



TEXT REFÓS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚMERO 6 DE LES NNSS DEL MUNICIPI DE PORTBOU, D'ESMENA DE L'ARTICLE 28. (SISTEMA VIARI I D'APARCAMENTS PÚBLICS. CLAU 3)

FEBRER 2023

Document que incorpora l'esmena indicada en l'informe favorable de la Direcció General de Carreteres sobre la correcció de l'inici de l'àmbit de la Modificació al PK 3+550



Ajuntament de Portbou

DOCUMENT NÚMERO 1
MEMÒRIA I ANNEXES



ÍNDEX

1.	OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ.....	1
2.	FORMULACIÓ DE LA TRAMITACIÓ.....	1
3.	ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ	1
4.	MARC LEGAL I URBANÍSTIC	2
5.	JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT I CONVENIÈNCIA DE LA MODIFICACIÓ	3
6.	TRAMS DE LA CARRETERA SEGONS LA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL.....	3
7.	ANTECEDENTS	5
7.1.	Antecedents previs a l'aprovació de les NNSS a l'any 1986	5
7.2.	Antecedents posteriors a l'aprovació de les NNSS a l'any 1986 i sentència judicial.....	6
7.3.	Observacions sobre les sentències i la seva transposició a l'apartat C de l'article 28.....	7
7.4.	Antecedents de la tramitació de la present modificació puntual de les NNSS	8
8.	INCORPORACIÓ DE LES CONSIDERACIONS DE L'INFORME FAVORBALE DE CARRETERES	10
9.	PROPOSTA DE MODIFICACIÓ	11
10.	QUADRES COMPARATIUS DE LA MODIFICACIÓ.....	11
10.1.	Quadre comparatiu de la modificació en relació als plànols d'ordenació	11
10.2.	Quadre comparatiu de la modificació en relació a la Normativa	12
11.	DOCUMENTS DE LA MODIFICACIÓ	13

1. OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ

La present modificació puntual de les normes urbanístiques de Portbou, té com a objecte la correcció i clarificació de la incorporació de la sentència del Tribunal Suprem de 26 de desembre de 1990 i de la sentència del 16 de maig de 1989 de l'Audiència Territorial de Barcelona en relació al límit de protecció de vial (clau 3b) de la carretera N-260.

La sentència es va incorporar en l'article 28 del text refós de les NNSS que, mal interpretant la sentència, estableix una reserva de vial de 21,5m en tot el sòl urbà del terme municipal quan la sentència acota aquesta delimitació en un tram concret i deixa per a la resta de sòl urbà les determinacions de les NNSS segons la seva aprovació de l'any 1986. Així mateix, el plànol d'ordenació no dibuixa, en el tram que correspon, la delimitació a 21,5m. Per tant l'objecte de la modificació recau en les següents punts de les NNSS:

- Modificació literal de l'apartat C) de l'article 28 de les normes urbanístiques
- Modificació gràfica de la delimitació de l'àmbit de protecció vial (clau 3b) en un tram de la carretera.

2. FORMULACIÓ DE LA TRAMITACIÓ

La present modificació puntual es formula i tramita per iniciativa de l'Ajuntament i s'emmarca en el DL 1/2010, del 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme i la seva modificació d'acord la Llei 3/2012, del 22 de febrer, en el Decret 305/2006 de 18 de juliol pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme i les NNSS del municipi de Portbou. La seva redacció, ha estat un encàrrec de l'Ajuntament al tècnic sotasignat, que és competent segons allò que estableix la disposició addicional tretzena del DL 1/2010 del TRLU.

3. ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ

L'àmbit de modificació correspon al sistema urbanístic general de comunicacions de carretera, que les normes urbanístiques qualifiquen amb la clau 3 *Sistema viari i d'aparcaments públics* i amb la clau 3b *protecció vial*, corresponent a la protecció de la carretera N260 en el tram que va des de l'entorn del SAU 15 fins el cementiri. En concret correspon al marge esquerra de tram de carretera que va, aproximadament, des del PK 3+550 al PK 4+100. Aquest àmbit correspon a un marge de carretera classificat com a SÒL URBÀ d'acord el planejament vigent.

Tot i reduir la reserva de vial a favor d'un possible límit d'edificació, la present modificació puntual no comporta un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat de l'ús industrial, tampoc la transformació dels usos ni d'altres paràmetres dels sistemes urbanístics amb l' excepció de la delimitació del subsistema *protecció vial (clau 3b)*.



4. MARC LEGAL I URBANÍSTIC

El marc legal i urbanístics de la present modificació és el següent:

1. TRLU. Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme i Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost
2. Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme
3. PTP. Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines, aprovat definitivament el 14 de setembre de 2010 (DOGC núm. 5735 de 15 d'octubre de 2010)
4. NNSS de Portbou. (DOGC del 3 de desembre 1986).
5. Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.
6. Llei 21/2013, de 9 de desembre d'avaluació ambiental.
7. Llei 16/2016, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica

En relació a allò que estableixen els articles 59 i 96 del TRLU i l'article 117 del Reglament, referent a la documentació de les modificacions de les figures de planejament urbanístic, la present modificació conté les determinacions adequades a la seva finalitat. La modificació no altera cap previsió de les NNSS relacionada amb l'obtenció de sostre destinat a habitatge de protecció oficial en el nucli urbà.

L'article 97.1 del TRLU estableix que les propostes de modificació d'una figura del planejament urbanístic han de raonar i justificar la necessitat de la iniciativa, i l'oportunitat i la conveniència amb relació als interessos públics i privats concurrents. La present memòria incorpora la justificació en els capítol corresponent.

En relació a l'article 98 del TRLU referent al manteniment de les superfícies i funcionalitat de la modificació dels sistemes urbanístics, s'indica que la present modificació no altera la proporció del sistema general d'espais lliures ni altres estàndards no inclosos en cap sector de planejament en els termes que estableix l'article 58.

La present modificació no comporta un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la seva intensitat, o la transformació dels usos, sinó que l'objecte de la mateixa és l'ajust de la delimitació del sistema de reserva de vial a sentència judicial ferma. Per tant no es requereix la inclusió de la documentació que estableix l'article 99 del TRLU i en conseqüència tampoc es requereix un increment de les reserves per a sistemes urbanístics en els termes que estableix l'article 100 del TRLU.

Les determinacions i documentació contingudes en el present document són adequades a llur finalitat, contingut i abast d'acord l'article 118 del RLUC i es fa constar el següent:

1. Les modificacions proposades no constitueixen variacions fonamentals de les estratègies, les directrius i les propostes ni de la cronologia de les NNSS que produeixin diferències en els efectes previstos o en la zona d'influència. Per tant no és objecte d'avaluació ambiental estratègica d'acord la disposició addicional Vuitena de la Llei 16/2016, del 21 de juliol.
2. No s'afecta cap previsió en referència a les reserves d'habitatge social del municipi. Per tant aquestes no resulten modificades negativament.
3. La modificació no suposa cap despesa econòmica per l'administració que requereixi una avaluació econòmica-financera.
4. L'article 71 i 118 de RLUC determinen que el planejament general municipal i per tant les seves modificacions d'acord a l'article 96 del TRLU, han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada. El Decret 344/2006 de 19 de setembre, determina en l'article 3, que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en el planejament urbanístic general i llurs re-visions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable. Atès que no és el cas de la present modificació, cal considerar que no queda inscrit en l'àmbit d'aplicació d'aquest precepte.
5. No s'altera negativament cap de les directrius de les NNSS a que fa referència l'article 9 del TRLUC.



5. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT I CONVENIÈNCIA DE LA MODIFICACIÓ

La carretera N-260 creua el municipi de Portbou i constitueix l'eix principal que estructura el sistema viari. En sòl urbà té forma de carrer i arriba a tenir una amplada mínima aproximada entre façanes de 7m en el Carrer de la Font del Moro. Amb alguna excepció, el plànol d'ordenació de les NNSS defineix una amplada variable de com a màxim 10m (5m a partir de la mitjana), que coincideix amb l'estructura de la propietat. Aquesta amplada defineix el límit de zona que en funció de la qualificació urbanística, determina la situació del límit d'edificació.

En bona mesura, el poble s'ha constituït seguint al traçat de la carretera general que ha servit de via d'accés als diferents habitatges, formant un carrer. La transposició literal de l'apartat C) de l'article 28 de les NNSS suposaria la consideració de fora d'ordenació de bona part del poble i impediria el desenvolupament de les previsions contingudes en els plànols d'ordenació i de la resta de l'articulat de la Normativa en l'àmbit de la carretera, per ser incoherent. Caldria buidar d'edificació una franja de 43m (21,5+21,5) en tota la travessia de la carretera.

En base el que s'ha exposat, la present modificació puntual de les normes urbanístiques del municipi de Portbou es justifica per la preservació dels interessos privats legals i públics en compliment d'una sentència judicial ferma i es descriuen de la següent manera:

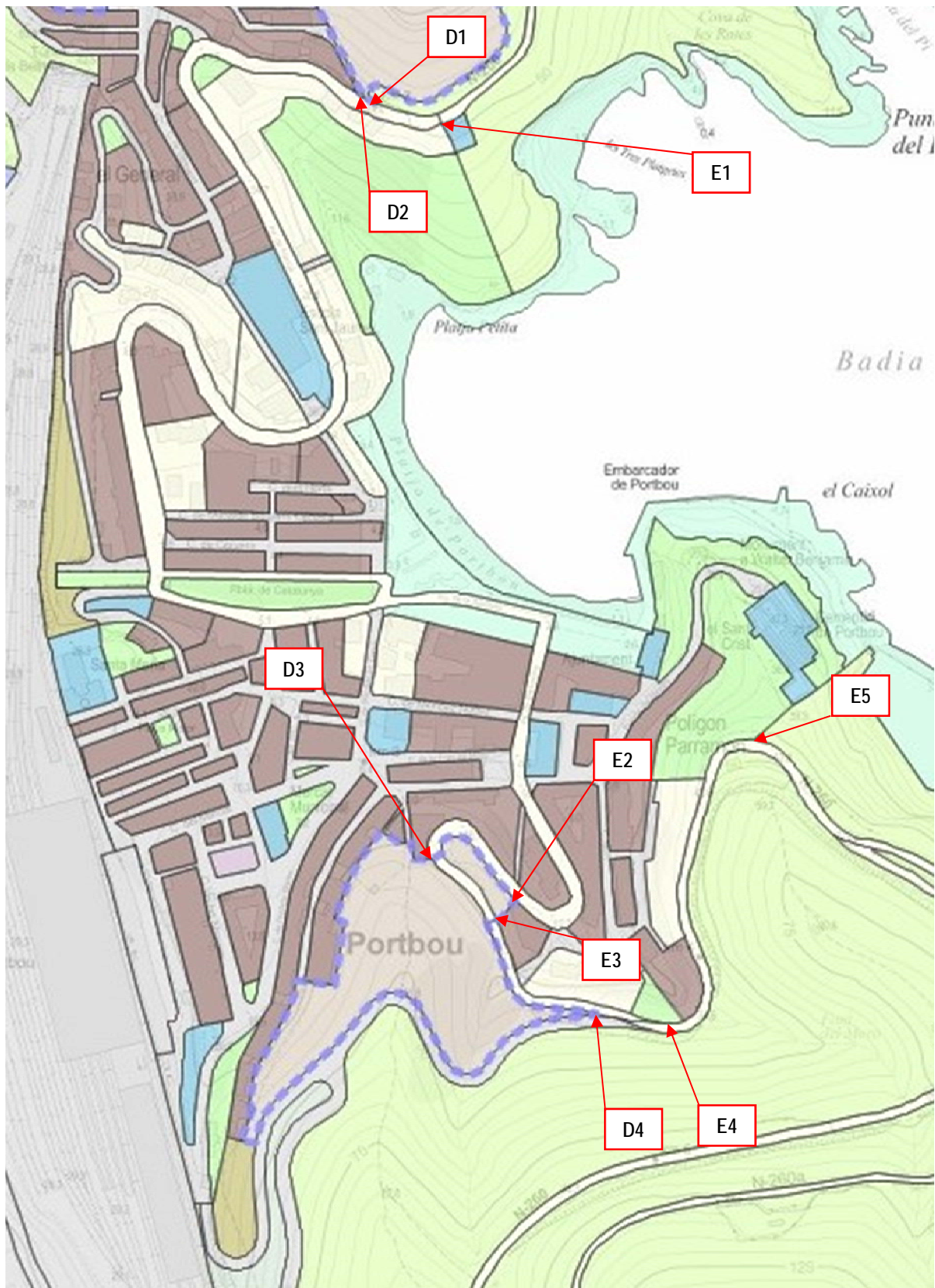
- Incorporar de manera adequada la sentència del Tribunal Suprem de 26 de desembre de 1990 i de la sentència del 16 de maig de 1989 l'Audiència Territorial de Barcelona, en els documents de les NNSS.
- Donar coherència entre l'expressió gràfica del plànol d'ordenació i l'article 28c de les Normes una vegada s'ajusta, aquest últim, a la sentència del Tribunal

6. TRAMS DE LA CARRETERA SEGONS LA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL

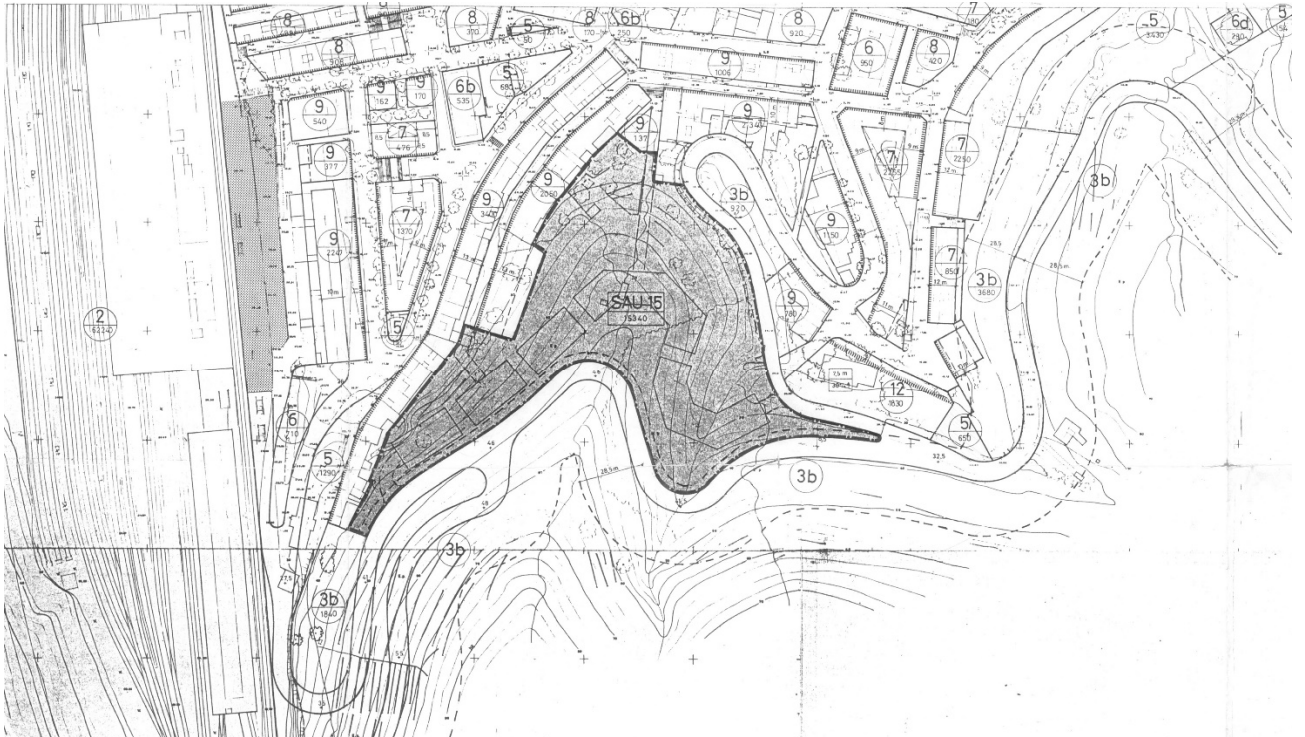
L'Ajuntament de Portbou va sol·licitar informe previ a la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya, que va requerir la definició de la classificació i qualificació del sòl en tot el municipi en els marges de la carretera i la seva relació amb els punts quilomètrics. En aquest sentit, la present modificació incorpora el plànol número 1.2, a on figura la línia del límit edificable que es deriva del planejament vigent. Així mateix s'indica la classificació del sòl en tot el terme municipal i la seva qualificació en el sòl urbà. S'han identificat els punts quilomètrics singulars a fi i a efecte de situar correctament els diferents tipus de sòl en cada tram i altres. Els trams que delimiten la classificació del sòl urbà (SU), el sòl urbanitzable delimitat (SUD) i el sòl no urbanitzable (SNU) es resumeixen en les següents taules i en la següent figura:

Trams marge dret	PK	Classificació
Frontera-D1	Des del PK 0 al PK 2+017	SNU
D1-D2	Des del PK 2+017 al PK 2+020	SUD (SAU 16)
D2-D3	Des del PK 2+020 al PK 3+340	SU
D3-D4	Des del PK 3+340 al PK 3+496	SUD (SAU 15)
D4-TM Colera	Des del PK 3+496 a TM de Colera	SNU

Trams marge esquerra	PK	Classificació
Frontera-E1	Des del PK 0 al PK 1+960	SNU
E1-E2	Des del PK 1+960 al PK 3+253	SU
E2-E3	Des del PK 3+253 al PK 3+396	SU
E3-E4	Des del PK 3+396 al PK 3+550	SU
E4-E5	Des del PK 3+550 al PK 4+100	SU
E5-TM Colera	Des del PK 4+100 a TM de Colera	SNU



Portbou segons el Mapa Urbanístic de Catalunya i trams de la carretera N-260. S'observa que el tram E2-E3 es classifica com a sòl urbanitzable (SAU 15) i ha de ser sòl urbà amb la qualificació de RESERVA DE VIAL (clau 3b). Aquest error material s'observa, també, en els plànols del RPUC.



Plànol d'ordenació vigent en que s'observa l'àmbit del SAU 15 aprovat definitivament i els àmbits qualificats com a RESERVA DE VIAL (clau 3b) en el seu entorn.

7. ANTECEDENTS

7.1. Antecedents previs a l'aprovació de les NNSS a l'any 1986

En la tramitació de les NNSS la Demarcació de Carreteres va emetre els següents informes successius que es poden consultar en annex adjunt a la memòria:

- El 30 d'octubre de 1985 la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya emet informe a instància de l'Ajuntament de Portbou en que diu que les NNSS preveuen una distància de 21,5. S'informa que d'acord la Llei 51/1974 ha de ser de 28,5 de l'eix de la carretera ¹ Aquest informe indica el següent
 - a. La zona de reserva vial prevista en les NNSS és de 21,5m i d'acord amb la Llei 51/1974 de 19 de desembre , aquesta distància serà de 28,5 de l'eix de la carretera.
 - b. En la zona d'afecció de la carretera que consisteix en 50m des de l'aresta exterior de la esplanació, estarà prohibida la publicitat.
 - c. En l'actualitat es troba a nivell d'avantprojecte l'acondicionament de la carretera 252, preveient-se variant a Portbou sense que estigui definit el traçat d'aquesta, essent una possible solució per darrera de l'estació de ferrocarril de RENFE,

¹ La Llei 51/1974 (marc legal de referència dels informes) estableix genèricament, en l'article 37, la línia d'edificació a 25m des de l'aresta exterior. Això fa 28,5m des de l'eix considerant una amplada de carretera de 7m. En el títol IV "travesías y redes arteriales de poblaciones" exclou d'aquesta consideració a les zones urbanes. Per tant el primer informe de carreteres feia referència de forma genèrica allò que estableix l'article 37 mentre que el segon informe complementari, informa sobre el sòl urbà.



- El 8 d'agost de 1986 la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya emet informe complementari en que es diu el següent:
 - Que el tram en que s'acota la distància entre eix i que motiva l'informe correspon al marge dret de la carretera del pk. 77,6 al pk. 77,7
 - Que l'informe del 30 d'octubre en que modificava la distància de 21,5 a 28,5 feia referència als trams interurbans.
 - Que en el casc urbà estima correcta la distància fixada per l'Ajuntament

7.2. Antecedents posteriors a l'aprovació de les NNSS a l'any 1986 i sentència judicial

- a. El 25 de juny de 1986 la Comissió d'Urbanisme de Girona acorda l'aprovació definitiva de les NNSS. Es modifica la distància de reserva del Tram E4-E5, proposada inicialment a 21,5m per 28,5m. S'estableix, mitjançant el plànol d'ordenació, la delimitació de l'edificació en relació a la carretera de la següent manera:

Trams marge dret	PK	Classificació	Distància de reserva (clau 3b)
Frontera-D1	Des del PK 0 al PK 2+017	SNU	28,5
D1-D2	Des del PK 2+017 al PK 2+020	SUD (SAU 16)	28,5
D2-D3	Des del PK 2+020 al PK 3+340	SU	No n'hi ha
D3-D4	Des del PK 3+340 al PK 3+496	SUD (SAU 15)	No n'hi ha
D4-TM Colera	Des del PK 3+496 a TM de Colera	SNU	28,5

Trams marge esquerra	PK	Classificació	Distància de reserva (clau 3b)
Frontera-E1	Des del PK 0 al PK 1+960	SNU	28,5
E1-E2	Des del PK 1+960 al PK 3+253	SU	No n'hi ha
E2-E3	Des del PK 3+253 al PK 3+396	SU	Tot el revolt entre la carretera
E3-E4	Des del PK 3+396 al PK 3+550	SU	variable
E4-E5	Des del PK 3+550 al PK 4+100	SU	28,5
E5-TM Colera	Des del PK 4+100 a TM de Colera	SNU	28,5

- b. Els propietaris del sòl situat en el E3-E4 presenten un recurs d'alçada en contra de l'aprovació de les NNSS. El 14 d'octubre de 1987 el Director General d'Urbanisme desestima el recurs d'alçada interposat sobre l'acord de la Comissió d'urbanisme que es justifica atesa la condició de "*fora de travessia urbana*" del tram tot hi estar en sòl urbà i com a determinació pròpia de les NNSS.
- c. S'inicia una reclamació en que es busca l'anul·lació de l'observació de la Comissió d'Urbanisme de Girona i es declara que la línia de separació a la carretera sigui la que corresponent a la separació de vial segons la qualificació urbanística del sòl en les Normes.
- d. El 16 de maig de 1989 l'Audiència Territorial de Barcelona pronuncia sentència en el recurs contenciós-administratiu interposat per Catalina Sala Mir i Margarita Costa Sala contra el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i anul·la les resolucions impugnades de la Generalitat de Catalunya donant raó als demandants. La sentència argumenta el següent:

Atès que es tracta de sòl urbà cal aplicar allò que estableix l'informe complementari de la Demarcació de Carreteres de l'Estat del 8 d'agost, en que diu que l'informe del 30 d'octubre (que modificava la distància de 21,5 a 28,5) feia referència als trams interurbans. Per tant no pertocava modificar la distància de 21,5m que s'havia establert inicialment les NNSS.

Així caldria considerar el següent una distància de 21,5 del límit de protecció de vial per a la N260 en el tram E4-E5



- e. La Generalitat de Catalunya interposa un recurs d'apel·lació al Tribunal Suprem i el 26 de desembre de 1990 el Tribunal Suprem falla el següent: "*Que desestimando, com desestimamos, la apelación interpuesta por la Generalidad de Catalunya contra la sentencia dictada en fecha 16 de mayo de 1989 en el recurso 49/88 por la Sala Tercera de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Territorial de Barcelona debemos confirmar y confirmamos la meritada sentencia sin expresa condena en las costas. Así por esta sentencia que se insertará en la Colección Legislativa, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.....*"
- f. La Comissió Territorial d'urbanisme de Girona en la sessió de data de 20 d'abril de 2006 acordà l'aprovació definitiva del text refós de les NNSS. Aquest document es va tramitar per unificar en un text únic tota la normativa urbanística vigent. S'afegeix el següent apartat a l'article 28 de les Normes Urbanístiques.

C.-D'acord amb la sentència del Tribunal Suprem de 26 de desembre de 1990, s'estableix per a tot el terme municipal una zona de reserva de vial de 21,5 metres en sòl urbà i 28,5 metres en zona no urbana, de distància mesurada a partir de la mitjana de la N-260.

És aquesta transcripció de la Sentència la que es vol modificar i que es demostra incoherent. Sigui per la incongruència que suposa l'aplicació d'una reserva de vial de 21,5m en tot el municipi en aquest punt de la Normativa i la resta del cos normatiu que es desprèn dels plànols d'ordenació i de la resta de l'articulat de la Normativa. O bé sigui de la lectura de la mateixa sentència judicial a on es desprèn que el tram a aplicar una distància de reserva de vial (clau 3b) de 21,5 correspon al tram E4-E5 (des del PK 3+550 al PK 4+100).

7.3. Observacions sobre les sentències i la seva transposició a l'apartat C de l'article 28

S'adjunten en annexes a la present memòria la sentència de l'Audiència Territorial de Barcelona de 16 de maig de 1989 i la sentència del Tribunal Suprem de 26 de desembre de 1990.

Es creu fonamental subratllar una sèrie d'aspectes per evitar novament interpretacions similars a les que van portar a la redacció de l'apartat C de l'article 28 del text refós de les NNSS. Això és el següent:

1. Que l'àmbit de litigi correspon al tram E4-E5 (marge esquerra des del PK 3+550 al PK 4+100) i que les sentències en cap cas tenen l'objectiu de definir la delimitació de la línia d'edificació en la resta del municipi. En tot cas fan referència als informes de 30 d'octubre i de 8 d'agost de 1985 de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya.
2. Que la sentència del Tribunal Suprem, de manera secundària, dedueix que la consideració de fora de travessia urbana implica una separació de 28,5m i per la travessia urbana implica una separació de 21,5m, tal com es pot llegir en el següent paràgraf:

objeto del recurso; c) el particular del acuerdo aprobatorio de la Comisión de Urbanismo se refiere, precisamente, a este tramo de vial, travessia urbana, y al considerarlo como fuera de travessia urbana, se le asigna a la edificación colindante una separación de 28,50 metros desde su línea de fachada al eje de la carretera "de acuerdo con el que se establece en el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado"; siendo así que en el resto de la zona urbana de Portbou la separación es de 21,50 metros.



3. Que la sentència del Tribunal Suprem diu que les NNSS estableixen una distància de 21,5m per a les zones urbanes segons es desprèn d'un informe emès per la Demarcació de Carreteres, tal com es pot llegir en el següent paràgraf:

significa un auténtico desenfoco de la cuestión. Precisamente las Normas Subsidiarias establecían para las zonas urbanas la separación de 21,50 metros según se desprende del informe que obra en autos, emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado a petición del Ayuntamiento de Port Bou en agosto de 1986, en el que se especificaba que la separación de 28,50 metros es para las zonas interurbanas, y que la distancia fijada por el Ayuntamiento de 21,50 metros era correcta. Y también el propio Ayuntamiento de Port Bou, en escrito de 5 de septiembre de 1986, recurrió en alzada el particular a que nos estamos refiriendo del acuerdo aprobatorio definitivo de las Normas Subsidiarias. No se trata de una cuestión de

4. Que aquestes referències a la distància de 21,5m per a zones urbanes no poden portar a la conclusió que es desprèn de l'apartat C de l'article 28 després de llegir íntegrament les dos sentències

7.4. Antecedents de la tramitació de la present modificació puntual de les NNSS

En data de 14 de maig del 2021 l'ajuntament de Portbou va sol·licitar un informe previ a la Unitat de Carreteres a Girona que ve emetre informe el 10 de març del 2014 amb les següents indicacions:

- a. La modificació haurà d'aportar plànols d'ordenació amb la línia límit d'edificació dibuixada i acotada vigent i proposada en tot el terme municipal, figurant la qualificació del sòl en ambdós marges i els punts quilomètrics de cada tram
- b. Una vegada redactada la modificació puntual caldrà que sigui tramitada a aquest Ministeri pel seu informe, d'acord amb la Normativa vigent al respecte

En data de 14 de novembre de 2018 l'ajuntament de Portbou va sol·licitar a la Unitat de Carreteres a Girona la redacció del corresponent expedient de delimitació de trams urbans en el municipi.

En data de 5 de maig de 2021 el Ple de l'ajuntament de Portbou va aprovar inicialment la modificació puntual número 6 de les NNSS

En data de 14 maig del 2021 l'ajuntament va sol·licitar informe a la Unitat de Carreteres de l'Estat a Catalunya sobre el document de la modificació puntual aprovat inicialment.

En data de 26 de maig del 2021 la Unitat de Carreteres de l'Estat a Catalunya va emetre desfavorable. Annex a la present memòria s'adjunta aquest informe.

En data de 28 de setembre de 2022 es va aprovar definitivament l'Estudi de Delimitació de Trams Urbans y establiment de la línia límit d'edificació entre els PP.KK 1+960 i 4+100 de la N-260 al TM de Portbou redactat d'acord el límit d'edificació que estableixen les NNSS.

En data de 10 de novembre es va sol·licitar informe a la Unitat de Carreteres de l'Estat a Catalunya sobre el text refós de la modificació puntual.

En data de signatura de 21 de desembre del 2021 la Unitat de Carreteres de l'Estat a Catalunya va emetre informe favorable sobre el text refós amb les següents consideracions:



Sobre el marc normatiu i les zones de protecció de carreteres estatals

Al objeto de poder precisar con exactitud en el ámbito de la modificación puntual las limitaciones de la propiedad se deberán tener en cuenta los artículos 28 al 49 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, consistentes en la definición y limitaciones de las zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea de edificación, así como lo establecido en el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), como marco normativo de aplicación.

El suelo comprendido en las zonas de protección de las carreteras estatales queda sujeto a la normativa contenida en los textos legales relacionados en el párrafo anterior para la realización de cualquier tipo de obra o instalación fija o provisional, movimientos de tierras, o cambio de uso o destino de las existentes.

Por consiguiente, previo al inicio de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales se deberá recabar la autorización de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña.

Se reflejarán en los planos, a una escala adecuada, y en la parte normativa de los instrumentos de planeamiento urbanístico (Planes Parciales, Estudio de Detalle, Proyectos de Urbanización,) que desarrollen la Modificación Puntual, las zonas de protección del viario estatal (zona de dominio público, zona de servidumbre y zona de afección) y la arista exterior de la explanación a partir de la cual se acotan esas zonas, así como las limitaciones establecidas para dichas zonas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre).

Se reflejará en los planos, a una escala adecuada, y en la parte normativa de Los instrumentos de planeamiento urbanístico (Planes Parciales, Estudio de Detalle, Proyectos de Urbanización,) que desarrollen la Modificación Puntual, la línea límite de edificación y la arista exterior de la calzada a partir de la cual se acota la mencionada línea, así como la prohibición de cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación (inclusive instalaciones aéreas o subterráneas), a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes, desde dicha línea hasta la carretera, según establece la Ley de Carreteras en su artículo 33.

La línea límite de edificación en el suelo urbanizable SAU 15 colindante a la N-260 quedará situada a 25 metros de la arista exterior de la calzada más próxima según lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 37/2015.

Se deberá corregir en la memoria y planos del instrumento la nomenclatura del inicio del ámbito de la modificación puntual del P.K. 3+920 al P.K. 3+550.

Sobre la proposta d'un nou accés a la N-260

Respecto a cualquier propuesta de nuevas conexiones, modificación de las existentes o cambio de su uso que se incluya en el planeamiento, además de cumplir con la normativa vigente, se deberá solicitar autorización a la Dirección General de Carreteras según el procedimiento fijado en el artículo 104 del Reglamento General de Carreteras.

Tal y como establece la Ley 37/2015 en su artículo 36, según el principio de limitación de accesos, las conexiones de las carreteras de las redes de otras administraciones públicas con las carreteras del Estado sólo podrán llevarse a cabo, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana, en aquellos puntos en los que resulte más adecuado para optimizar la funcionalidad de las carreteras del Estado y su interconexión con otras redes.

Con carácter previo a la solicitud de autorización, los interesados podrán consultar a la Dirección General de Carreteras la viabilidad de la construcción proyectada. El informe favorable no ampara el inicio de las obras ni su autorización hasta tanto se emita resolución expresa por la Dirección General de Carreteras, para lo cual será necesario, además de cumplir con la normativa vigente, incluyéndose la norma 3.1.IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras y la ORDEN de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado y sus modificaciones, la presentación de un estudio de tráfico y capacidad en el que se analice su incidencia en el nivel de servicio de la carretera estatal, a la vista de los desarrollos urbanísticos previstos y su comparación con el nivel de servicio actual.

El informe favorable a nuevos accesos al viario estatal no supone la asunción por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de ningún compromiso en cuanto a la construcción de aquellos ni de vías de servicio, los cuales deberán ejecutarse por el interesado una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.



Sobre publicitat

Fuera de los tramos urbanos de las carreteras, queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera y, en general, cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma, tal y como se establece en el artículo 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Según el punto 4 del citado artículo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá ordenar, incluso en las travesías, la retirada o modificación de aquellos elementos publicitarios o informativos que puedan afectar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la vía, sin que ello dé lugar a derecho a indemnización.

8. INCORPORACIÓ DE LES CONSIDERACIONS DE L'INFORME FAVORBALE DE CARRETERES

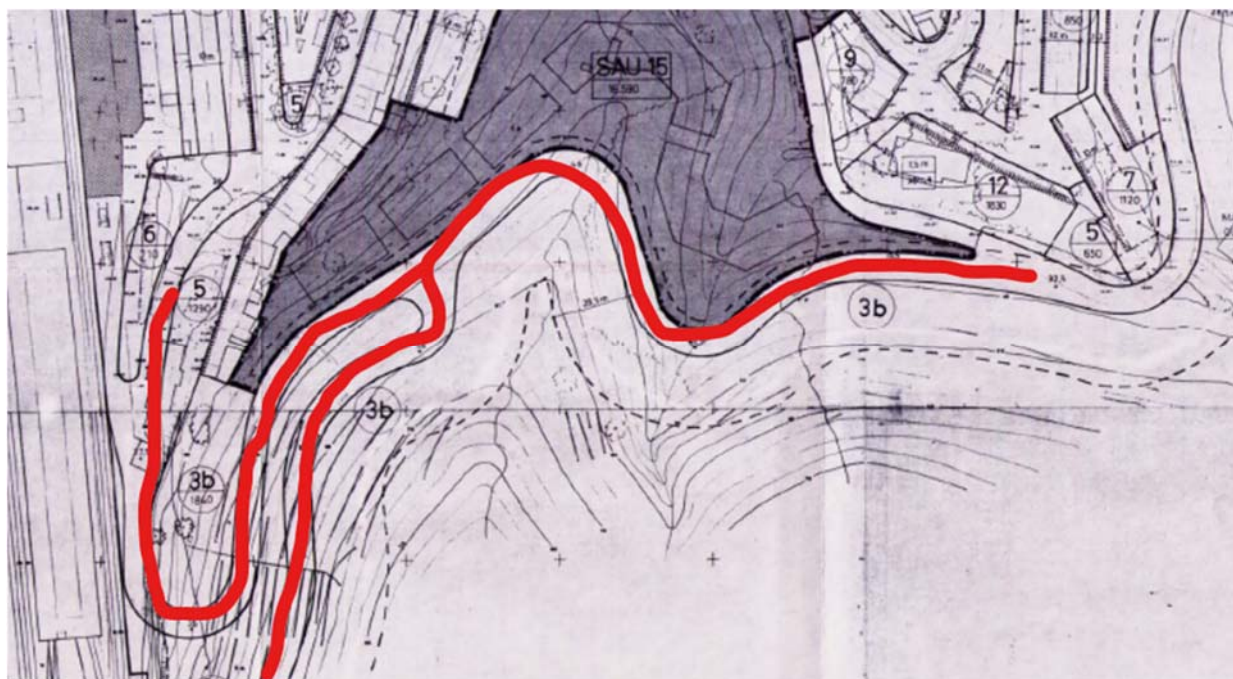
El present text refós incorpora des consideracions de la Unitat de Carreteres de l'Estat a Catalunya incloses en l'informe favorable de data de signatura de 21 de desembre del 2021 de la següent manera:

Sobre el marc normatiu i les zones de protecció de carreteres estatals: La incorporació d'aquest punt ha suposat la modificació dels PPKK de la N-260 de l'àmbit de la modificació que puntual que es correspon al tram del PK 3+550 al PK 4+100.

En relació a la consideració de la limit d'edificació en el sòl urbanitzable SAU 15 que confronta amb la N-260 es situarà a 25 de l'aresta exterior de la calçada més pròxima segons allò que estableix l'article 33 de la Llei 37/2015 atès que les NNSS vigents no estableixen aquest límit. Aquest delimitació o concreció no queda recollida en la present modificació atès que no forma part dels seus objectius i queda fora del seu abast.

En relació a la consideració de la necessitat de recollir l'autorització de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya previ a l'inici de qualsevol actuació que es situï a les zones de protecció de les carreteres estatals, s'indica que la present modificació puntual no defineix cap actuació.

Sobre la proposta d'un nou accés a la N-260: Cal indicar que la present modificació puntual de les NNSS del municipi de Portbou no defineix cap nou accés a la N-260 i tan sols es limita a recollir les determinacions urbanístiques vigents amb l'excepció de la reserva de vial errònia objecte de la present modificació. A continuació es recull el plànol d'ordenació de les NNSS vigent que planifica un accés a la N-260 per a connectar el SAU 15, el C/Frederic Marés i l'estació de ferrocarril.





També s'indica que les previsions de les NNSS no són d'execució directe i que tenen un caràcter programàtic. Per tant quan es desenvolupi aquest accés, caldrà obtenir la corresponent autorització de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya.

Sobre publicitat: La present modificació no incorpora o modifica cap determinació de les NNSS que tingui relació amb la publicitat. En conseqüència la consideració sobre publicitat queda fora del seu abast.

9. PROPOSTA DE MODIFICACIÓ

Considerant els punts anteriors, es defineix la delimitació de la línia de reserva de vial de la carretera N-260 en el gram E4-E5 a 21, 5m en comptes de 28.5m i no es modifica cap altre tram.

Trams marge esquerra	PK	Classificació	Distància de reserva (clau 3b)
E4-E5	Des del PK 3+550 al PK 4+100	SU	21,5

Això suposa modificar el plànol d'ordenació en relació el marge esquerra del tram E4-E5 i el redactat de l'article 28 del text refós en relació al sòl urbà tal com s'exposarà més endavant.

10. QUADRES COMPARATIUS DE LA MODIFICACIÓ

10.1. Quadre comparatiu de la modificació en relació als plànols d'ordenació

Trams m. dret	PK	Classificació	Vigent	Modificat
Frontera-D1	Des del PK 0 al PK 2+017	SNU	28,5	
D1-D2	Des del PK 2+017 al PK 2+020	SUD (SAU 16)	28,5	
D2-D3	Des del PK 2+020 al PK 3+340	SU	No n'hi ha	
D3-D4	Des del PK 3+340 al PK 3+496	SUD (SAU 15)	No n'hi ha	
D4-TM Colera	Des del PK 3+496 a TM de Colera	SNU	28,5	

Trams m. esquerra	PK	Classificació	Vigent	Modificat
Frontera-E1	Des del PK 0 al PK 1+960	SNU	28,5	
E1-E2	Des del PK 1+960 al PK 3+253	SU	No n'hi ha	
E2-E3	Des del PK 3+253 al PK 3+396	SU	Tot el revolt entre la carretera	
E3-E4	Des del PK 3+396 al PK 3+550	SU	variable	
E4-E5	Des del PK 3+550 al PK 4+100	SU	28,5	21,5
E5-TM Colera	Des del PK 4+100 a TM de Colera	SNU	28,5	



10.2. Quadre comparatiu de la modificació en relació a la Normativa

<u>NORMATIVA VIGENT</u>	<u>NORMATIVA APLICABLE RESULTANT DE LA MODIFICACIÓ</u>
<p>TÍTOL III. ORDENACIÓ DE SISTEMES GENERALS I COMPLEMENTARIS</p> <p>Article 28. <i>Sistema viari i d'aparcaments públics (Clau 3)</i></p> <p>A) Definició</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La xarxa viària bàsica comprèn els espais i instal·lacions reservats pel sistema viari, de caràcter fonamental, per mantenir els nivells de mobilitat i accessibilitat adequats. 2. La xarxa viària secundària té per missió principal donar accés rodat a l'edificació i enllaçar amb les vies bàsiques. 3. La xarxa viària per a vianants comprèn aquells carrers, passatges o escales de caràcter públic preservats bàsicament per al tràfic de vianants. 4. Els aparcaments públics comprenen els espais reservats per a l'estacionament de vehicles. 5. Es defineix també, sota Clau 3b, l'àrea de protecció de comunicacions. <p>B) Règim del Sòl</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Per a la xarxa viària bàsica serà el que correspongui segons la legislació vigent i el tipus de via. A la zona d'afectació de la carretera N-260, que consisteix en 50 metres des de l'aresta exterior de l'explanació, quedarà prohibida la publicitat. 2. Les xarxes viàries secundàries i de vianants es componen de vies amb alineacions i rasants, assenyalades per aquestes Normes Subsidiàries o, en el seu desenvolupament, pels Plans Especials o Estudis de Detall que en endavant s'aprovin. 3. Aparcaments: les zones destinades a aparcaments públics s'executaran per mitjà del Projecte d'Urbanització corresponent, que contemplarà les instal·lacions necessàries per al seu ús. 4. Les àrees de protecció no són edificables, sempre i quan siguin propietat privada, acumulen edificabilitat a la resta de parcel·la. <p>C) D'acord amb la sentència del Tribunal Suprem de 26 de desembre de 1990, s'estableix per a tot el terme municipal una zona de reserva de vial de 21,5 metres en sòl urbà i 28,5 metres en zona no urbana, de distància mesurada a partir de la mitjana de la N-260.</p>	<p>TÍTOL III. ORDENACIÓ DE SISTEMES GENERALS I COMPLEMENTARIS</p> <p>Article 28. <i>Sistema viari i d'aparcaments públics (Clau 3)</i></p> <p>A) Definició</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La xarxa viària bàsica comprèn els espais i instal·lacions reservats pel sistema viari, de caràcter fonamental, per mantenir els nivells de mobilitat i accessibilitat adequats. 2. La xarxa viària secundària té per missió principal donar accés rodat a l'edificació i enllaçar amb les vies bàsiques. 3. La xarxa viària per a vianants comprèn aquells carrers, passatges o escales de caràcter públic preservats bàsicament per al tràfic de vianants. 4. Els aparcaments públics comprenen els espais reservats per a l'estacionament de vehicles. 5. Es defineix també, sota Clau 3b, l'àrea de protecció de comunicacions. <p>B) Règim del Sòl</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Per a la xarxa viària bàsica serà el que correspongui segons la legislació vigent i el tipus de via. A la zona d'afectació de la carretera N-260, que consisteix en 50 metres des de l'aresta exterior de l'explanació, quedarà prohibida la publicitat. 2. Les xarxes viàries secundàries i de vianants es componen de vies amb alineacions i rasants, assenyalades per aquestes Normes Subsidiàries o, en el seu desenvolupament, pels Plans Especials o Estudis de Detall que en endavant s'aprovin. 3. Aparcaments: les zones destinades a aparcaments públics s'executaran per mitjà del Projecte d'Urbanització corresponent, que contemplarà les instal·lacions necessàries per al seu ús. 4. Les àrees de protecció no són edificables, sempre i quan siguin propietat privada, acumulen edificabilitat a la resta de parcel·la. <p>C) D'acord amb la sentència del Tribunal Suprem de 26 de desembre de 1990 i de la sentència de l'Audiència Territorial de Barcelona del 16 de maig de 1989, s'estableix el següent:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La distància de protecció de vial del marge esquerra de la carretera N-260 entre el PK 3+550 i el PK 4+100 serà de 21,5m. 2. En la resta de sòl urbà es defineix en el Plànol d'Ordenació quan existeix i la línia d'edificació queda definida segons el Plànol d'Ordenació i la Normativa de les NNSS vigents. 3. En sòl no urbà la distància de reserva serà de 28,5m. 4. Les distàncies indicades es mesuraran des de l'eix de la carretera



11. DOCUMENTS DE LA MODIFICACIÓ

En relació a allò que estableixen els articles 59 i 96 del DL 1/2010 i el Reglament, referent a la documentació de les modificacions de les figures de planejament urbanístic, la present modificació conté les determinacions adequades a la seva finalitat i està integrada pels següents documents:

DOCUMENT NÚM. 1- MEMÒRIA I ANNEXES

Memòria

Annex 1. Sentència de l'Audiència Territorial de Barcelona i del Tribunal Suprem

Annex 2. Informes de Carreteres

DOCUMENT NÚM. 2- PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

DOCUMENT NÚM. 3- PLÀNOL D'ORDENACIÓ APLICABLE RESULTANT DE LA MODIFICACIÓ

DOCUMENT NÚM. 4- NORMATIVA URBANÍSTICA APLICABLE RESULTANT DE LA MODIFICACIÓ

Portbou, febrer de 2023

El redactor de la modificació

Pere Massó i Suaz
Arquitecte
Núm. Col. 53031-1

ANNEX 1
SENTÈNCIA DE L'AUDIÈNCIA TERRITORIAL DE
BARCELONA I DEL TRIBUNAL SUPREM



ES COPIA

OY 6558583

URGENTE



ADMINISTRACION DE JUSTICIA

Sala 3ª de lo Contencioso.
Recurso: 00049/88

182/88

26 MAYO 1989

TIPO	
ASIGNATURA	Generalitat c/. Sala
Nº	9279
ILDEFONSO LAGO CORTS CATALANES, 620 TELS. 318 44 97 - 317 34 31 FAX: 317 30 47	

ENTRADA SERVEI CONTENCIÓS
 DATA: 26.5.89
 HORA: 12:20

SENTENCIA nº 463

Ilmos. Señores:

=====

Presidente:

D. Enrique Lecumberri Martí

Magistrados:

D. Juan Fernando Horcajada Moya

D. José Manuel Bandrés Sanchez-Cruzat

=====

TERMINO

En la Ciudad de Barcelona, a dieciseis de Mayo de mil novecientos ochenta y nueve.

LA SALA TERCERA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO DE LA EXCMA. AUDIENCIA TERRITORIAL DE BARCELONA, constituida para el examen de este caso, ha pronunciado EN NOMBRE DEL REY, la siguiente Sentencia en el recurso contencioso-administrativo número 00049/88 interpuesto por Catalina SALA MIR y Margarita COSTA SALA representado por el Procurador ALICIA BARBANY MAIRO y defendida por el Letrado Mauricio Perez Almansa contra DEPARTAMENTO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS. GENERALITAT DE CATALUNYA, representado por y defendido por el Letrado de la Generalitat. Ha sido Ponente el Ilmo Sr. Magistrado D. José Manuel Bandrés Sanchez-Cruzat, quien expresa el parecer de la SALA.

ANTECEDENTES

1º. Por la representación de la parte actora se interpuso el presente recurso contencioso administrativo contra la resolución de 14 de octubre de 1987 desestimando el recurso de alzada por la Dirección General de Urbanismo



OY 6558582



ADMINISTRACION DE JUSTICIA

Interpuesto contra el acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Girona de 5 de junio de 1.986 por el que se aprobaron las normas subsidiarias de Planeamiento de Portbou.

29.- Por providencia de 13 de enero de 1.988 se acordó la fircoación de las presentes actuaciones a las que se dio el calce procesal oportuno habiendo despachado las partes llegado su momento y por su orden los trámites a ellas oportunamente conferidos de demanda y contestación supliendo e por la actora se dicte sentencia estimatoria que anule la observación del acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Girona, y declare que la línea de separación a la carretera será la correspondientes a la separación a vial según la calificación urbanística del suelo en las Normas. Condenado a la Administración al pago de las costas procesales si temerariamente se opusiere. El Letrado de la Generalitat en su escrito de contestación a la demanda suplico se dicte sentencia que desestimando el presente recurso confirme las resoluciones impugnadas por ajustarse del todo a Derecho. Por Auto de 19 de enero de 1.989 se recibieron estos autos a prueba.

30 - Estando concluidas las presentes actuaciones se señaló para la votación y fallo de este procedimiento la audiencia del día 9 de mayo de 1.989.

40 - En la sustanciación de este pleito se han observado las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I.- La resolución del Director General de urbanismo de la Generalitat de Catalunya de 14 de octubre de 1.987 que desestima el recurso de alzada interpuesto por las recurrentes contra el acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Girona de 25 de junio de 1.986 que aprobó las normas subsidiarias de Planeamiento de la villa de Portbou impugnadas ante este Tribunal Territorial de Justicia justifica el mantenimiento de las normas urbanísticas que mantiene las franjas de separación de la edificación a la carretera en tanto no se ejecute la variante de la carretera con la condición de fuera de travesía urbana, de acuerdo con lo que se establece en el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado, lo que supone el establecimiento de la línea de edificación 28,50 metros del eje de carretera, como si se tratara de travesía en suelo urbanizable, como determinación propia de las Normas Subsidiarias, en las difíciles condiciones topográficas que presiden esa localidad fronteriza en atención a facilitar la visibilidad adecuada entre las edificaciones y el tráfico rodado.

Papel de Oficio - UNE 14



OY 6558581



ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

Cabe anotar que el artículo 20 de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana establece una serie de actuaciones urbanísticas que pueden restringir el destino y el uso de los terrenos marginales a las vías de comunicación, que cabe englobar con las previsiones establecidas en la Ley estatal de Carreteras y Caminos de 19 de diciembre de 1.974 para apreciar la legalidad de la observación intervencionista en las fincas de las recurrentes impugnada, la cual se apoya en las firmas subsidiarias en el informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado de Cataluña contrariando la previsión realizada por el Ayuntamiento de esa localidad, pero el citado informe de 30 de octubre de 1.985 que hace incorporar la limitación de 28,50 metros para edificar desde el eje de la carretera al inicio de la vacante proyectada para acceder al área ferroviaria se desvirtúa por el informe que emite ese mismo organismo el 9 de agosto de 1.986 que precisa que la zona de reserva vial es de 21,50 metros, y que en las zonas interurbanas debe ser de 28,50 metros, por lo que apreciándose por la propia Administración la clasificación de suelo urbano que soporta la finca afectada, no cabe duda de que la distancia de reserva debe ser 21,50 metros como pretende la defensa de los actores, y no una distancia que corresponde a las zonas interurbanas, sin que al conocer del recurso de alzada se puede establecer otra fundamentación que despreste el informe citado de la Demarcación de Carreteras, sin basarse en ningún informe técnico, y colisionando con las propias características geográficas de la zona como se desprende del dictamen pericial aportado en autos, por lo que procede en definitivo estimar el presente recurso de acuerdo con las pretensiones citadas en el acto de la vista, al ser las resoluciones impugnadas no conformes a derecho.

II. No procede realizar expreso pronunciamiento sobre costas conforme a lo prevenido en el art. 131 de la Ley Jurisdiccional.

F A L T A

En atención a todo lo expuesto, la Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo de la Excma. Audiencia Territorial de Barcelona, ha decidido:

1º. Estimar el presente recurso, anulando las resoluciones impugnadas al no ser ajustadas a derecho, declarando que se efectúa sin expresa imposición en costas.

Esta resolución no es firme y frente a ella cabe recurso de apelación ante la propia Sala, que ha de interponerse en el plazo de CINCO días, para resolver ante el Tribunal Supremo.

Fue apelar: 1/6

— Papel de Oficio— UNE A-4



I.C. 52

1N3739741

Resolución nº 1.669/89

Plazamiento:

de diciembre de 1990

Secretaría Sr. López-Mora

TRIBUNAL SUPREMO

DON JOSE MARIA LOPEZ-MORA SUAREZ, SECRETARIO DE LA SALA TERCERA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, SECCION PRIMERA, CERTIFICA: Que en el recurso arriba indicado se ha dictado por esta Sala la siguiente:

SENTENCIA

Excmos. Sres:

- D. Francisco Javier Delgado Barrio.- Pte.
- D. Juan García-Ramos Iturralde
- D. Pedro Esteban Álamo

En la villa de Madrid, a veintiseis de diciembre de mil novecientos noventa.

VISTO el recurso de apelación interpuesto por la Generalidad de Cataluña, representada y defendida por el Letrado de su Asesoría Jurídica; siendo parte apelada D^{ña} Catalina Sala Mir, representada por el Procurador D. Enrique Sorribés Torra, bajo la dirección de Letrado; y estando promovido contra la sentencia dictada en 16 de mayo de 1989 por la Sala Tercera de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Territorial de Barcelona, en recurso sobre aprobación de Normas Subsidiarias de Planeamiento.

Es Ponente el Excmo. Sr. D. Pedro Esteban Álamo, Magistrado de esta Sala.



ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- Ante la Sala Tercera de lo Contencioso-administrativo de l Audiencia Territorial de Barcelona se ha seguido el recurso número 49/88, promovido por Dª Catalina Sala Mir y Dª Margarita Costa Sala y en el que ha sido parte demandada la Generalidad de Cataluña, sobre aprobación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de PortBou.

Segundo.- Dicho Tribunal dictó sentencia con fecha 16 de mayo de 1989, en la que aparece el fallo que dice así: "FALLO: En atención a todo lo expuesto, la Sala Tercera de lo Contencioso-administrativo de la Excm. Audiencia Territorial de Barcelona, ha decidido: 1º.- Estimar el presente recurso, anulando las resoluciones impugnadas al no ser ajustadas a derecho, declaración que se efectúa sin expresa imposición en costas."

Tercero.- El anterior fallo se basa en los siguientes Fundamentos de Derecho: Primero.- "La Resolución del Director General de urbanismo de la Generalitat de Catalunya de 14 de octubre de 1987 que desestima el recurso de alzada interpuesto por las recurrentes contra el acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Gerona de 25 de junio de 1986 que aprobó las normas subsidiarias de Planeamiento de la villa de Port-Bou impugnada ante este Tribunal Territorial de Justicia justifica el mantenimiento de las normas urbanísticas que mantienen las franjas de separación de la edificación a la carretera en tanto no se ejecute la variante de la carretera con la condición de fuera de travesía urbana, de acuerdo con lo que se establece en el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado, lo que supone el establecimiento de la línea de edificación de 28,50 metros del eje de carretera, como si se tratase de travesía en suelo urbanizable, como determinación propia de las Normas Subsidiarias en las difíciles condiciones topográficas que presiden esa localidad fronteriza en atención a facilitar la visibilidad adecuada entre las edificaciones y el tráfico rodado, pero cabe notar que el artículo 20

Resolución nº 1.669/89

de la Ley de Rég. de actuaciones de los terrenos de los terrenos con las pres de la de interven se apo de C por



1N3739744

Resolución nº 1.669/89

administrativo de l
curso número 49/88,
la y en el que ha
obación de las
de 1989,
o expues
encia
so,
r-

la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana establece una serie de actuaciones urbanísticas que pueden restringir el destino y el uso de los terrenos marginales a las vías de comunicación, que cabe engarzar con las previsiones establecidas en la Ley estatal de Carreteras y Caminos de 19 de diciembre de 1974 para apreciar la legalidad de la observación intervencionista en las fincas de las recurrentes impugnada, la cual se apoya en las normas subsidiarias en el informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado de Cataluña contrariando la previsión realizada por el Ayuntamiento de esa localidad, pero el citado informe de 30 de octubre de 1985 que hace incorporar la limitación de 28,50 metros para edificar desde el eje de la carretera al inicio de la vacante proyectada para acceder al área ferroviaria se desvirtúa por el informe que emite ese mismo organismo el 8 de agosto de 1986 que precisa que la zona de reserva vial es de 21,50 metros, y que en las zonas interurbanas debe ser de 28,50 metros, por lo que apreciándose por la propia Administración la clasificación de suelo urbano que soporta la finca afectada, no cabe duda de que la distancia de reserva debe ser de 21,50 metros como pretende la defensa de los actores, y no una distancia que corresponde a las zonas interurbanas, sin que al conocer del recurso de alzada se puede establecer otra fundamentación que desprece el informe citado de la Demarcación de Carreteras, sin basarse en ningún informe técnico, y colisionando con las propias características geográficas de la zona como se desprende del dictamen pericial aportado en autos, por lo que procede en definitiva estimar el presente recurso de acuerdo con las pretensiones citadas en el acto de la vista, al ser las resoluciones impugnadas no conformes a derecho." Segundo.- "No procede realizar expreso pronunciamiento sobre costas conforme a lo prevenido en el art. 131 de la Ley Jurisdiccional."

Cuarto.- Contra dicha sentencia la parte actora interpuso recurso de



apelación, que fue admitido en ambos efectos y, en su virtud, se elevaron los autos y expediente administrativo, a este Alto Tribunal, con emplazamiento de las partes, habiéndose sustanciado la alzada por sus trámites legales.

Quinto.- Acordado señalar día para el fallo en la presente apelación cuando por turno correspondiera, fue fijado a tal fin el día 13 de diciembre de 1990, en cuya fecha tuvo lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Se aceptan en lo sustancial los de la sentencia apelada.

Primero.- El acto recurrido es un acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Gerona, de fecha 25 de junio de 1986, que aprobaba definitivamente las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Port Bou; pero no se recurre en su totalidad sino tan solo en el particular que literalmente dice "...en tanto no se haya ejecutado la variante de la carretera, se mantendrán las franjas de separación de la edificación a la carretera con la condición de fuera de travesía urbana, de acuerdo con lo que se establece en el informe de la Demarcación de carreteras del Estado". La Sala de instancia anula en su sentencia este particular, estimando así el recurso entablado por Doña Catalina Sala y Doña Margarita Costa Sala. Las circunstancias que configuran la cuestión litigiosa son las siguientes: a) las recurrentes son propietarias de una finca sita en Port Bou con acceso por la calle del Pino y limítrofe al vial que es travesía urbana de la carretera C-252, entre los puntos kilométricos 77,600 y 77,700; b) la finca está situada en plena zona urbana por concurrir en ella todos los servicios exigidos por el artículo 78 de la Ley del Suelo y así lo reconocen las Normas Subsidiarias y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña en su resolución de 29 de octubre de 1987, recaída en recurso de alzada entablado contra el particular

Resolución nº 1.669/89

Objeto del recurso
de Urbanismo r
urbana, y al
ción colind
al eje de
de la D
de la



-- 3 --

Apelación nº 1.669/89

1N3739746

se elevaron
n emplaza-
trámites

lación
mbre

objeto del recurso; c) el particular del acuerdo aprobatorio de la Comisión de Urbanismo se refiere, precisamente, a este tramo de vial, travesía urbana, y al considerarlo como fuera de travesía, se le asigna a la edificación colindante una separación de 28,50 metros desde su línea de fachada al eje de la carretera "de acuerdo con el que se establece en el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado"; siendo así que en el resto de la zona urbana de Portbou la separación es de 21,50 metros.

Segundo.- La discrepancia de la Generalidad de Cataluña, parte apelante, con la sentencia apelada estriba en que se trata, en definitiva, de una cuestión de competencias, en la que la Audiencia se ha decantado por atribuirle a la Demarcación de Carreteras del Estado; cuando en realidad corresponde al Plan Urbanístico o Instrumento que lo sustituya, concretamente a las Normas Subsidiarias del Planeamiento de Port Bou. Este argumento significa un auténtico desenfoco de la cuestión. Precisamente las Normas Subsidiarias establecían para las zonas urbanas la separación de 21,50 metros según se desprende del informe que obra en autos, emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado a petición del Ayuntamiento de Port Bou en agosto de 1986, en el que se especificaba que la separación de 28,50 metros es para las zonas interurbanas, y que la distancia fijada por el Ayuntamiento de 21,50 metros era correcta. Y también el propio Ayuntamiento de Port Bou, en escrito de 5 de septiembre de 1986, recurrió en alzada el particular a que nos estamos refiriendo del acuerdo aprobatorio definitivo de las Normas Subsidiarias. No se trata de una cuestión de competencias. Se trata de que, sin justificación alguna, el acuerdo impugnado se desentiende de la clasificación urbanística de este tramo de vial y de la zona que atraviesa, y pretende imponer la separación exigida para las carreteras en zona interurbana, en una zona plenamente urbana, en la que la carretera comarcal discurre en travesía; y además lo hace



por tiempo indefinido y pendiente del cumplimiento de un evento que no es absolutamente seguro. En la resolución que resuelve el recurso de alzada, se dice que el motivo es técnico, y hace referencia a proporcionar una mayor visibilidad. Pero la prueba pericial, no controvertida por ninguna otra, pone de relieve que las especiales circunstancias orográficas de la localidad de Port Bou se dan, no solo en el lugar de autos, que es la entrada de la población, sino en toda su continuación; lo que obliga a la construcción de edificaciones sobreelevadas y deprimidas en relación con la vialidad circundante. Finalmente tampoco se puede sustentar el particular del acuerdo recurrido en el "ius variandi", toda vez que si bien es incontrovertible la potestad discrecional de la Administración en materia urbanística, no solo está sometida al control jurisdiccional en sus elementos reglados sino que su ejercicio tiene como límites la racionalidad y la coherencia que demandan los principios generales del Derecho --art. 1.4 del Código Civil-- que, al informar todo el ordenamiento jurídico, y por tanto también la norma habilitante que atribuye la potestad discrecional, imponen que la actuación de ésta se ajuste a las exigencias de tales principios. En el caso que nos ocupa no queda acreditado el ajuste a dichos principios.

Tercero.- Lo anteriormente expuesto y razonado, propicia, a mayor abundamiento de lo dicho en la sentencia apelada, la desestimación del recurso de apelación y la confirmación de aquella; si bien sin expresa condena en las costas al no apreciarse para ello motivos de los contemplados en el artículo 131 de la Ley de la Jurisdicción.

FALLAMOS:

Que desestimando, como desestimamos, la apelación interpuesta por la Generalidad de Cataluña contra la sentencia dictada en fecha 16 de mayo de 1989 en el recurso 49/88 por la Sala Tercera de lo Contencioso

Apelación nº 1

-administr
y confirm

As'

Legisl

do.-

publ

D.

S



evento que ilo
recurso de
proporcionar
rtida por
gráficas
s, que
obliga
ción
el
si

Apelación nº 1.669/89

1N3739748

-administrativo de la Audiencia Territorial de Barcelona debemos confirmar y confirmos la meritada sentencia; sin expresa condena en las costas.

Así por esta nuestra sentencia que se insertará en la Colección Legislativa, lo pronunciamos, mandamos y firmamos. Francisco Javier Delgado.- Juan García-Ramos.- Pedro Esteban.- Rubricado.- PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia, en audiencia pública, por el Excmo. Sr. D. Pedro Esteban Álamo, Magistrado Ponente en estos autos; de lo que como Secretario, certifico. José María López-Mora.- Rubricado.

Lo preinserto concuerda bien y fielmente con el original a que me remito.

Y para que conste a los efectos de los art. 104 y siguientes de la Ley Jurisdiccional, y remitido al Tribunal inferior, expido la pre-

ANNEX 2
INFORMES DE CARRETERES



Informe de 8 d'agost de 1986 de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA
Conservación y Explotación - Sección 2.^a
Rda. Ferran Puig, 24
17071 GIRONA

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA
Nº 677/86
Fecha 13 AGO, 1986
SALIDA

Girona, 8 de Agosto de 1.986

Destinatario:

SR. ALCALDE PRESIDENTE DEL
AYUNTAMIENTO DE PORT-BOU

S/R.: N/R.: 717/86

204

ASUNTO: Informe complementario a las Normas Subsidiarias de Planeamiento relativo al terreno situado en la margen Derecha de la cra. C-252 p.k. 77,600 al p.k. 77,700

- Con fecha 17 de Octubre de 1.985, el Ayuntamiento de Port-Bou envió a esta Demarcación un ejemplar de las "Normas Subsidiarias de Planeamiento" del municipio, para que por parte de esta Demarcación se emitiera el correspondiente informe.
- Fué emitido el mismo con fecha 30 de Octubre de 1.985, y en él se hacía constar que la zona de reserva vial prevista en las Normas eran de 21,50 mts., y la distancia legal para la misma es de 28,50 mts. Esta distancia se refiere a las zonas interurbanas.

Dentro del casco urbano de la población, esta Demarcación estima correcta la distancia fijada por el Ayuntamiento, por lo que no fué citado en el informe emitido el 30 de Octubre de 1.985.

EL INGENIERO JEFE DE LA SECCION 1



Fdo.: FRANCISCO ARACIL MIRA



Informe de 30 d'octubre de 1985 de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA
Conservación y Explotación - sección 2.ª
Rda. Ferran Puig, 24
17071 GIRONA

DEL ESTADO EN CATALUÑA
N.º 939K/85
Fecha 3 OCT 1985

Girona, 30 de Octubre 1985

Destinatario:

Sr. ALCALDE-PRESIDENTE
DEL AYUNTAMIENTO DE
PORTBOU
Gerona

MJM/fb

S/R. N/R.1092N/85
L

AYUNTAMIENTO DE PORTBOU
Registro de ENTRADA
N.º 359
Fecha 4 NOV 1985

ASUNTO: INFORME SOLICITADO A LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DE PORTBOU

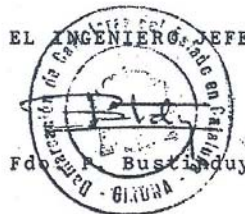
Examinada la documentación presentada por ese Ayuntamiento de fecha 17 de Octubre de 1985, esta Demarcación en uso de las atribuciones que le son conferidas, emite el siguiente informe:

La zona de reserva vial prevista en las Normas Subsidiarias, es de 21,50 m y de acuerdo con la Ley 51/1974 de 19 de Diciembre, esta distancia será de 28,50 m del eje de la carretera.

En la zona de afección de la ctra. que consiste en 50 m desde la arista exterior de la explanación, estará prohibida la publicidad.

En la actualidad se encuentra a nivel de Anteproyecto, el acondicionamiento de la ctra. C-252, previéndose variante en Portbou, sin que esté definido el trazado de la variante, siendo una posible solución por detrás de la Estación de Ferrocarril de RENFE.

EL INGENIERO JEFE DE LA SECCION





Informe previ de 10 de març del 2014 a la modificació puntual de les NNSS de la Direcció General de Carreteres



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. 2-2013-000824-1
N/REF. LU. 729 / 2013
FECHA 5 de marzo de 2014
ASUNTO INFORME PREVIO SOLICITADO

AYUNTAMIENTO DE PORTBOU
PASSEIG DE LA SARDANA, 11
17497- PORTBOU

" MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚMERO 6 DE LES NNSS DEL MUNICIPI DE PORTBOU, D'ESMENA DE L'ARTICLE 28 (SISTEMA VIARI I D'APARCAMENTS PÚBLICS. CLAU 3)"

Con relación a su solicitud presentada en esta Unidad con fecha 14 de junio de 2013 con registro de entrada nº 729, y una vez examinada la documentación presentada, se informa:

- La figura elegida por ese Ayuntamiento para la corrección de las distancias de edificación, de acuerdo con lo dictado en la Sentencia de la Audiencia Territorial de Barcelona de fecha 16 de mayo de 1989 y posteriormente por el Tribunal Supremo en fecha 26 de diciembre de 1990, sea a través de una Modificación puntual de las NNSS del Municipio de Portbou .
- Para ello en la Modificación que se tramite, deberá figurar expresamente, planos de ordenación con la línea límite de edificación grafiada y acotada, vigente y propuesta en todo el término municipal, figurando expresamente la calificación del suelo en ambas márgenes así como los puntos kilométricos de cada tramo.
- Una vez redactada la Modificación puntual, debe ser tramitada a este Ministerio para su informe, de acuerdo con la Normativa vigente al respecto



EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD DE CARRETERAS EN GIRONA

Fdo.: JORGE VERDÚ VÁZQUEZ

Registro Entrada 1-2014-000253-1
Data registre: 11/03/2014 13:18:03
Data Presentació: 11/03/2014 13:19:00
Unilet: 1713870005_1 - Ajuntament de Portbou
Destinació 1713870005 - Ajuntament de Portbou



CORREO ELECTRÓNICO:
ucgiap@fomento.es



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. 2-2013-000824-1
N/REF. LU. 729 / 2013
FECHA 5 de marzo de 2014
ASUNTO INFORME PREVIO SOLICITADO

AYUNTAMIENTO DE PORTBOU
PASSEIG DE LA SARDANA, 11
17497- PORTBOU

“ MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚMERO 6 DE LES NNSS DEL MUNICIPI DE PORTBOU, D’ESMENA DE L’ARTICLE 28 (SISTEMA VIARI I D’APARCAMENTS PÚBLICS. CLAU 3)”

Con relación a su solicitud presentada en esta Unidad con fecha 14 de junio de 2013 con registro de entrada nº 729, y una vez examinada la documentación presentada, se informa:

- La figura elegida por ese Ayuntamiento para la corrección de las distancias de edificación, de acuerdo con lo dictado en la Sentencia de la Audiencia Territorial de Barcelona de fecha 16 de mayo de 1989 y posteriormente por el Tribunal Supremo en fecha 26 de diciembre de 1990, sea a través de una Modificación puntual de las NNSS del Municipio de Portbou .
- Para ello en la Modificación que se tramite, deberá figurar expresamente, planos de ordenación con la línea límite de edificación grafiada y acotada, vigente y propuesta en todo el término municipal, figurando expresamente la calificación del suelo en ambas márgenes así como los puntos kilométricos de cada tramo.
- Una vez redactada la Modificación puntual, debe ser tramitada a este Ministerio para su informe, de acuerdo con la Normativa vigente al respecto



EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD
DE CARRETERAS EN GIRONA

Fdo.: JORGE VERDÚ VÁZQUEZ

Registre Entrada 1-2014-000253-1
Data registre: 11/03/2014 13:19:03
Data Presentació: 11/03/2014 13:19:00
Unitat: 1713870005_1 - Ajuntament de Portbou
Destinació 1713870005 - Ajuntament de Portbou



CORREO ELECTRÓNICO:

ucgiap@fomento.es



O F I C I O

S/REF.
N/REF. **GIR-URB-0008/2021**
FECHA **26 de mayo de 2021**
ASUNTO **INFORME URBANÍSTICO**

AJUNTAMENT DE PORTBOU

PASSEIG DE LA SARDANA, 11
17497 – PORTBOU

“MODIFICACIÓ PUNTUAL Nº 6 DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DEL MUNICIPI DE PORTBOU, D’ESMENA DE L’ARTICLE 28 (SISTEMA VIARI I D’APARCAMENTS PÚBLICS. CLAU 3)”

I. OBJETO DE LA SOLICITUD

En fecha 14 de mayo de 2021, con nº R.E. 202120170000320, tiene entrada en esta Unidad de Carreteras del Estado en Girona, la documentación del instrumento urbanístico de referencia a efectos de solicitar informe según lo previsto en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Dicho instrumento ha sido aprobado inicialmente por el pleno del Ayuntamiento de Portbou en fecha 5 de mayo de 2021.

II. ANTECEDENTES

El planeamiento urbanístico vigente en el municipio de Portbou lo constituyen las “*Normes Subsidiàries de Planejament*” (en adelante NNSS) aprobadas definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Girona en fecha 25 de junio de 1986, y publicadas en el DOGC de 13 de diciembre de 1986, y el “*Text Refós de les NNSS*” aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Girona en fecha 20 de abril de 2006, y publicado en el DOGC nº 4668 de 4 de julio de 2006.

En el tramo urbano de la N-260 que discurre entre los pp.kk. 3+550 y 4+100, margen izquierda, inicialmente el ayuntamiento propone una reserva de vial de 21,5 metros desde el eje de la carretera considerando una anchura de vía de 7 metros, pero finalmente en las NNSS se aprueba a 28,5 metros.

Posteriormente tras un recurso presentado por los propietarios de los terrenos del citado tramo, la Audiencia Territorial de Barcelona en fecha 16 de mayo de 1989, y el Tribunal Supremo en fecha 26 de diciembre de 1990, dictan sentencia a favor del demandante donde se establece que la reserva de vial en este tramo de la carretera deberá ser de 21,5 metros.

En el texto refundido de la normativa urbanística de las normas subsidiarias se añade un apartado c) al artículo 28 de las NNSS, donde se incorpora de manera errónea la sentencia del tribunal supremo haciendo extensible la reserva de vial de 21,5 metros a todo el suelo urbano del término municipal colindante con la carretera N-260, cuando la sentencia acota esta delimitación a un tramo concreto y deja para el resto de suelo urbano las determinaciones de las NNSS según su aprobación del año 1986. Asimismo, el plano de ordenación de las NNSS no dibuja, en el tramo que corresponde, la delimitación a 21,5 metros sino a 28,5.

Con fecha 14 de junio de 2013 y RE nº 729, el ayuntamiento de Portbou solicita informe previo a la Unidad de Carreteras en Girona respecto a la *“modificació puntual nº 6 de les NNSS del municipi de Portbou, d’esmena de l’article 28 (sistema viari i d’aparcaments públics. clau 3)”*. En el informe previo emitido por esta Unidad el 10 de marzo de 2014 con RS nº 172 se requiere que en la modificación que se tramite se incluyan planos de ordenación con la línea límite de edificación grafiada y acotada, vigente y propuesta en todo el término municipal, figurando expresamente la calificación del suelo en ambas márgenes, así como los puntos kilométricos de cada tramo.

Con fecha 14 de noviembre de 2018 y RE nº 1139 el ayuntamiento de Portbou solicita a la Unidad de Carreteras en Girona la redacción del correspondiente expediente de delimitación de tramos urbanos en la totalidad del municipio de Portbou, según lo especificado en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y en el artículo 124 del R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. Dicho estudio, actualmente en fase de tramitación, fija en ambas márgenes de la carretera N-260 a su paso por Portbou, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías. Asimismo, se fija en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre. Puesto que lo dispuesto en dicho estudio debe ser coherente con el planeamiento urbanístico correspondiente el ayuntamiento continúa con la tramitación de la modificación puntual nº 6 de las NNSS que corrige los errores referentes al límite de edificación en la normativa y planos de las NNSS.

III. CONSIDERACIONES

Antes de entrar en el estudio del contenido, es de indicar que, sin perjuicio de lo establecido en la normativa autonómica de aplicación, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, el instrumento de planificación de referencia debería haber sido remitido a estos servicios, para su estudio, antes de su aprobación inicial, a fin de posibilitar que el informe preceptivo se emita con la antelación suficiente para evitar posibles perjuicios tanto para el Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana, como para los intereses de ese municipio.

En el texto refundido de la normativa urbanística de las NNSS aprobado en fecha 20 de abril de 2006 se añade un apartado c) al artículo 28 de las NNSS, donde se incorpora de manera errónea la sentencia del Tribunal Supremo haciendo extensible la reserva de vial de 21,5 metros a todo el suelo urbano.

Artículo 28. Sistema viario i de aparcamientos públicos (Clau 3):

“c) De acuerdo con la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 1990, se establece en todo el término municipal una zona de reserva de vial de 21,5 metros en suelo urbano y 28,5 metros en zona no urbana, de distancia medida a partir de la mediana de la N-260.”

Lo dispuesto en dicho artículo supone la consideración de fuera de ordenación de una franja de 43 metros (21,5 + 21,5) en todo el tramo urbano colindante con la N-260, y es incoherente con la expresión gráfica de los planos de ordenación N-3 de la NNSS, donde se fijan las alineaciones acordes a las separaciones mínimas de la edificación indicadas en la normativa para las distintas calificaciones del suelo.

El objeto de la modificación puntual es por tanto incorporar de manera adecuada en la normativa de las NNSS las sentencias del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 1990, y de la Audiencia Territorial de Barcelona de 16 de mayo de 1989 en relación al límite de edificación de la carretera N-260, y dar coherencia entre la expresión gráfica del plano de ordenación N-3 de las NNSS y el artículo 28 c) una vez corregido.

La propuesta de modificación se basa en:

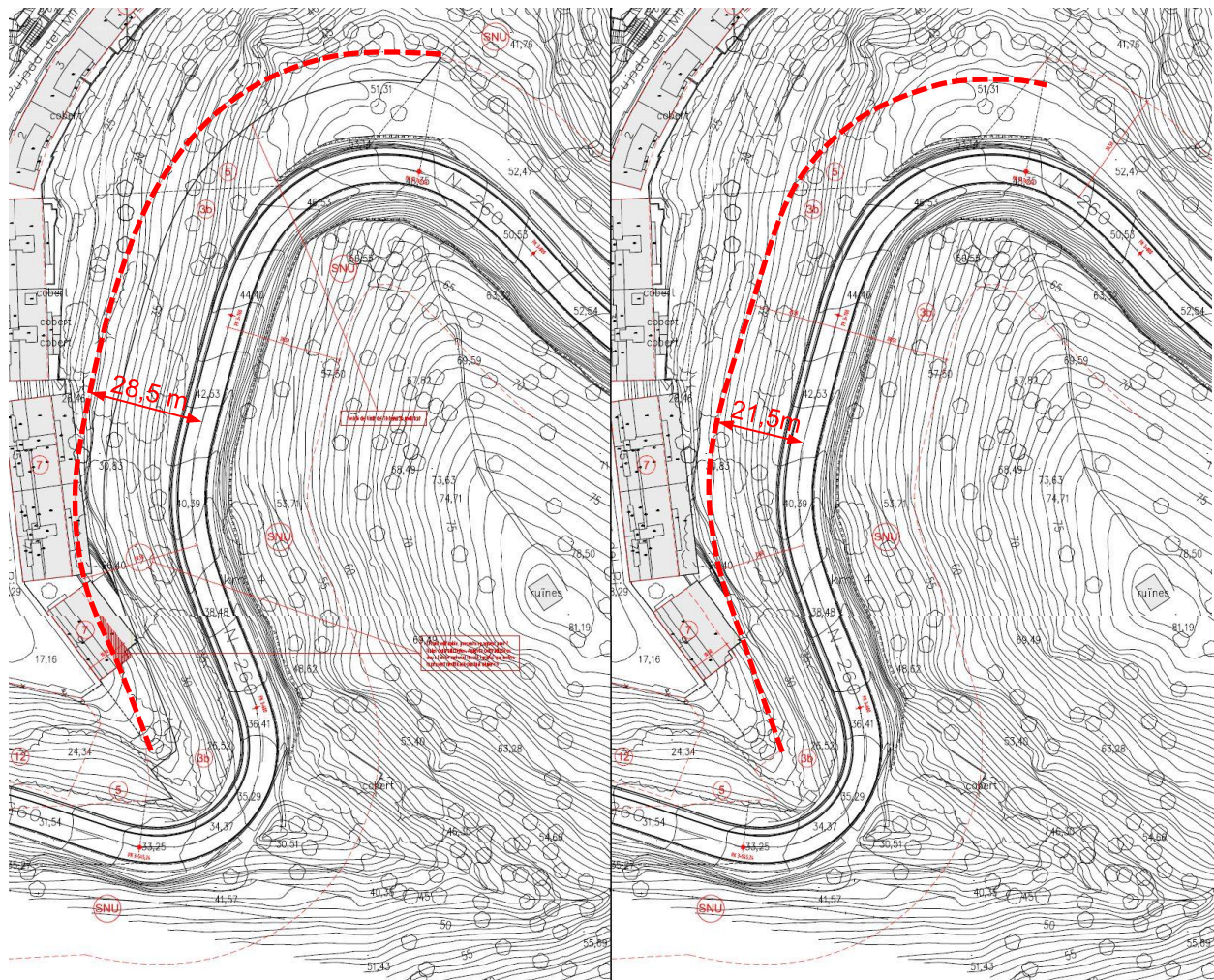
1º) Modificación literal del apartado c) del artículo 28 de las NNSS que se redacta de la siguiente manera:

Artículo 28. Sistema viario i de aparcamientos públicos (Clau 3):

“c) De acuerdo con la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 1990 y con la sentencia de la Audiencia Territorial de Barcelona de 16 de mayo de 1989, se establece lo siguiente:

1. La distancia de reserva de vial del margen derecho de la carretera N-260 entre el inicio del suelo urbano a la altura del cementerio y la reserva de vial destinado a una posible variante de la misma carretera será de 21,5 metros.
2. En el resto de suelo urbano la distancia de reserva será la separación a vial según la calificación urbanística del suelo de las normas urbanísticas determinadas en el plano de ordenación y en la normativa.
3. En suelo no urbano la distancia de reserva será de 28,5 metros.
4. Las distancias indicadas se medirán desde el eje de la carretera.

2º) Modificación gráfica de la delimitación del ámbito de protección vial (clave 3b) indicada en el plano de ordenación N-3 de las NNSS en el tramo de la carretera N-260 que discurre entre el P.K. 3+550 y el final del suelo clasificado como urbano, margen izquierda:



Plano de ordenación vigente

Plano de ordenación modificado

En lo que se refiere a la carretera N-260 y a sus zonas de protección.

El ámbito de la modificación corresponde al sistema urbanístico general de comunicaciones de carretera, calificados en las NNSS con la clave 3 “sistema viari i d'aparcaments públics” y con la clave 3b “protecció vial”, correspondiente a la protección de la carretera N-260 en el tramo comprendido entre los PPKK 3+550 y 4+100, margen izquierda, en suelo clasificado como urbano.



Respecto a la línea límite de edificación propuesta

En cumplimiento del informe previo emitido por esta Unidad el 10 de marzo de 2014, en la documentación de la modificación puntual, se incluyen los planos de información 1.2 con una propuesta de la línea límite de edificación grafiada y acotada en todo el suelo urbano colindante con la N-260, conforme a las alineaciones a la edificación indicadas para cada calificación del suelo en las NNSS, figurando expresamente la clasificación y calificación del suelo en ambos márgenes, así como los puntos kilométricos de cada tramo. Esta propuesta de fijación de la línea límite de edificación es acorde a la propuesta realizada en el estudio de delimitación de tramos urbanos que está tramitando esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña.

Dicha propuesta de modificación de la línea límite de edificación queda condicionada a la aprobación definitiva por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, del citado expediente de delimitación de tramos urbanos.

Respecto a la documentación gráfica presentada

En los planos no se representan correctamente los puntos kilométricos comprendidos entre los PP.KK. 3+000 y 4+000, por lo que la delimitación del ámbito de la modificación del P.K. 3+545,24 al P.K. 3+765,03 **no es correcta**. El P.K. 4+000 de la N-260 no aparece grafiado en su ubicación real.



Asimismo, no se grafían las zonas de protección de la carretera N-260 (dominio público, servidumbre, y afección). Respecto a la zona de limitación a la edificabilidad, en los planos de información, para la edificación aislada de grado I (clave 11) y grado II (clave 12), se grafían dos líneas límites de edificación: una sobre rasante, correspondiente a la separación mínima de la edificación respecto a la calle indicada por las NNSS; y otra bajo rasante, ya que la normativa permite para estas calificaciones de suelo la construcción de edificaciones auxiliares enterradas hasta límite de parcela.

En los planos de información y ordenación, a la altura del P.K. 3+550, margen derecha de la N-260, aparece grafiada una nueva conexión que en la normativa se describe como *reserva de vial destinado a una posible variante de la carretera N-260*, con la línea límite de edificación a 28,5 metros en la margen de suelo no urbanizable y 8,5 metros en el suelo urbanizable.

En los planos de información 1.1 y 1.2 (hoja 11) se indica que las NNSS no definen la línea límite de edificación en el tramo de suelo urbanizable correspondiente al SAU 15 quedando sin definir en el plano de ordenación 2.1 resultante de la modificación.

Respecto a la memoria y normativa urbanística presentada

Se ha tomado como referencia la *futura variante* para la delimitación de los tramos 3-4 y 4-5 de la N-260 según la clasificación del suelo. La identificación de los puntos kilométricos que figura en la tabla del apartado 4 de la memoria no es correcta.

En las tablas que figuran en los puntos 6 y 7 de la memoria no se delimita la línea límite de edificación en suelo urbanizable.

IV. LO QUE SE INFORMA

En virtud de las anteriores consideraciones esta Unidad informa lo siguiente.

Sobre la documentación de la modificación puntual

El Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana no tiene previsto ejecutar ninguna nueva variante de población en el tramo de la N-260 a su paso por el municipio de Portbou por lo que:

- Se deberá eliminar de la memoria y de la normativa urbanística las referencias a una futura variante. El punto 1. del apartado c) del artículo 28 de la normativa quedaría redactado como sigue:

La distancia de reserva de vial en la margen izquierda de la carretera N-260, entre los PP.KK. 3+550 y 4+100, será de 21,5 metros.

- Se deberá eliminar de los planos de información y ordenación la reserva de vial grafiada en el P.K. 3+550, margen derecha, destinado a una posible variante de la N-260. En el caso de que el ayuntamiento tenga previsto la ejecución del vial representado en los planos se deberá contemplar la reserva correspondiente a los terrenos necesarios para la ejecución de un enlace con la actual N-260 que resuelva por sí mismo todos los movimientos y maniobras posibles con la carretera estatal en cumplimiento del artículo 51 de la orden de accesos a las carreteras del Estado.

Se deberán identificar en la memoria y representar en los planos correctamente los puntos kilométricos comprendidos entre los PP.KK. 3+000 y 4+000 disponiendo el P.K. 4+000 en su ubicación real, siendo sus coordenadas UTM31N en el sistema de coordenadas ETRS89 (513175'51, 4697058'32) para el P.K. 3+000 y (513390'69, 4696938'54) para el P.K. 4+000.

Respecto a las zonas de protección de la carretera N-260 se deberá representar como mínimo la zona de dominio público según la definición del art. 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Respecto a la línea de edificación propuesta la ley de carreteras solamente contempla una línea límite de edificación por lo que se deberá eliminar de los planos la línea bajo rasante. Se deberá establecer la línea límite de edificación en suelo urbanizable situándola a 25 metros de la arista exterior de la calzada más próxima de la carretera N-260 según lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 37/2015.

Sobre las edificaciones existentes situadas por delante de la línea límite de edificación

Puesto que nos encontramos en un suelo desarrollado y consolidado con anterioridad a la vigente Ley 37/2015, en base al párrafo segundo del artículo 48.1 de dicha Ley, en las carreteras estatales que discurren por tramos urbanos, el Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana, a través de un estudio de delimitación de tramos urbanos, podrá fijar la línea límite de edificación a una distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de dicha Ley, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente y con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

Las edificaciones que se encuentran por delante de la línea límite de edificación que fija la actual Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, 25 metros medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada, quedarán sujetas a las limitaciones impuestas en el artículo 33 mientras no se apruebe definitivamente el citado estudio de delimitación de tramos urbanos.

V. CONCLUSIÓN

En virtud de lo expuesto esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña resuelve informar **DESFAVORABLEMENTE** la figura urbanística de referencia con las prescripciones indicadas en el apartado **IV. LO QUE SE INFORMA**. Una vez se hayan subsanado los puntos indicados se deberá solicitar nuevo informe.

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD
DE CARRETERAS EN GIRONA

Firmado digitalmente
JORGE VERDÚ VÁZQUEZ

DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
P.D. (Orden FOM/1644/2012 de 23 de julio)
EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS EN CATALUÑA

Firmado digitalmente
VICENTE VILANOVA MARTÍNEZ-FALERO

Codi Segur de Verificació: 518552da-e752-4afe-859d-24817934de29
Origen: Administració
Identificador document original: ES_L01081000_2022_20293881
Data d'impressió: 23/02/2023 12:28:31
Pàgina 1 de 6

SIGNATURES
1.- Sello de tiempo TS@ - @firma
2.- VILANOVA MARTINEZ FALERO VICENTE JOSE, 21/12/2022 00:29
3.- Sello de tiempo TS@ - @firma
4.- VERDU VAZQUEZ JORGE, 20/12/2022 09:21



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

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. **GIR-URB-0008/2021**

FECHA **Firma electrónica**

ASUNTO **INFORME URBANÍSTICO**

AJUNTAMENT DE PORTBOU

**PASSEIG DE LA SARDANA, 11
17497 – PORTBOU**

“MODIFICACIÓ PUNTUAL Nº 6 DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DEL MUNICIPI DE PORTBOU, D'ESMENA DE L'ARTICLE 28 (SISTEMA VIARI I D'APARCAMENTS PÚBLICS. CLAU 3)”

I. ANTECEDENTES

El planeamiento urbanístico vigente en el municipio de Portbou lo constituyen las “*Normes Subsidiàries de Planejament*” (en adelante NNSS) aprobadas definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Girona en fecha 25 de junio de 1986, y publicadas en el DOGC de 13 de diciembre de 1986, y el “*Text Refós de les NNSS*” aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Girona en fecha 20 de abril de 2006, y publicado en el DOGC nº 4668 de 4 de julio de 2006.

En el tramo urbano de la N-260 que discurre entre los pp.kk. 3+550 y 4+100, margen izquierda, inicialmente el ayuntamiento propone una reserva de vial de 21,5 metros desde el eje de la carretera considerando una anchura de vía de 7 metros, pero finalmente en las NNSS se aprueba a 28,5 metros.

Posteriormente tras un recurso presentado por los propietarios de los terrenos del citado tramo, la Audiencia Territorial de Barcelona en fecha 16 de mayo de 1989, y el Tribunal Supremo en fecha 26 de diciembre de 1990, dictan sentencia a favor del demandante donde se establece que la reserva de vial en este tramo de la carretera deberá ser de 21,5 metros.

En el texto refundido de la normativa urbanística de las normas subsidiarias se añade un apartado c) al artículo 28 de las NNSS, donde se incorpora de manera errónea la sentencia del tribunal supremo haciendo extensible la reserva de vial de 21,5 metros a todo el suelo urbano del término municipal colindante con la carretera N-260, cuando la sentencia acota esta delimitación a un tramo concreto y deja para el resto de suelo urbano las determinaciones de las NNSS según su aprobación del año 1986. Asimismo, el plano de ordenación de las NNSS no dibuja, en el tramo que corresponde, la delimitación a 21,5 metros sino a 28,5.

Con fecha 14 de junio de 2013 y RE nº 729, el ayuntamiento de Portbou solicita informe previo a la Unidad de Carreteras en Girona respecto a la “*modificació puntual nº 6 de les NNSS del municipi de Portbou, d'esmena de l'article 28 (sistema viari i d'aparcaments públics. clau 3)*”. En el informe previo emitido por esta Unidad el 10 de marzo de 2014 con RS nº 172 se requiere que en la modificación que se tramite se incluyan planos de ordenación con la línea límite de edificación grafiada y acotada, vigente y propuesta en todo el término municipal, figurando expresamente la calificación del suelo en ambas márgenes, así como los puntos kilométricos de cada tramo.

CORREO ELECTRÓNICO:

ucgiap@mitma.es

Página 1 de 6

GRAN VIA JAUME I, 47
17001 GIRONA
TEL.: 972 21 28 08
FAX: 972 22 15 60

Codi Segur de Verificació: 518552da-e752-4afe-859d-24817934de29
Origen: Administració
Identificador document original: ES_L01081000_2022_20293881
Data d'impressió: 23/02/2023 12:28:31
Pàgina 2 de 6

SIGNATURES
1.- Sello de tiempo TS@ - @firma
2.- VILANOVA MARTINEZ FALERO VICENTE JOSE, 21/12/2022 00:29
3.- Sello de tiempo TS@ - @firma
4.- VERDU VAZQUEZ JORGE, 20/12/2022 09:21

Con fecha 14 de noviembre de 2018 y RE nº 1139 el ayuntamiento de Portbou solicita a la Unidad de Carreteras en Girona, la redacción del correspondiente Estudio de delimitación de tramos urbanos en la totalidad del municipio de Portbou, según lo especificado en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y en el artículo 124 del R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. Puesto que lo dispuesto en dicho estudio debe ser coherente con el planeamiento urbanístico correspondiente se solicita al ayuntamiento de Portbou la tramitación de la modificación puntual nº 6 de las NNSS que corrija los errores referentes al límite de edificación en la normativa y planos de las NNSS.

Con fecha 5 de mayo de 2021 el pleno del Ayuntamiento de Portbou aprueba inicialmente la modificación puntual nº 6 de las NNSS de Portbou.

Con fecha 14 de mayo de 2021 y RE nº 202120170000320, tiene entrada en esta Unidad de Carreteras del Estado en Girona, la documentación del instrumento urbanístico de referencia a efectos de solicitar informe según lo previsto en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, siendo informado desfavorablemente por esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña en fecha 26 de mayo de 2021 con RS nº REGAGE21s00008449950.

Con fecha 28 de septiembre de 2022 la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por delegación en el Secretario General de Infraestructuras (Orden TMA/221/2022, de 21 de marzo), resuelve aprobar el expediente de información pública y definitivamente el Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos y establecimiento de la línea límite de edificación entre los PP.KK. 1+960 y 4+100 de la N-260, T.M. de Portbou (Girona), de acuerdo con lo establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Dicho estudio fija, en ambas márgenes de la carretera N-260 a su paso por Portbou, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías. Asimismo, se fija en todos los casos, la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre.

II. OBJETO DE LA SOLICITUD

En fecha 10 de noviembre de 2022, con R.E. nº REGAGE22e00050899453, tiene entrada en esta Unidad de Carreteras del Estado en Girona, nueva documentación del instrumento urbanístico de referencia a efectos de seguir con la tramitación del preceptivo informe.

III. CONSIDERACIONES

En el texto refundido de la normativa urbanística de las NNSS aprobado en fecha 20 de abril de 2006 se añade un apartado c) al artículo 28 de las NNSS, donde se incorpora de manera errónea la sentencia del Tribunal Supremo haciendo extensible la reserva de vial de 21,5 metros a todo el suelo urbano.

Artículo 28. Sistema viario i de aparcamientos públicos (Clau 3):

"c) De acuerdo con la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 1990, se establece en todo el término municipal una zona de reserva de vial de 21,5 metros en suelo urbano y 28,5 metros en zona no urbana, de distancia medida a partir de la mediana de la N-260."

Lo dispuesto en dicho artículo supone la consideración de fuera de ordenación de una franja de 43 metros (21,5 + 21,5) en todo el tramo urbano colindante con la N-260, y es incoherente con la expresión gráfica de los planos de ordenación N-3 de las NNSS, donde se fijan las alineaciones acordes a las separaciones mínimas de la edificación indicadas en la normativa para las distintas calificaciones del suelo.

El objeto de la modificación puntual es por tanto incorporar de manera adecuada en la normativa de las NNSS las sentencias del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 1990, y de la Audiencia Territorial de Barcelona de 16 de mayo de 1989 en relación al límite de edificación de la carretera N-260, y dar coherencia entre la expresión gráfica del plano de ordenación N-3 de las NNSS y el artículo 28 c) una vez corregido.

Codi Segur de Verificació: 518552da-e752-4afe-859d-24817934de29
Origen: Administració
Identificador document original: ES_L01081000_2022_20293881
Data d'impressió: 23/02/2023 12:28:31
Pàgina 3 de 6

SIGNATURES
1.- Sello de tiempo TS@ - @firma
2.- VILANOVA MARTINEZ FALERO VICENTE JOSE, 21/12/2022 00:29
3.- Sello de tiempo TS@ - @firma
4.- VERDU VAZQUEZ JORGE, 20/12/2022 09:21



La propuesta de modificación se basa en:

1º) Modificación literal del apartado c) del artículo 28 de las NNSS que se redacta de la siguiente manera:

Artículo 28. Sistema viario i de aparcamientos públicos (Clau 3):

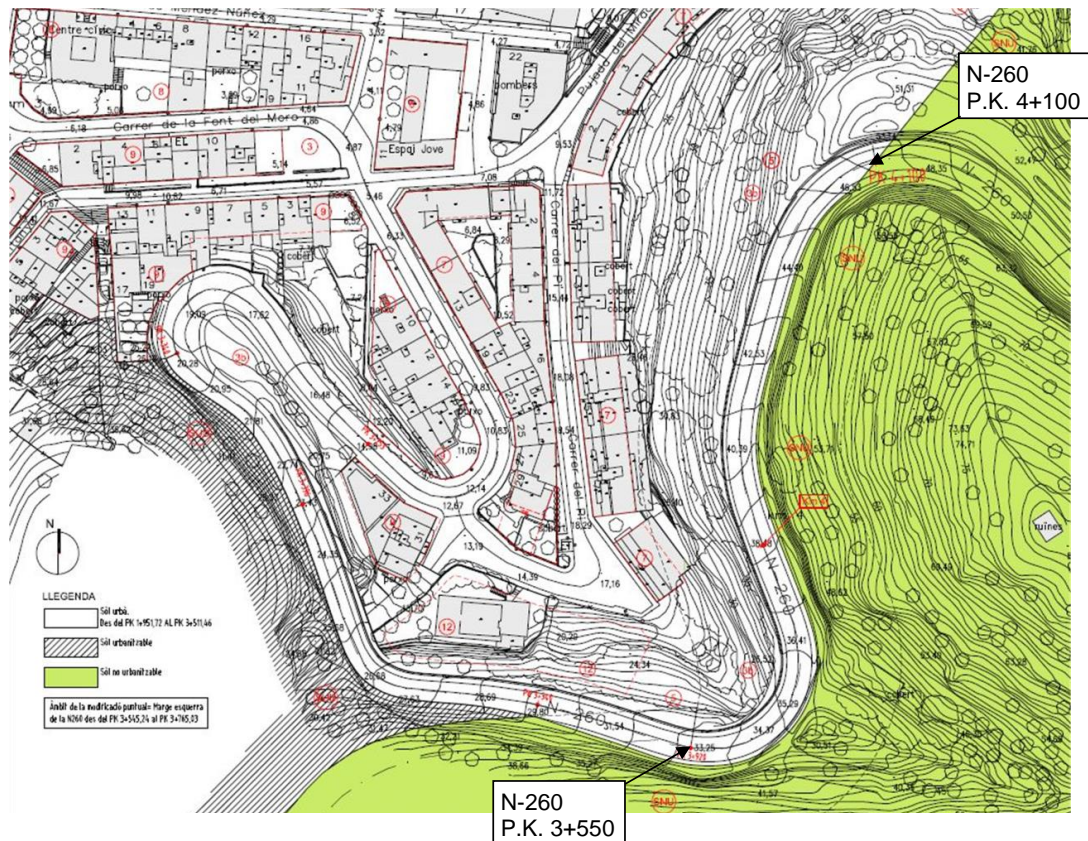
“c) De acuerdo con la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 1990 y con la sentencia de la Audiencia Territorial de Barcelona de 16 de mayo de 1989, se establece lo siguiente:

1. La distancia de protección de vial del margen izquierdo de la carretera N-260 entre el P.K. 3+920 y 4+100 será de 21,5 metros.
2. En el resto de suelo urbano se define en el plano de ordenación cuando existe y la línea límite de edificación queda definida según el plano de ordenación y la normativa de las NNSS vigentes.
3. En suelo no urbano la distancia de reserva será de 28,5 metros.
4. Las distancias indicadas se medirán desde el eje de la carretera.

2º) Modificación gráfica de la delimitación del ámbito de protección vial (clave 3b) indicada en el plano de ordenación N-3 de las NNSS en el tramo de la carretera N-260 que discurre entre el P.K. 3+550 y el final del suelo clasificado como urbano, margen izquierda, quedando grafiada la línea límite de edificación a 21,5 metros del eje de la carretera N-260 (plano de ordenación 2.1).

En lo que se refiere a la carretera N-260 y a sus zonas de protección.

El ámbito de la modificación corresponde al sistema urbanístico general de comunicaciones de carretera, calificados en las NNSS con la clave 3 “sistema viario i d’aparcaments públics” y con la clave 3b “protecció vial”, correspondiente a la protección de la carretera N-260 en el tramo comprendido entre los PPKK 3+550 y 4+100, margen izquierda, en suelo clasificado como urbano por el planeamiento vigente.





En la documentación presentada se identifica como ámbito de la modificación puntual el tramo comprendido entre los PP.KK. 3+920 y 4+100. Debido a una modificación en el trazado de la carretera la distancia entre los PP.KK. 3 y 4 no corresponde a la longitud de 1000 metros. Puesto que la distancia a cualquier punto del tramo se mide desde el P.K. inicial del mismo, la nomenclatura correcta del inicio del ámbito objeto de la modificación sería el P.K. 3+550.

En la documentación gráfica presentada no se han grafiado las zonas de protección de la carretera N-260 (dominio público, servidumbre, y afección).

Respecto a la zona de limitación a la edificabilidad, en cumplimiento del informe previo emitido por esta Unidad el 10 de marzo de 2014, se incluyen los planos de información 1.2 con una propuesta de la línea límite de edificación grafiada y acotada en todo el suelo urbano colindante con la N-260, conforme a las alineaciones a la edificación indicadas para cada calificación del suelo en las NNSS, figurando expresamente la clasificación y calificación del suelo en ambas márgenes, así como los puntos kilométricos de cada tramo. Esta propuesta de fijación de la línea límite de edificación en el suelo urbano es acorde a la realizada en el estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado definitivamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el 28 de septiembre de 2022.

En el tramo de suelo urbanizable SAU 15 colindante con la N-260 no se grafió la línea límite de edificación. En los planos de información 1.1 y 1.2 (hoja 11) se indica que las NNSS no definen la línea límite de edificación en el tramo de suelo urbanizable correspondiente al SAU 15 quedando sin definir en el plano de ordenación 2.1 resultante de la modificación.

En los planos de información y ordenación, a la altura del P.K. 3+550, margen derecha de la N-260, aparece grafiado un nuevo vial que conecta directamente con la carretera N-260.

IV. LO QUE SE INFORMA

En virtud de las anteriores consideraciones esta Unidad informa lo siguiente.

Sobre el marco normativo y las zonas de protección de las carreteras estatales

Al objeto de poder precisar con exactitud en el ámbito de la modificación puntual las limitaciones de la propiedad se deberán tener en cuenta los artículos 28 al 49 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, consistentes en la definición y limitaciones de las zonas de dominio público, servidumbre, afección y línea de edificación, así como lo establecido en el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), como marco normativo de aplicación.

El suelo comprendido en las zonas de protección de las carreteras estatales queda sujeto a la normativa contenida en los textos legales relacionados en el párrafo anterior para la realización de cualquier tipo de obra o instalación fija o provisional, movimientos de tierras, o cambio de uso o destino de las existentes.

Por consiguiente, previo al inicio de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales se deberá recabar la autorización de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña.

Se reflejarán en los planos, a una escala adecuada, y en la parte normativa de los instrumentos de planeamiento urbanístico (Planes Parciales, Estudio de Detalle, Proyectos de Urbanización,) que desarrollen la Modificación Puntual, las zonas de protección del viario estatal (zona de dominio público, zona de servidumbre y zona de afección) y la arista exterior de la explanación a partir de la cual se acotan esas zonas, así como las limitaciones establecidas para dichas zonas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre).



Se reflejará en los planos, a una escala adecuada, y en la parte normativa de Los instrumentos de planeamiento urbanístico (Planes Parciales, Estudio de Detalle, Proyectos de Urbanización,) que desarrollen la Modificación Puntual, la línea límite de edificación y la arista exterior de la calzada a partir de la cual se acota la mencionada línea, así como la prohibición de cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación (inclusive instalaciones aéreas o subterráneas), a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes, desde dicha línea hasta la carretera, según establece la Ley de Carreteras en su artículo 33.

La línea límite de edificación en el suelo urbanizable SAU 15 colindante a la N-260 quedará situada a 25 metros de la arista exterior de la calzada más próxima según lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 37/2015.

Se deberá corregir en la memoria y planos del instrumento la nomenclatura del inicio del ámbito de la modificación puntual del P.K. 3+920 al P.K. 3+550.

Sobre la propuesta de un nuevo acceso a la N-260

Respecto a cualquier propuesta de nuevas conexiones, modificación de las existentes o cambio de su uso que se incluya en el planeamiento, además de cumplir con la normativa vigente, se deberá solicitar autorización a la Dirección General de Carreteras según el procedimiento fijado en el artículo 104 del Reglamento General de Carreteras.

Tal y como establece la Ley 37/2015 en su artículo 36, según el principio de limitación de accesos, las conexiones de las carreteras de las redes de otras administraciones públicas con las carreteras del Estado sólo podrán llevarse a cabo, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana, en aquellos puntos en los que resulte más adecuado para optimizar la funcionalidad de las carreteras del Estado y su interconexión con otras redes.

Con carácter previo a la solicitud de autorización, los interesados podrán consultar a la Dirección General de Carreteras la viabilidad de la construcción proyectada. El informe favorable no ampara el inicio de las obras ni su autorización hasta tanto se emita resolución expresa por la Dirección General de Carreteras, para lo cual será necesario, además de cumplir con la normativa vigente, incluyéndose la norma 3.1.IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras y la ORDEN de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado y sus modificaciones, la presentación de un estudio de tráfico y capacidad en el que se analice su incidencia en el nivel de servicio de la carretera estatal, a la vista de los desarrollos urbanísticos previstos y su comparación con el nivel de servicio actual.

El informe favorable a nuevos accesos al viario estatal no supone la asunción por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de ningún compromiso en cuanto a la construcción de aquellos ni de vías de servicio, los cuales deberán ejecutarse por el interesado una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.

Sobre publicidad

Fuera de los tramos urbanos de las carreteras, queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera y, en general, cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma, tal y como se establece en el artículo 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Codi Segur de Verificació: 518552da-e752-4afe-859d-24817934de29
Origen: Administració
Identificador document original: ES_L01081000_2022_20293881
Data d'impressió: 23/02/2023 12:28:31
Pàgina 6 de 6

SIGNATURES
1.- Sello de tiempo TS@ - @firma
2.- VILANOVA MARTINEZ FALERO VICENTE JOSE, 21/12/2022 00:29
3.- Sello de tiempo TS@ - @firma
4.- VERDU VAZQUEZ JORGE, 20/12/2022 09:21



Según el punto 4 del citado artículo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá ordenar, incluso en las travesías, la retirada o modificación de aquellos elementos publicitarios o informativos que puedan afectar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la vía, sin que ello dé lugar a derecho a indemnización.

V. CONCLUSIÓN

En virtud de lo expuesto anteriormente esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña resuelve emitir informe **FAVORABLE** a la figura urbanística de referencia **CONDICIONADO** al cumplimiento de las prescripciones indicadas en el apartado **IV. LO QUE SE INFORMA**.

Lo que se comunica a ese Ayuntamiento para su conocimiento y a los efectos oportunos.

EL INGENIERO JEFE DE LA UNIDAD
DE CARRETERAS EN GIRONA

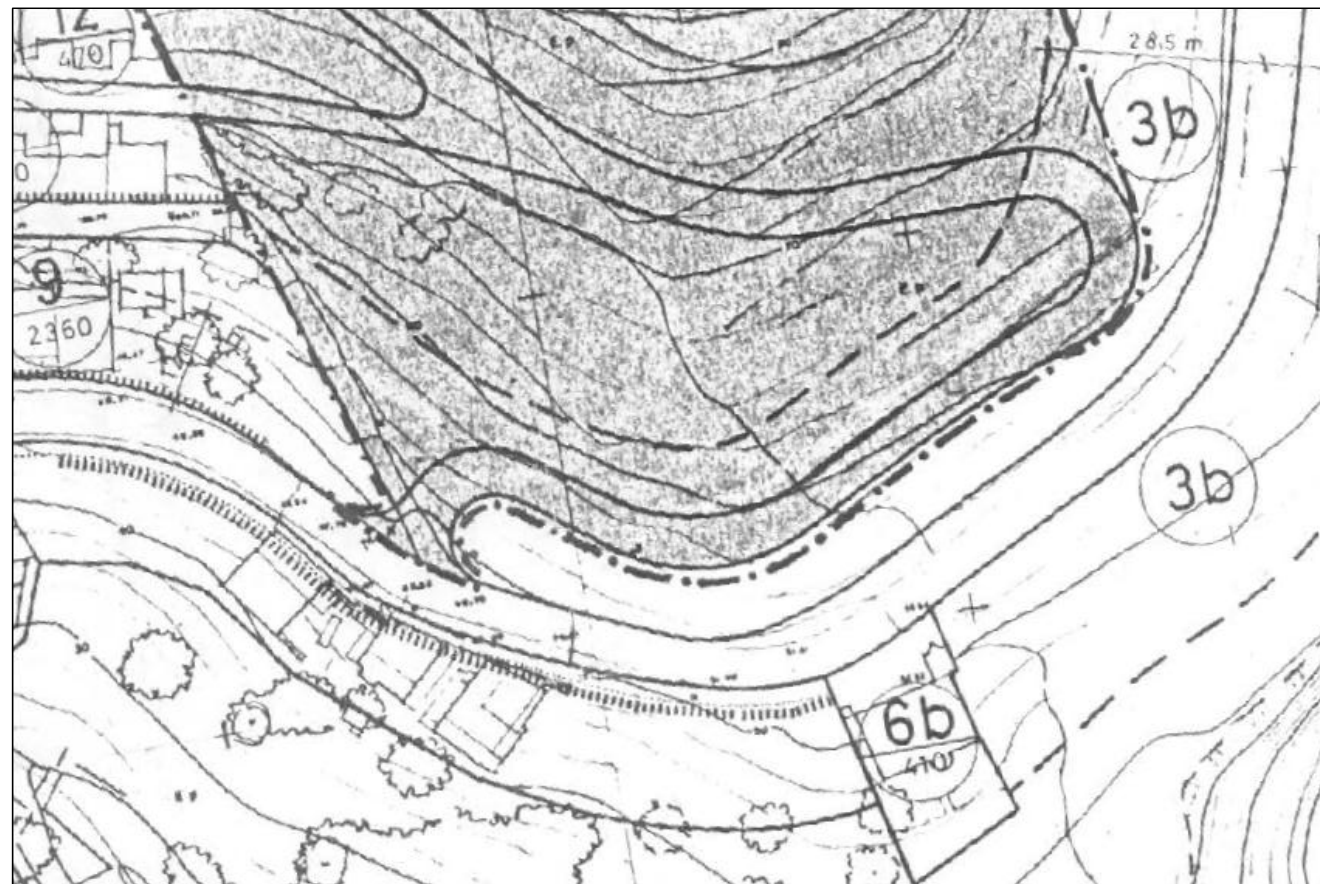
Firmado digitalmente
JORGE VERDÚ VÁZQUEZ

DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
P.D. (Orden TMA/1007/2021 de 9 de septiembre)
EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS EN CATALUÑA

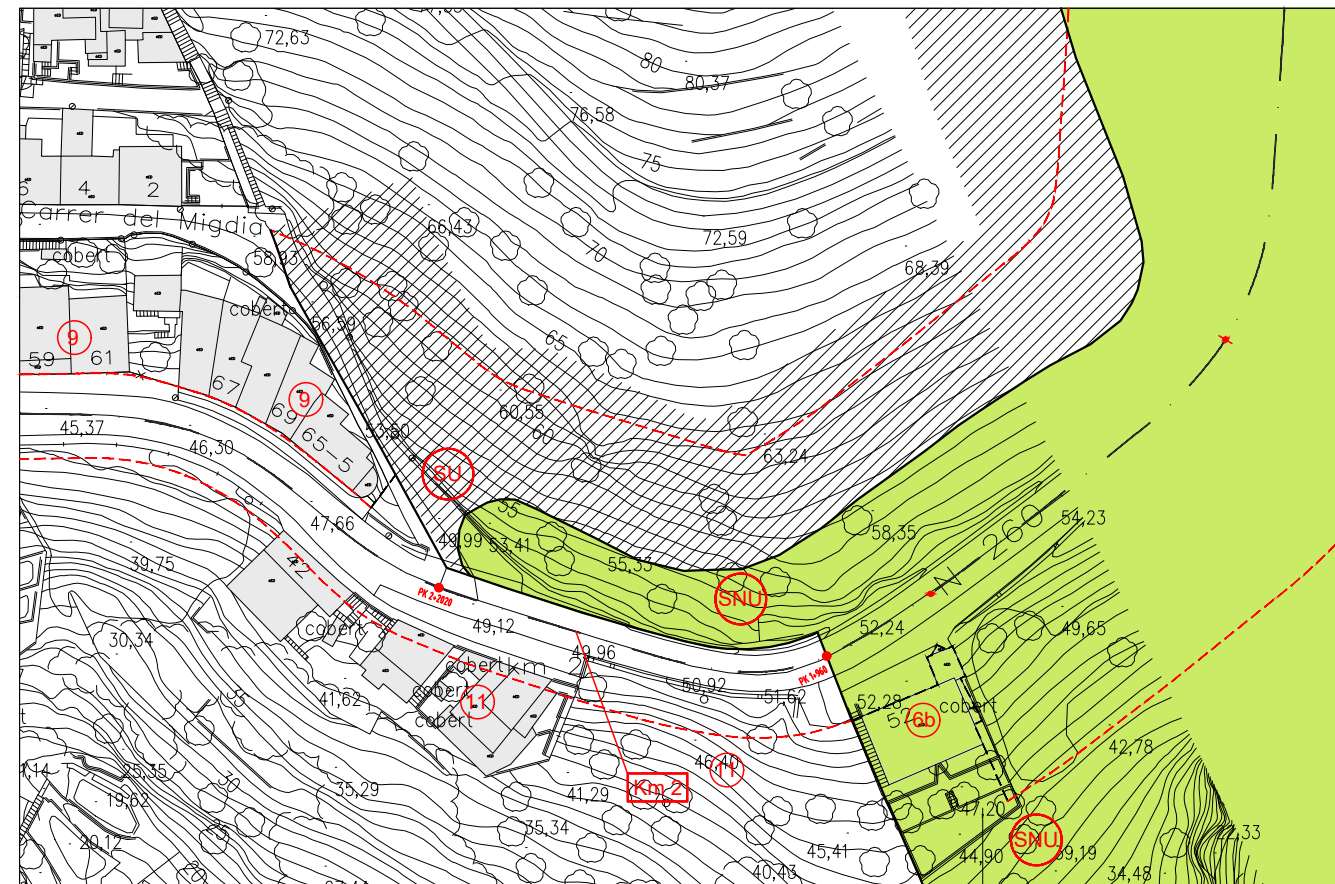
Firmado digitalmente
VICENTE VILANOVA MARTÍNEZ- FALERO

DOCUMENT NÚMERO 2
PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

ÍNDEX DE PLÀNOLS			Fulls
1	PLÀNOLS D'INFORMACIÓ		
1.1	Classificació del sòl, PK's de la N260 i àmbit de la modificació		1
1.2	Qualificació del sòl i línia d'edificació en els marges de la N260 segons les NNSS vigents		12
1.3	Comparativa de l'ordenació vigent i l'ordenació modificada		1
2	PLÀNOLS D'ORDENACIÓ		
2.1	Delimitació del sistema clau 3b resultant de la modificació		1
Total plànols			15



PLÀNOL D'ORDENACIÓ VIGENT DE LES NNSS NO DIGITALITZAT DEL LÍMIT NORD DEL SÒL URBÀ EN LA TRAVESSIA DE LA N260




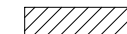

PLÀNOL D'ORDENACIÓ DIGITALITZAT DEL LÍMIT NORD DEL SÒL URBÀ EN LA TRAVESSIA DE LA N260

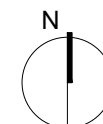
Àmbit de la modificació puntual= Marge esquerra de la N260 des del PK 3+545,24 al PK 3+765,03

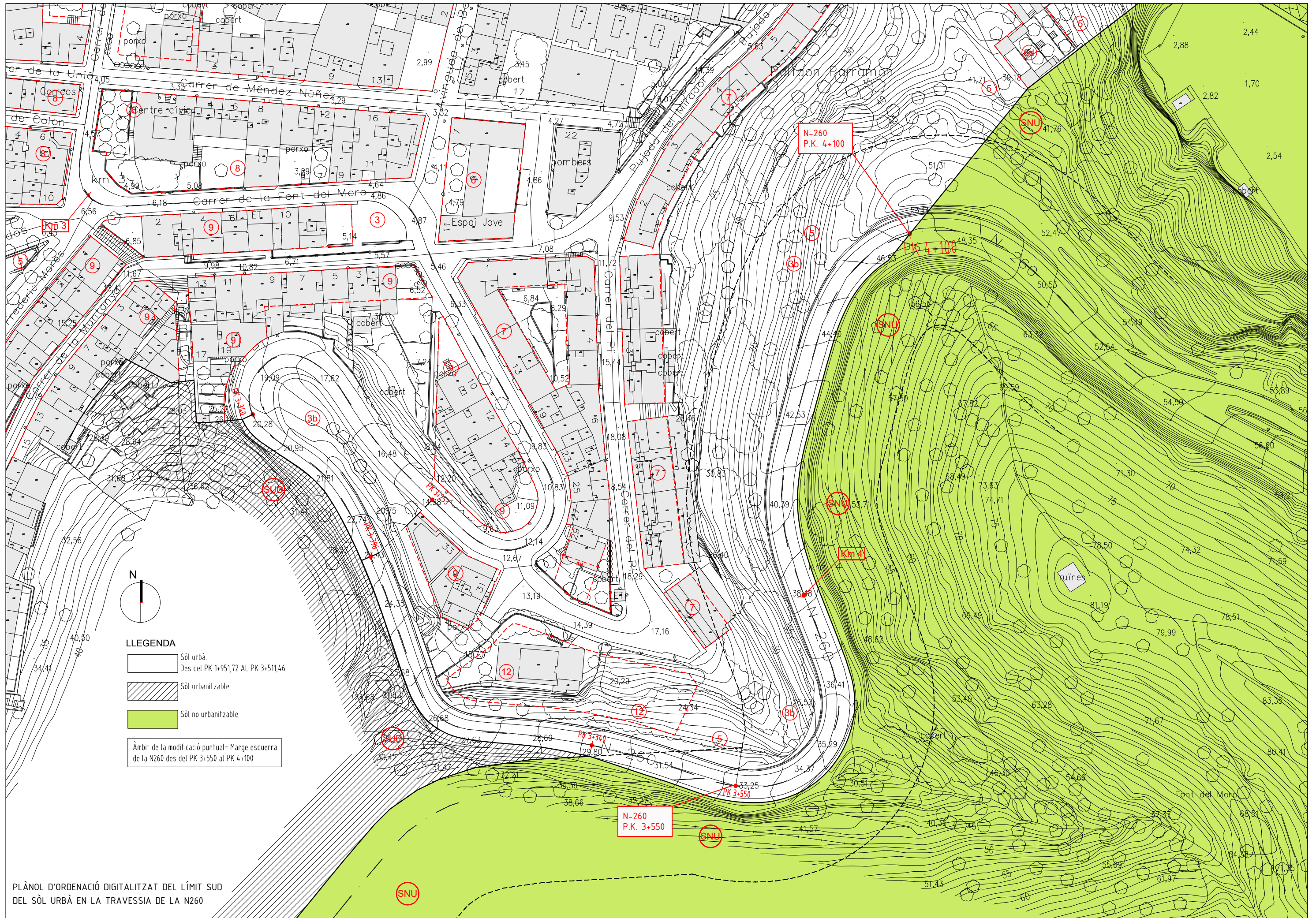


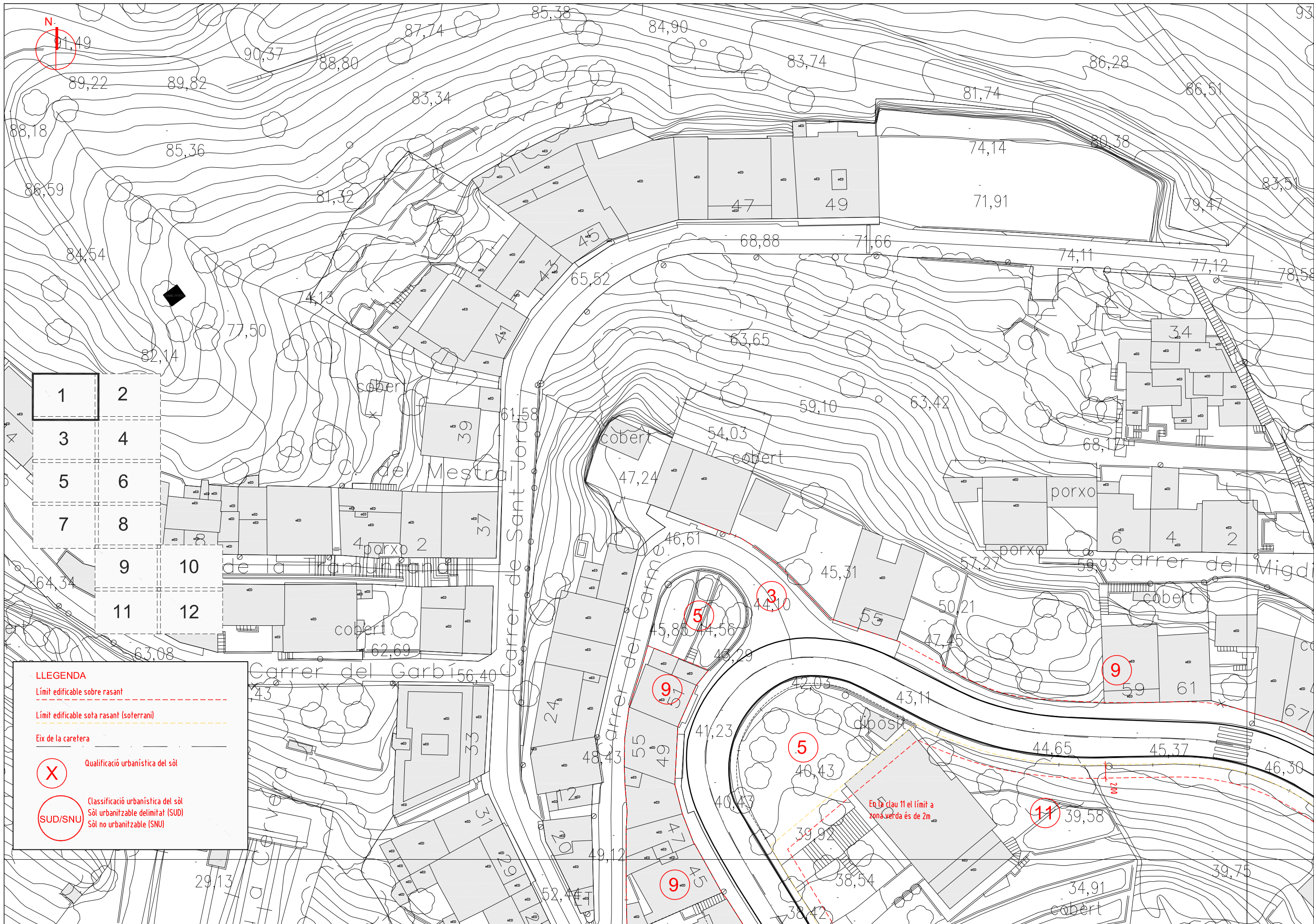
PLÀNOL DEL MAPA URBANÍSTIC DE CATALUNYA DEL LÍMIT NORD DEL SÒL URBÀ EN LA TRAVESSIA DE LA N260

LLEGENDA

-  Sòl urbà.
Des del PK 1+951,72 AL PK 3+511,46
 -  Sòl urbanitzable
 -  Sòl no urbanitzable
- Àmbit de la modificació puntual= Marge esquerra de la N260 des del PK 3+550 al PK 4+100

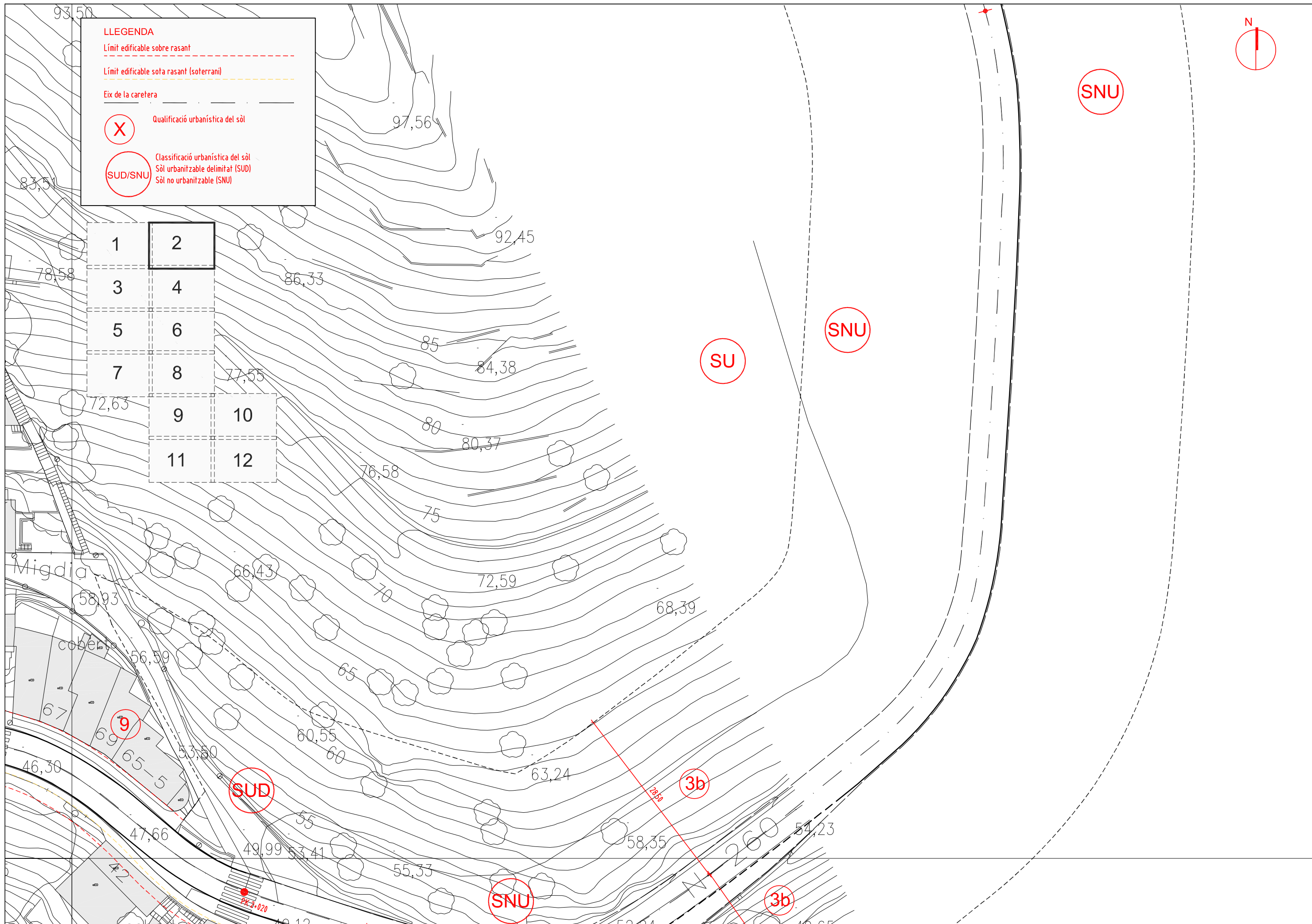


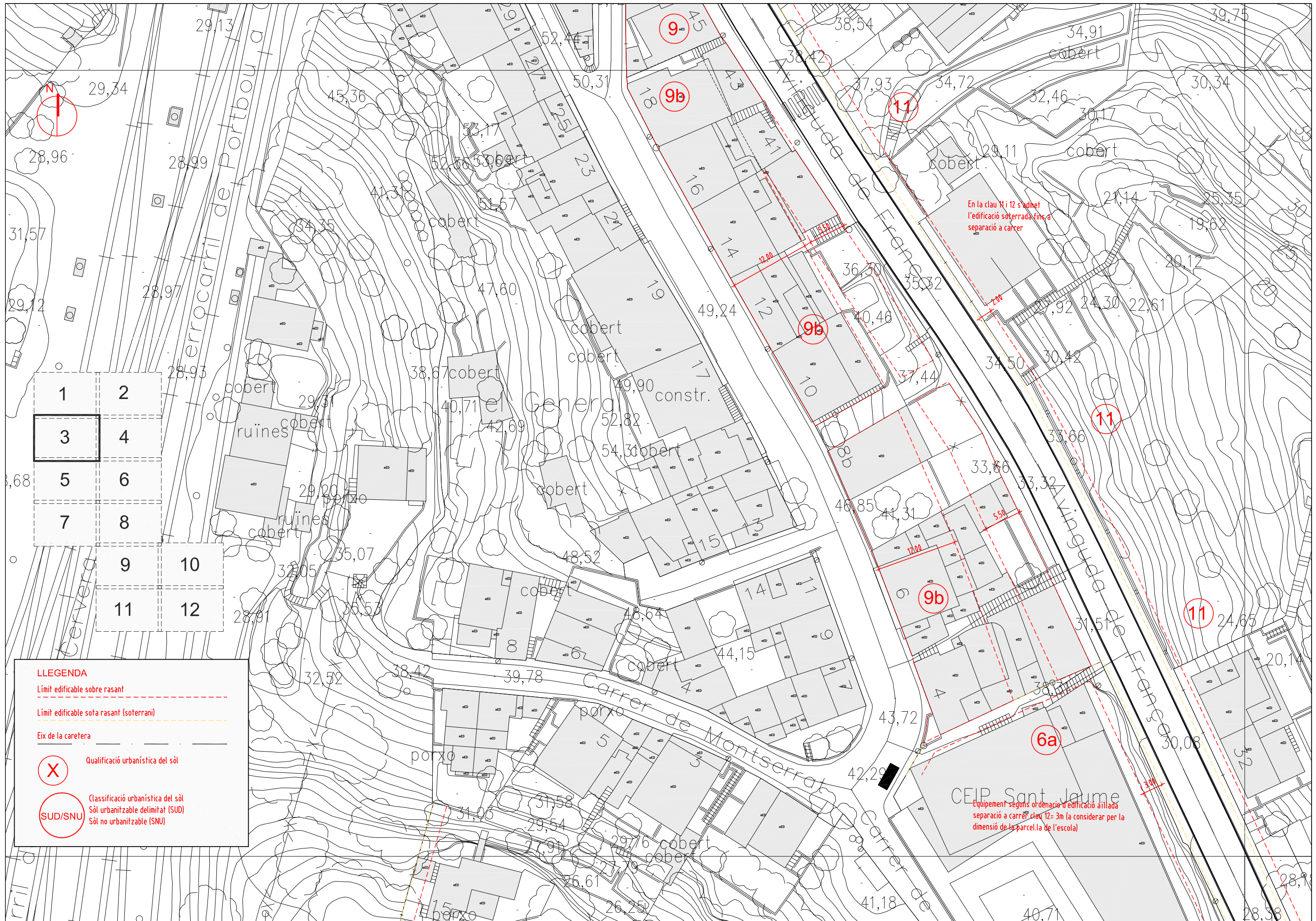




LLEGENDA

- Límit edificable sobre rasant
- Límit edificable sota rasant (soterrani)
- Eix de la carretera
- X Qualificació urbanística del sòl
- SUD/SNU Classificació urbanística del sòl
Sòl urbanitzable delimitat (SUD)
Sòl no urbanitzable (SNU)








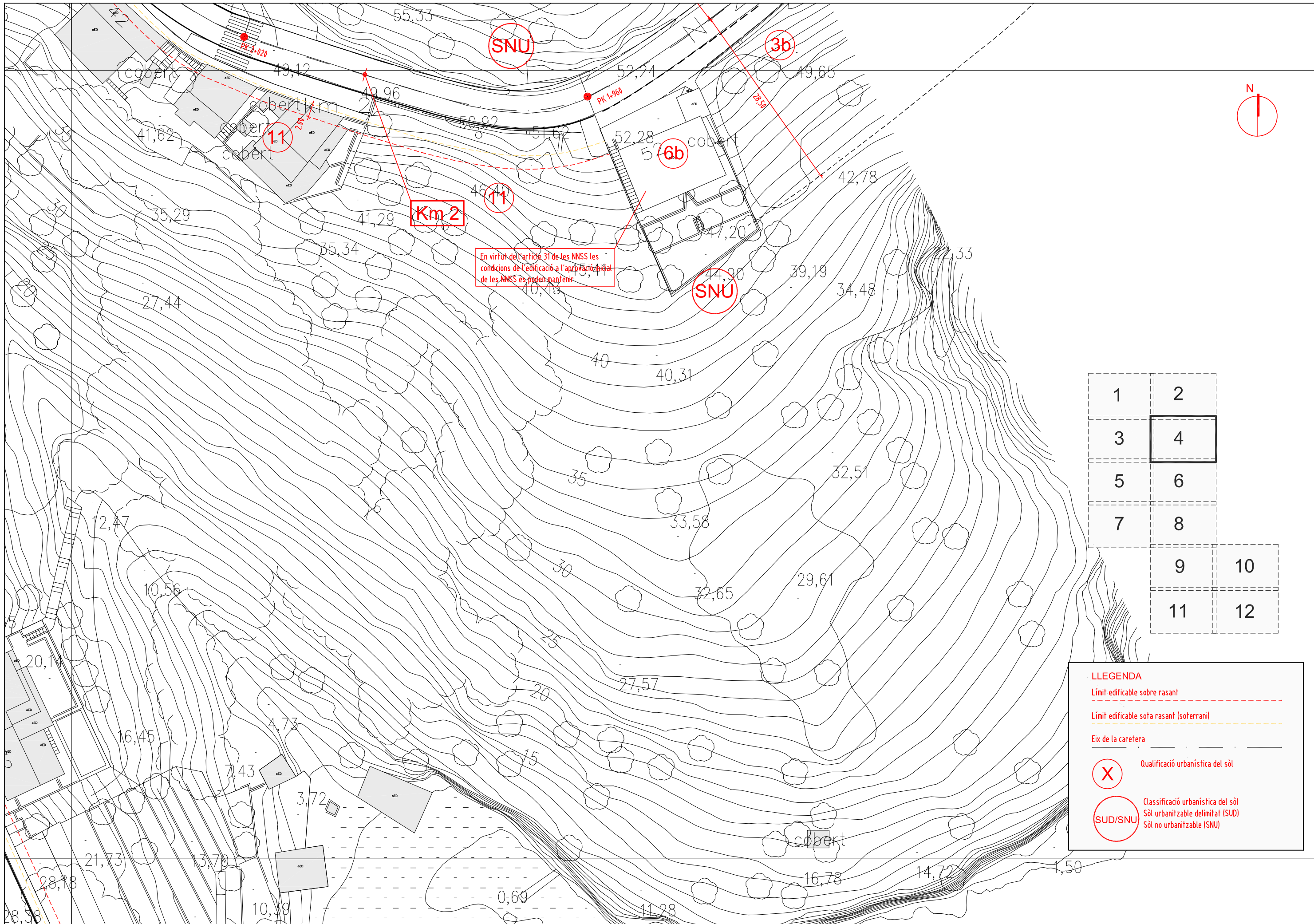


En la clau 11 i 12 s'admet l'edificació soterrada fins a separació a carrer

CEIP Sant Jaume
Equipament segons ordenació d'edificació aïllada separació a carrer clau 12= 3m (a considerar per la dimensió de la parcel·la de l'escola)

LLEGENDA

-  Límit edificable sobre rasant
-  Límit edificable sota rasant (soterrani)
-  Eix de la carretera
-  Qualificació urbanística del sòl
-  Classificació urbanística del sòl
Sòl urbanitzable delimitat (SUD)
Sòl no urbanitzable (SNU)



En virtut de l'article 31 de les NNSS les condicions de l'edificació a l'aprobació final de les NNSS es poden mantenir

1	2	
3	4	
5	6	
7	8	
	9	10
	11	12

LLEGENDA

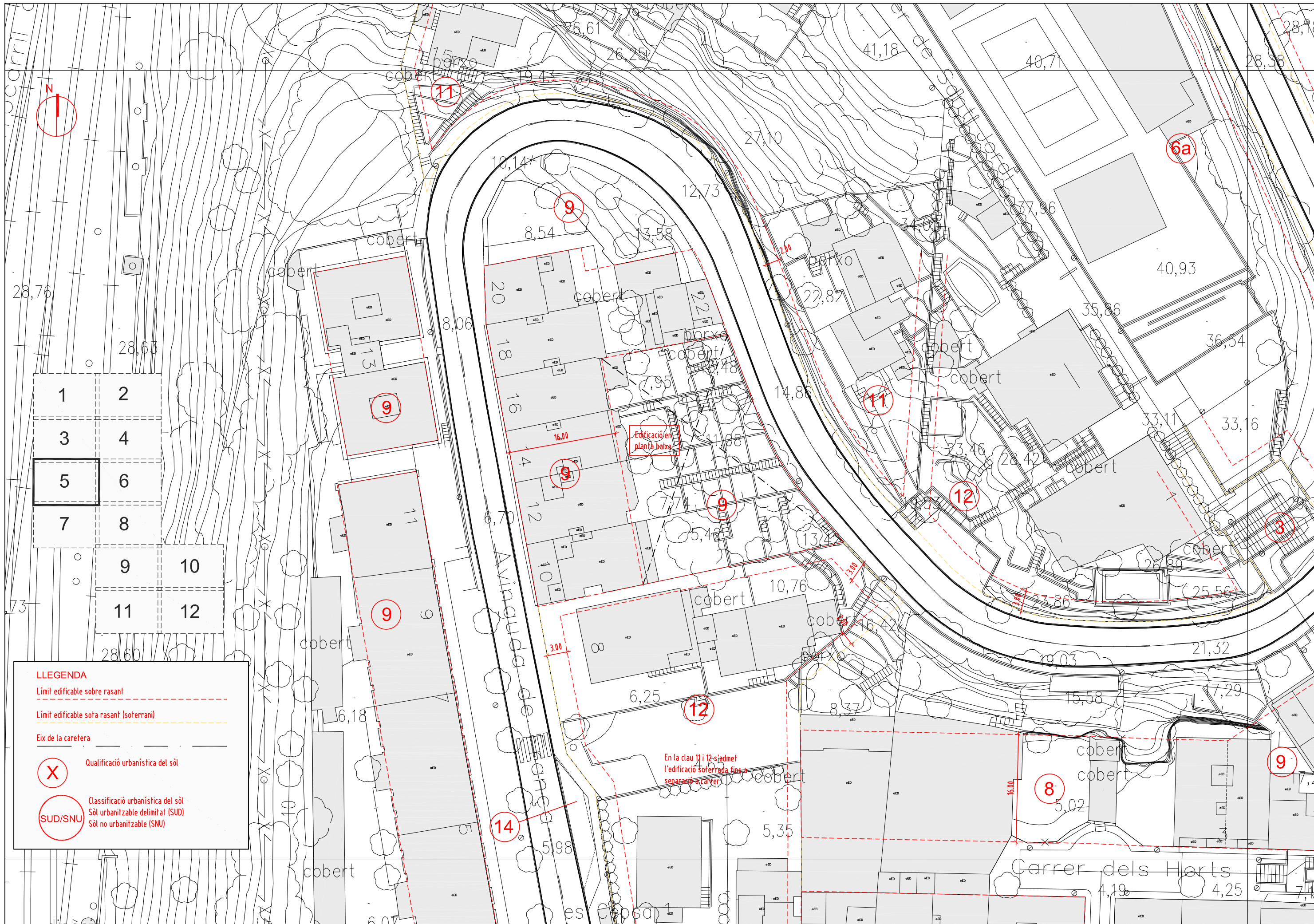
--- Límit edificable sobre rasant

--- Límit edificable sota rasant (soterrani)

--- Eix de la carretera

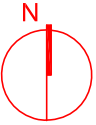
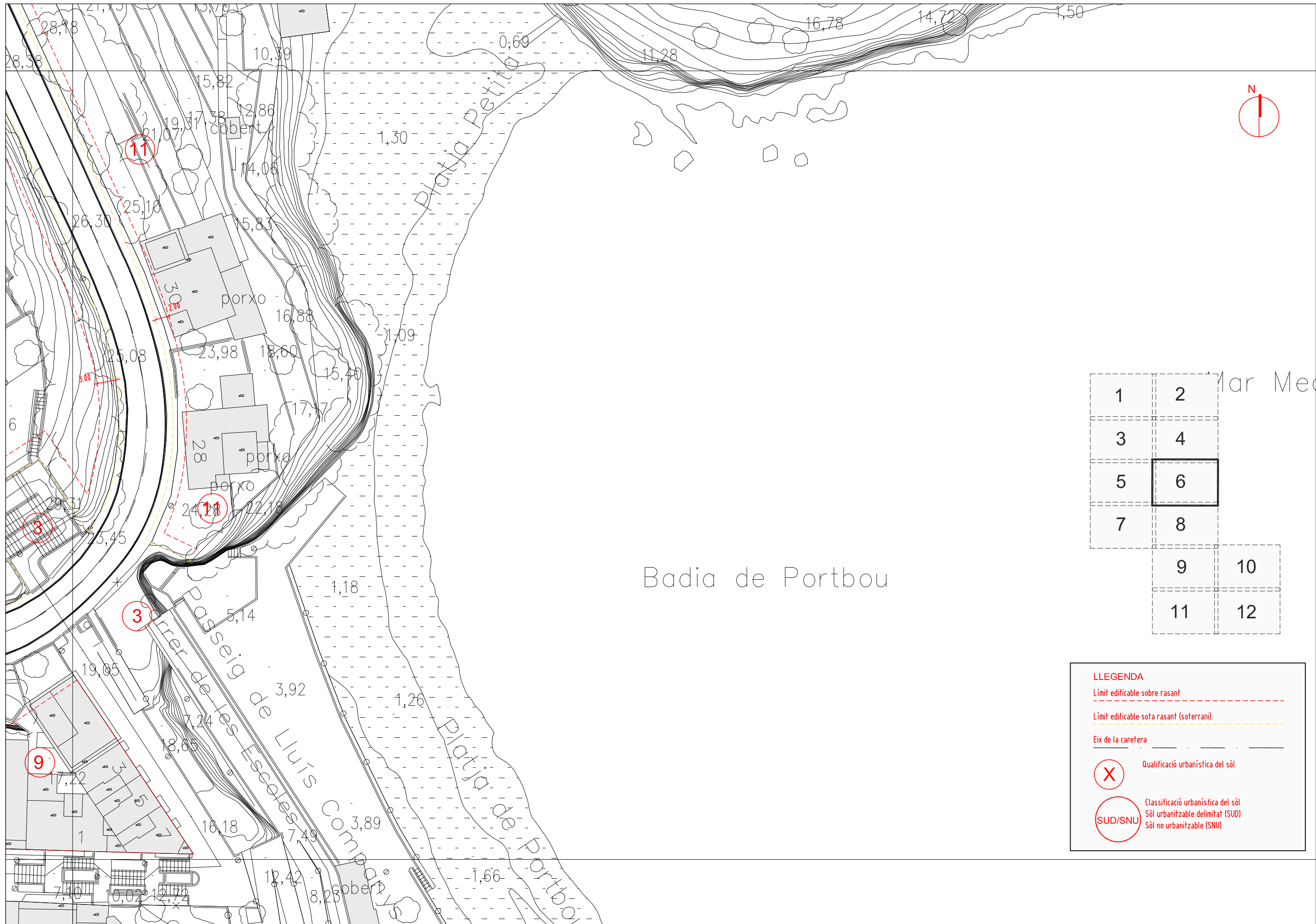
(X) Qualificació urbanística del sòl

(SUD/SNU) Classificació urbanística del sòl
Sòl urbanitzable delimitat (SUD)
Sòl no urbanitzable (SNU)



LLEGENDA

- Límit edificable sobre rasant
- Límit edificable sota rasant (soterrani)
- Eix de la carretera
- X Qualificació urbanística del sòl
- SUD/SNU Classificació urbanística del sòl
Sòl urbanitzable delimitat (SUD)
Sòl no urbanitzable (SNU)

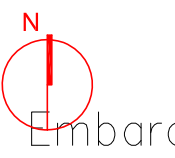
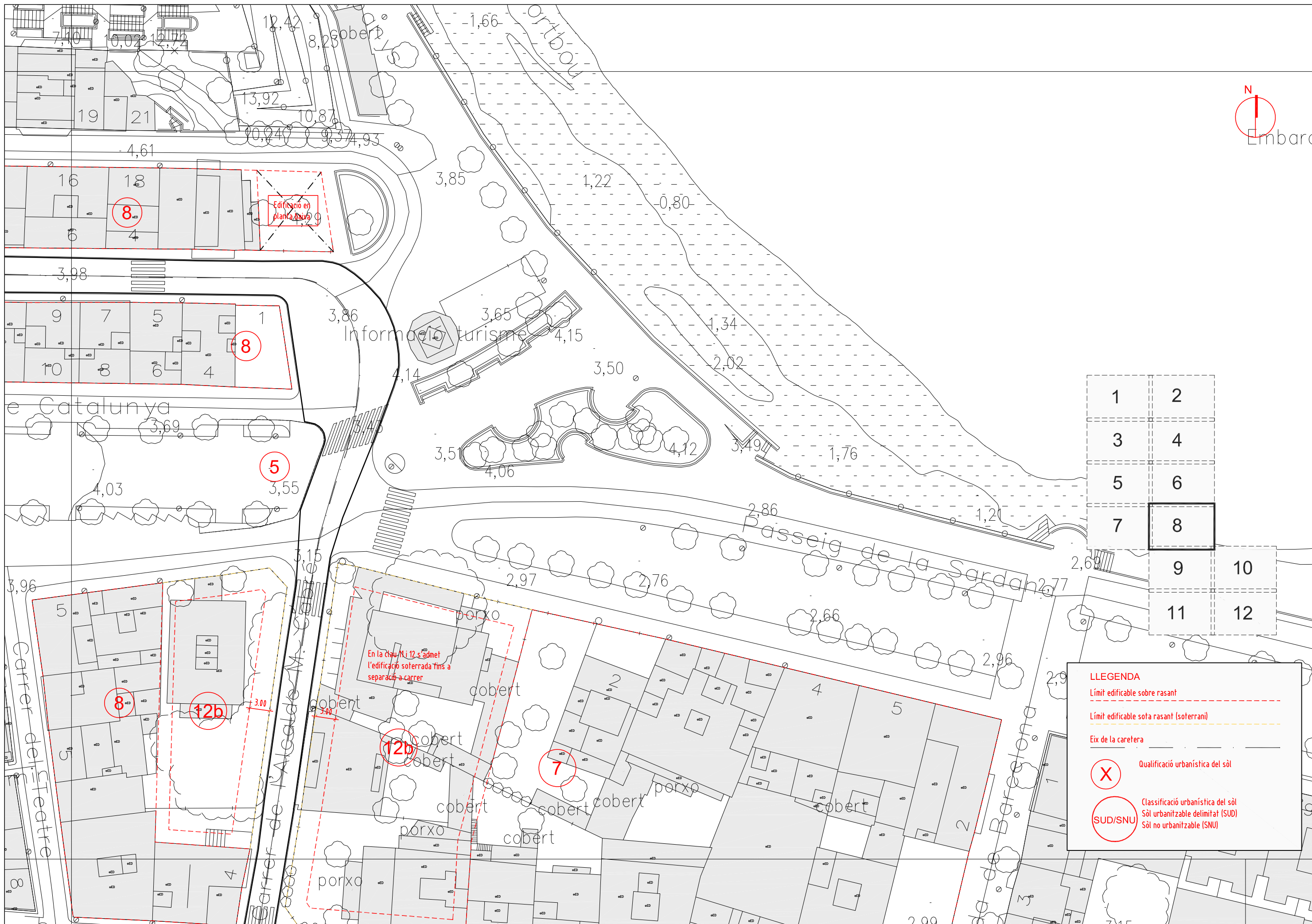


1	2
3	4
5	6
7	8
	9
	10
	11
	12

LLEGENDA

- Límit edificable sobre rasant
- Límit edificable sota rasant (soterrani)
- Eix de la carretera
- Qualificació urbanística del sòl
- Classificació urbanística del sòl
- Sòl urbanitzable delimitat (SUD)
- Sòl no urbanitzable (SNU)

Badia de Portbou

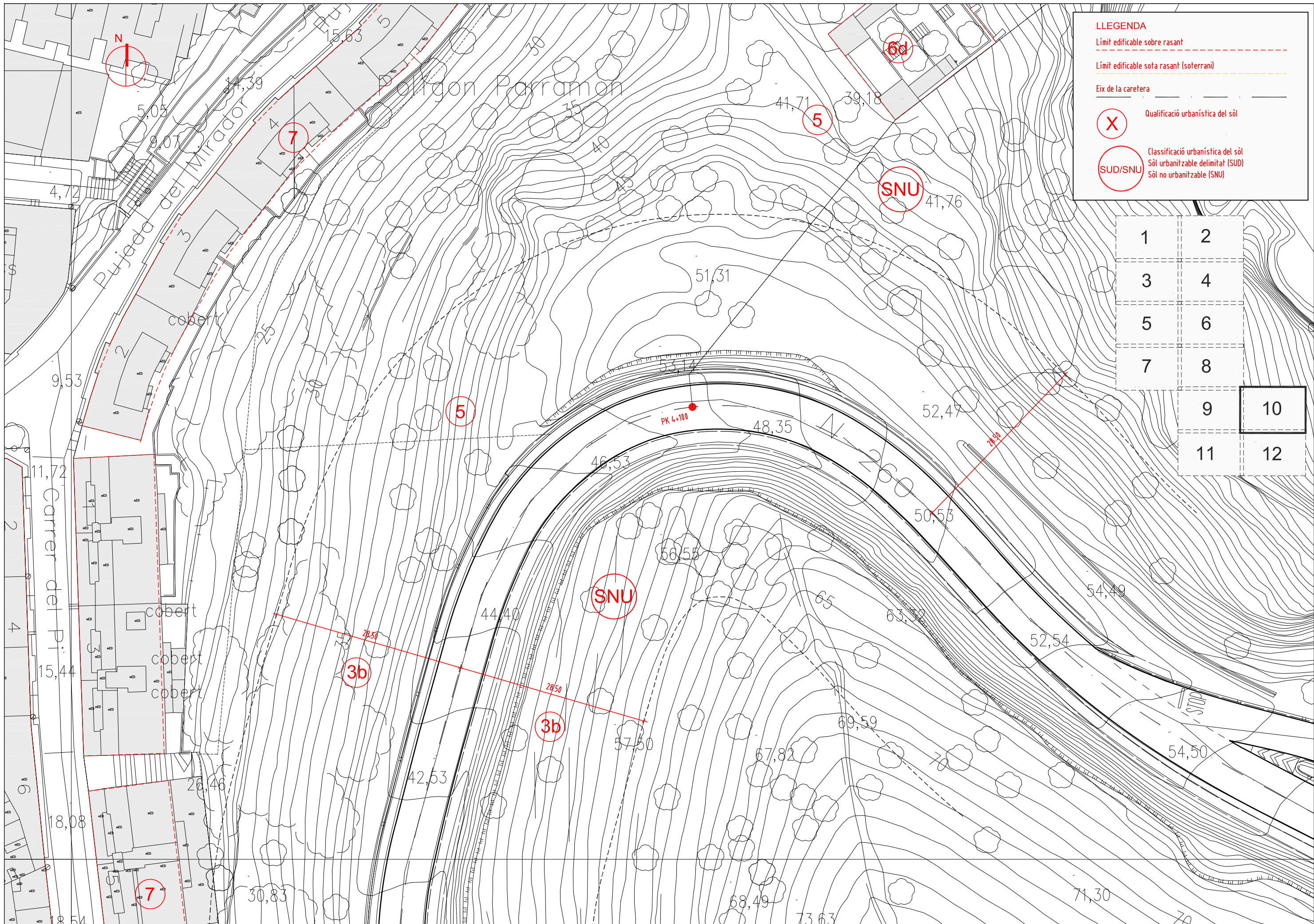


1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12

LLEENDA

- Límit edificable sobre rasant
- Límit edificable sota rasant (soterrani)
- Eix de la carretera
- X Qualificació urbanística del sòl
- SUD/SNU Classificació urbanística del sòl
Sòl urbanitzable delimitat (SUD)
Sòl no urbanitzable (SNU)

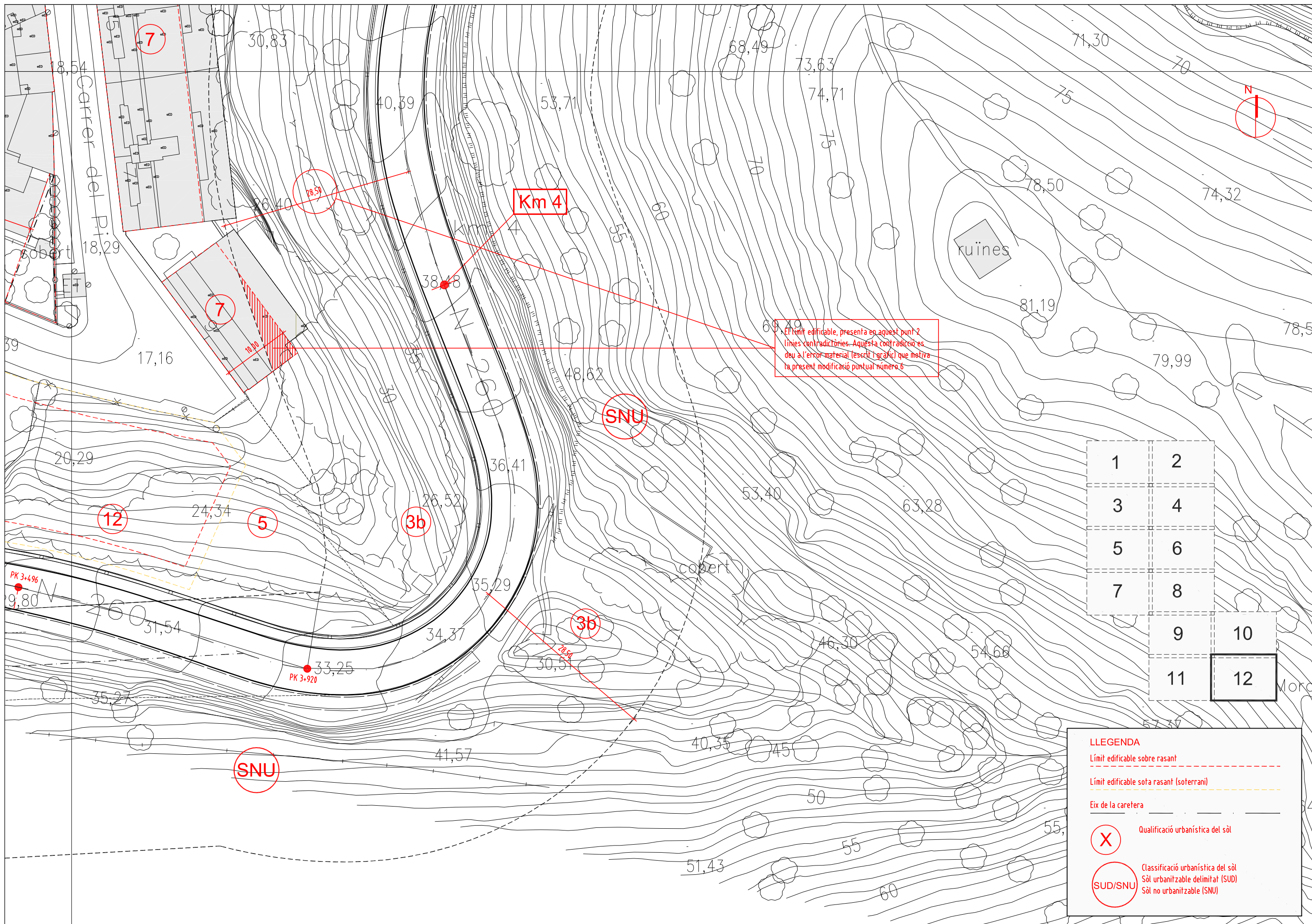
En la clau N i 12 s'admet l'edificació soterrada fins a separació a carrer



LLEGENDA

- Límit edificable sobre rasant
- Límit edificable sota rasant (soterrani)
- Eix de la carretera
- ⊗ Qualificació urbanística del sòl
- ⊙ SUD/SNU Classificació urbanística del sòl
 Sòl urbanitzable delimitat (SUD)
 Sòl no urbanitzable (SNU)

1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12



1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12

LLEENDA

--- Límit edificable sobre rasant

--- Límit edificable sota rasant (soterrani)

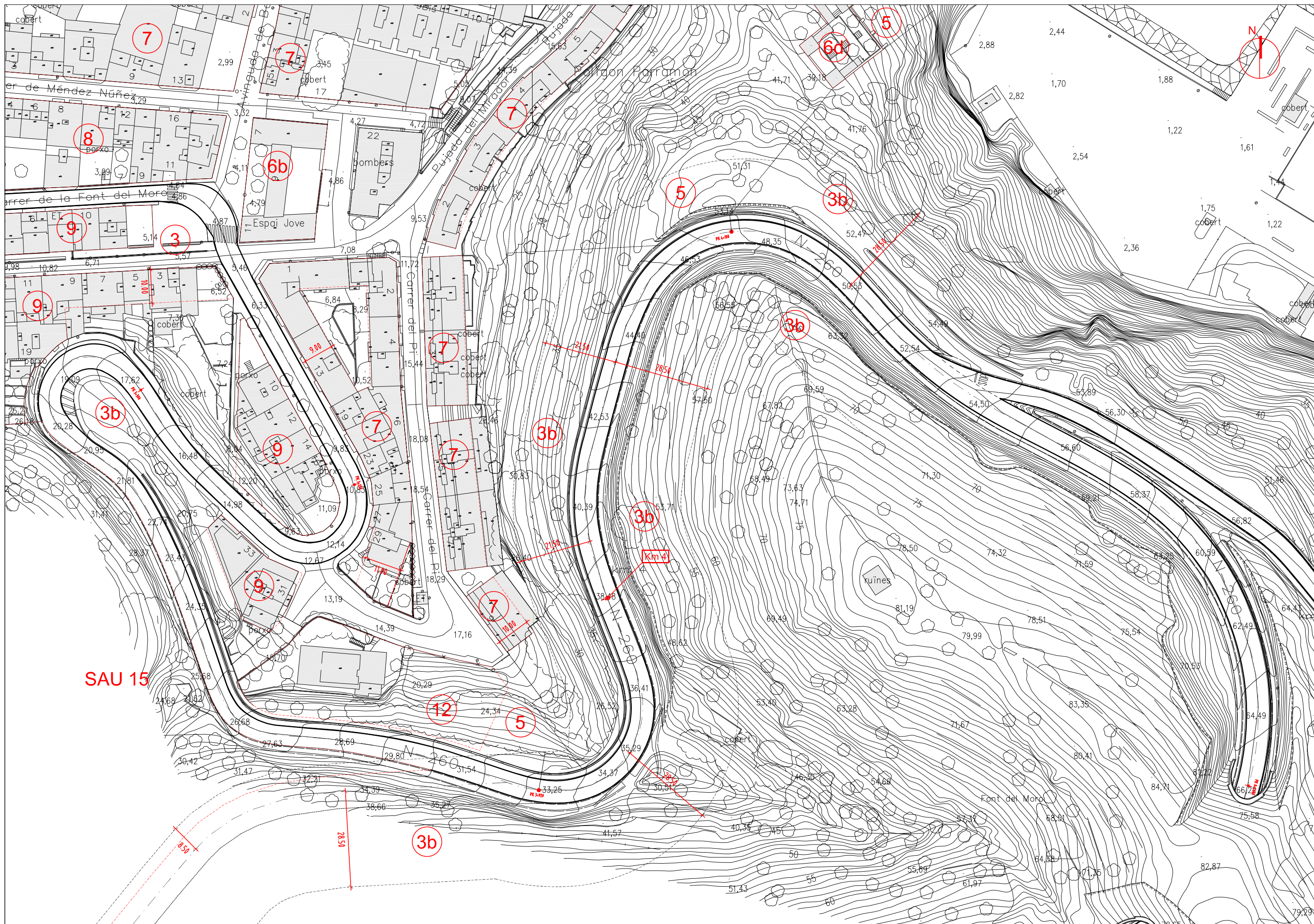
--- Eix de la carretera

X Qualificació urbanística del sòl

SUD/SNU Classificació urbanística del sòl
Sòl urbanitzable delimitat (SUD)
Sòl no urbanitzable (SNU)

DOCUMENT NÚMERO 3
PLÀNOL D'ORDENACIÓ APLICABLE
RESULTANT DE LA MODIFICACIÓ

ÍNDEX DE PLÀNOLS			Fulls
1	PLÀNOLS D'INFORMACIÓ		
1.1	Classificació del sòl, PK's de la N260 i àmbit de la modificació		1
1.2	Qualificació del sòl i línia d'edificació en els marges de la N260 segons les NNSS vigents		12
1.3	Comparativa de l'ordenació vigent i l'ordenació modificada		1
2	PLÀNOLS D'ORDENACIÓ		
2.1	Delimitació del sistema clau 3b resultant de la modificació		1
Total plànols			15



DOCUMENT NÚMERO 4
NORMATIVA URBANÍSTICA APLICABLE RESULTANT
DE LA MODIFICACIÓ



ÍNDEX

CAPÍTOL PRIMER. DISPOSICIONS GENERALS	2
Art. 1. Naturalesa, abast territorial i vigència	2
Art. 2. Obligacions.	2
Art. 3. Interpretació.	2
Art. 4. Determinacions.	2
CAPÍTOL SEGON. ADAPTACIÓ DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES.	2
Art. 5. Modificació de l'apartat C de l'article 28 del Títol III de les NNSS vigents.....	2



CAPÍTOL PRIMER. DISPOSICIONS GENERALS

Art. 1. Naturalesa, abast territorial i vigència

1. Aquest Pla té la condició de Modificació puntual de les Normes Subsidiàries del municipi de Portbou, i respecta en totes les seves determinacions el TRLU de 1/2010 i la seva posterior modificació per la Llei 2/2012.
2. L'àmbit territorial d'aquesta Modificació puntual queda circumscrit a la delimitació de la Zona de Reserva (clau 3b) de la travessia urbana de la N-260 en el tram definit i en els aspectes que resulten de la modificació de l'article 28 de les NNSS.
3. Aquesta Modificació puntual entrarà en vigència i serà executiva a partir de la publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya de l'acord d'aprovació definitiva i de les normes urbanístiques corresponents, d'acord amb el que disposa l'art. 100 del TRLU.

Art. 2. Obligacions.

1. Els particulars, igual que l'Administració pública, queden obligats al compliment de les disposicions sobre ordenació urbanística contingudes en el present instrument de planejament urbanístic.

Art. 3. Interpretació.

1. La interpretació de la present Modificació puntual i de la seva normativa es farà d'acord amb el seu contingut i se subjectarà als seus objectius i finalitat. En cas de dubte o imprecisió, s'estarà al que resulti de les regles d'interpretació del planejament urbanístic definides a l'article 10 del TRLU.

Art. 4. Determinacions.

1. Les determinacions de la Modificació puntual de les Normes Subsidiàries del municipi de Portbou es despleguen en els següents documents:
 - Memòria.
 - Plànols d'ordenació
 - Normativa urbanístiques aplicable resultant de la modificació

CAPÍTOL SEGON. ADAPTACIÓ DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES.

Art. 5. Modificació de l'apartat C de l'article 28 del Títol III de les NNSS vigents

1. Es modifica l'apartat C de l'article 28 del títol III de les Normes Subsidiàries vigents, que es redacta de la següent manera:

C) D'acord amb la sentència del Tribunal Suprem de 26 de desembre de 1990 i de la sentència de l'Audiència Territorial de Barcelona del 16 de maig de 1989, s'estableix el següent:

- La distància de protecció de vial del marge esquerra de la carretera N-260 entre el PK 3+550 i el PK 4+100 serà de 21,5m.
- En la resta de sòl urbà es defineix en el Plànol d'Ordenació quan existeix i la línia d'edificació queda definida segons el Plànol d'Ordenació i la Normativa de les NNSS vigents.
- En sòl no urbà la distància de reserva serà de 28,5m.
- Les distàncies indicades es mesuraran des de l'eix de la carretera