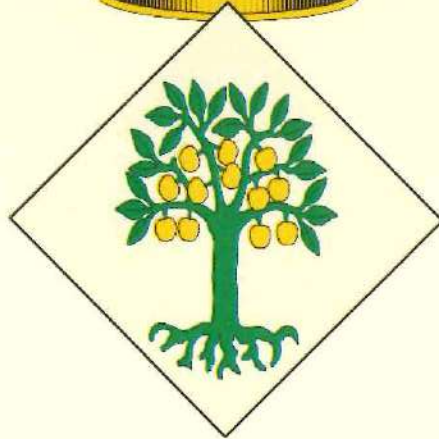


219/



AJUNTAMENT DE MASSANES
21 OCT. 2016
ENTRADA 2183

AJUNTAMENT DE MASSANES
28 OCT. 2016
SORTIDA 989

AJUNTAMENT DE MASSANES
22 NOV. 2016
ENTRADA 2498

AJUNTAMENT DE MASSANES
16 GEN. 2017
SORTIDA 75

DILIGÈNCIA: Per fer constar que aquest Text refós de la modificació de les NNSS en l'àmbit de Sant Roc i del camí de Riucclar, ha estat verificat pel Ple extraordinari de data 01/12/2016.
Massanes, 20/12/2016.

Joan Guitart Duran
Secretari

Ref. 8314 Pln_ Text Refós

TEXT REFÓS DE LA MODIFICACIÓ DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DE PLANEJAMENT DE MASSANES, EN ELS ÀMBITS DE SANT ROC I DEL CAMÍ DE RIUCLAR.

Promou

AJUNTAMENT

APROVAT DEFINITIVAMENT pel conseller de Territori i Sostenibilitat en data 18 de setembre de 2017.

La secretària de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya

Mercè Albiol i Núñez

Serveis Tècnics del Cor
Juliol de 2016



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya

228

0.- CONSIDERACIONS PRÈVIES

- 0.01. Tramitació prèvia.
- 0.02. Descripció i justificació del Text refós.

I.- MEMÒRIA.

- I.01. Antecedents.
- I.02. Àmbit i objecte de la modificació.
- I.03. Regulació urbanística actual.
- I.04. Justificació de la modificació.
- I.05. Iniciativa i encàrrec.

II.- NORMATIVA.

III.- ANNEXOS.

- III.01. Conveni entre la Diputació de Girona i l'Ajuntament de Massanes per la cessió del camí a Riuciar.
- III.02. Reportatge fotogràfic.

IV.- PLÀNOLS.

- IV.01. Planejament vigent i plànols d'informació.
- IV.02. Planejament modificat.




Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

ÍNDEX

221

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

0. CONSIDERACIONS PRÈVIES

229

0.01. TRAMITACIÓ PRÈVIA

0.01.01. ACORDS ADOPTATS.

Aprovació inicial Acord del Ple de la Corporació de
data 27 d'abril de 2015

Informació pública BOP núm. 97 de 21 de maig de 2015
DOGC núm. 6875 de 20 de maig de 2015
Diari de Girona del dia 20 de maig de 2015
Pàgina web municipal i tauler d'anuncis

Aprovació provisional Acord del Ple de la Corporació de
data 15 de juliol de 2015

Informe de la CTUG Suspensió de la tramitació fins a l'aportació
d'un Text refós verificat pel Ple de l'Ajuntament
així com dels informes d'ADIF i Ministerio de
Fomento (DGPF i DGAC)
Sessió de la CTUG de 6 de novembre de 2015

Aprovació i/o verificació
del tex refós ---

Aprovació definitiva per
part de la CTU de Girona ---

Destacar que durant el període d'informació pública no es va rebre cap
al·legació, tal i com figura en el corresponent certificat de secretaria.

0.01.02. RELACIÓ D'INFORMES EMESOS i/o SOL·LICITATS.

0.01.02.1. AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA.

En data 12 de juny de 2015 l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) emet el seu informe en què s'avalua favorablement i sense condicions de cap mena la proposta formulada respecte a la inundabilitat, les afeccions mediambientals i l'abastament d'aigua potable.

Per contra, en relació al sanejament n'informa favorablement però en aquest cas condicionat a la incorporació en el redactat d'un seguit de prescripcions íntegrament relatives a les càrregues futures que haurà d'assumir el sector pel que fa a la depuració de les aigües residuals, ja sigui mitjançant una EDAR pròpia o bé mitjançant un col·lector en alta fins a les EDAR's ja existents en el municipi (Massanes-nucli i Riu Clar, ambdues incloes en el PSARU 2009-2014).²

0.01.02.2. OFICINA TERRITORIAL D'ACCIÓ I AVALUACIÓ AMBIENTAL.

En data 15 de juny de 2015 l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Girona (OTAAAG) emet l'informe que li correspon i en el qual es considera que la present modificació no s'ha de sotmetre a avaluació ambiental.

0.01.02.3. COMISSIÓ TERRITORIAL D'URBANISME

En data 6 de novembre de 2015 la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona acorda de suspendre la tramitació prevista i, per tant, l'aprovació del document, fins que s'aporti un text refós en el qual s'incorporin diverses prescripcions.

Al mateix temps també fa incís a la necessària obtenció d'un eguit d'informes sectorials d'altres administracions en què hi destaquen els informes de la Diputació de Girona, d'ADIF, de la *Dirección General de Planificación Ferroviaria* i de la *Dirección General de Aviación Civil*, aquests últims dependents del *Ministerio de Fomento*.

0.01.02.4. DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

D'acord amb la petició derivada de la resolució de la CTU de Girona, en data 11 de desembre de 2015 la *Dirección General de Aviación Civil* emet el seu informe en sentit favorable per bé que condicionat a la incorporació d'un seguit de prescripcions relatives a servituds aeronàutiques.

0.01.02.5. DIPUTACIÓ DE GIRONA. XARXA VIÀRIA LOCAL.

En data 12 de gener de 2016 el departament de Xarxa Viària Local de la Diputació de Girona avalua favorablement la present proposta de modificació de les NNSS de Massanes tot i que instant a la incorporació de certes prescripcions directament vinculades a les actuacions en zones de protecció i servitud de carreteres.

0.01.02.6. ADIF.

En data 18 de gener de 2016 l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) responsable de la gestió i administració de la línia d'alta velocitat Girona – Barcelona, informa favorablement el gruix de la modificació per bé

224

que fent menció a una possible desafectació dels sòls demaniaus que no resultin imprescindibles per a la infraestructura ferroviària.

0.01.02.7. DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA.

També en data 18 de gener de 2016, la *Dirección General de Planificación Ferroviaria* depenent del *Ministerio de Fomento* procedeix a informar desfavorablement la proposta de modificació de les NNSS de Massanes presentada, majoritàriament fruit de les consideracions següents:

- La documentació únicament s'ha tramès en llengua catalana per la qual cosa, segons ells, no ha estat possible d'avaluar-ne la correcció del seu contingut.
- La acotació de les línies que delimiten les àrees de domini públic i de protecció és errònia (contradient a l'informe d'ADIF que sí la considera correcta).



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

0.02. DESCRIPCIÓ I JUSTIFICACIÓ DEL TEXT REFÓS

0.02.01. L'ACORD DE LA CTUG DE 6 DE NOVEMBRE.

La Comissió Territorial d'urbanisme de Girona reunida en sessió de 6 de novembre, en relació a la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar, va acordar la suspensió de la tramitació fins la redacció i verificació d'un text refós en que s'hi incorporéssin les prescripcions següents:

1.1. Respecte al sector Sant Roc:

- *S'hauran de concretar i identificar cadascun dels canvis de qualificació proposats al sector Sant Roc (que afecten sistemes de zones verdes, equipaments i clau Cj2). En aquest sentit, s'haurà de completar la justificació quantitativa i qualitativa del manteniment dels espais lliures, d'acord amb l'article 98 del text refós de la Llei d'urbanisme.*
- *S'haurà de mantenir l'edificabilitat màxima de 0,60 m² st/m² sòl a la zona Cj2. Cal indicar que, en cas que l'Ajuntament opti per canviar a una edificabilitat màxima de 0,80 m² st/m² sòl, s'ha de tenir en compte que es tractarà d'un cas d'increment d'aprofitament i, per tant, resultaran d'aplicació les determinacions de l'article 99 del TRLUC.*

1.2. Pel que fa als informes, s'hauran d'incorporar normativament les prescripcions dels informes de l'Agència Catalana de l'Aigua i de l'organisme competent en matèria de Medi Natural.

Així mateix, caldrà obtenir informes de la Direcció General de Aviació Civil, Direcció General de Ferrocarrils, ADIF i Xarxa Viària Local de la Diputació de Girona, i incorporar, si escau, les seves determinacions.

1.3. Respecte a la documentació gràfica, caldrà que el plànol de planejament vigent de Sant Roc 1.0.2 es dibuixi sobre base cartogràfica.

Així doncs, el present Text refós de la Modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar, es redacta en compliment de l'esmentat acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona tot indicant a continuació com i de quina manera s'ha incorporat cadascuna de les prescripcions assenyalades en aquell acord.

226

DESCRIPCIÓ I JUSTIFICACIÓ DE LES 0.02.02. MODIFICACIONS INTRODUÏDES I DERIVADES D'INFORMES SECTORIALS.

0.02.02.1. DERIVADES DE L'INFORME DE L'AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA.

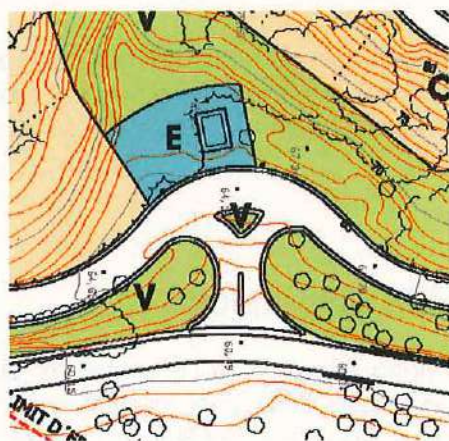
Favorable sense condicions pel que fa a inundabilitat, afectacions mediambientals i abastament d'aigua, únicament és necessari de completar la documentació d'aquest Text refós en allò que fa referència al sanejament d'aigües residuals.

A tals efectes, l'informe de l'ACA estableix dues possibilitats: definir i concretar la posició dins del sector d'una EDAR pròpia o bé deixar la porta oberta a la connexió del sector a alguna de les EDAR's ja existents al municipi havent de costejar però la inversió necessària, fins i tot aquella que es derivés de l'ampliació de les instal·lacions actuals.

En aquest sentit i atesa la manca d'un projecte d'urbanització que permeti d'acotar les necessitats i possibilitats del sector s'ha entès que no es disposa de la informació i elements de judici necessaris com per escollir una opció en detriment de l'altra, havent optat per una solució "oberta" que admeti les dues sortides.

La concreció d'una EDAR pròpia per al sector Sant Roc resulta complicada atesa la topografia de l'àmbit, amb més d'un punt baix, i especialment atès que els àmbits més adients per cota no resulten aptes atès que no tindrien la dimensió suficient o bé resulten afectats per les àrees de protecció i servitud de la carretera GI.555.

Davant de la dificultat d'ubicar aquesta instal·lació i recollint el discurs ja emprat en el guix de la modificació per a la ubicació de serveis tècnics en zones d'equipaments, es deixa la porta oberta a instal·lar una possible instal·lació en el nou sòl d'equipaments classificat just a l'entrada de la urbanització (o sigui un punt cèntric i de cota inferior a la pràctica totalitat de les parcel·les) sense renunciar però a la possibilitat de conveniar amb l'ACA la connexió del sistema de Sant Roc al sistema públic de sanejament tal i com esmenta la pròpia ACA en el seu informe.



La porció de sòl qualificada d'equipaments just a l'entrada del sector podria ser un emplaçament vàlid per a una nova EDAR o, preferentment, per a un grup de bombes previ a la connexió del sector St. Roc amb el sistema públic de sanejament del municipi.

En qualsevol cas s'afegeix a l'article 118bis referent al PAU Sant Roc un nou apartat relatiu a les càrregues del sector en què s'hi fa constar la condició exigida en l'informe de l'ACA en matèria de sanejament.

També s'aprofita per a fer-hi constar les indicacions referides a les xarxes d'aigües pluvials però no les que fa referència a masies i cases rurals atès que no són pròpies de l'àmbit de la present actuació.

0.02.02.2. DERIVADES DE L'INFORME DE LA OTAAAG.

Atès que l'informe de la Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Girona considera que la modificació no té suficient transcendència com per ser sotmesa a avaluació ambiental no és necessari d'incorporar al present Text refós cap nou element que hi faci menció.

0.02.02.3. DERIVADES DE L'INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL.

L'informe considera que s'ha d'incorporar al nou planejament el fet que tot el terme es troba inclòs en les Zones de Servituds Aeronàutiques corresponents a l'Aeroport de Girona i, en conseqüència, incorporar a la normativa urbanística un seguit de consideracions i requisits que fan referència a la normativa sobre autoritzacions en matèria de servituds aeronàutiques.

En aquest sentit cal indicar que en una de les últimes modificacions de les NNSS de Massanes vigents, concretament la modificació del Text refós que afectava a diversos articles i que fou aprovada per la CTUG en data 22 de juliol de 2014 i publicada al DOGC en data 7 d'octubre d'aquell mateix any, ja s'hi va incorporar una Disposició Addicional precisament com a resposta a l'informe de la DGAC i amb l'objectiu d'incorporar a la normativa urbanística general tot allò relatiu a les servituds aeronàutiques derivades de la influència de l'Aeroport de Girona (inclosos els plànols indentificatius d'aquestes servituds).

Així doncs, cal entendre que la petició formulada per la DGAC és innecessària atès que les prescripcions a què fan referència ja formen part de la normativa urbanística vigent i, per tant, ja són d'aplicació en tot el terme municipal de Massanes.

0.02.02.5. DERIVADES DE L'INFORME DE LA DIPUTACIÓ DE GIRONA.

L'informe del departament de Xarxa Viària Local de la Diputació de Girona, necessari únicament en la part de la modificació que afecta al camí de Riuciar, sol·licita que es completi la normativa pròpia del Sistema Viari amb un

228

seguit de prescripcions majoritàriament encaminades a regular el règim d'autorització de les actuacions que es puguin endegar en zona d'afectació de carreteres.

En aquest sentit, per tant, s'ha completat el redactat de l'article 1 d'aquesta modificació (el qual comporta la modificació de l'art. 95 de la normativa de les NNSS) amb allò que es deriva de l'informe esmentat.

0.02.02.6. DERIVADES DE L'INFORME D'ADIF.

L'apartat 6è de l'informe d'ADIF valora satisfactòriament la present modificació en l'àmbit del sector Sant Roc, tant pel que fa a la normativa escrita com pel que fa als plànols d'ordenació, assenyalant específicament que en relació al Sistema General Ferroviari es fa una correcta representació de la Zona de Domini Públic, de la Zona de Protecció Ferroviària i de la Línia Límit d'Edificació.

Més enllà d'això únicament remarca la necessitat de disposar també del corresponent informe de la *Dirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento* (veure apartat següent) així com la voluntat de reservar-se el dret de desafectar la porció de terrenys que no resultin imprescindibles per a la prestació del servei ferroviari instant a formar part en la relació de propietaris del sector per a poder fer front als drets i deures que els puguessin correspondre.

En relació a aquesta última qüestió cal fer constar que, si bé és cert que la qualificació de Espais lliures de protecció del sistema ferroviari (Vf) inclou terrenys que van més enllà de la zona de domini públic de la línia d'alta velocitat, aquests terrenys no podrien tenir (un cop desafectats) cap tipus d'aprofitament urbanístic en tant que l'espai resultant entre la línia límit d'edificació i la traça viària preexistent és majoritàriament residual i en cap cas resultaria edificable.

És per això que se'ls ha considerat com a Sistema d'espais lliures directament vinculats al Sistema ferroviari per tal de deslliurar-los de qualsevol càrrega d'urbanització.

No obstant això, i en relació a la petició expressa de formar part del llistat de propietaris del sector cal assenyalar que no és un element propi d'aquesta modificació i que, en qualsevol cas, caldria vincular-ho a la posterior redacció i tramitació del corresponent projecte d'urbanització i, si s'escau, a la oportuna modificació i/o actualització del projecte de parcel·lació.

No té cap efecte, per tant, en la documentació escrita i gràfica de la present modificació atès que la valoració que l'informe d'ADIF fa tant de la normativa com dels nous plànols d'ordenació és específicament favorable.



0.02.02.7. DERIVADES DE L'INFORME DE LA DGPF.

Com ja s'ha assenyalat anteriorment l'informe de la Direcció General de Planificació Ferroviària és desfavorable, assenyalant un seguit d'observacions que, al seu parer, cal incloure, modificar i/o aclarir. A tals efectes cal indicar el següent per a cadascuna d'elles:

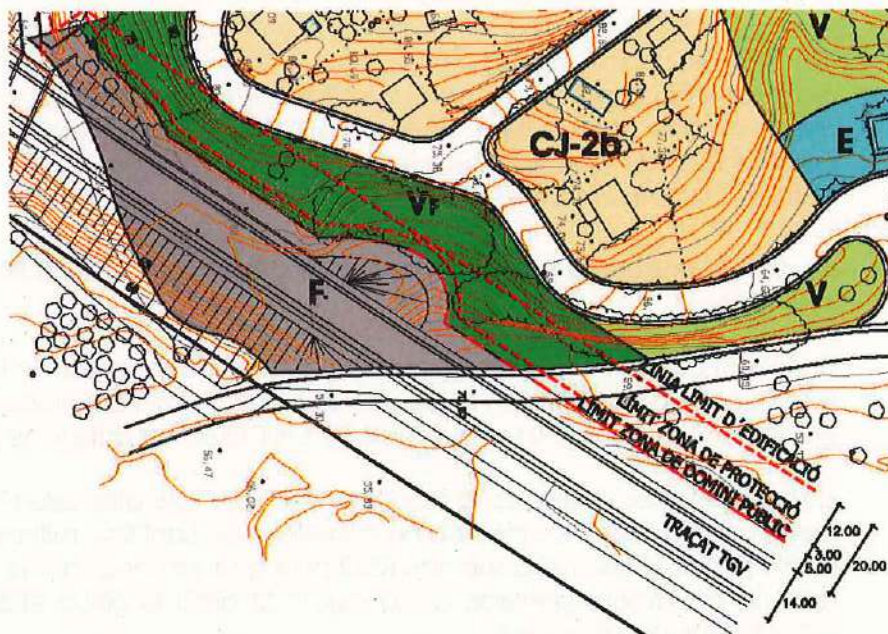
- Els apartats 5.1 i 5.2 són merament descriptius de la planificació ferroviària sense que se'n derivi cap repercussió pel que fa al planejament urbanístic que es pretén de modificar.
- L'apartat 5.3 únicament posa de relleu la no avaluació de la part escrita en tant que el gruix de la modificació únicament s'ha redactat en català. Aquesta situació es posarà també de relleu quan part de les observacions fetes en realitat ja es troben incloses en el text no avaluat des del *Ministerio*.
- Els apartats 5.4, 5.5, 5.7 i 5.8 en realitat ja es troben inclosos en la documentació inicialment aprovada si bé ho són en la normativa escrita en català i, per tant, no avaluada des del *Ministerio*.
- L'apartat 5.9 també està subsanat en tant que fa referència a la necessitat de disposar d'un informe de l'empresa explotadora, ADIF (veure apartat anterior).
- Finalment, l'apartat 5.6 és l'únic que fa referència a un aspecte (error) que calgui corregir; concretament l'acotació de les línies que delimiten les zones de domini públic i de protecció.

En aquest sentit cal assenyalar que aquesta visió és contradictòria amb la valoració feta des d'ADIF qui, de manera específica, assenyalava en el punt 6è del seu informe que les línies de domini públic i de protecció del sistema ferroviari es troben correctament representades.

Hem d'entendre, per tant, que la divergència està en la manera de fixar quina és l'aresta exterior de l'explanació, no havent tingut en compte per part de la DGPF que en l'àmbit de l'actuació part de la infraestructura ferroviària es sustenta sobre viaductes, murs de contenció i estructures similars de tal manera que hi seria d'aplicació l'art. 13.4 de la legislació sectorial ferroviària vigent en què s'assenyala que en aquests casos es podrà fixar com a aresta d'explanació les línies de projecció vertical de les obres sobre el terreny.

Creiem que aquesta és la interpretació, correcta, que sí ha fet ADIF i que motiva que la línia límit de la zona de domini públic no sigui una línia regular i uniforme sinó que es converteixi en una línia quebrada que s'ajusta a la realitat de cada punt: a la base del talús quan n'hi ha i a la projecció vertical de l'obra de fàbrica quan aquesta s'ha resolt sense cap tipus de talús.

2307



Imatge de detall de la zona afectada per la traça de la línia d'alta velocitat (LAV) i on es pot observar clarament com la línia del domini públic s'ajusta a la realitat de la infraestructura ferroviària, essent la zona central d'aquesta més propera a la plataforma atès que la via es sustenta mitjançant un mur de contenció que fa inexistent la presència de cap talús i, per tant, provoca que l'aresta exterior de l'explanada sigui coincident amb l'aresta exterior de la plataforma. A partir d'aquí la línia que delimita la zona de domini públic es troba a 5 mts., la zona de protecció a 8 mts. (5+3) i la línia límit d'edificació a 20 mts., sempre d'acord amb allò que s'assenyala a la legislació sectorial ferroviària vigen (LSF).

Així doncs, si adoptem com a vàlida la valoració d'ADIF pel que fa a la zona de domini públic i a la zona de protecció per ajustar-se millor a la realitat física, no és necessari d'incloure en el present Text refós cap modificació derivada de l'informe de la DGPF més enllà d'una nova redacció de l'article 2 de la normativa (el qual comporta la modificació de l'article 96 de les NNSS vigents) per tal d'incloure-hi més i millor les definicions derivades de la legislació sectorial ferroviària vigent.

0.02.03. DERIVADES DEL COMPLIMENT DE L'ACORD DE LA CTU DE GIRONA.

0.02.03.1. EN RELACIÓ A L'APARTAT 1.1.

Millor concreció i identificació dels canvis de qualificació proposats.

En la línia de la petició formulada en l'acord de la CTUG s'ha incorporat un nou apartat a la memòria justificativa de la modificació (apartat 1.04.03) en el que s'especifiquen, detallen i justifiquen cadascun dels canvis proposats.

Així mateix es complementa també la justificació formulada tant pel que fa als aspectes quantitius (es manté i fins i tot s'amplia la superfície destinada a equipaments i espais lliures) com qualitius (les zones que ara es classifiquen com a sistema d'espais lliures i/o equipaments responen a unes característiques millors que les que reunien aquelles zones a qui substitueixen), donant així compliment a l'art. 98 del TRLUC.

En relació al percentatge d'edificabilitat atorgat a la clau CJ2 en el sector Sant Roc.

Finalment es manté per a l'àmbit de Sant Roc l'edificabilitat de 0,6 m² st./m² sòl tal i com ja s'establia en la modificació de les NNSS aprovada per la CTUG en data 5 de juny de 2014 i publicada en el DOGC en data 9 de juliol.

El que també es manté és la derogació de l'art. 128 atès que s'ha optat per regular el nou sector de sòl urbà no consolidat de Sant Roc mitjançant un únic article (118bis) i una nova subclau (CJ2.b) la qual remet a l'article 110 pel que fa a les condicions generals de la clau CJ2 amb la única excepció de la edificabilitat (0,6 m² st./m²).

0.02.03.2. EN RELACIÓ A L'APARTAT 1.2.

Tal i com s'ha justificat de manera detallada en l'apartat anterior (0.02.02), aquest Text refós inclou suficientment les prescripcions derivades dels diferents informes sectorials sol·licitats i rebuts.

0.02.03.3. EN RELACIÓ A L'APARTAT 1.3.

Tal i com es sol·licitava s'ha incorporat la base cartogràfica al plànol I.02 tot i que el plànol d'ordenació vigent del SAU. Sant Roc no en disposava.

Això ha comportat certes disfuncions atès que el nivell de coincidència era mínim, havent optat per la utilització de la cartografia de base emprada per a la redacció del projecte de reparcel·lació en tant que és la que millor s'ajusta a la realitat física del sector.

0.02.04. ABAST I SUBSTANCIALITAT DE LES MODIFICACIONS INTRODUÏDES.

0.02.04.1. ABAST DE LES MODIFICACIONS.

La redacció del present Text refós en compliment de l'acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en sessió de 6 de novembre de 2015 ha comportat la modificació puntual d'alguns dels documents que integren el

232

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuarlar / juliol de 2016.
Consideracions prèvies – Descripció i justificació del Text refós.

conjunt d'aquesta Modificació Puntual de les NNSS de Massanes en el sector de Sant Roc i del Camí de Riuarlar.

Per a major claredat es relaciona a continuació quins documents han sofert canvis i quins s'han mantingut inalterats més enllà de la referència al concepte de "text refós" que s'ha inclòs en totes les portades:

- Memòria.
S'ha incorporat un primer document de consideracions prèvies on s'indica tot allò referent al Text refós.
Pel que fa al gruix de la memòria únicament s'hi ha fet modificacions puntuals en la línia d'allò indicat en l'apartat de "consideracions prèvies", essent la modificació de major abast la incorporació d'un nou apartat I.04.03 on s'han detallat de manera individualitzada tots els canvis de qualificació proposats.
- Normativa.
Es canvien i/o complementen els articles de la normativa de la modificació a fi i efecte d'incloure-hi les noves prescripcions justificades en el gruix de la memòria.
- Plànols.
Únicament s'ha modificat el plànol d'informació I.02 on s'hi ha afegit la base cartogràfica sol.licitada.

0.02.04.2. SUBSTANCIALITAT DE LES MODIFICACIONS.


La redacció del present Text refós s'ha dut a terme en estricte compliment de l'acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en sessió de 6 de novembre de 2015, afectant a diferents aspectes de la mateixa memòria urbanística i de la normativa urbanística que, no obstant això, no poden ser considerats, en cap cas, com a modificacions substancials d'aspectes bàsics del planejament urbanístic contingut en el document aprovat provisionalment pel Ple de la corporació i suspesos per la mateixa Comissió.

En aquest sentit, per tant, a expenses del que puguin determinar els serveis jurídics de la corporació, no resulta necessària una nova exposició pública del document urbanístic en qüestió.

Massanes, a juliol de 2016.


David Calvo i Coromina
Arquitecte i Cap de la Unitat dels
Serveis Tècnics del Consell Comarcal de la Selva

**Consell Comarcal
de la Selva**
SERVEIS TÈCNICS

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

233

I. MEMÒRIA

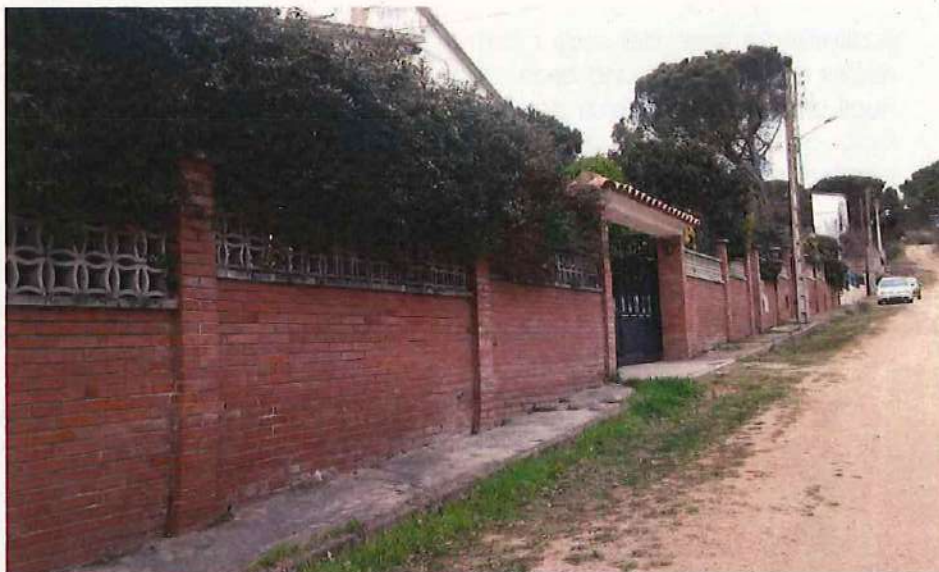
I.01. ANTECEDENTS.

I.01.01. EL SECTOR SANT ROC.

Un dels elements principals que motiven la present modificació de les Normes subsidiàries de planejament (NNSS) de Massanes el trobem en el sector residencial de Sant Roc.

Aquest sector, situat a tocar de la carretera GI.555, té els seus orígens en el "Plan de Extensión" que fou aprovat definitivament l'any 1974 per la *Comisión Provincial de Urbanismo*, tot i que a dia d'avui, més de 40 anys després, no podem parlar encara d'una urbanització completament desenvolupada ni, per tant, d'un sòl urbà consolidat.

No obstant això, la seva situació física i legal actual tampoc es correspon exactament amb la que preveuen les NNSS vigents les quals classifiquen l'àmbit com a un sòl urbanitzable quan la realitat és que ja disposa d'una ordenació parcialment consolidada i, fins i tot, d'un projecte de reparcel·lació que també fou aprovat definitivament per l'Ajuntament de Massanes mitjançant acord de Ple del 21 de desembre de 2006 i finalment inscrit al Registre de la Propietat en data 27 de juliol de 2010.



Imatge actual d'uns dels "vials" del sector, amb les alineacions i rasants fixades però mancats d'urbanització.

Més enllà d'això cal assenyalar també que les previsions al respecte del Sector Sant Roc, ja sigui les contemplades en el "Plan de Extensión" de l'any 1974 o bé en les NNSS vigents, s'han vist novament modificades per la previsió i posterior execució del traçat de la línia ferroviària d'alta velocitat, la qual ha comportat l'expropiació total i/o parcial d'algunes de les parcel·les originalment previstes en l'extrem sud-est del sector, incloent-hi una part dels espais lliures previstos.

235

En aquest sentit, l'Ajuntament de Massanes ja va endegar una modificació puntual del seu planejament urbanístic amb la voluntat d'adaptar la ordenació del sector Sant Roc a aquesta afectació, si bé hem de dir que fou un expedient del qual la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió de 4 de març de 2009, en va acordar la suspensió de l'aprovació definitiva fins a la tramesa d'un text refós en què s'hi incorporessin una sèrie de prescripcions, document que finalment no es va acabar redactant i que, per tant, va deixar sense efectes la proposta de modificació iniciada.

Finalment indicar que la "reordenació" del sector Sant Roc també haurà d'afectar la normativa de les àrees d'equipaments atès que el planejament vigent no preveu cap àmbit apte per a la ubicació dels serveis tècnics necessaris per a la pròpia urbanització, essent per tant una qüestió més que caldrà resoldre satisfactòriament.

I.01.02. EL CAMÍ DE RIUCLAR.

La urbanització de Riucar és un altre sector apte per urbanitzar (SAU) contemplat a les NNSS vigents tot i que, a semblança del sector Sant Roc, és un àmbit parcialment urbanitzat i amb nombrosos habitatges ja edificats.

A diferència però del sector Sant Roc, que es troba a tocar de la GI.555, el sector de Riucar és una àrea urbanitzable residencial allunyada de qualsevol nucli urbà o via principal per la qual cosa s'hi accedeix des d'un vial d'àmbit local que, no obstant això, es troba adequadament pavimentat i permet el trànsit habitual de vehicles en els dos sentits.



Imatge actual del camí (carretera) de Riucar.

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riular / Juliol de 2016.
Memòria – Antecedents.

Ateses aquestes característiques, l'Ajuntament de Massanes i la Diputació de Girona varen signar recentment, en data 23 d'octubre de 2014, un conveni en virtut del qual el camí (carretera) que va de la GI.555 a la urbanització de Riular passa a formar part de la Xarxa viària local gestionada des de la Diputació (veure annex III.01), conveni que compromet a l'Ajuntament de Massanes a incloure en una modificació del seu planejament aquesta circumstància i, principalment, definir amb suficient claredat la zona d'influència i protecció d'aquest sistema viari.

És aquest compromís inclòs en el conveni esmentat, per tant, l'altre element principal que motiva la present modificació.

237

I.02. ÀMBIT i OBJECTE de la MODIFICACIÓ.

I.02.01. DEFINICIÓ DE L'ÀMBIT.

Tal i com es descriurà i documentarà posteriorment, la present modificació afecta a dos àmbits clarament diferenciats: d'una banda el sector residencial conegut com a Sant Roc i de l'altra la carretera que mena des de la GI.555 al veïnat de Riuclar, cadascun d'ells d'acord amb les definicions que s'inclouen a continuació.

Sector Sant Roc.

Es correspon amb l'àmbit de "sòl apte per urbanitzar" que contempnen les NNSS vigents el qual respon, d'acord amb l'aixecament topogràfic realitzat amb motiu del Projecte de reparcel·lació aprovat l'any 2006, a una superfície total de 154.326,43 m², una superfície lleugerament superior als 147.935 m² que s'assenyalaven en el "Plan de Extensión" de l'any 1974.

En tant que la reparcel·lació del sector ja es troba definitivament aprovada i inscrita en el Registre, la totalitat dels sistemes urbanístics afectats (equipaments i espais lliures) ja són de titularitat pública, de la mateixa manera que també hem de considerar com a tals la totalitat de l'àmbit que proposem definir com a Sistema Ferroviari (clau F) o bé com a Sistema d'espai lliures de protecció del sistema ferroviari (clau V_f), entenent que coincideixen amb els àmbits expropiats per ADIF en el procés de construcció de la línia ferroviària d'alta velocitat.

També és de titularitat pública, en aquest cas municipal, la parcel·la cadastral 2344714DG7224S0001FW, actualment edificable i de la qual se'n proposa la requalificació com a zona verda, essent únicament dubtosa la titularitat de les parcel·les 2344741DG7224S0001GW i 2344742DG7224S0001QW que, tot i estar plenament afectades per les línies d'edificació derivades del TAV, no s'ha pogut comprovar si van ser o no íntegrament expropiades.

Camí de Riuclar.

Es correspon directament amb l'àmbit de la carretera que porta des de la GI.555 (pk. 10+300) a la urbanització de Riuclar (aproximadament 5.410 metres) i indirectament amb les franges de protecció i servitud a banda i banda de la via que a partir d'ara seran regulades per la Diputació de Girona en virtut de l'adscripció d'aquesta via a la Xarxa viària local de la Diputació (amb el codi provisional GI.7445).

Pel que fa a la titularitat d'aquest camí, en consta la propietat municipal atès que es troba inscrit a l'Inventari general de béns municipals de l'Ajuntament de Massanes, dins l'epígraf 1.1.c.12, amb el codi 34CR0352 i la denominació "camí del rieral o de la urbanització de Riu Clar".

1.02.02. DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS DE LA MODIFICACIÓ.

En la línia del que s'ha començat a definir i es concretarà posteriorment, la finalitat d'aquest document és la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes vigents en els àmbits i/o sectors abans descrits a la recerca de la consecució dels objectius següents:

- Canviar, justificadament, la classificació urbanística del sector Sant Roc el qual deixa de ser considerat un "sòl apte per urbanitzar" (sòl urbanitzable) per passar a ser un àmbit de sòl urbà no consolidat.
- Adaptar la ordenació urbanística del nou àmbit de sòl urbà no consolidat als ajustos i modificacions derivats de la incidència provocada per l'afectació del traçat de la línia del tren d'alta velocitat el que implica, de manera interna al sector, les qüestions següents:
 - Definir com a Sistema Ferroviari (clau F) l'àmbit de sòl urbà inclòs en el PAU Sant Roc directament afectat pel traçat de la nova línia ferroviària (fins al límit del domini públic).
 - Definir com a Sistema d'espais lliures – protecció del sistema ferroviari (clau V_F) la porció de sòl no edificable que acaba quedant entre la zona de domini públic i el vial previst (a priori també expropiada per ADIF).
 - Classificar com a Sistema d'espais lliures (clau V) una porció de terreny actualment classificat com a sòl edificable (CJ-2b) per tal de compensar la merma de zones verdes derivada del punt anterior.
- Adaptar la ordenació urbanística del nou àmbit de sòl urbà no consolidat als ajustos i modificacions derivats de diferents necessitats internes de l'àmbit (equipaments i serveis tècnics) el que implica, de manera interna al sector, les qüestions següents:
 - Classificar com a Sistema d'equipaments (clau E) una porció de zona verda a l'entrada del sector on hi ha edificat un petit edifici que pot resultar apte com a equipament cívic i/o cultural del sector.

Així mateix, per la seva posició centrada i en un dels punts baixos del sector, també podria ser una ubicació adient per a una futura EDAR pròpia de l'àmbit o bé, en el seu defecte, per a la ubicació d'una estació de bombeig des d'on connectar la xarxa de sanejament del sector amb el sistema públic de sanejament en cas que ho autoritzés l'ACA.

239

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.
Memòria – Àmbit i objecte de la modificació.

- o Classificar com a Sistema d'espais lliures (clau V) una porció de terreny actualment classificat d'equipaments per tal de compensar la reducció de zones verdes derivada del punt anterior.
- o Modificar la normativa que afecta a les àrees d'equipaments per tal de fer-les compatibles amb les necessitats per a serveis tècnics.
- Modificar la classificació del Camí de Riuclar de manera que passa a ser considerat Sistema Viari – Carreteres enlloc de la seva classificació actual com a Sistema Viari – Camins, modificació que s'acompanya d'un nou redactat de l'articulat corresponent en la línia del que indica el conveni signat amb la Diputació de Girona.

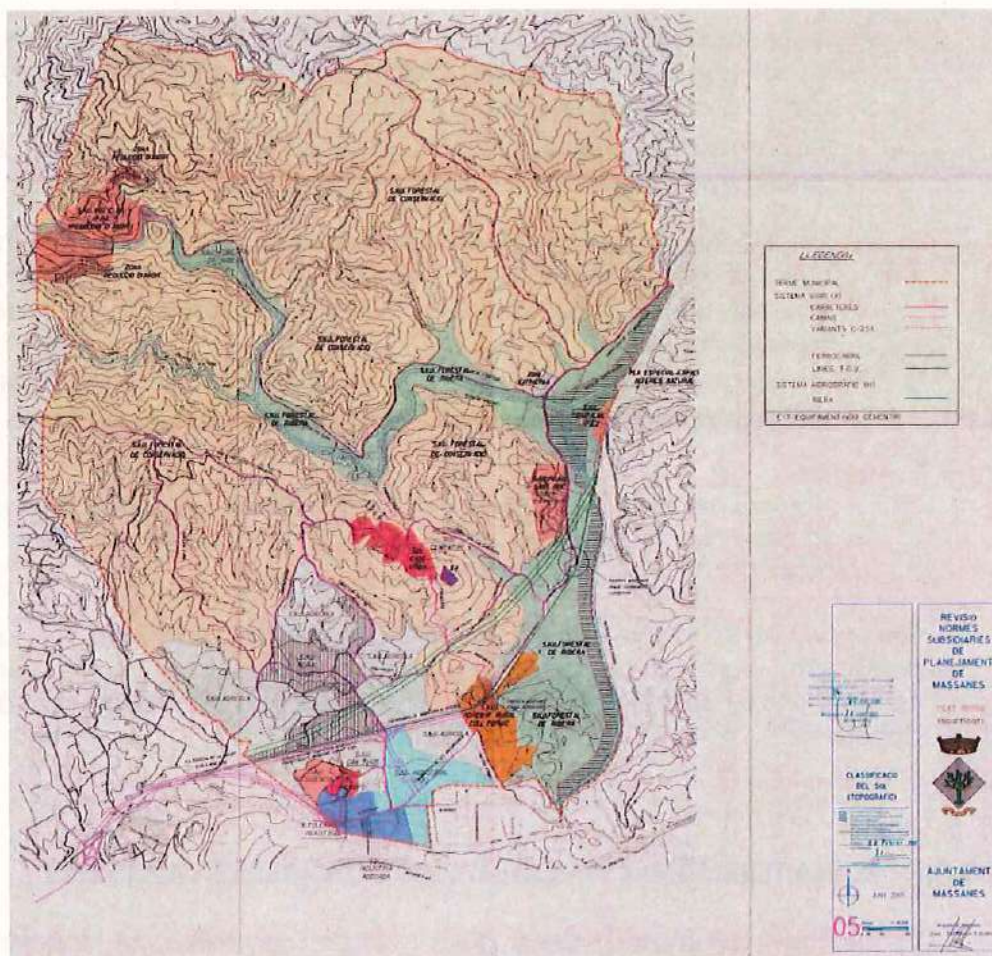
Així doncs, amb la voluntat de fer front de manera satisfactòria a aquests objectius, la present modificació de les normes subsidiàries de planejament de Massanes esmena de manera detallada els plànols de classificació del sòl, el plànol d'ordenació de la urbanització Sant Roc i la normativa urbanística que resulta directament afectada incorporant, per tant, el seu format actual i el text i/o plànol modificat que se'n proposa.

240

I.03 REGULACIÓ URBANÍSTICA ACTUAL.

I.03.01. PLANEJAMENT URBANÍSTIC MUNICIPAL. NORMES SUBSIDIÀRIES DE PLANEJAMENT DE MASSANES.

El planejament urbanístic vigent al municipi de Massanes, ateses les seves característiques físiques i la seva població, es troba degudament regulat en les Normes Subsidiàries de Planejament municipal de Massanes (NNSS), les quals han estat revisades, refoses i modificades en diverses ocasions i per diversos motius.



Plànol de classificació del sòl vigent (NNSS de l'any 2001).

Si bé no són només aquestes les modificacions que s'hi ha introduït, s'assenyalen a continuació aquelles que de manera directa i/o indirecta sí que han afectat o afecten als àmbits recollits en la present modificació:

241

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.
Memòria – Regulació urbanística actual.

- Text refós de la revisió de les Normes subsidiàries de planejament urbanístic de Massanes.
Document aprovat definitivament per la CTU de Girona l'11 de juliol de 2001 i publicat en el DOGC núm. 3493 de data 16 d'octubre de 2001.
- Text refós de les normes subsidiàries de planejament urbanístic de Massanes (document que només afecta a la normativa escrita, fent referència pel que fa a la documentació gràfica als plànols de la revisió de les NNSS aprovada l'any 2001).
Document aprovat definitivament per la CTU de Girona el 29 de juny de 2005 i publicat en el DOGC, núm. 4529 de data 14 de desembre de 2005.
- Text refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de la zona CJ2 en sòl urbà i sòl urbanitzable (afecta als paràmetres d'ordenació de la clau CJ2 aplicable al sector Sant Roc).
Document aprovat per la CTU de Girona el 5 de juny de 2014 i publicat en el DOGC núm. 6660 de data 9 de juliol de 2014.
- Modificació del text refós de les Normes Subsidiàries de Massanes – novembre 2010 (afecta a diferents articles, entre ells els que regulen el sistema ferroviari, sistema viari, sistema d'espais lliures i sistema d'equipaments)*.
Document aprovat per la CTU de Girona el 22 de juliol de 2014 i publicat en el DOGC núm. 6722 de data 7 d'octubre de 2014.

(*)

Aquesta modificació és la que ja inclou com a Disposició Addicional Primera tot allò que fa referència a les Servituds Aeronàutiques derivades de la influència de l'Aeroport de Girona.

Serà, per tant, la normativa resultant d'aquestes modificacions la que entendrem com a planejament urbanístic municipal vigent i que, en conseqüència, serà objecte de les modificacions proposades en aquest document.

1.03.02. EL PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES.

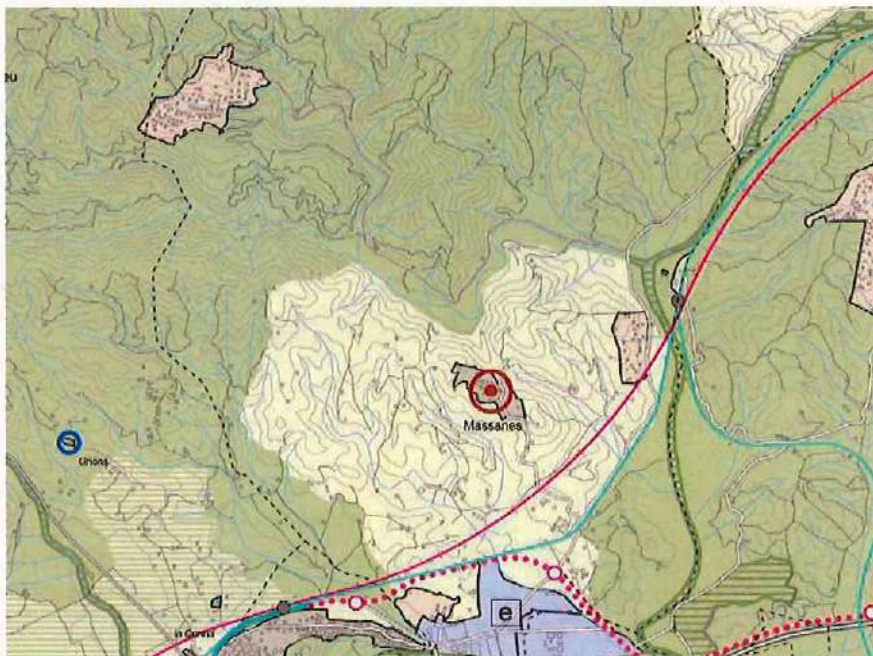
Tot i ser un document posterior a les Normes Subsidiàries de Massanes cal assenyalar que en data 14 de setembre de 2010 (acord publicat en el DOGC de 15 d'octubre de 2010) el Govern de la Generalitat de Catalunya va aprovar definitivament el Pla Territorial de les Comarques Gironines (PTCG), figura de planejament d'àmbit supramunicipal que té per objectiu principal de desplegar les determinacions del Pla Territorial General de Catalunya amb un major grau de detall atesa la menor extensió de l'àmbit a què fa referència.

242

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riucar / juliol de 2016.
Memòria – Regulació urbanística actual.

Sota aquesta premissa d'acotar, definir i concretar les determinacions bàsiques del Pla territorial general de l'any 1995, el PTCG adopta un seguit d'aspectes que es concreten en criteris de caràcter quantitau que permeten definir diferents escenaris econòmics i demogràfics als quals les propostes d'ordenació del territori hauran de donar una resposta adequada i satisfactòria.

Si ens fixem de manera genèrica en el municipi de Massanes aquest es troba englobat en un àmbit supramunicipal definit com a "Arbúcies – Tordera" el qual engloba una àmplia extensió de més de 242 km² on hi trobem els municipis d'Arbúcies, Breda, Fogars de la Selva, Hostalric, Massanes, Riells i Vilabrea i Sant Feliu de Buixalleu.



Reproducció parcial del Pla Territorial de les Comarques Gironines en l'àmbit del municipi de Massanes (Àmbit d'Arbúcies – Tordera).

D'altra banda, pel que fa al detall dels àmbits afectats per la present modificació, resta al marge del PTCG el camí de Riucar en tant que via de comunicació de rang estrictament local, mentre que sí que ens és d'aplicació la regulació continguda per l'esmentat Pla en relació al sector Sant Roc, el qual és contemplat com una àrea especialitzada d'ús residencial (a priori amb una superfície de 16,18ha.) envoltada de sòl de protecció preventiva a excepció del seu límit més oriental en què es situa molt proper a la zona PEIN de la riera de Santa Coloma.

En qualsevol cas, el sector de Sant Roc no està sojmès a cap estratègia de reducció ni extinció que calgui tenir en compte per la qual cosa els ajustos en la ordenació i classificació que es pretenen justificar amb la present modificació no són, en cap cas, contraris a les previsions ni determinacions formulades en aquest PTCG.

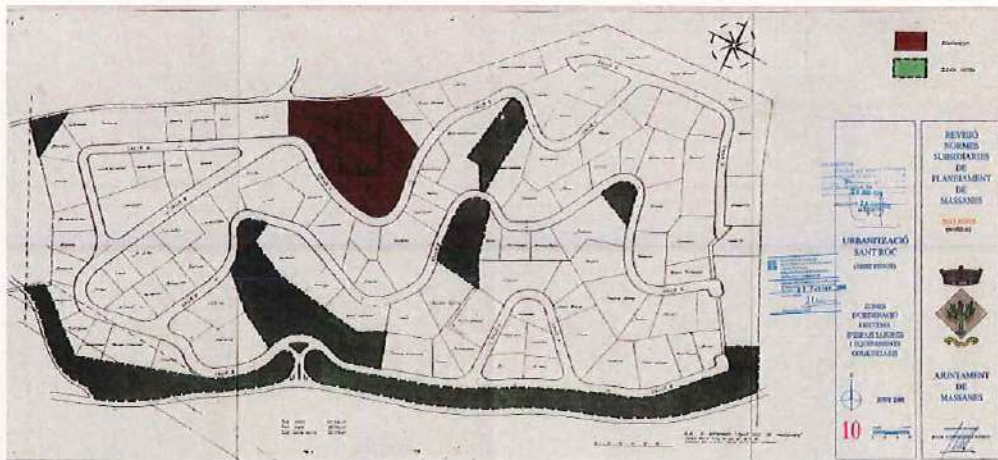
243

I.03.03. CARACTERÍSTIQUES URBANÍSTIQUES DELS ÀMBITS AFECTATS.

Sector Residencial Sant Roc.

Normes subsidiàries de planejament urbanístic de Massanes.

D'acord amb les NNSS vigents l'àmbit residencial Sant Roc està classificat com a un sòl urbanitzable delimitat d'acord amb el "Plan de Extensión" que fou aprovat l'any 1974 per la "Comisión Provincial de Urbanismo".



Ordenació de l'àmbit residencial Sant Roc conforme a les NNSS vigents

A la ordenació prevista en el plànol núm. 10 de les NNSS (veure imatge anterior) cal afegir-hi les prescripcions d'ordenació i els paràmetres urbanístics recollits en els articles 127 i 128 de la normativa (aquest últim en base al redactat que deriva de la modificació de les NNSS aprovada per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en data 5 de juny de 2014 i publicada en el DOGC en data 9 de juliol), a priori coincidents amb els prèviament continguts en el "Plan de extensión" abans indicat.

D'aquí en resulten, sense tenir en compte les posteriors afectacions derivades del traçat de la línia ferroviària del tren d'alta velocitat, les superfícies següents:

Àmbit	Superfície en m ²	%
<i>Sòl privat edificable</i>	101.659,00	68,72
<i>Sistemes d'equipaments i espais lliures</i>	20.116,00	13,60
<i>Sistema viari previst</i>	26.060,00	17,68
TOTAL S.A.U. SANT ROC	147.935,00	100

244

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.
Memòria – Regulació urbanística actual.

Projecte de reparcel·lació aprovat i inscrit al Registre.

Tal i com ja hem mencionat anteriorment, l'any 2006 s'aprovà el projecte de reparcel·lació del sector Sant Roc el qual va implicar, com a pas previ, la redacció d'un aixecament topogràfic acurat en què es va posar de relleu que les superfícies reals eren una mica superiors a les previstes en el "Plan de Extensión" de l'any 1974 en què, lògicament, els mitjans tècnics emprats i disponibles oferien una precisió molt menor.

D'aquí en resulta el següent quadre de superfícies un cop ajustats els diferents àmbits a la realitat topogràfica modificada:

<i>Àmbit</i>	<i>Superfície en m²</i>	<i>%</i>
<i>Sòl privat edificable</i>	<i>105.629,86</i>	<i>68,45</i>
<i>Sistemes d'equipaments i espais lliures</i>		
<i>Equipaments</i>	<i>7.044,95</i>	<i>4,56</i>
<i>Espais lliures</i>	<i>18.529,15</i>	<i>12,01</i>
<i>Sistema viari previst</i>	<i>23.122,47</i>	<i>14,98</i>
<i>TOTAL S.A.U. SANT ROC</i>	<i>154.326,43</i>	<i>100</i>

Afectacions provocades per la traça del TAV / Modificació de març de 2009.

Posteriorment a l'aprovació definitiva del projecte de reparcel·lació del sector però prèviament a la seva inscripció en el Registre de la Propietat, va ser necessari d'afrontar les afectacions i expropiacions d'ADIF vinculades a l'execució de la línia ferroviària d'alta velocitat la qual trepitja l'extrem sud – est del sector, de tal manera que el quadre de superfícies del sector quedaria de nou modificat amb els valors següents:

<i>Àmbit</i>	<i>Superfície en m²</i>	<i>%</i>
<i>Sòl privat edificable</i>	<i>102.070,57</i>	<i>66,14</i>
<i>Sistemes d'equipaments i espais lliures</i>		
<i>Equipaments</i>	<i>7.044,95</i>	<i>4,56</i>
<i>Espais lliures</i>	<i>15.684,83</i>	<i>10,16</i>
<i>Sistema viari previst</i>	<i>23.122,47</i>	<i>14,98</i>
<i>Afectació TAV</i>	<i>6.403,61</i>	<i>4,16</i>
<i>TOTAL S.A.U. SANT ROC</i>	<i>154.326,43</i>	<i>100</i>

Amb la voluntat de regularitzar aquests nous valors, l'Ajuntament de Massanes va endegar una modificació de les Normes subsidiàries de planejament en l'àmbit del SAU Sant Roc si bé cal assenyalar que la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió de 4 de març de 2009, en va suspendre la seva aprovació a l'espera de la presentació d'un Text refós que incorporés un seguit de prescripcions contingudes en el mateix acord.

Atès que aquest text refós no va ser presentat hem d'entendre que la modificació en qüestió no fou definitivament aprovada i, per tant, no és vigent a cap efecte.

Camí (carretera) de Riular.

Si bé les Normes subsidiàries de planejament de Massanes regulen el Sistema Viari (clau A) de manera genèrica en l'article 95 de la normativa, cal assenyalar que en els plànols d'ordenació (especialment el plànol que recull la classificació del sòl en tot el terme municipal) es diferencien les vies definides com a tals en 3 categories: variants de la C.251, carreteres i camins.

La via actual d'accés a la urbanització de Riular des de la GI.555 apareix definida dins d'aquesta última categoria (camins), si bé és cert que les seves característiques són poc o gens diferents a d'altres vies locals que es troben categoritzades dins del segon grup.

En qualsevol cas, cal recordar que aquesta categorització no es trasllada a la normativa per la qual cosa aquest via, ja sigui camí o carretera, es troba actualment regulada conforme al redactat vigent de l'article 95, el qual es correspon amb la modificació definitivament aprovada el mes de juliol de l'any 2014.

I.03.04. CARACTERÍSTIQUES FÍSQUES DELS ÀMBITS AFECTATS.

Sector residencial Sant Roc.

Les poc més de 15 hectàrees del sector residencial Sant Roc presenten a dia d'avui un grau de desenvolupament urbanístic superior al que li correspondria d'acord amb la classificació de sòl apte per urbanitzar que li atorguen les NNSS vigents.

En aquest sentit, la totalitat dels vials de l'àmbit es troben oberts, amb les alineacions i les rasants definides tot i que mancats de pavimentació i d'una bona part dels serveis bàsics necessaris, si bé cal indicar que en l'actualitat encara hi és visible el suposat encintat de les futures voreres (amb part de la pavimentació de les mateixes en els fronts de parcel·les edificades), de la mateixa manera que també hi trobem les línies aèries de baixa tensió, alguns elements d'enllumenat públic (a priori fora de servei) i, més recentment, la xarxa d'aigua potable, inclosos els hidrants exigibles d'acord amb la

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuar / juliol de 2016.
Memòria – Regulació urbanística actual.

normativa sectorial vigent (veure imatges en el reportatge fotogràfic adjunt com a annex III.02).



Ortofotomapa recent on es poden visualitzar clarament la totalitat dels vials del sector així com els nombrosos habitatges que hi trobem edificats.

Aquest grau d'urbanització parcial ha comportat que, des de l'any 1974, siguin uns quants els habitatges que s'han edificat en el sector; aproximadament en un 20% de les parcel·les del sector, un percentatge força superior si només tenim en compte la part baixa de la urbanització, més propera a la GI.555 i, per tant, de més fàcil accés.

Al respecte d'aquests, tot i que la tipologia i qualitat de les construccions que hi podem trobar és molt diversa, cal fer incís en què les dimensions i grau de consolidació d'un nombre considerable dels habitatges existents són notables, essent uns quants d'ells clarament utilitzats com a primeres residències (alguns d'aquests fins i tot amb piscina).



A part dels elements d'urbanització abans indicats, també hi és visible la prestació d'altres serveis propis dels sòls urbans com poden ser la recollida d'escombraries i/o el transport públic.

247

El camí (carretera) de Riuclar.

Tal i com ja s'ha assenyalat en apartats anteriors, la via d'accés al sector residencial de Riuclar (pendent de consolidar urbanísticament) és la carretera que neix en el punt quilomètric 10+300 de la carretera GI.555 i finalitza just a l'entrada de l'urbanització, punt en què ja connecta amb la xarxa de carrers pròpia del sector.

Es tracta en qualsevol cas d'una via de doble sentit de circulació, degudament pavimentada i senyalitzada, amb una longitud aproximada de 5.140 metres i una amplada mitja de l'ordre de 6 a 7 metres.



Tal i com es pot observar l'aspecte de la carretera d'accés a Riuclar és el propi d'una via local, essent fins i tot de característiques molt similars a la mateixa GI.555 de la qual en deriva.

I.04 JUSTIFICACIÓ DE LA MODIFICACIÓ.

I.04.01. DIAGNÒSTIC DE LA PROBLEMÀTICA.

Inadequació de la classificació vigent del sector Sant Roc.

Tot i que les Normes subsidiàries de planejament de Massanes vigents classifiquen el sector Sant Roc com a un sòl apte per a urbanitzar (equivalent a un sòl urbanitzable delimitat en la terminologia urbanística actual), la realitat física i jurídica del sector és més pròpia d'un sòl urbà no consolidat atès que es donen els següents factors:

- Disposa d'un "Plan de Extensión" aprovat l'any 1974 el qual definia de manera suficient la ordenació del sector, ordenació recollida per les NNSS vigents sense modificacions notables.
- Disposa d'un Projecte de reparcel·lació degudament aprovat i inscrit en el Registre de la Propietat per la qual cosa la cessió dels vials, els sistemes d'espais lliures, els sistemes d'equipaments i les parcel·les edificables corresponents a l'aprofitament mig ja es troben correctament formalitzades.
- El grau d'urbanització del sector és superior al d'un sòl apte per a urbanitzar tot i que excessivament precari i insuficient com per a poder-lo considerar un sòl urbà plenament consolidat.
- El nombre d'habitatges edificats i existents en el sector no és puntual ni anecdòtic sinó que és clarament constitutiu del que podríem considerar un nucli, havent de tenir en compte que es tracta d'habitatges alegalment implantats en sòl urbanitzable, amb antiguitats superiors als 10 anys, sense expedients de disciplina urbanística incoats i que, per tant, no podem entendre com a edificis en situació de fóra d'ordenació i, com a tals, susceptibles de ser enderrocats.

Inadequació de la qualificació recollida en les NNSS vigents per a les finques de l'extrem sud – est del sector afectades per la traça del TAV i reducció de la superfície d'espais lliures (clau V) que això comporta.

L'afectació d'una part del sector provocada per les obres de construcció de la línia ferroviària d'alta velocitat, afegit a l'afectació derivada de les línies de servitud i protecció que resten legalment vinculades a un sistema ferroviari, ha comportat la inedificabilitat d'una sèrie de parcel·les (6 segons el projecte de reparcel·lació) i l'adscripció directa com a sistema ferroviari d'un seguit d'espais abans qualificats com a zones verdes del sector.

Aquesta qualificació inadequada, que afecta a 3.559,29 m² de sòls actualment edificables i a 2.844,32 m² de sòls actualment previstos com a zones verdes del sector, ja fou objecte d'un intent de modificació de les NNSS vigents que, finalment, no fou definitivament aprovada en no haver-se

249

complimentat el text refós amb els requeriments fixats en l'acord de la CTU de Girona del mes de març del 2009.

Precisament un dels requeriments imposats en aquell acord desfavorable de la CTU i no complerts fins a dia d'avui, estableix la necessitat de garantir el manteniment de la funcionalitat i superfície de les zones verdes originàriament previstes pel sector atès que l'assignació d'una part d'aquestes zones verdes a la zona de domini públic del sistema ferroviari no és compatible amb la funció d'esbarjo de la població que cal suposar-li als espais lliures establerts en la ordenació del sector.

En aquest sentit, cal tenir en compte que l'afectació directa del TAV comporta que uns 2.800 m² de zona verda passin a formar part del domini públic adscrit al sistema ferroviari amb la qual cosa, si no és compensa per enlloc, els espais lliures (clau V) del sector es redueixen dels 18.529,15 m² previstos (ja adaptats a la topografia real de l'àmbit) a menys de 16.000 m², no donant compliment per tant al requeriment formulat per la CTU l'any 2009, d'obligat compliment.

Canvi de classificació d'una edificació ubicada a l'entrada del sector, actualment en sòl qualificat com a Sistema d'espais lliures (clau V).

Just a l'entrada del sector des de la GI.555 hi trobem una petita edificació de planta baixa i amb una superfície construïda aproximada de 80 m² que reuneix les condicions suficients (especialment pel que fa a la centralitat de l'emplaçament) per a poder ser habilitat com a local social de la urbanització, funció especialment interessant si tenim en compte les característiques del municipi de Massanes i la posició del sector Sant Roc, allunyat de qualsevol altre nucli urbà.



Originalment edificada com a oficina de vendes, la junta de compensació del sector n'ha realitzat les tasques mínimes de manteniment per evitar-ne l'enderroc i permetre'n una futura utilització com a equipament social i/o cultural.

250

Aquesta posició estratègica a l'entrada del sector converteix també aquesta porció de sòl en un àmbit adient per al futur emplaçament d'altres equipaments i/o serveis tècnics (per exemple la nova EDAR) de manera que el canvi de classificació no s'hauria de limitar al perímetre de l'edificació actual.

En qualsevol cas, el canvi de qualificació de la clau V a la clau E d'aquesta edificació i el seu entorn més immediat s'haurà de compensar mitjançant la classificació com a clau V d'una superfície equivalent per no incórrer de nou en l'incompliment ja determinat per la CTU en l'anterior intent de modificació de l'any 2009 relatiu al manteniment de la superfície global de zones verdes en el sector.

Manca d'espais específicament destinats a serveis tècnics i infraestructures.

La ordenació vigent del sector Sant Roc, en tant que hereva d'una ordenació urbanística de l'any 1974, no preveu de manera específica cap sòl destinat a serveis tècnics i/o infraestructures tot i que sí és una tipologia de sistema públic definit per la normativa de les NNSS vigents (article 103).

Aquesta mancança ha provocat que alguns dels serveis existents i necessaris es trobin indegudament ubicats (tant la ET de l'àmbit com el dipòsit d'aigua es troben en sòl d'equipaments) i que d'altres es trobin bloquejats i/o inutilitzats (antena de telefonia i recepció de TDT) en virtut d'aquesta suposada incompatibilitat urbanística.

Resulta convenient, per tant, de preveure les modificacions oportunes per tal de que sigui possible la instal·lació dels serveis tècnics necessaris (d'abast intern del sector i/o fins i tot d'abast municipal) en la forma i ubicació que resultin idònies per a la prestació del servei.

Definició dels paràmetres urbanístics assignats a la clau aplicable als sòls edificables del sector (CJ2).

Si bé aquesta situació ja es va corregir parcialment amb la modificació de les NNSS de juny del 2014, el fet de convertir el sector de Sant Roc en un sòl urbà no consolidat comporta la necessitat d'ubicar l'article 127 que regula les condicions del sector actual en un altre capítol de la normativa, essent inviable de mantenir l'article 128 en la seva posició i redactat actuals.

En qualsevol cas no se'n modifica l'edificabilitat actualment prevista de 0,60 m² st / m² ni cap altre paràmetre urbanístic essent un canvi que únicament té com finalitat resoldre d'una manera més clara i entenedora l'adscripció de l'actual SAU Sant Roc com a sòl urbà no consolidat (PAU St. Roc) per tal d'evitar futures confusions i/o problemàtiques derivades de la referència repetida d'uns mateixos paràmetres en articles diferents.

Inadequació de la categoria de Sistema Viari adscrita en els plànols d'ordenació vigents per al Camí (carretera) de Riuclar.

Les NNSS vigents atorguen a la via d'accés a Riuclar la categoria de "camí" tot i que les seves condicions físiques i funcionals són les mateixes que, per exemple, la via que va de la Gl.555 al nucli de Massanes, la qual sí que rep la categoria de carretera.

Aquesta inadequació de la categoria de "camí" s'ha fet encara més patent amb el traspàs i adscripció d'aquesta via a la Xarxa Viària Local de la Diputació de Girona (en principi amb el codi Gl.7445), essent una condició del conveni signat la regularització d'aquesta situació per part de l'Ajuntament de Massanes.

1.04.02. PRINCIPIS I CRITERIS DE LA MODIFICACIÓ PROPOSADA.

Canvi de classificació del sector Sant Roc.

Ateses les consideracions anteriorment formulades entenem que resulta plausible i convenient modificar la classificació del sector Sant Roc, àmbit que deixaria de ser considerat un sòl apte per urbanitzar (SAU) per ser directament considerat com a un sòl urbà no consolidat (PAU) en què no seria necessari per al seu desenvolupament la redacció d'un nou Pla Parcial sinó simplement la redacció, aprovació i execució del corresponent Projecte d'Urbanització.

Aquesta circumstància és perfectament viable perquè la ordenació vigent és inamovible atès el grau d'urbanització dels vials (amb les alineacions i rasants ja definides) i perquè les cessions de vialitat, sistemes d'equipaments i espais lliures i 10% d'aprofitament mig ja es troben perfectament consolidades des de la inscripció al Registre de la Propietat del Projecte de Reparcel·lació prèviament aprovat per l'Ajuntament de Massanes.

Es proposa, per tant, pel que fa a aquesta qüestió, de modificar la classificació del SAU – Sant Roc (sòl urbanitzable delimitat) per passar a definir-lo com a PAU – Sant Roc (sòl urbà no consolidat), amb tot el que això comporta.

Aquesta circumstància, el canvi de classificació del sòl, implica també un canvi d'ubicació de l'article corresponent de la normativa (fins ara el 127) atès que no tindria sentit de mantenir-lo dins del capítol propi dels sòls urbanitzables si ja no ho és, si bé això ens suposa crear un article 118bis per tal de no haver de renumerar la resta d'articles de la normativa escrita.

Així mateix aquest canvi de classificació també comporta l'actualització de la informació gràfica, especialment en allò que fa referència a la superposició de la ordenació antiga sobre una base cartogràfica actual atès que el plànol d'ordenació vigent no es troba referenciat de cap manera.

Canvis en la ordenació del polígon d'actuació urbanística Sant Roc per adaptar-lo a les afectacions derivades de la línia del TAV.

Les afectacions derivades de la traça del TAV comporten una sèrie de canvis en la ordenació del sector bàsicament consistents en l'aparició d'un nou sistema, el Sistema Ferroviari – clau F (3.515,76 m²), d'una nova tipologia d'espais lliures, el Sistema d'espais lliures urbans de protecció del sistema ferroviari – clau V_F (2.858,53 m²), la desaparició de fins a 6 parcel·les fins aleshores edificables com a clau CJ2 (total o parcialment expropiades per ADIF) i la classificació com a Sistema d'espais lliures urbans – clau V d'una porció de sòl actualment qualificada com a sòl privat edificable (744,53 m²).

Cal assenyalar expressament que aquesta última qüestió, la classificació com a clau V d'una porció de sòl actualment edificable, es fa amb la voluntat de compensar la reducció dels espais lliures que ha comportat l'afectació del TAV garantint així el manteniment de les superfícies de zones verdes en la línia d'allò assenyalat per la Comissió Territorial d'Urbanisme en l'intent de modificació de l'any 2009.

Complementàriament, la correcta resolució d'aquesta qüestió comportarà també una nova redacció de l'article que regula el Sistema Ferroviari (clau F), sempre d'acord amb les condicions fixades en la legislació sectorial ferroviària (LSF) així com en els informes d'ADIF i de la *Dirección General de Planificación Ferroviaria*.

Canvi de classificació d'una porció de sòl a l'entrada del sector.

Per tal de poder permetre la futura rehabilitació i/o ampliació de l'edificació existent a l'entrada de la urbanització com a equipament públic de càrrec social es proposa la classificació com Sistema d'equipaments (clau E) d'una porció de sòl que actualment es troba classificada com a Sistema d'espais lliures urbans (clau V).

En qualsevol cas, la centralitat d'aquesta porció de sòl i la seva posició estratègica fan recomanable de delimitar-ne un àmbit superior a l'estrictament ocupat per l'edificació actual, havent optat per a delimitar una superfície de forma trapezoïdal i de 650,11 m².

D'aquesta manera se n'afavoreix una hipotètica ampliació alhora que s'obre la possibilitat d'ubicar-hi altres equipaments o fins i tot d'altres serveis tècnics que puguin resultar necessaris, essent per exemple una bona opció per a la futura ubicació de la nova EDAR del sector o bé, en el seu defecte, per a la ubicació d'un grup de bombeig que permeti la connexió del sanejament del sector al sistema públic de sanejament de Massanes.

No obstant això, en la mateixa línia de l'apartat anterior resulta necessari també de proposar la classificació com a zona verda (clau V) d'una superfície equivalent i actualment classificada com a equipament (clau E) per tal de

garantir que no es produeix cap reducció de superfícies en el còmput global de zones verdes.

Canvis en la regulació normativa del Sistema d'equipaments (clau E) amb la voluntat de fer-hi compatibles els serveis tècnics i/o similars.

Havent determinat la manca de zones específicament destinades a acollir els serveis tècnics necessaris en l'àmbit del sector Sant Roc s'han avaluat dues alternatives mitjançant les quals fos possible de solucionar aquesta qüestió.

La primera de les alternatives passaria per la localització concreta dels espais específicament destinats per a serveis tècnics, alternativa que resulta finalment descartada conforme a les motivacions següents:

- no ens resulta possible fer una localització detallada d'aquests sistemes sense conèixer amb suficient detall les necessitats de serveis tècnics del sector.
- alguns dels serveis tècnics del sector (ET, dipòsit, etc...) ja es troben ubicats dins de sòls classificats com a Sistema d'equipaments de manera que l'assignació d'aquests com a Sistema de serveis tècnics (clau ST) implicaria la recerca d'una superfície equivalent per poder-la convertir en equipaments i així no reduir-ne el còmput global.
- hi ha diferents serveis tècnics (com poden ser les telecomunicacions) que actualment es troben regulats per Lleis estatals de rang superior en què l'interès públic general es posiciona per damunt de l'autonomia local i es prioritza la idoneïtat tècnica de l'emplaçament a la compatibilitat urbanística del mateix.

La segona alternativa, finalment l'escollida, passa per modificar la regulació normativa de la clau E (sistema d'equipaments) de manera que en aquells sectors on no hi hagi previsió d'espais específicament destinats per a serveis tècnics en sigui possible la seva ubicació en sòl d'equipaments conforme a les següents limitacions:

- La instal·lació del servei tècnic en qüestió no podrà ser clarament incompatible amb la naturalesa i/o funció de l'equipament existent i/o previst.
- Els serveis tècnics instal·lats en espais qualificats d'equipaments no podran ocupar més del 20% del sòl qualificat com a tal, ja sigui mitjançant les corresponents edificacions o bé en base a espais exteriors que han d'estar inevitablement vinculats al propi servei tècnic i que formen part, en conjunt, d'un mateix recinte tancat.
- Les característiques de les edificacions i/o espais tancats que continguin els serveis tècnics en qüestió s'hauran d'integrar adequadament amb l'equipament existent o bé amb les edificacions de l'entorn, admetent-se en tot cas les alçades que resultin necessàries i tècnicament justificables.

Definició d'una nova subclau CJ-2b per a l'àmbit del PAU – Sant Roc.

La derogació de l'article 127 que genera el canvi de classificació del sector St. Roc (de sòl urbanitzable a sòl urbà no consolidat) comporta també la impossibilitat de mantenir l'article 128 com a la clau reguladora d'un sòl amb aprofitament inclòs en un sector urbanístic. Si a això hi afegim que els paràmetres urbanístics establerts en aquest article 128 són idèntics als que recull l'article 110 a excepció de l'edificabilitat, s'ha cregut convenient d'incorporar el contingut d'aquest art. 128 en el nou redactat de l'article 127 (ara 118bis) tot creant-hi una nova subclau específica CJ-2b.

Aquesta nova subclau es continuarà regulant en l'article 110 en tot allò que no faci referència a l'edificabilitat la qual, exclusivament per al sector St. Roc, serà de fins a 0,60 m² st / m² tal i com ja es va establir en la modificació de les NNSS de data juny de 2014.

D'aquesta manera, evitarem disposar d'una mateixa clau per a diferents àmbits del sòl urbà de Massanes (clau CJ2) però amb paràmetres urbanístics que no es corresponguin amb total exactitud.

Modificació de la categoria del Camí (carretera) de Riucar.

Amb la voluntat inexcusable de donar compliment al Conveni signat entre Ajuntament i Diputació de Girona (veure annex III.01) es proposa de modificar la grafia del plànol de classificació del sòl en tot el terme municipal de tal manera que el Camí de Riucar passi a ser considerat una carretera i no pas un simple camí.

Simultàniament es proposa també de modificar l'article 95 de la normativa per tal d'incloure-hi una referència específica a les servituds i franges d'afectació delimitades per la Diputació de Girona per a les vies integrades en la seva Xarxa Viària Local.

I.04.03. JUSTIFICACIÓ DELS CANVIS DE QUALIFICACIÓ

Atès que aquesta modificació comporta un ball de qualificacions especialment pel que fa als equipaments i espais lliures, s'inclou a continuació una justificació detallada i individualitzada de cadascuna de les porcions de sòl que es veuen afectades per algun d'aquests canvis.

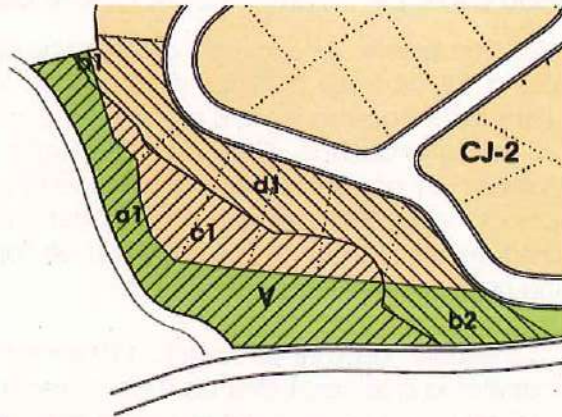
Cas 1.

Es correspon amb el conjunt de sòls que veuen modificada la seva classificació per la afectació directa del Sistema ferroviari de la Línia d'Alta Velocitat (LAV).

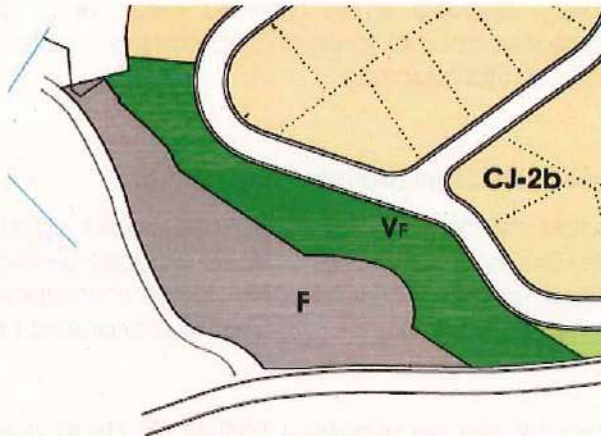
255

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.
Memòria – Justificació de la modificació.

Ordenació vigent.



Nova ordenació proposada.



Justificació de la modificació.

- La porció de sòl identificada amb el codi "a1", amb una superfície de 2.194,51 m² i actualment classificada com a Sistema d'espais lliures (clau V), es converteix en Sistema ferroviari (clau F) en tant que ha resultat directament afectada per la construcció de la LAV Girona – Barcelona.
- Les porcions de sòl identificades amb els codis "b1" i "b2", amb una superfície de 32,33 i 588,16 m² respectivament, actualment classificades com a Sistemes d'espais lliures (clau V), es converteixen a Sistemes d'espais lliures urbans de protecció del sistema ferroviari (clau Vf) en resultar afectades per la zona de protecció del Sistema ferroviari i per la línia límit d'edificació.
- La porció de sòl identificada amb el codi "c1", amb una superfície de 1.321,25 m² i actualment classificada com a Sòl privat edificable (clau CJ-2), es converteix en Sistema ferroviari (clau F) en tant que ha resultat directament afectada per la construcció de la LAV Girona – Barcelona.

- La porció de sòl identificada amb el codi "d1", amb una superfície de 2.238,04 m² i actualment classificada com a Sòl privat edificable (clau CJ-2), es converteix a Sistemes d'espais lliures urbans de protecció del sistema ferroviari (clau Vf) en resultar afectada per la zona de protecció del Sistema ferroviari i per la línia límit d'edificació i, en conseqüència, ser virtualment inedificable.
- En conjunt hi ha una pèrdua de 2.815 m² de Sistema d'espais lliures urbans (clau V) i de 3.559,29 m² de Sòl privat edificable (clau CJ-2b) i un guany de 3.515,76 m² de Sistema ferroviari (clau F) i de 2.858,53 m² de Sistema d'espais lliures urbans de protecció del sistema ferroviari (clau Vf)

Cas 2.

Es correspon amb la porció de sòl situada just a l'entrada del sector en què hi trobem una edificació que podria resultar apte com a equipament públic.

Ordenació vigent.



Nova ordenació proposada.



Justificació de la modificació.

- La porció de sòl identificada amb el codi "g1", amb una superfície de 650,64 m² i actualment classificada com a Sistema d'espais lliures (clau V), es converteix en Sistema d'equipaments (clau E) per a permetre l'aprofitament de l'edificació existent i/o la implantació de nous equipaments i/o serveis tècnics.

257

- En conjunt hi ha una pèrdua de 650,64 m² de Sistema d'espais lliures urbans (clau V) i un guany equivalent en Sistema d'equipaments (clau E).

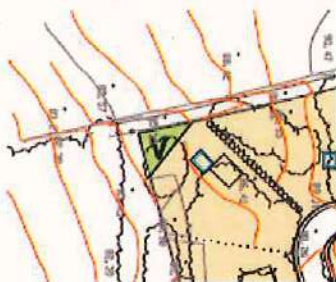
Cas 3.

Podríem dir que és una modificació sobrevinguda en tant que es produeix fruit de la superposició de la ordenació vigent sobre el topogràfic emprat per a la reparcel·lació. Entenent que aquesta ja es troba aprovada i inscrita al Registre de la Propietat s'ha optat per a regularitzar-ne la nova superfície que, a més a més, es correspon amb la delimitació física actual.

Ordenació vigent.



Nova ordenació proposada.



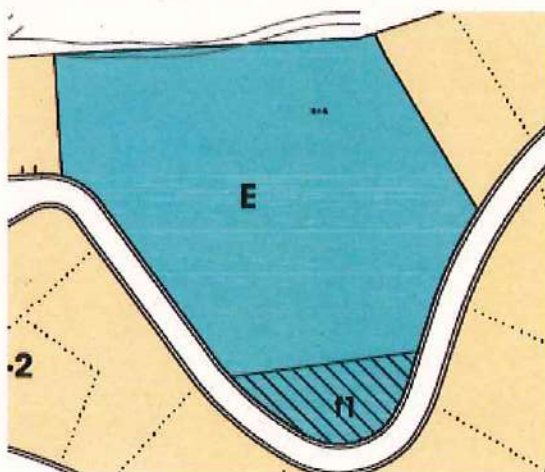
Justificació de la modificació.

- Hi ha una reducció de 264,13 m² de la superfície de Sistema d'espais lliures urbans (clau V) i un guany equivalent en Sòls privats edificables (clau CJ-2b).
- En qualsevol cas cal assenyalar que tant en el format antic com en el format actual es tracta d'una zona verda completament residual que no té cap funció en el global de l'àmbit atès que, entre d'altres, ni tan sols resulta accessible des dels vials interiors del sector St. Roc.

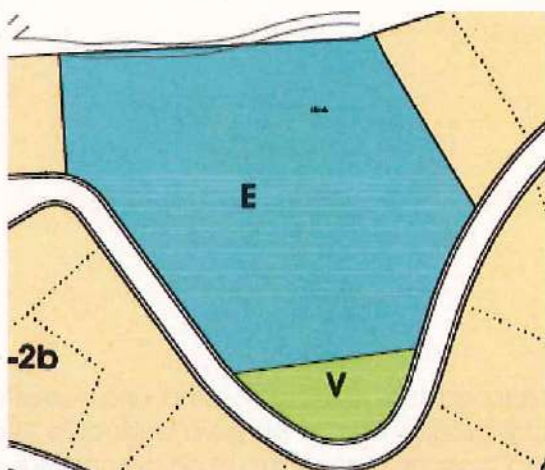
Cas 4.

Es correspon amb la porció de sòl d'equipaments situat a la part alta del sector en què se'n qualifica una part com a zona verda en compensació del cas 2.

Ordenació vigent.



Nova ordenació proposada.



Justificació de la modificació.

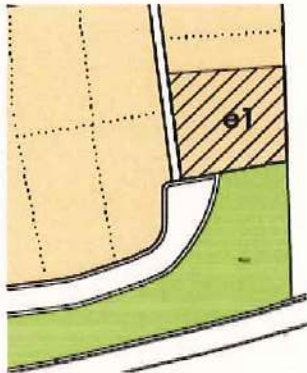
- La porció de sòl identificada amb el codi "f1", amb una superfície de 650,64 m² i actualment classificada com a Sistema d'equipaments (clau E), es converteix en Sistema d'espais lliures (clau V) en compensació del canvi a la inversa proposat just a l'entrada del sector.
- En conjunt hi ha una pèrdua de 650,64 m² de Sistema d'equipaments (clau E) i un guany equivalent en Sistema d'espais lliures urbans (clau V).

Cas 5.

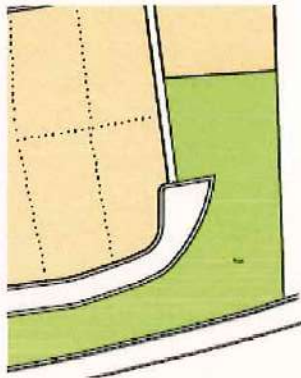
Es correspon amb una porció de sòl actualment edificable dins l'àmbit del sector Sant Roc, de titularitat municipal, que es proposa de qualificar com a zona verda en compensació de la pèrdua de Sistema d'espais lliures ocorreguda amb motiu de l'afectació ferroviària de la LAV Girona - Barcelona.

259

Ordenació vigent.



Nova ordenació proposada.



Justificació de la modificació.

- La porció de sòl identificada amb el codi "e1", amb una superfície de 744,53 m² i actualment classificada com a Sòl priva edificable (clau CJ-2), es converteix en Sistema d'espais lliures (clau V) en compensació dels sòls convertits en Sistema ferroviari.
- En conjunt hi ha una pèrdua de 744,53 m² de Sòl privat edificable (clau CJ-2) i un guany equivalent en Sistema d'espais lliures urbans (clau V).

1.04.04. QUADRES DE SUPERFÍCIES.

Un cop realitzada la justificació puntual i parcial de cadascun dels canvis de qualificació proposats és hora de demostrar que, tal i com ja hem assenyalat a l'inici, la present modificació té com a principi inamovible el manteniment estricte, dins l'àmbit del sector Sant Roc, de les superfícies que d'acord a les NNSS vigents són qualificades com a Sistema d'espais lliures urbans (clau V), per la qual cosa resulta imprescindible la inclusió del següent quadre de superfícies on es pot comprovar aquesta qüestió.

260

**Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries
de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuar / juliol de 2016.**
Memòria – Justificació de la modificació.

ÀMBIT		NNSS vigents		NNSS adaptades al projecte de reparcel·lació		Proposta de modificació de les NNSS	
		m ²	%	m ²	%	m ²	%
Sòl privat edificable	CJ2b	101.659,00	68,72	105.629,86	68,45	101.619,49	65,85
Sistema d'equipaments	E	5.322,50	3,60	7.044,95	4,56	7.044,95	4,56
Sistema d'espais lliures urbans	V	14.793,50	10,00	18.529,15	12,01	16.165,23	10,48
Sistema d'espais lliures urbans de protecció del sistema ferroviari	Vf	0,00	---	0,00	---	2.858,53	1,85
Sistema viari	A	26.060,00	17,68	23.122,47	14,98	23.122,47	14,98
Sistema ferroviari	F	0,00	---	0,00	---	3.515,76	2,28
TOTAL CESSIONS PER A ESPAIS LLIURES (V + Vf)		14.793,50	10,00	18.529,15	12,01	19.023,76	12,33
TOTAL CESSIONS (E + V + Vf + A + F)		46.276,00	31,28	48.696,57	31,55	52.706,94	34,15
TOTAL ÀMBIT PAU		147.935,00	100	154.326,43	100	154.326,43	100

Així doncs, per a la correcta comprensió d'aquest quadre cal assenyalar que, en relació a les superfícies que figuraven aprovades en les NNSS vigents, es produeix una ampliació de l'àmbit en 6.391,43 m² (4,32%), una reducció del sòl privat edificable de 39,51 m², un increment de la superfície destinada a equipaments de 1.722,45 m² i un increment de la superfície destinada a sistema d'espais lliures urbans de 1.371,73 m², sempre partint de les superfícies fixades per les NNSS i no pas per les previstes pel projecte de reparcel·lació.

En aquest sentit queda suficientment demostrat que tot i la obligada classificació com Sistema ferroviari d'una part dels Sistemes d'espais lliures del sector, la superfície total per a Sistemes d'espais lliures no es veu reduïda en relació a les superfícies globals prefixades per les NNSS vigents, ni pel que fa als m² totals ni pel que fa al percentatge que representen en funció del total de l'àmbit del PAU Sant Roc, ara lleugerament superior (abans un 10% i ara un 10,48%).

El mateix succeeix pel que fa a equipaments essent en la qualificació de Sistema Viari on, de manera global i respecte de les NNSS aprovades, es produeix una disminució de la seva superfície suficient com per a compensar els m² "guanyats" com a Sistema ferroviari (clau F).

I.04.05. JUSTIFICACIÓ LEGAL.

A nivell funcional.

La present modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en el àmbits i aspectes assenyalats en els diferents apartats d'aquesta memòria, no comporta cap reducció significativa de la funcionalitat dels sistemes que en resulten afectats, qüestió que queda suficientment justificada conforme a les consideracions següents:

- En relació al manteniment del domini públic...

Tot i els canvis de zonificació que es proposen, el total de les superfícies afectades que figuren a l'actualitat com a sistemes d'espais lliures i/o d'equipaments és superior al total que fixaven les NNSS vigents per al sector Sant Roc, també en percentatges.

D'altra banda també podem arribar a considerar que ni tan sols hi ha disminució dels espais de domini públic en detriment de les zones d'aprofitament privat doncs hem de considerar que els àmbits requalificats com a Sistema ferroviari o bé com a Sistema d'espais lliure de protecció del sistema ferroviari, tot i no ser aptes per al còmput de zones verdes i d'equipaments, sí que mantenen el seu caràcter de sòl públic directament vinculat a una Infraestructura d'interès general.

En aquesta mateixa línia són precisament els espais de domini privat els que pateixen una regressió d'acord amb la present modificació doncs els sòls edificables passen del 68,72% previst a les NNSS al 65,85% resultant de la nova ordenació.

- En relació al manteniment de la quantitat, qualitat i funcionalitat dels espais lliures afectats ...

Tal i com ja s'ha reiterat en apartats anteriors, un dels criteris principals de la present modificació ha estat la voluntat / necessitat de garantir el manteniment de la superfície i funcionalitat dels espais lliures classificats com a tals per la normativa vigent.

Pel que fa a la quantitat entenem que el quadre de superfícies de l'apartat II.04.04 ja justifica convenientment aquest aspecte (hi ha fins i tot un guany final de 1.371,73 m² respecte dels 14.793,50 m² que es preveien a les NNSS vigents), mentre que pel que fa a la qualitat i funcionalitat d'aquests nous espais que es proposa de classificar amb la clau V, s'ha de fer constar que la zona verda desclassificada es correspon amb els talussos i zones properes a la línia d'alta velocitat (per tant gens funcionals) mentre que les noves zones que pretenen

262

compensar aquests espais s'ubiquen en parcel·les abans edificables i, com a tals, de topografia menys abrupta i complicada.

Sí que és cert que es modifica la clau V d'un espai planer (i per tant apte i funcional) a l'entrada de la urbanització, però no és menys cert que es canvia per a una nova classificació com a sòl d'equipaments que encara el fa més funcional i apte per al servei de la població d'aquest sector.

- En relació a la millora de la funcionalitat de la resta de sistemes afectats ...

D'una banda no hi ha discussió possible pel que fa a l'àmbit qualificat com a Sistema ferroviari atès que tan sols és el reflex de la realitat física actual.

De l'altra banda, entenem que la classificació com a sòl d'equipaments de l'antiga oficina de vendes, fàcilment adaptable com a un equipament cívic, social i/o cultural, és també una clara millora en relació a la peça d'equipaments proposada pel planejament vigent i concentrada en un punt que, si bé és cèntric, està força allunyat dels accessos al sector.

Finalment comentar que la modificació normativa proposada per admetre la implantació de serveis tècnics en sòls d'equipaments ja ha incorporats un seguit de condicions limitadores per tal de garantir que es manté la funcionalitat dels equipaments existents i/o previstos.

A nivell urbanístic.

La modificació que es proposa en aquest document no és englobable en cap dels supòsits que l'article 5 de la normativa de les NNSS vigents estableix com a justificatius d'una revisió general de les Normes de manera que cal preveure-la i tramitar-la com a una modificació de les mateixes d'acord amb la legislació sectorial vigent al respecte:

- Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, parcialment modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer.
- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament que desenvolupa la Llei d'urbanisme.
- Decret 61/2014, de 13 de maig, pel qual s'aprova el Reglament sobre protecció de la legalitat urbanística.

Així mateix aquesta modificació no és contrària a les directrius de rang superior del vigent Pla Territorial de les Comarques Gironines a les quals no afecta en cap moment.

263

Finalment, en allò que fa referència a l'aplicació del vigent Text refós de la Llei d'urbanisme (Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, parcialment modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer), cal assenyalar que aquesta modificació es troba plenament afectada per l'article 98 de l'esmentat Decret (*modificació dels sistemes urbanístics d'espais lliures, zones verdes o d'equipaments esportius*) essent per tant una modificació que haurà de resoldre definitivament el conseller competent en matèria d'urbanisme previ Informe favorable de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona i la Comissió d'Urbanisme de Catalunya.

En qualsevol cas, atesa aquesta reglamentació, entenem que el gruix de la present memòria justifica suficientment el manteniment de la superfície i de la funcionalitat dels sistemes objectes d'aquesta modificació tal i com es determina expressament en l'apartat primer de l'article 98 abans indicat.

A nivell ambiental.

Entenem que la modificació proposada, que afecta exclusivament a espais i sistemes que ja gaudeixen de la classificació de sòl urbà o urbanitzable, no suposa en cap cas una tipologia de modificació susceptible de generar cap mena d'impacte ambiental afegit per la qual cosa no en resulta ni preceptiva ni necessària l'avaluació ambiental d'aquest document.

En aquesta mateixa línia atesa la tipologia de la modificació tampoc s'ha cregut necessari ni convenient d'establir ni analitzar diferents alternatives a la proposada.

I.04.06. CONCLUSIONS FINALS.

Així doncs, es considera que el gruix de l'exposició justifica de manera raonada i suficient, d'acord amb els articles 97.1 i 98.1 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme, la iniciativa de la present modificació la qual pretén la millora de la ordenació principalment en l'àmbit del sector residencial Sant Roc.

La millora d'aquesta ordenació es concreta, tal i com s'ha justificat, en els canvis següents:

Pel que fa a la documentació gràfica ...

- Plànol núm. 5. Classificació del sòl (topogràfic)

Es proposa la modificació d'aquest plànol exclusivament pel que fa a la categorització del Camí de Riular en el rang de "carreteres" i la nova classificació del sector Sant Roc que deixa de ser tractat com a un sòl urbanitzable delimitat per a ser inclòs en un polígon d'actuació urbanística com a sòl urbà no consolidat.

264

- Plànol núm. 10. Zones d'ordenació i sistemes en l'àmbit de St. Roc
Es proposa la modificació íntegra d'aquest plànol, des de la base cartogràfica que el sustenta fins a les diferents zonificacions establertes i sobradament descrites i justificades en el gruix de la present memòria.

Pel que fa a la Normativa ...

- Art. 95. Sistema Viari (clau A).
Es modifica el contingut de l'apartat 3r. de l'article 95 de la normativa de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes vigents (text actual segons la modificació aprovada definitivament per la CTU de Girona en data 22 de juliol de 2014) per tal de incloure la referència a les servituds i afectacions que la Diputació de Girona estableix per a la seva Xarxa Viària Local, essent aquesta una modificació "imposada" en virtut del conveni signat entre ambdues administracions (veure annex III.01).
- Art. 96. Sistema Ferroviari (clau F).
Es modifica íntegrament el contingut de l'article 96 de la normativa de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes vigents (text actual segons la modificació aprovada definitivament per la CTU de Girona en data 22 de juliol de 2014) per tal d'adaptar-lo millor a les directrius i exigències pròpies d'ADIF i de la Direcció General de Planificació Ferroviària.
- Art. 100. Sistema d'espais lliures urbans (clau V).
Es modifica parcialment el contingut actual de l'article 100 de la normativa de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes vigents (text actual segons la modificació aprovada definitivament per la CTU de Girona en data 22 de juliol de 2014) en què s'afegeix un 4rt. apartat on s'hi descriu la nova tipologia d'espai lliure ordenada: els espais lliures de protecció del sistema ferroviari (clau Vf).
- Art. 102. Sistema d'equipaments (clau E).
Es modifica parcialment el contingut actual de l'article 102 de la normativa de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes vigents (text actual segons la modificació aprovada definitivament per la CTU de Girona en data 22 de juliol de 2014) en què s'hi afegeix un 4rt. apartat que pretén recollir en quines situacions i sota quines limitacions es poden emplaçar elements propis dels serveis tècnics en sòls classificats com a sistema d'equipaments.



265

- Art. 118bis. PAU – Sant Roc.

Es crea un nou article 118bis que és en realitat la modificació íntegra dels articles 127 i 128 de les NNSS vigents atès que el sòl corresponent al sector Sant Roc deixa de ser considerat com a "sòl apte per urbanitzar" i passar a tenir la consideració de "sòl urbà no consolidat".

Aquest canvi de classificació ens impossibilita de continuar regulant el sector Sant Roc en els articles 127 i 128 atès que aquests es troben inclosos dins del capítol IV del títol III de les NNSS en què s'hi regulen els sòls urbanitzables o bé aptes per urbanitzar.

La necessitat d'emplaçar l'article corresponent al PAU Sant Roc en el capítol propi dels sòls urbans ens ha suposat la creació d'aquest nou article 118bis per tal de no haver de renumerar la resta d'articles de la normativa.

De retruc, la creació d'aquest nou article implica la derogació dels articles 127 i 128 del text vigent, els quals deixen de tenir sentit.

266

I.05 INICIATIVA I ENCÀRREC.

La present Modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes en els àmbits del sector Sant Roc i del Camí de Riuclar, en els termes indicats en aquesta memòria, es formula per iniciativa de l'Ajuntament de Massanes i es redacta previ encàrrec per part del propi ajuntament als Serveis Tècnics del Consell Comarcal de la Selva.

En qualsevol cas, l'equip redactor responsable d'aquest treball ha estat encapçalat per David Calvo i Coromina, arquitecte responsable de projectes de l'àrea de Serveis Tècnics del Consell Comarcal de la Selva, amb la col·laboració dels arquitectes Anna Sánchez i Arcadi Boix i el suport tècnic i jurídic de la resta de l'àrea.

Massanes, a juliol de 2016.



David Calvo i Coromina

Arquitecte i Cap de la Unitat dels
Serveis Tècnics del Consell Comarcal de la Selva

II. NORMATIVA

II. NORMATIVA.

Article 1.

Modificació de l'article 95 de la normativa de les NNSS vigents.

Es modifica el contingut dels apartats 3r. i 4rt. de l'article 95 de la normativa de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes vigents (*text actual segons la modificació aprovada definitivament per la CTU de Girona en data 22 de juliol de 2014*) de tal forma que, en el seu conjunt, resta redactat de la manera següent:

Article 95. Sistema viari (A).

1. Comprèn els espais i instal·lacions pròpies de la xarxa viària, destinades al transport de les persones i mercaderies que han de permetre l'accessibilitat entre les diverses àrees i sectors del territori i assegurar un nivell de mobilitat adequat.

S'inclouen també aquells serveis públics vinculats al viari i de suport al transport rodat com poden ser els serveis ITV, les bàscules, l'aparcament en superfície, les estacions de camions i transport públic rodat, etc.

Es diferencien les següents modalitats d'usos de comunicacions:

- Ús de circulació vianant.
Consisteix en l'activitat de desplaçament de les persones, tant sigui per el seu propi peu, en cadira de rodes (manual o motoritzades), cotxets de nen, etc. dintre del terme municipal.
- Ús de circulació ciclista.
Consisteix en l'activitat de desplaçament de les persones mitjançant la bicicleta dintre del terme municipal.
- Ús de circulació rodada motoritzada.
Consisteix en l'activitat de desplaçament de les persones i/o mercaderies, mitjançant vehicles motoritzats tant siguin públics o privats dintre del terme municipal.
- Ús d'aparcament.
S'entén per aparcament o estacionament de vehicles motoritzats i no motoritzats de tot tipus (automòbils, autobusos, camions, motos, bicicletes, etc.) els espais tant oberts com tancats, sobre o sota rasant, de domini públic o privat.

Es consideren usos auxiliars dels aparcaments situats en espais tancats, les cambres higièniques, sales d'instal·lacions i similars, així com instal·lacions de rentat de vehicles. No es consideren usos auxiliars els destinats a subministrament de combustibles, estacions de servei i tallers de reparació.

2. Les vies del sistema de comunicacions s'executaran d'acord amb allò que assenyalen els plànols d'aquestes normes subsidiàries o el planejament que el desplegui.
3. Per a la xarxa viària, es defineix l'àrea de protecció de sistemes establint que, pel què fa a la línia d'edificació, zones d'afecció, etc. sempre i quan no vinguin grafades als plànols d'ordenació, s'haurà de complir amb allò que disposi la legislació de carreteres i altre reglamentació sectorial que li correspongui (Text refós de la Llei de Carreteres i el Reglament que la desenvolupa).

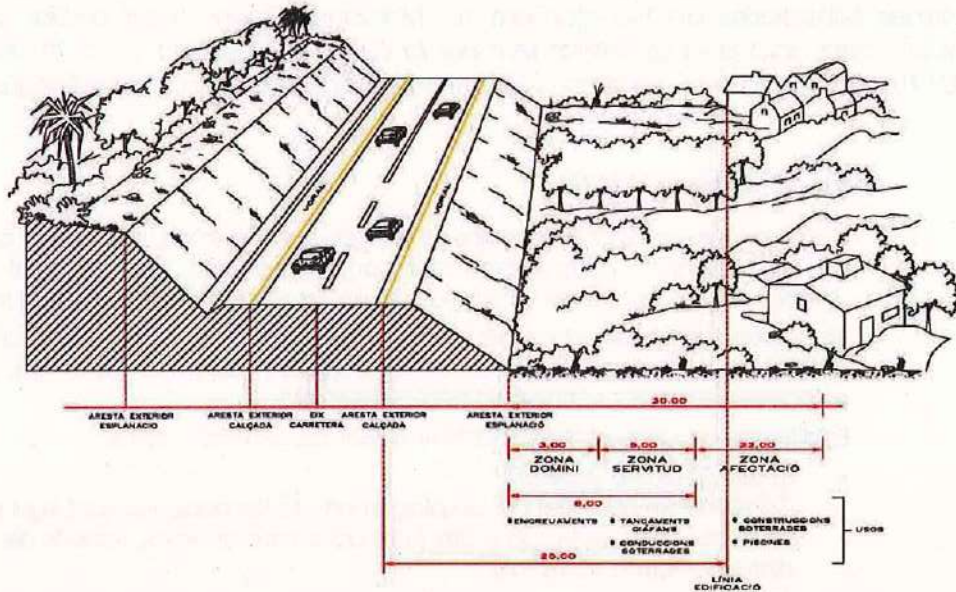


269

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riucar / Juliol de 2016.
Normativa.

En allò que fa referència a les zones de domini, servitud, afectació i/o línia d'edificació del sistema viari en aquelles vies que formin part del Servei de Xarxa Viària Local de la Diputació de Girona, aquestes s'adequaran a les zones delimitades en l'esquema següent:

RÈGIM D'ÚS I PROTECCIÓ DE CARRETERES



Pel que fa a les edificacions, masies o cases rurals situades entre una d'aquestes vies i la línia d'edificació, cal considerar el que assenyala el Reglament general de carreteres (D. 293/2003) i que diu així:

- Entre el límit de la zona de domini públic i la línia d'edificació no es poden autoritzar obres de consolidació d'edificacions i/o instal·lacions existents que impliquin augment de volum de l'edificació existent. Només es poden autoritzar obres de conservació i manteniment que no impliquin reconstrucció o millora i, en el cas de canvi d'ús, siguin compatibles amb l'ordenament urbanístic vigent (art. 84 del D. 293/2003).
- La línia d'edificació s'ha de situar, mesurada horitzontalment a partir de l'aresta exterior de la calçada, a 25 mts. (art. 86.2 del D. 293/2003).

4. Quan en zones adjacents a les que formen el sistema viari es demani l'autorització d'un acte subjecte a llicència municipal, l'administració municipal requerirà l'informe preceptiu dels òrgans competents en matèria d'obres públiques.

Quan aquestes obres es situïn en la zona d'influència de vies de la qual n'és titular la Diputació de Girona (camí de Riucar) serà necessari que el promotor sol·liciti i obtingui autorització de la Diputació de Girona i, juntament amb la sol·licitud, porti la documentació corresponent al planejament derivat, projecte d'urbanització o projecte constructiu que correspongui per a garantir el compliment de les prescripcions que hi siguin d'aplicació.

Els informes denegatoris per raons de competències específiques determinaran la denegació de la llicència municipal.

Article 2.

Modificació de l'article 96 de la normativa de les NNSS vigents.

Es modifica íntegrament el contingut de l'article 96 de la normativa de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes vigents (*text actual segons la modificació aprovada definitivament per la CTU de Girona en data 22 de juliol de 2014*) el qual resta redactat de la manera següent:

Article 96. Sistema ferroviari (F).

1. Comprèn les vies de ferrocarril, estacions, etc. i resta d'instal·lacions associades al seu desenvolupament i exercici, inclosos els usos auxiliars d'aquests.

Els usos admesos seran els que es preveuen en la Normativa Sectorial Ferroviària recollida essencialment en la Llei 38/2015 del 20 de setembre del Sector Ferroviari (LSF), i en el Reial Decreto 2387/2004 del 30 de desembre pel el qual s'aprova el Reglament del Sector Ferroviari (RSF).

2. En l'esmentada norma sectorial es delimiten la Zona de Domini Públic Ferroviari, la Zona de Protecció i la Línia Límit d'Edificació, d'acord amb les definicions següents:

- a. Zona de domini públic ferroviari.

La zona de domini públic ferroviari comprèn els terrenys ocupats per la explanació de la línia ferroviària i una franja de terreny de 8 metres a cada costat de la mateixa, mesurada en horitzontal i perpendicularment a l'eix de la línia des de l'aresta exterior de la explanació. No obstant això, en sòls classificats de urbans o urbanitzables aquesta distància es redueix fins a 5 metres.

- b. Zona de protecció.

La zona de protecció resta constituïda per les franges de terreny situades a ambdós costats de la línia ferroviària i delimitades, interiorment per la zona de domini públic i, exteriorment, per unes línies paral·leles a l'eix de la línia que delimita aquesta i que es troba situada a 70 metres de l'aresta exterior d'explanació més pròxima. No obstant això, en sòls classificats de urbans o urbanitzables aquesta distància es redueix fins a 8 metres.

- c. Línia límit d'edificació.

Les línies límit d'edificació es situen a 50 metres de l'aresta exterior de la plataforma, mesurats horitzontalment a partir d'aquesta. No obstant això, en trams de línies ferroviàries que discorren per zones urbanes aquesta distància es redueix amb caràcter general fins a 20 metres.

3. Qualsevol figura de planejament derivat, projecte d'urbanització, projecte d'obres o similar que afecti a terrenys classificats de Sistema Ferroviari haurà de tenir en compte les limitacions a la propietat i les proteccions al ferrocarril en les zones abans assenyalades.
4. Totes les construccions o edificacions en sòls als què es fa referència en els paràgrafs anteriors, hauran de comptar amb l'autorització prèvia d'ADIF per tal de garantir la correcta aplicació de la normativa sectorial ferroviària.

Article 3.

Modificació de l'article 100 de la normativa de les NNSS vigents.

Es modifica parcialment el contingut actual de l'article 100 de la normativa de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes vigents (*text actual segons la modificació aprovada definitivament per la CTU de Girona en data 22 de juliol de 2014*) en què s'hi afegeix un 4rt. apartat de tal forma que resta redactat de la manera següent:

Article 100. Sistema d'espais lliures urbans (V).

1. El sistema d'espais lliures urbans són els espais lliures de titularitat pública situats a l'àmbit urbà (conformat per el conjunt de sòls urbà i urbanitzable), destinats al lleure i esbarjo de la població, susceptibles bé d'un tractament vegetal i/o natural, bé d'urbanitzacions artificials com places, àrees de jocs infantils, passejos, etc.
2. Als espais lliures urbans, sols s'hi admetran les construccions i instal·lacions auxiliars vinculades a l'ús principal d'aquests espais. En qualsevol cas, aquestes no podran ocupar més del 5% de la superfície total de l'espai lliure o zona verda. Temporalment, s'hi admet la instal·lació de fires, circs i atraccions que no malmetin els espais enjardinats.
3. En cap cas s'admetran aprofitaments privats del subsòl, sòl i volada d'aquests espais. No obstant això, al subsòl d'aquests sistemes s'admet que s'hi situin serveis públics sempre que es garanteixi l'enjardinament de la superfície.
4. Entendrem també com a una modalitat del Sistema d'espais lliures urbans aquells sòls que, dins del sòl urbà o urbanitzable, reuneixin les condicions generals de la clau V alhora que desenvolupen també una funció de protecció del sistema ferroviari.

Aquest sistema particular d'espais lliures urbans apareix indicat en els plànols d'ordenació corresponents amb la subclau V_F i són completament inedificables.

Article 4.

Modificació de l'article 102 de la normativa de les NNSS vigents.

Es modifica parcialment el contingut actual de l'article 102 de la normativa de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes vigents (*text actual segons la modificació aprovada definitivament per la CTU de Girona en data 22 de juliol de 2014*) en què s'hi afegeix un 4rt. apartat de tal forma que resta redactat de la manera següent:

Article 102. Sistema d'equipaments comunitaris (E).

1. El sistema d'equipaments comunitaris compren aquells equipaments destinats a les activitats al servei de la població per la seva educació, assistència sanitària, enriquiment cultural, pràctica de l'esport, i tots aquells que impliquin una millora de la seva qualitat de vida a l'entorn municipal.

Aquests equipaments comunitaris es poden desenvolupar en règim de titularitat pública (equipaments públics) i sense ànim de lucre, o en règim de titularitat privada i/o patrimonial (equipament privat) de caràcter lucratiu. Aquests últims podran ser assimilables als usos terciaris.

2. Els diferents usos que es determinen com a sistema d'equipament comunitari són els següents:

E.1. Ús d'equipament docent.

Comprèn les activitats destinades a l'ensenyament en totes les modalitats existents (escoles bressol, idiomes, informàtica, arts plàstiques, conducció, etc.) i en nivells oficials (infantil, primària, secundària, batxillerat, formació professional, universitat, etc.) que s'imparteixin en acadèmies, escoles públiques, concertades o privades, o en centres docents homologats.

E.2. Ús d'equipament sanitari. Ús d'equipament assistencial

L'ús d'equipament sanitari comprèn els serveis destinats al tractament o allotjament de malalts com: hospitals, sanatoris, clíniques, dispensaris, consultoris i similars. Inclou també les clíniques veterinàries i establiments similars.

L'ús d'equipament assistencial comprèn els serveis destinats a l'assistència i cobertura de les necessitats de sectors de la població desvalguts o col·lectius socials especialment necessitats, i que en general no estan incloses en altres usos: inclou els allotjaments comunitaris com residències, asils, llars de vells, etc. així com altres establiments que prestin una funció social a la comunitat com poden ser casals, centres d'orientació i diagnòstic, centres ocupacionals i/o d'atenció especialitzada per a disminuïts, centres de dia per a gent gran, centres de reinserció social, etc.

E.3. Ús d'equipament religiós

L'ús d'equipament religiós comprèn les activitats de culte o formació religiosa que es desenvolupen en esglésies, ermites i centres parroquials entre els de religió catòlica, i els que es poguessin desenvolupar als centres d'altres religions.

Els centres de culte, es regularan d'acord amb allò que disposa la Llei 16/2009, del 22 de juliol, dels centres de culte, i per el Decret 94/2010, de 20 de juliol, de desplegament de la Llei 16/2009, dels centres de culte, o la que al seu moment modifiqui o substitueixi aquesta, i la resta de legislació sectorial vigent.

Els centres de cultes, hauran de complir amb allò que disposi la legislació sectorial corresponent, a efecte de l'autorització de la seva implantació.

E.4. Ús d'equipament sociocultural

L'ús d'equipament sociocultural comprèn els establiments o espais oberts al públic en general, on es desenvolupen les activitats que estan recollides al Decret 112/2010, de 31 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament d'espectacles públics i activitats recreatives, a l'Annex I (el catàleg d'espectacles públics, activitats recreatives i dels establiments i espais oberts al públic on aquests es duen a terme) al punt "II. Espectacles públics", i aquelles activitats de tipus social i/o cultural desenvolupades en centres socials, cases de cultura, sales d'art, museus, biblioteques, sales de conferències, espais d'exposicions, arxius, centres culturals, ludoteques o similars.

Les activitats d'espectacle públic, es regularan d'acord amb allò que disposa la Llei 11/2009, del 6 de juliol, de regulació administrativa, dels espectacles públics i les activitats recreatives, i per el Decret 112/2010, de 31 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament d'espectacles públics i activitats recreatives, o la que al seu moment modifiqui o substitueixi aquesta, i la resta de legislació sectorial vigent.

Cada modalitat d'ús d'espectacle públic o de tipus sociocultural, haurà de complir amb allò que disposi la legislació sectorial corresponent, a efecte de l'autorització de la seva implantació.

273

E.5. Ús d'equipament administratiu. Ús d'equipament associatiu.

L'ús d'equipament administratiu comprèn els centres o edificis destinats a l'administració pública o a organismes públics.

L'ús d'equipament associatiu comprèn aquelles activitats de tipus social i de promoció que es desenvolupen en centres d'associacions cíviques, polítiques o similars i que no portin assignat cap ús complementari de tipus recreatiu, educatiu i esportiu.

E.6. Proveïment.

L'ús d'equipament de proveïment comprèn els escorxadors, mercats i altres centres de proveïment.

E.7. Cementiri

Comprèn l'ús de cementiri, tanatori i crematori.

E.8. Equipament esportiu. Ús de lleure..

L'ús d'equipament esportiu comprèn les activitats relacionades amb la pràctica, l'aprenentatge i el desenvolupament d'activitats esportives en instal·lacions cobertes o no, com poden ésser camps de futbol, poliesportius, gimnàs i escoles de dansa, squash, piscines i similars.

Es consideren com a ús de lleure, aquelles activitats que es desenvolupen en espais oberts o no edificats, i que tenen per finalitat l'ús i el gaudiment del medi natural, de manera sostenible, exercides des de la perspectiva del lleure i el turisme, de la interpretació de la natura o amb objectius educatius o didàctics.

3. L'edificació s'ajustarà a les necessitats funcionals dels diferents equipaments, al paisatge, a l'organització general del teixit urbà en què es situen, i a les condicions ambientals del lloc. Per a tot això es determina que: l'edificabilitat neta per als nous equipaments es regularà pels següents índexs: docent i esportiu (0,50 m² st. / m² sòl), sanitari i assistencial (0,80 m² st. / m² sòl) i sociocultural, religiós, administratiu, associatiu i de proveïment (1 m² st. / m² sòl).

Si l'edificació veïna és aïllada, cal complir les mateixes separacions a partions que aquella, i si és entre mitgeres cal ocultar les vistes d'aquelles des del carrer.

Com a alçada màxima s'admet la més alta de les que aquestes Normes admeten a les finques que confronten amb la corresponent zona d'equipaments.

4. Quan el desenvolupament urbanístic exigeixi la instal·lació d'algun element propi dels serveis tècnics definits en l'article 103 sense que es disposi en l'àmbit proper d'una reserva específica de sòl per a Sistema d'Infraestructures i serveis tècnics (clau T), s'admetrà la instal·lació d'aquests en sòls qualificats com a Sistema d'Equipaments (clau E), si bé hauran de donar compliment a les condicions següents:
 - a. La instal·lació del servei tècnic en qüestió no podrà ser clarament incompatible amb la naturalesa i/o funció de l'equipament existent i/o previst.
 - b. Els serveis tècnics instal·lats en espais qualificats d'equipaments no podran ocupar més del 20% del sòl qualificat com a tal, ja sigui mitjançant les corresponents edificacions o bé en base a espais exteriors que han d'estar inevitablement vinculats al propi servei tècnic i que formen part, en conjunt, d'un mateix recinte tancat.
 - c. Les característiques de les edificacions i/o recintes tancats que continguin els serveis tècnics en qüestió s'hauran d'integrar adequadament amb

l'equipament existent o bé amb les edificacions de l'entorn, admetent-se en tot cas les alçades que resultin necessàries i tècnicament justificables.

Article 5.

Creació d'un nou article 118bis, definit així per no alterar la numeració de la resta de la normativa de les NNSS vigents.

Es crea un nou article 118bis que és en realitat la modificació íntegra dels articles 127 i 128 de les NNSS vigents atès que el sòl corresponent al sector Sant Roc deixa de ser considerat com a "sòl apte per urbanitzar" i passar a tenir la consideració de "sòl urbà no consolidat". Aquest nou article 118 bis queda redactat de la manera següent:

Article 118bis. PAU Sant Roc.

1. OBJECTIUS.

L'objectiu primordial d'aquest Polígon d'Actuació Urbanística (PAU) és dotar l'àmbit del sector Sant Roc de Massanes (urbanització residencial), dels serveis i característiques bàsiques necessàries per a ser considerat com a sòl urbà consolidat, consideració de què ja havia gaudit en anteriors planejaments tot i que el sector no reuneix les condicions d'urbanització suficients per a aplicar-hi aquest concepte.

Actualment es manté com a base de l'ordenació l'antic "Plan de Extensió" aprovat l'any 1974, ajustada però a les determinacions urbanístiques actuals.

Aquest àmbit també disposa del corresponent Projecte de reparcel·lació aprovat definitivament mancant-li tan sols per al seu definitiu desenvolupament la redacció, aprovació i execució del corresponent Projecte d'urbanització.

2. ÀMBIT.

L'àmbit del PAU Sant Roc és el delimitat en els plànols d'ordenació vigents de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes i es correspon majoritàriament amb la delimitació formulada l'any 1974 en l'esmentat "Plan de Extensió", per bé que ajustat a la superfície real topogràficament comprovada en el projecte de reparcel·lació aprovat.

3. SUPERFÍCIES.

Després dels ajustos indicats, la superfície de l'àmbit del PAU Sant Roc és de 154.326,43 m².

4. CONDICIONS D'ORDENACIÓ, EDIFICACIÓ I ÚS.

S'aplica a aquest sector la zonificació de Ciutat Jardí - 2b (CJ-2b), els paràmetres urbanístics de la qual es corresponen íntegrament amb la zonificació CJ-2 regulada en l'article 110 de la normativa, a excepció del paràmetre de l'edificabilitat màxima admesa referida a la parcel·la la qual, per al sector Sant Roc, és de 0,60 m² de sostre per m² de sòl.

5. CESSIONS.

Les cessions per a sistemes i espai lliures que s'esdevenen del definitiu desenvolupament urbanístic d'aquest sector cal entendre-les com a ja formalitzades atès que el Projecte de reparcel·lació del sector es troba definitivament aprovat i degudament inscrit en el Registre de la Propietat.

275

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riular / juliol de 2016.
Normativa.

En qualsevol cas, la definitiva recepció del sector resta condicionada a la realització de les comprovacions oportunes al respecte atès que, posteriorment a l'aprovació del projecte de reparcel·lació, s'han produït modificacions en la ordenació del sector.

En qualsevol cas, les cessions per a sistemes i espais lliures que resulten de la definitiva consolidació d'aquest sector es correspondran amb les assenyalades en el quadre següent:

	Clau	Superfície
Sistema d'espais lliures	Clau V	16.165,23 m ²
	Clau V _F	2.858,53 m ²
Sistema d'equipaments	Clau E	7.044,95 m ²
Sistema viari	Clau V	23.122,47 m ²
Sistema ferroviari	Clau F	3.515,76 m ²
TOTAL		52.706,94 m²

Els espais de cessió corresponents al Sistema ferroviari (clau F) i al Sistema d'espais lliures de protecció del sistema ferroviari (clau V_F) no caldrà que siguin cedits a l'administració local atès que ambdós es troben directament vinculats a la Línia d'Alta Velocitat (LAV), infraestructura ferroviària depenent del Ministerio de Fomento.

6. CÀRREGUES.

El sector s'haurà de dotar, mitjançant el corresponent projecte d'urbanització, de les xarxes i infraestructures de serveis que li resultin necessàries.

En aquesta sentit i en relació a la xarxa de sanejament, caldrà que aquest projecte d'urbanització determini si és necessari d'establir un sistema de depuració propi o bé, previ informe favorable de l'ACA, resulta viable la connexió del sector al sistema públic de sanejament.

En el primer supòsit caldrà determinar quin és la reserva de sòl idònia per a la ubicació de les instal·lacions tècniques necessàries (preferiblement dins l'àmbit del sector), mentre que en el segon dels supòsits serà necessària la subscripció del corresponent Conveni de Sanejament en virtut del qual els propietaris del sector assumiran els costos derivats d'aquesta connexió i, si s'escau, de la part proporcional de les obres de reforma i/o ampliació de l'EDAR que correspongui.

Així mateix, d'acord amb l'article 38 del RD 1290/2012, amb la finalitat de reduir convenientment la contaminació generada en episodis de pluja, també caldrà que en el disseny de la xarxa d'aigües pluvials s'hi incorporin les obres i instal·lacions que permetin retenir i evacuar adequadament cap a l'estació depuradora d'aigües residuals urbanes les primeres aigües d'escorrentia de la xarxa de sanejament amb elevades concentracions de contaminants produïdes en els episodis esmentats.

En aquest sentit, els sobreeixidors a la llera hauran de preveure en el brocal de sortida les estructures necessàries de transició, dissipació d'energia i protecció de marges i llera per no ocasionar afeccions sobre el domini públic hidràulic ni a tercers.

276

7. CONDICIONS DE GESTIÓ.

S'estableix com a sistema de gestió per a la definitiva consolidació del sector el sistema de gestió per compensació, determinant un termini màxim de 2 anys per a la redacció i aprovació del projecte d'urbanització, podent l'Ajuntament de Massanes aprovar un canvi del sistema de gestió, per cooperació, en cas d'incompliment d'aquest termini.

Mentre no es completi la urbanització del sector Sant Roc, es manté per aquest la consideració de **sòl urbà no consolidat** essent-li per tant d'aplicació la normativa urbanística i sectorial determinada per a aquest tipus de sòl.

Article 6.

Derogació dels articles 127 i 128 de les NNSS vigents.


Es deroga el contingut íntegre dels articles 127 i 128 de la normativa fins ara vigent atès que ambdós fan referència al sector Sant Roc com a un "sòl apte per a urbanitzar", classificació urbanística que no es correspon amb la nova realitat aprovada.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

277

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió de Política Territorial
de Catalunya

III. ANNEXOS

**01. Conveni entre la Diputació de Girona i l'Ajuntament
de Massanes per la cessió del camí de Riuclar**

III. ANNEXOS



Diputació de Girona



Ajuntament de Massanes

279

Conveni entre la Diputació de Girona i l'Ajuntament de Massanes per a la cessió a la Diputació de Girona del camí a Riuciar, des de la GI-555.

I. ENTITATS QUE INTERVENEN.

Diputació de Girona, representada pel seu president, senyor Joan Giraut i Cot, assistit pel secretari general, senyor Jordi Batllori i Nouvilas, en virtut de les facultats conferides per acord del Ple de 23 de setembre de 2014.

Ajuntament de Massanes, representat pel seu alcalde president, senyor Joan Pou i Lucea, assistit pel secretari, senyor Joan Guitart i Duran, en virtut de les facultats conferides per acord del Ple de 18 de juliol de 2014.

II. ANTECEDENTS I MOTIVACIÓ.

1. Els articles 107.4 i 108.3 de la Llei 26/2010 de règim jurídic i procediment de les administracions públiques de Catalunya, així com l'article 303 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals faculden a les administracions públiques de Catalunya per a subscriure convenis en l'àmbit de les seves competències respectives i per a la consecució de finalitats d'interès comú.
2. La Diputació de Girona és titular de la xarxa viària local que transcorre per les comarques gironines d'acord amb l'ordenació de carreteres de Catalunya establerta en el Text refós de la Llei de carreteres (Decret Legislatiu 2/2009, de 25 d'agost). A aquesta xarxa, d'acord amb els articles 6.3 de la Llei esmentada i 4 del Reglament General de Carreteres (Decret 293/2003, de 18 de novembre), s'hi poden integrar les vies que reuneixin les condicions funcionals de carretera, essent requisit previ per a la integració la prèvia redacció del corresponent pla zonal, el qual definirà el seu traçat i les seves característiques tècniques. La Diputació de Girona té redactat i aprovat el Pla zonal (Pla de carreteres de les comarques gironines) i actualment està en fase d'aprovació definitiva per part del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.
3. La carretera que motiva aquest conveni és la que serveix d'accés a la urbanització Riuciar, dins el terme municipal de Massanes, i que s'inicia al PK 10+300 de la GI-555.

Té una longitud de 5.410 metres, amb una amplada mitja de 5,0 metres. Disposa de ferm asfàltic i d'un sistema de drenatge compost per cunetes a ambdós marges i 26 obres de drenatge transversal. Disposa de cunetes revestides i de terra amb diversos passos salvacunetes. La carretera es troba en terreny molt accidentat i té trams a nivell dels terrenys laterals i d'altres a mitja vessant, en els que disposa de talussos tant de desmunt com de terraplè.

El vial reuneix les condicions funcionals de carretera codificada, atès que connecta directament el nucli de Riuciar amb la carretera comarcal GI-555. Per aquest motiu està inclòs en el Pla zonal amb el codi 8.07.1 com a via susceptible d'integrar-se a la xarxa viària local.

Des del PK 2+210 al final hi ha una canonada d'aigua potable (PE DN110) sota la cuneta marge dret. Des de l'accés a l'estació depuradora d'aigües residuals, en el PK 5+160, fins el final hi ha un tram de l'emissari del clavegueram que transcorre per el marge esquerre i en uns 120 metres transcorre sota la calçada, a causa de la dificultat orogràfica.

280



Diputació de Girona



Ajuntament de Massanes

4. La integració del vial a la xarxa viària local requereix que prèviament aquest reuneixi les condicions tècniques que el propi Pla zonal defineix. Es tracta de les actuacions següents:
 - Sega dels marges, i esbrossada dels arbres que redueixen el gàlib del vial i del sotabosc adjacent.
 - Neteja i rehabilitació dels sistema de drenatge: cunetes, passos i tubs transversals.
 - Rehabilitació del ferm asfàltic i de la seva base on sigui necessari
 - Senyalització vertical, de codi i orientació; fitació quilomètrica
 - Senyalització horitzontal
5. L'Ajuntament de Massanes, coneixedor i conforme amb les previsions que el Pla zonal fa per aquest camí i amb el nou règim jurídic de la franja de protecció d'aquest, manifesta la conveniència d'integrar aquest camí a la xarxa viària local de la Diputació, la qual cosa comportarà una millora substancial en la seva explotació i conservació.
6. Ateses les circumstàncies exposades, totes les parts consideren necessari traspasar el vial municipal esmentat a la Diputació de Girona, per a la seva incorporació a la seva xarxa viària local, prèvia execució de les obres de condicionament que requereixi tan aviat com sigui possible.

En virtut de tot això, formalitzen aquest conveni amb subjecció als següents

PACTES

1. Objecte del Conveni.

Constitueix l'objecte d'aquest conveni fixar els compromisos de col·laboració entre les parts signatàries en relació al traspàs del vial que uneix la urbanització Riuclar amb la carretera comarcal GI-555, que seguidament es descriu, a la Diputació de Girona per a la seva incorporació a la xarxa viària local; i també en relació a les actuacions a realitzar en la definició, execució i finançament de les obres de "Rehabilitació del ferm i dels elements tècnics i funcionals de la carretera que uneix la urbanització Riuclar amb la GI-555", que es descriuen en l'antecedent 4 d'aquest conveni.

El vial que motiva aquest document es pot descriure amb els seus inicis i finals:

- Inici: arran de la carretera GI-555, a l'alçada del PK 10+300
coordenades eix: X=472.386, Y=4.625.012
- Final: abans de l'entrada a la urbanització
coordenades eix: X=469.193, Y=4.626.539

Té una longitud de 5.410 metres i s'identifica gràficament en el plànol que s'acompanya com a Annex a aquest conveni.

El tram pertany a l'Ajuntament de Massanes i està inscrit a l'Inventari general de béns municipals com a bé de domini públic d'ús públic, amb el codi 34CR0352, dins l'epígraf 1.1.c.12, amb la denominació "Camí del rieral o de la urbanització Riu Clar".

Se li assigna el codi provisional següent: GI-7445.

[Handwritten signatures and initials on the left margin]



2. Obligacions de l'Ajuntament de Massanes.

1. Cessió. L'Ajuntament de Massanes cedeix gratuïtament a la Diputació de Girona la titularitat del vial descrit en el pacte anterior, lliure de càrregues, per a la seva incorporació a la xarxa viària local.

L'objecte de la cessió, a més del vol i el subsòl, el conforma la calçada i els seus elements funcionals, això és: ferm, senyalització vertical i horitzontal, elements d'abalisament, drenatge, etcètera, inclosos els talussos tant de terraplè com de desmunt que conformen el vial.

2. Autorització d'obres. L'Ajuntament de Massanes autoritza a la Diputació de Girona a executar les obres de "Rehabilitació del ferm i dels elements tècnics i funcionals de la carretera que uneix la urbanització Riuclar amb la GI-555", previstes en l'apartat 4t de l'antecedent II d'aquest Conveni.
3. Planejament urbanístic. A partir de l'entrada en vigor d'aquest conveni, l'Ajuntament de Massanes inclourà en la primera modificació i/o revisió del planejament urbanístic municipal que promogui, fins a la seva aprovació definitiva, la previsió del vial que motiva aquest Conveni i la seva zona d'influència com a sistema viari general i sistema de protecció viari, respectivament, d'acord amb el que estableix la legislació de carreteres i la legislació urbanística de Catalunya. Les responsabilitats que es puguin derivar de la manca de compliment d'aquesta obligació recauran exclusivament en l'Ajuntament.

En tot cas, des de l'entrada en vigor d'aquest conveni i fins que les modificacions dels instruments de planejament urbanístic municipal en el sentit indicat no hagin culminat, l'Ajuntament de Massanes no atorgarà cap llicència urbanística que afecti la via objecte de traspàs i/o una franja adjacent de 30 metres, a banda i banda de la via, a comptar des de l'aresta exterior de l'esplanació, sense l'informe previ i vinculant de la Diputació de Girona.

4. Serveis municipals. L'Ajuntament de Massanes es compromet a proporcionar a la Diputació de Girona tota la informació de què disposi respecte totes les construccions, instal·lacions i serveis existents en la franja de 30 metres a comptar des de l'aresta exterior de l'esplanació, a banda i banda del camí objecte de cessió, quan aquesta li ho sol·liciti.

3. Obligacions de la Diputació de Girona.

1. Acceptació de la cessió. La Diputació de Girona accepta el traspàs de la carretera que uneix el nucli de Riuclar amb la carretera comarcal GI-555, indicada en el pacte primer, que li cedeix l'Ajuntament de Massanes el qual serà efectiu des de la signatura de l'acta de recepció de les obres que s'especifiquen en l'apartat següent d'aquest pacte. A aquest efecte, la Diputació de Girona, una vegada subscripta l'acta de recepció, ho posarà en coneixement de l'Ajuntament i li trametrà una còpia.
2. Obres. La Diputació de Girona definirà tècnicament, tramitarà fins a la seva aprovació, expropiarà, si s'escau, contractarà i executarà les obres de "Rehabilitació del ferm i dels elements tècnics i funcionals de la carretera que uneix la urbanització Riuclar amb la GI-555", previstes en l'apartat 4 de l'Antecedent II d'aquest Conveni, amb càrrec al seu pressupost.

282



Diputació de Girona



Ajuntament de Massanes

4. Condició suspensiva.

L'efectivitat de la incorporació al Catàleg de carreteres codificades del camí municipal indicat en el pacte primer restarà subjecta a l'aprovació definitiva del Pla zonal.

5. Termini de vigència i pròrrogues.

Aquest conveni serà vàlid i eficaç des de l'última signatura d'aquest i el seu termini de vigència serà de tres anys, prorrogable per dos anys més pel cas que per causes justificades no s'haguessin acomplert els compromisos assolits, excepte els apartats 3r i 4t del pacte núm. 2 i el pacte núm. 6, que tindran caràcter indefinit.

6. Responsabilitat de les parts.

Les responsabilitats de tot tipus que es puguin derivar respecte la via objecte d'aquest conveni fins a la signatura de l'acta de recepció de les obres correspondran a l'Ajuntament de Massanes.

No obstant això, la responsabilitat que es generi durant l'execució de les obres o bé amb posterioritat però derivada d'una deficient execució correspondrà a l'empresa adjudicatària d'aquestes en els termes que disposa la legislació vigent.

7. Resolució.

Aquest Conveni es resoldrà per desistiment o incompliment de les obligacions assumides per part d'una de les entitats intervinents. En aquest cas, la cessió de titularitat quedarà sense efecte i l'Ajuntament hauria d'abonar a la Diputació totes les despeses que aquesta hagués realitzat (cost del projecte, obres, expropiacions, etcètera) i els danys i perjudicis que aquesta situació generés.

8. Jurisdicció.

Les qüestions litigioses que poguessin sorgir en relació al compliment d'aquest conveni es resoldran per la jurisdicció contenciosa administrativa.

I, en prova de conformitat, les persones que l'atorguen signen aquest conveni en el lloc i la data que s'assenyalen.

Girona, 23 OCT. 2014

Per la Diputació de Girona
El president

Joan Giraut i Cot
Massanes,

Per l'Ajuntament de Massanes
L'alcalde-president

Joan Pou i Lucea

El secretari general

Jordi Batllori i Nouvilas

El secretari

Joan Guifart i Duran



283



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

02. Reportatge fotogràfic

III. ANNEXOS

III.02. REPORTATGE FOTOGRÀFIC.

III.02.01. SECTOR SANT ROC.



Imatges corresponents a l'entrada a Sant Roc des de la GI.555, on hi podem observar la presència d'una marquesina de transport públic i l'antiga caseta d'informació del sector que es pretén recuperar per a usos socials i culturals.

285

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries
de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.
Annex 02 / Reportatge fotogràfic.



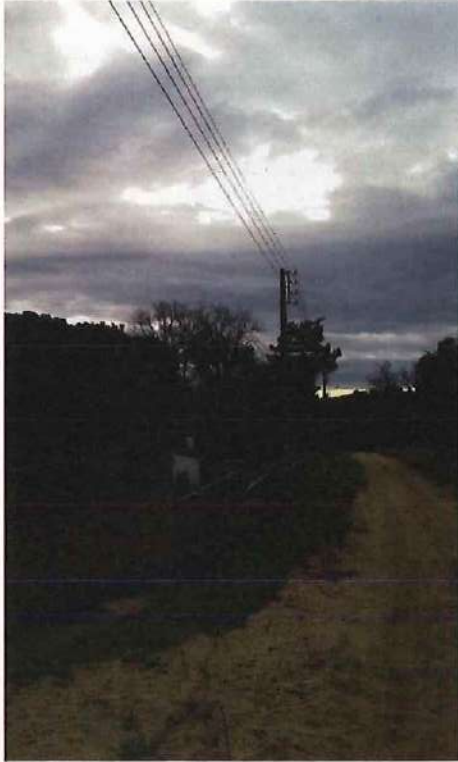
El sector de Sant Roc es troba "parcialment urbanitzat" doncs té les alineacions i rasants de carrers definides i disposa d'alguns serveis propis del sòl urbà, l'últim dels quals es correspon amb la xarxa d'aigua potable.



En alguns trams les voreres es troben parcialment pavimentades mentre que en d'altres únicament hi és visible la vorada, més o menys malmesa.

287

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc I del Camí de Riuclar / juliol de 2016.
Annex 02 / Reportatge fotogràfic.



També hi és visible la xarxa aèria de BT així com part de l'enllumenat públic el qual, no obstant això, caldrà substituir íntegrament.

288

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.
Annex 02 / Reportatge fotogràfic.



La instal·lació de la xarxa d'aigua potable també ha previst la instal·lació dels corresponents hidrants tal i com estableix la normativa sectorial vigent.



289

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries
de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuciar / juliol de 2016.
Annex 02 / Reportatge fotogràfic.



Sense entrar a valorar la qualitat de les edificacions existents ni si actualment es troben habitades, sí que es pot afirmar que en el sector Sant Roc hi trobem entre 30 i 35 parcel·les ocupades per habitatges i unes 8 o 10 més ocupades per coberts i altres edificacions auxiliars que no podem arribar a computar com a habitatges de ple dret (d'un total de 165 parcel·les contemplades en el sector després de les expropiacions del TAV).

290



Atesa la presència d'habitatges, el sector Sant Roc també disposa del corresponent servei de recollida d'escombraries (orgànica, RSU i selectiva).

291

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries
de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.
Annex 02 / Reportatge fotogràfic.

III.02.02. CAMÍ DE LA GI.555 A RIUCLAR.



292

**Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries
de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.**
Annex 02 / Reportatge fotogràfic.



293

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.
Annex 02 / Reportatge fotogràfic.



294

**Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries
de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.**
Annex 02 / Reportatge fotogràfic.




295

Text Refós de la modificació de les Normes Subsidiàries
de Planejament de Massanes, en els àmbits de Sant Roc i del Camí de Riuclar / juliol de 2016.
Annex 02 / Reportatge fotogràfic.



El camí que va de la GI.555 a la urbanització de Riuclar és clarament una via local principal, pavimentada i degudament senyalitzada, d'amplada suficient per a suportar el trànsit de vehicles normals en doble direcció.

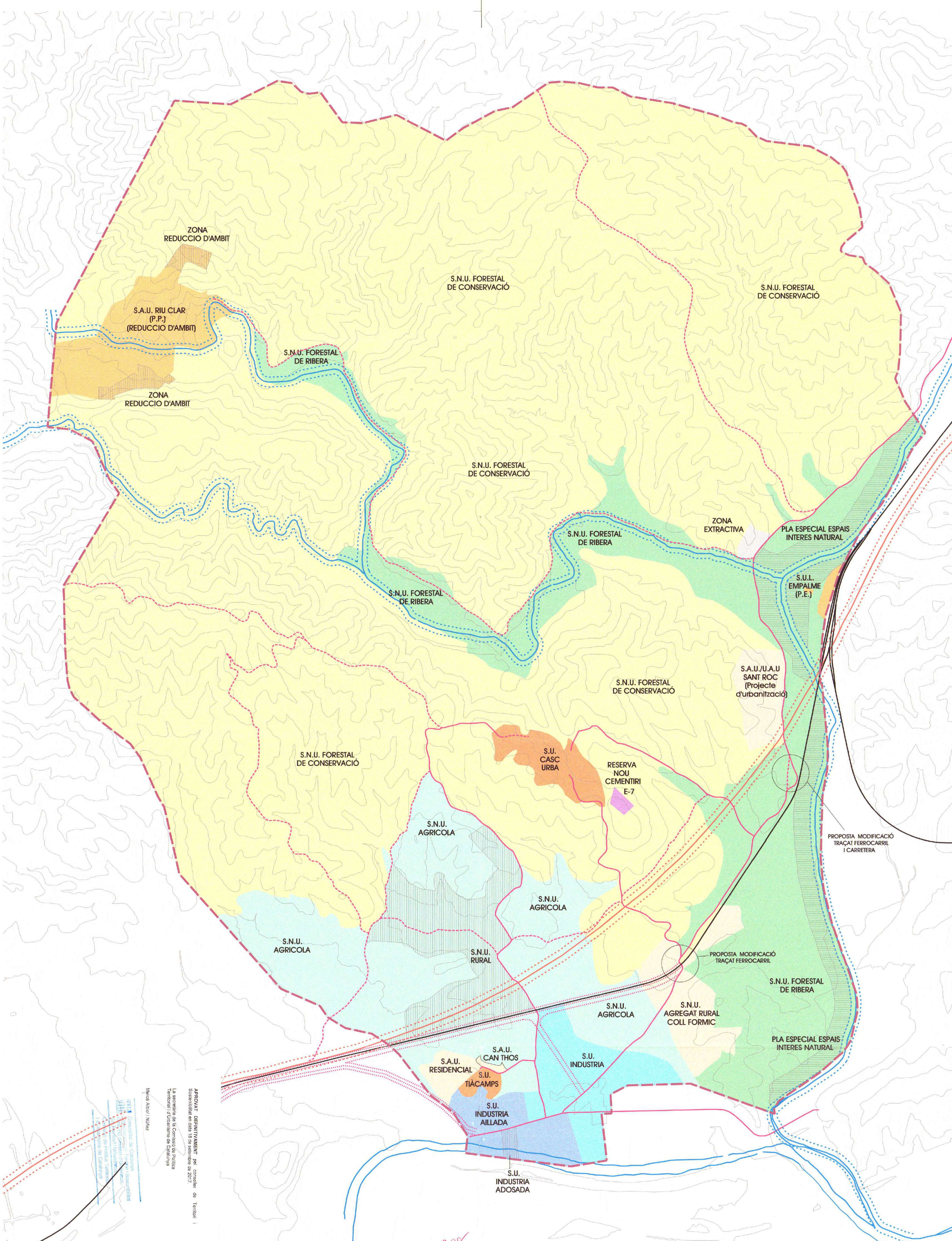
IV. PLÀNOLS

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

01. Planejament vigent i plànols d'informació
IV. PLÀNOLS



APROVAT DEFINITIVAMENT pel conseller de Territori i Sostenibilitat en data 10 de setembre de 2017.
 La secretaria de la Comissió de Política Territorial i Urbanisme de Catalunya
 Mercè Alcega i Muñoz

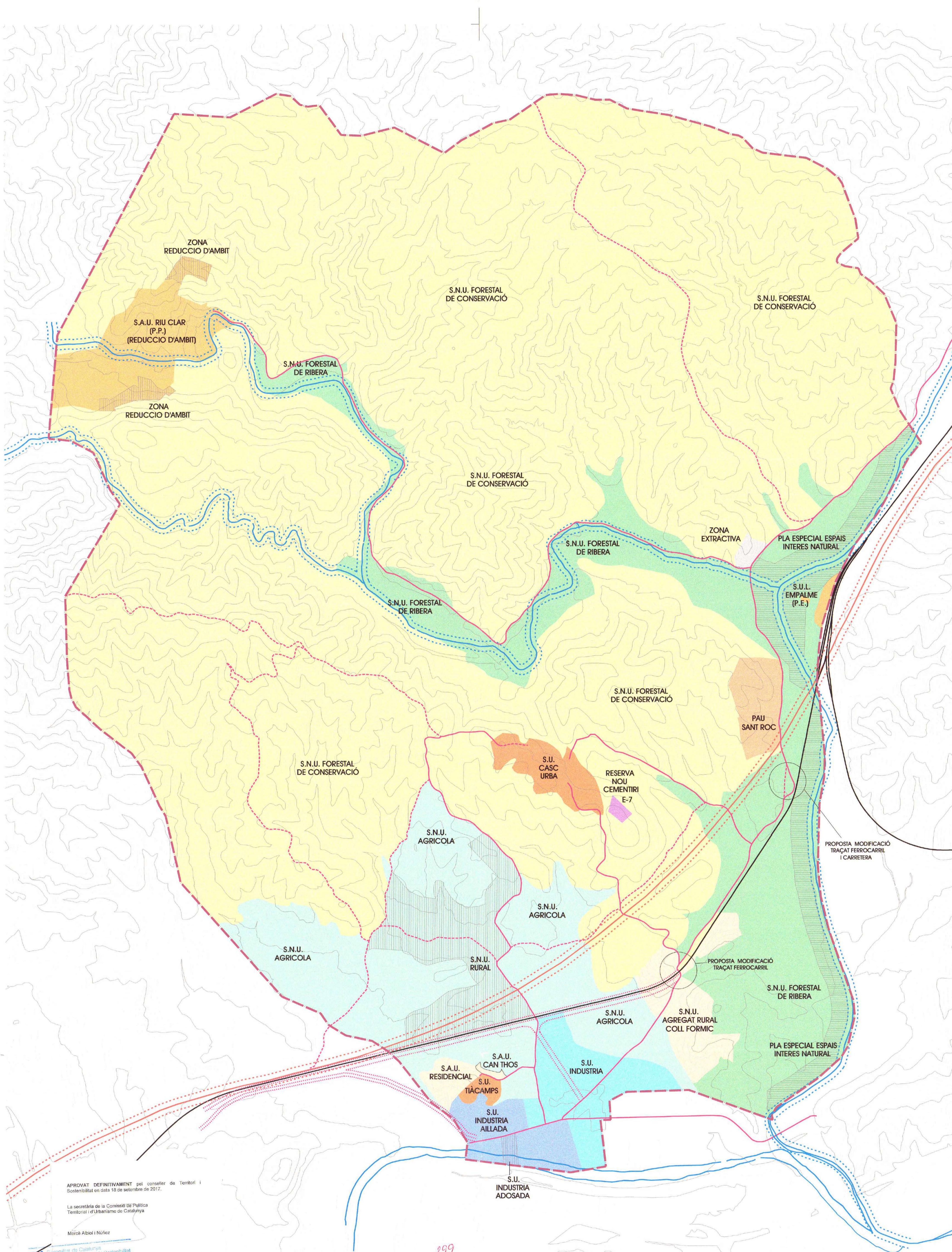
298

ref. expct: 8314.Tr	títol del projecte: TEXT REFÒS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NNSS DE MASSANES EN L'ÀMBIT DE LA URBANITZACIÓ DE SANT ROC	núm. plànol: 1.01
autor/s del projecte: Consell Comarcal de la Selva	títol del plànol: PLANEJAMENT VIGENT Classificació del sòl	escala: 1/10.000 (A1) 1/20.000 (A3)
AJUNTAMENT DE MASSANES		Massanes, juliol de 2016

LLEGGENDA

TERME MUNICIPAL	---	FERROCARRIL	—
SISTEMA VIARI (A)	---	LINIES T.G.V.	—
CARRETERES	---	SISTEMA HIDROGRÀFIC (H)	—
CAMINS	---	RIERA	—
VARIANTS C-251	---	E-7 EQUIPAMENT : NOU CEMENTIRI	—

Nord



APROVAT DEFINITIVAMENT pel conseller de Territori i Sostenibilitat en data 18 de setembre de 2017.

La secretària de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya


Miró Albiol i Núñez

ref. expor. 8314.Tr	títol del projecte TEXT REFÓS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NNSS DE MASSANES EN L'ÀMBIT DE LA URBANITZACIÓ DE SANT ROC	núm. plànol 0.01
		escala 1/10.000 (A1) 1/20.000 (A3)
promou AJUNTAMENT DE MASSANES		títol del plànol PLANEJAMENT MODIFICAT Classificació del sòl
Massanes, juliol de 2016		

LLEGGENDA

TERME MUNICIPAL	---	FERROCARRIL	—
SISTEMA VIARI (A)	---	LINIES T.G.V.	—
CARRETERES	---	SISTEMA HIDROGRÀFIC (H)	—
CAMINS	---	RIERA	—
VARIANTS C-251	---	E-7 EQUIPAMENT : NOU CEMENTIRI	—

300

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

02. Planejament modificat
IV. PLÀNOLS

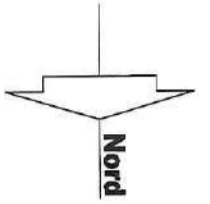
APROVAT DEFINITIVAMENT pel conseller de Territori i Sostenibilitat en data 18 de setembre de 2017.

La secretària de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya

Mercè Albiol i Núñez

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya



Article	Superfície	%
Sòl privat edificable (C1-2)	101.659,00 m ²	68,72 %
Sistemes d'equipaments i espais lliures		
Equipaments (E)	5.322,50 m ²	3,60 %
Espais lliures (V)	14.793,50 m ²	10,00 %
Sistema Viari (A)	26.060,00 m ²	17,68 %
TOTAL SAU SANT ROC	147.936,00 m²	100,00 %




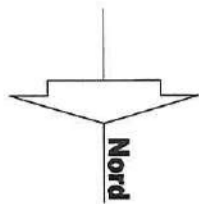
NOIA.

Les superfícies que s'assenyalden en el quadre que acompanya aquest plànol es corresponen amb les superfícies previstes en el "Plan de Extensió" i, per tant, amb els valors numèrics aprovats en virtut de les NNSS vigents.

No es corresponen íntegrament, per tant, amb les superfícies que s'extraurien del plànol grafat atès que en aquest els diferents àmbits, sistemes i parcel·les es troben adaptats a la base topogràfica emprada per a la redacció i aprovació del corresponent projecte de reparcel·lació, actualment aprovat.

301

ref. expdt. 8314.Tr	títol del projecte TEXT REFÓS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NNSS DE MASSANES EN L'ÀMBIT DE LA URBANITZACIÓ DE SANT ROC	núm. plànol 1.02
 autor/s del projecte Consell Comarcal de la Selva promou AJUNTAMENT DE MASSANES	títol del plànol PLANEJAMENT VIGENT Ordenació de l'àmbit Sant Roc	escala 1/2.000
Serveis Tècnics del Consell Comarcal de la Selva		Massanes, juliol de 2016



Ambit	Superficie	%
Sòl privat edificable (C1-2b)	101.619,49 m ²	65,85 %
Sistemes d'equipaments i espais lliures		
Equipaments (E)	7.044,95 m ²	4,56 %
Espais lliures (V)	16.165,23 m ²	10,48 %
Espais lliures de protecció del sistema viari (Vf)	2.858,53 m ²	1,85 %
Sistema viari (A)		
Sistema ferroviari (F)	23.122,47 m ²	14,98 %
Sistema viari (A)	3.515,76 m ²	2,28 %
TOTAL SAU SANT ROC	154.326,43 m²	100,00 %

APROVAT DEFINITIVAMENT pel conseller de Territori i Sostenibilitat en data 18 de setembre de 2017.

La secretària de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya

Mercè Albiol i Núñez

Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació i Urbanisme

ref. expdt.
8314.Tr

títol del projecte
TEXT REFÓS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NNSS DE MASSANES EN L'ÀMBIT DE LA URBANITZACIÓ DE SANT ROC

núm. plànol
0.02

autor/s del projecte

 Consell Comarcal de la Selva
 SERVEIS TÈCNICS

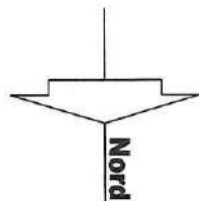
promou
 AJUNTAMENT DE MASSANES

títol del plànol
 PLANEJAMENT MODIFICAT
 Ordenació àmbit Sant Roc.

escala
 1/2.000

Massanes, juliol de 2016

302



LEGENDA

- MURS EXISTENTS
- TANQUES EXISTENTS
- POSTES EXISTENTS
- EDIFICACIONS EXISTENTS
- VORERES NOVES
- PERIMETRE PARCEL·LA
- ESPANS DE CESSIÓ A L'AMUNTAMENT
- PARCEL·LES AFECTADES
- TGV
- SUBDIVISIÓ PARCEL·LES

Àmbit	Superfície	%
Sòl privat edificable (C-1-2)	105.629,86 m ²	68,45 %
Sistemes dequipaments i espais lliures		
Equipaments (E)	7.044,95 m ²	4,56 %
Espais lliures (V)	18.529,15 m ²	12,01 %
Sistema viari (A)	23.122,47 m ²	14,98 %
TOTAL SAU SANT ROC	154.326,43 m²	100,00 %

APROVAT DEFINITIVAMENT pel conseller de Territori i Sostenibilitat en data 18 de setembre de 2017.

La secretària de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya

Mercè Albiol i Núñez

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació i Gestió del Territori i d'Urbanisme

NOTA.

Les superfícies que s'assenyalen en el quadre adjunt no es corresponen amb les superfícies aprovades en el marc de les NNSS vigents sinó que són les resultants de l'adaptació de l'ordenació preestablerta en el "Plan de extensió" a la base topogràfica emprada per a la redacció i aprovació del corresponent projecte de reparcel·lació, actualment aprovat.

303

ref. expdt. 8314.Tr	títol del projecte TEXT REFÓS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NNSS DE MASSANES EN L'ÀMBIT DE LA URBANITZACIÓ DE SANT ROC	núm. plànol 1.03
 autor/s del projecte Consell Comarcal de la Selva SERVEIS TÈCNICS	promou AJUNTAMENT DE MASSANES	títol del plànol PLANEJAMENT VIGENT Reparcel·lació aprovada
 Servels Tècnics del Consell Comarcal de la Selva		escala 1/2.000
Massanes, juliol de 2016		