teniendo en cuenta la calificación del suelo INFORMA:

1. Se deberá presentar proyecto suscrito por un técnico competente, y visado por el Colegio Profesional Correspondiente, para que pueda ser considerado a efectos de proceder a la correspondiente resolución.
2. Se marcará sobre los planos la zona de Dominio Público que comprende la carretera, sus elementos funcionales y una zona de 3m. Delimitada interiormente por la arista exterior de explanación. Dicha zona será considerada como No urbana, a efectos de la Ley 28/1988 de 29 de julio de Carreteras.
3. La línea Límite de Edificación se fijará a 25m de la arista exterior de la calzada, fuera de los tramos urbanos ya consolidados.

4. Los bordillos se situarán siempre por la parte exterior del arcén, en ningún caso se suprimirá el arcén para la construcción de aceras y tercianas.
5. Para realizar cualquier tipo de obras o instalaciones en las zonas de Dominio Público, Servidumbre y Afección de la Carreteras de Titularidad Estatal así como permitir usos, deberán contar con autorización previa del Ministerio de Fomento, según el artículo 21 y siguientes de la Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras y artículos 76 y siguientes del Real Decreto 1812/1994 de 2 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras

DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Por Delegación (Resolución de
11/marzo/1993, B.O.E, núm 78 de
1/abril/1993

INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD DE
CARRETERAS DEL ESTADO EN GIRONA

[Handwritten signature]

FDO.: LUÍS BONET LINUESA



[Handwritten signature]

FDO.: JORGE VERDÚ VÁZQUEZ

A.

Exp
Proj
CF/

Sr.
Arc
INT

Sol

Per
d'U
plai

☒

El/

Car
Llar

Al

ANNEX 7

Informe de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya
de 10/11/2010, al Projecte Urbanització UA 10 Setcases

5.1.8.5 - 05/2007 ST



MINISTERIO
DE FOMENTO



DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CATALUÑA

UNIDAD DE CARRETERAS
EN GIRONA

O F I C I O

S/Ref.:

N/Ref.: A 1659 / 2008

Fecha : 10 de noviembre de 2010

ASUNTO: INFORME URBANÍSTICO

SR. ALCALDE-PRESIDENTE

AYUNTAMIENTO
Av. Europa, 37
17490 LLANÇÀ
GIRONA



"PROJECTE D'OBRES D'URBANITZACIÓ DEL SECTOR UA 10 SETCASES".

I. ANTECEDENTES

En fecha 27 de octubre de 2008, con nº de R.E. 1659/2008, tuvo entrada en esta Unidad de Carreteras documentación referente a las Obras de Urbanización del Sector U.A. 10 Setcases,

En fecha 17 de julio de 2009 con nº R.S. 1128 se emitió informe por parte de esta Unidad de Carreteras al citado proyecto.

En fecha 18 de agosto de 2010, con R.E: nº 1177, tiene entrada en esta Unidad escrito del Ayuntamiento de Llançà, que mediante informe del arquitecto municipal solicita la reconsideración del informe respecto de la línea límite de edificación informada en su día, con referencia al proyecto de urbanización citado, en base a que se considere el ámbito de la UA 10 como suelo urbano consolidado.

II. CONSIDERACIONES

Examinados las antecedentes obrantes en esta Unidad de Carreteras, con respecto a las figuras de planeamiento urbanístico:

1. El P.G.O.U, aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo en fecha 14 de septiembre de 1983 y publicado en el D.O.G.C. en fecha 2 de abril de 1984, para esta figura de planeamiento urbanístico en particular, se emitió informe con N/Ref 476N/83, con R.S. nº 548N/83 de fecha 10 de octubre de 1983, donde una vez revisados los planos aportados por el Ayuntamiento en fecha 21 de abril de 1983, y los posteriormente presentados a petición de ésta Demarcación, se informaba favorablemente la distancia de 14,75 m, reservada en los tramos clasificados como urbano, y a 28.50m del eje de la carretera, en los tramos afectos por el proyecto clasificados como urbanizable programado y urbanizable no programado
2. En la revisión del P.G.O.U. tramitada en el año 2001, mediante expediente con N/Ref CyA -467/2001 y en fecha 12 de junio de 2001, se informó al respecto de las alineaciones, en el punto 2 del citado informe, una alineación a 25 m de la arista exterior de calzada conforme con lo expuesto en al Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, para las zonas que el suelo en su día tenían la calificación de urbanizable y urbanizable no programado, lo cual concuerda con lo informado en su día al P.G.O.U del año 1983

3. Se constata pues, que existen dos calificaciones del suelo y por lo tanto dos alineaciones, una alineación informada y aprobada a 14,75m del eje de la calzada, en la zona del proyecto presentado donde el suelo está calificado como urbano en el P.G.O.U del año 1983, y otra alineación que con posterioridad al P.G.O.U. del año 1983, en la revisión del P.G.O.U. tramitada en el año 2001, se ha informado a 25m de la arista exterior de calzada para todo el ámbito del P.G.O.U.

III. CONCLUSIÓN

Queda patente que en la zona afecta por el proyecto presentado, existen 2 alineaciones diferentes, que afectan al ámbito del proyecto y que condiciona el mismo. Por ello no podemos considerar su reclamación.

Cabe significar, que el citado artículo 25 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en su punto 3 dice:

"3. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe de las Comunidades Autónomas y entidades locales afectadas podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas."

En consecuencia, y a solicitud de esa entidad local, se puede iniciar un expediente de cambio de línea límite de edificación aduciendo las razones explicitadas en el citado punto 3 del artículo 25 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

En virtud de las anteriores consideraciones, y atendiendo a la legalidad vigente, esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña se remite al informe emitido en su día a la figura urbanística de referencia.

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD DE
CARRETERAS DEL ESTADO EN GIRONA



Fdo.: JORGE VERDÚ VÁZQUEZ

ANNEX 8

Informe de la Direcció General de Ferrocarrils de 15/12/2005, a
la Modificació puntual nº 1 PGO en l'àmbit UA 10 Setcases
(incorporada resolució al Text refós de la Modificació puntual)



INFORME SOBRE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN EN EL AMBITO DE LA UNIDAD DE ACTUACIÓN Nº 10 "SETCASES" (LLANÇÀ)

ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Llançà, a través de su escrito de 15 de noviembre de 2005 remitido por la Delegación del Gobierno en Cataluña, solicita informe relativo a la citada Modificación Puntual del Plan General, acompañando Memoria y Planos de la actuación.

PROTECCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EXISTENTES Y/O PREVISTAS

El término municipal de Llançà es atravesado por la línea de ancho convencional Barcelona-Port Bou actualmente explotada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

El Ministerio de Fomento no tiene previsto a corto/medio plazo actuaciones en dicha línea que comporten una modificación sustancial del trazado.

Del examen de la documentación remitida se observa que no se ha tenido en cuenta la nueva Ley del Sector Ferroviario (Ley 39/2003 de 17 de noviembre) y su Reglamento (R.D. 2387/2004 de 30 de diciembre) en lo relativo a las limitaciones y protección al ferrocarril, que a estos efectos distinguen las zonas de dominio publico, zona de protección y limite de edificación. Para el establecimiento de estas zonas de protección es preciso definir previamente la arista exterior de la explanación la cual no queda claramente establecida en los planos suministrados.

CONCLUSIONES

A la vista de lo anteriormente expuesto se concluye:

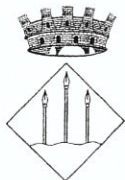
- Se debe tener en cuenta en toda la documentación del Plan (Memoria, planos, normas etc.) todas las limitaciones y protecciones al ferrocarril indicadas en la Ley del Sector Ferroviario y su Reglamento.
- Cualquier actuación en estas zonas deberá cumplir las limitaciones impuestas y requerirá la autorización previa del Administrador de Infraestructuras Ferroviaria en los términos previstos en la legislación vigente.



Madrid, diciembre de 2005

ANNEX 9

Sol·licitud de l'Ajuntament de Llançà al Ministerio de Fomento,
Infraestructures Ferroviàries, del manteniment del règim
urbanístic dels sòls immediats a la plataforma ferroviària.



AJUNTAMENT DE LLANÇÀ (ALT EMPORDÀ)

CERT
A.R.

Ministerio de Fomento
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
U.N. de Patrimonio y Urbanismo
Sr. Delegado de Catalunya y Aragón
Plaça dels Països Catalans, s/n
08014 BARCELONA



La Junta de Govern Local d'aquesta Corporació, en sessió del dia 4 de gener d'enguany, a reserva de la redacció que resulti de l'aprovació de l'acta, va adoptar l'acord literal següent:

1.3) Vist l'informe emès per l'Arquitecte Assessor Municipal, en data 2-1-2006, en relació a la nova reglamentació ferroviària, Llei 39/2003 de 17 de novembre (LSF) i el corresponent Reglament, Reial Decret 2387/2004, de 30 de desembre (RLSF), i la seva aplicació en el vigent Pla General d'Ordenació de Llança, s'acorda:

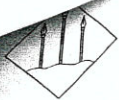
SOL·LICITAR al Ministeri de Foment – Departament de RENFE- el manteniment del règim urbanístic dels sòls immediats a la plataforma ferroviària, d'acord amb les distàncies que fixa el planejament general vigent, mantenint la tutela per part de qui correspongui, d'aquelles edificacions que se situïn dins de la zona d'afecció, tal i com es ve efectuant fins a la data.

La qual cosa us comunico, junt amb una còpia de l'informe de l'Arquitecte Assessor Municipal referit a l'acord, perquè en prengueu coneixement i als oportuns efectes.

Atentament,
La Secretària e.f.

Anna Sais i Puigarnau

Llança, 5 de gener de 2006



AJUNTAMENT DE LLANÇÀ (ALT EMPORDÀ)

En PERE FINA SEGURA, arquitecte, col·legiat amb el núm. 4154/8, amb despatx professional al C/ Cor de Maria, 4 de Girona, i com a arquitecte assessor de l'Ajuntament de Llança, en relació a la nova reglamentació ferroviària, Llei 39/2003 de 17 de novembre (L.S.F.) i el corresponent Reglament, Real Decret 2387/2004 de 30 de desembre, (R.L.S.F.), emet el següent

INFORME:

La nova legislació ferroviària, suposa una modificació substancial respecte de l'anterior, pel que fa al règim de distàncies de les zones de domini públic, d'afecció, i d'edificació. Pel que respecte al sol urbà, si bé es mantenen les distàncies fixades per la zona de domini públic i de protecció, fixant-se aquestes en els 5 metres i 8 metres respectivament, comptats en tots els casos des de les arestes exteriors de l'explanació, la distància de la línia de l'edificació, d'acord amb el que s'assenyala en el punt 2 de l'art. 16 de la L S.F. es situa a 50 m. de l'aresta exterior més pròxima de la plataforma, mesurat horitzontalment a partir d'aquella aresta. En el segon paràgraf d'aquest mateix punt, s'assenyala que, reglamentàriament, es podrà determinar una distància inferior a la prevista en el paràgraf anterior, en funció de les característiques de les línies.

Així mateix, en el punt 3 d'aquell art. 16, s'assenyala que el Ministeri de Foment, previ informe de les Comunitats Autònomes i Entitats Locals afectades, podrà, per raons geogràfiques o socioeconòmiques, fixar una línia d'edificació diferent a l'establerta amb caràcter general, aplicable a determinades línies ferroviàries que formen part de la xarxa ferroviària d'Interès General, en zones o àrees delimitades.

El punt 4 d'aquell article també assenyala que "amb caràcter general, a les línies ferroviàries que conformen part de la xarxa ferroviària d'Interès General que passin per zones urbanes, el Ministeri de Foment podrà establir la línia límit d'edificació a una distància inferior a la fixada en l'apartat 2, sempre que ho permeti el planejament urbanístic corresponent".

El tractament reglamentari que es fa del límit d'edificació, regulat a la secció V del R.L.S.F. , confirma en els punts 2,3,4 de l'art. 34, de forma pràcticament literal, el tractament que es dona d'aquell límit d'edificació

El planejament General del municipi, defineix les zones de domini públic, de servitud i d'afecció, d'acord amb la legislació vigent, que situen a 8, 20 i 50 metres respectivament en els sols urbanitzables i no urbanitzables, i a 5, 8 i 25 metres respectivament en els trams de sol urbà. Aquesta definició motivava la tutela d'aquelles llicències d'edificació que es situaven dins de la zona d'afecció, és a dir, a una distància inferior als 25 metres en el sol urbà, per part de Renfe.

Atès que el Pla General del municipi, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Girona en sessió de data 28.05.2002, amb la conformitat i informe de totes les entitats competents, defineix amb precisió les zones de domini públic, la zona de servitud i la zona de protecció, tant en sol urbà com en el sol urbanitzable i no urbanitzable amb distàncies inferiors a les que ara determina la L.S.F. i R.L.S.F.

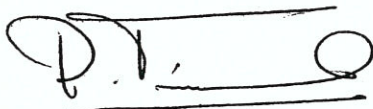
Atès les distàncies definides pel Planejament General són les que han orientat la concessió de llicències fins a la data, donant com a conseqüència la pràctica

consolidació del sòl urbà immediat a la plataforma, tal i com es constata en el plànol del Pla General que s'adjunta, en el que es pot apreciar fins i tot l'existència d'edificacions que es situen a menor distància de les indicades, per correspondre a llicències anteriors a l'aprovació del vigent Pla General.

Atès que resulta desitjable el manteniment del règim urbanístic vigent pel que fa a la fixació d'aquelles distàncies, a judici del tècnic que subscriu, i en base al que possibilita el punt 4 de l'art. 16 de la L.S.F. i el punt 4 de l'art. 34 del R.L.S.F. procedeix a sol·licitar al Ministeri de Foment el manteniment del règim urbanístic dels sòls immediats a la plataforma ferroviària, d'acord amb les distàncies que fixa el planejament general vigent, mantenint la tutela per part de qui correspongui, d'aquelles edificacions que es situïn dins de la zona d'afecció, tal i com es ve efectuant fins a la data.

Llançà, 2 de gener de 2006

L'arquitecte assessor



Pere Fina Segura

Vist i plau del regidor d'obres



Lluís Merino Marín

