



Ajuntament de
Castell d'Aro, Platja d'Aro i S'Agaró



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM NÚM. 11

DELIMITACIÓ DE LA LÍNIA D'EDIFICACIÓ DE CARRETERES EN SÒL URBÀ CONSOLIDAT EN UN ÀMBIT DETERMINAT DEL CARRER XICU MONER

Equip redactor: Serveis Tècnics i Jurídics de l'Àrea d'Acció Territorial i Medi ambient.

Juny de 2025

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM NÚM. 11

DELIMITACIÓ DE LA LÍNIA D'EDIFICACIÓ DE CARRETERES EN SÒL URBÀ CONSOLIDAT EN UN ÀMBIT
DETERMINAT DEL CARRER XICU MONER

ÍNDIX GENERAL

0.RELACIÓ DE MODIFICACIONS INTRODUÏDES AL DOCUMENT PER A L'APROVACIÓ PROVISIONAL	3
I. MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA.....	4
1. ANTECEDENTS.....	4
2. PRECEDENT ADMINISTRATIU IMMEDIAT EN L'ÀMBIT DEL PA – 08 MONT D'ARO.....	4
3. SITUACIÓ I ÀMBIT.....	5
4. NATURALESA, OBJECTE I ABAST DE LA MODIFICACIÓ	5
5. NECESSITAT, OPORTUNITAT I CONVENIÈNCIA DE LA INICIATIVA.....	6
6. FORMULACIÓ	6
7. MARC URBANÍSTIC I LEGAL	6
8. JUSTIFICACIÓ DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL	7
9. PROPOSTA DE MODIFICACIÓ	18
10. INFORME AMBIENTAL I ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	18
11. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA	18
II. NORMATIVA	19
III. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA.....	21
1. PLÀNOLS INFORMACIÓ.....	21
2. PLÀNOLS D'ORDENACIÓ	21
IV. ANNEXES	22

0. RELACIÓ DE MODIFICACIONS INTRODUÏDES AL DOCUMENT PER A L'APROVACIÓ PROVISIONAL

Per acord del Ple de l'Ajuntament, en sessió ordinària de 22 d'abril de 2024 es va acordar aprovar inicialment la modificació puntual del POUM núm.11, per tal de modificar la línia d'edificació prevista a la normativa sectorial en matèria de carreteres que s'estableix en el POUM.

La Direcció General d'infraestructures de Mobilitat, del Departament de Territori, Habitatge i Transició de la Generalitat de Catalunya, en data 4 de juny de 2025, ha emès informe favorable amb les següents consideracions:

“ Tenint en compte que els terrenys de la reserva (clau C) no eren edificables i que en els terrenys qualificats amb clau 9c la separació obligatòria de l'edificació al límit amb vial era de 5 m, resulta que el límit d'edificació a l'àmbit del carrer Xicu Moner ple costat de nou tram de carretera quedava determinat per la paral·lela a 5 m del límit de la reserva (clau C). Per tant en concordança amb el criteri seguit en el sòl urbà per aquesta Direcció General, i d'acord amb allò que estableix l'article 41. 1 del TRLC, es considera que la línia d'edificació es pot ajustar a la paral·lela de 4 m del límit de la reserva (Clau C).

Aquesta línia d'edificació és compatible també amb la funcionalitat d'aquesta carretera e al seva configuració actual.

Si bé aquesta línia d'edificació reduïda queda en part del seu recorregut en la zona de servitud de la C-31, atès que es troba en sòl urbà, i a l'altra banda de l'autovia el sòl està classificat com a no urbanitzable i és accidentat, en aplicació de l'article 41.5 del vigent TRLC, el límit exterior de la zona de servitud s'ajustarà a la línia d'edificació reduïda.

D'altra banda, cal ajustar el límit del sòl privat al límit dels terrenys expropiats per la carretera pels successius projectes constructius que van desenvolupar aquesta infraestructura. A aquest efecte, s'adjunten plànols de les expropiacions practicades.

Per altra part, cal tenir en compte que no es permetran activitats que generin fums, pols, vapors o qualsevol altre residu que afecti a la seguretat viària en les zones adjacents a aquesta carretera i que, en cas de produir-se contaminació acústica o enlluernament sobre la mateixa, el promotor haurà d'executar, a càrrec seu, les mesures de protecció pertinents.

Finalment, escau recordar que prèviament a la realització de qualsevol actuació en les zones de protecció de la carretera C-31 cal obtenir l'autorització preceptiva del Servei Territorial de Carreteres de Girona.

Vist tot això, en les condicions esmentades a l'apartat de valoració, pel que fa a les infraestructures de mobilitat de titularitat de la Generalitat de Catalunya, res no s'oposa a l'aprovació de la Modificació puntual número 11 del POUM de Castell d'Aro, Platja d'Aro i s'Agaró de delimitació de la línia d'edificació de carreteres en sòl urbà consolidat en un àmbit determinat del carrer Xicu Moner. “

D'acord amb aquest informe, s'han introduït en el present document les següents modificacions:

- Plànol d'ordenació N-4.8
- Plànol d'ordenació N-4.9
- Article 6 de la Normativa

De conformitat amb l'article 112.3 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, els canvis en la classificació del sòl, en les previsions sobre sistemes urbanístics generals, en les qualificacions urbanístiques o en altres determinacions dels plans urbanístics que no es corresponguin amb els supòsits indicats a l'apartat 2 del mateix article, no requereixen l'obertura d'un nou període d'informació pública, tot i que han de quedar degudament reflectits en l'acord d'aprovació.

Tal com preveu l'apartat 2 del mateix article, en el cas del planejament urbanístic general, es consideren canvis substancials aquells que suposin:

- a) L'adopció de nous criteris respecte a l'estructura general o al model d'ordenació del territori.
- b) L'adopció de nous criteris respecte a la classificació del sòl.

Les modificacions introduïdes en el present document no impliquen canvis substancials respecte al document de modificació puntual del POUM núm. 11, aprovat inicialment en data 22 d'abril de 2024, atès que cap de les actuacions tècniques incorporades suposa una alteració dels criteris generals de planejament urbanístic.

L'ajust de la delimitació de la línia d'afectació de carreteres respon a l'adaptació del que s'estableix a l'informe de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, i no comporta cap altre canvi en el planejament urbanístic.

L'ajust del límit del sòl privat al límit dels terrenys expropiats comporta que una part del sòl classificat com a sòl urbà consolidat, clau 8b (cases unifamiliars), i una part del sòl classificat com a sòl no urbanitzable, clau 18 (forestal) i clau EII (Espais Lliures), passin a ser sistema viari. Aquest canvi no suposa una modificació dels criteris generals de classificació urbanística, sinó que s'emmarca dins d'un ajust tècnic necessari.

I. MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA

1. ANTECEDENTS

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió de 26 de gener de 2017, va acordar aprovar definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal, promogut i tramès per l'Ajuntament de Castell-Platja d'Aro, supeditant-ne la publicació en el DOGC i consegüent executivitat a la presentació d'un text refós, per duplicat, verificat per l'òrgan que havia atorgat l'aprovació provisional de l'expedient i degudament diligenciat, que incorporés les prescripcions de detall en l'esmentat acord. El referit text refós va ser aprovat pel Ple de l'Ajuntament en data 8 de febrer de 2017 i va ser aprovat per acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona adoptat en sessió de data 2 de març de 2017, publicat en el DOGC núm. 7.341, de 31 de març de 2017, sent aquest document el planejament general vigent en la data d'aquesta proposta de modificació puntual.

Entre les determinacions d'aquest planejament general vigent hi ha inclosa la delimitació de la línia d'edificació de la carretera C-31 en el seu pas pel terme municipal de Castell-Platja d'Aro.

2. PRECEDENT ADMINISTRATIU IMMEDIAT EN L'ÀMBIT DEL PA – 08 MONT D'ARO.

En un supòsit de fet pràcticament idèntic, l'Ajuntament de Castell-Platja d'Aro va promoure d'ofici la Modificació puntual del POUM nº 1, relativa a la delimitació de la línia d'edificació de carreteres en sòl urbà consolidat a l'àmbit del PA – 08, Mont d'Aro, aprovat per acord de la CTUG de data 05 d'octubre de 2017, publicat en el DOGC nº 7.510, de 04 de desembre de

2.017.

3. SITUACIÓ I ÀMBIT

L'àmbit de la present modificació puntual es troba emplaçat a l'extrem occidental del que havia sigut l'anomenada Urbanització Xicu Moner i inclou, concretament, les següents parcel·les cadastrals afectades per la línia d'edificació de la carretera C-31:

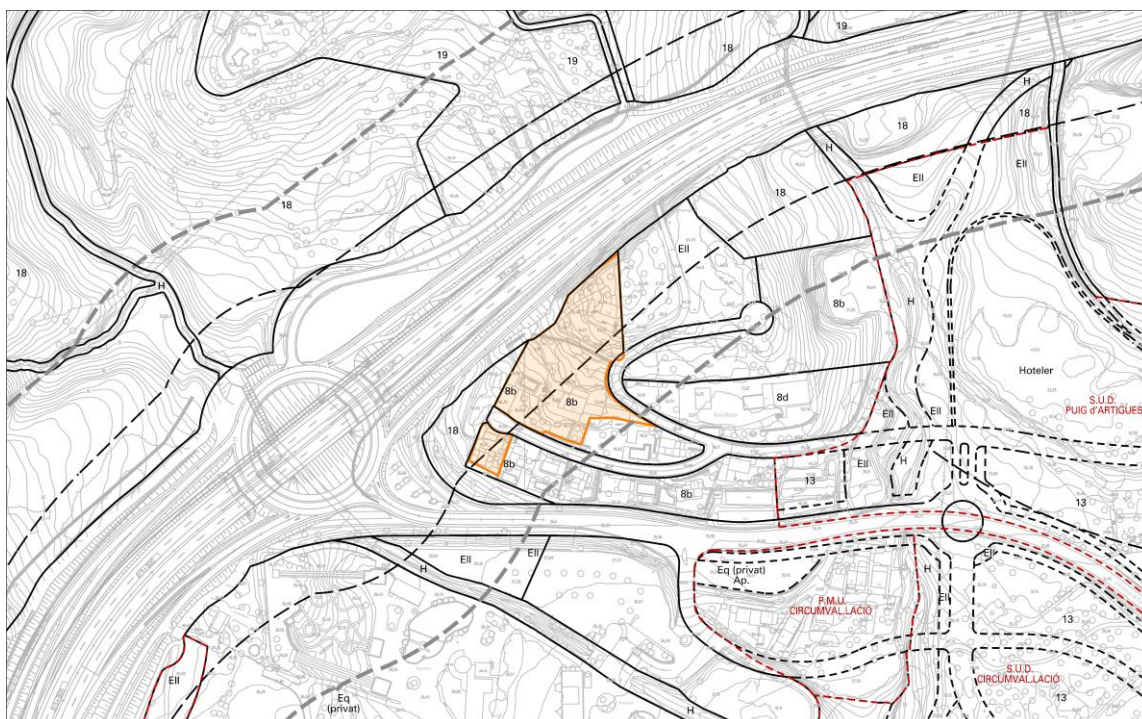
Parcel·la cadastral 5307201EG0350E0001WZ, al carrer Xicu Moner núm.13.

Parcel·la cadastral 5307302EG0350G0001GH, al carrer Xicu Moner núm.17.

Parcel·la cadastral 5307304EG0350G0000OG, al carrer Xicu Moner núm.17b.

Parcel·la cadastral 5407308EG0350G0000FG, al carrer Xicu Moner núm.19b.

Parcel·la cadastral 5407303EG0350G0001HH, al carrer Xicu Moner núm.19.



Localització de les Finques cadastrals afectades (en beige) per la línia d'edificació

4. NATURALES, OBJECTE I ABAST DE LA MODIFICACIÓ

Aquest document té la consideració de modificació puntual del POUM de Castell-Platja d'Aro, en els termes de l'article 4 de la normativa del POUM i de l'article 96 del *Text refós de la Llei d'urbanisme de Catalunya, aprovat per Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost*, i es redacta amb l'objecte de d'establir una nova delimitació de la línia d'edificació de carreteres en el seu pas per l'extrem occidental del que havia sigut l'anomenada Urbanització Xicu Moner, situada en sòl urbà consolidat.

L'abast de la modificació de planejament s'estén a les 5 parcel·les afectades per la línia d'edificació de la carretera C-31 situades a l'indret indicat i afecta la seva representació gràfica en els plànols d'ordenació del POUM.

5. NECESSITAT, OPORTUNITAT I CONVENIÈNCIA DE LA INICIATIVA

La necessitat i la conveniència de la present modificació puntual radiquen en la recomanabilitat d'establir una delimitació de la línia d'edificació coherent amb el caràcter de sòl urbà consolidat del tram que transcorre per l'extrem occidental del que havia sigut l'anomenada Urbanització Xicu Moner, atesa la seva innecessarietat respecte de les raons que comporten l'existència d'aquestes afectacions en aquests terrenys majoritàriament ja edificats adjacents a la carretera C-31 i ateses les conseqüències que tindria la permanència de la línia d'edificació en la seva situació actual en la edificabilitat de les parcel·les citades.

6. FORMULACIÓ

La present modificació del POUM es fonamenta en el disposat a l'art. 101.2 *Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat per Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost* on es prescriu que l'Ajuntament pot assumir una iniciativa privada de modificació puntual d'un pla d'ordenació urbanística municipal i formular-me la proposta, cas en el qual aquella iniciativa queda subsumida en el supòsit previst a l'article 76.2 del *Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat per Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost*.

La redacció del document ha estat realitzada pels tècnics competents segons el que preveu la disposició addicional tretzena del *Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat per Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost*.

7. MARC URBANÍSTIC I LEGAL

El marc urbanístic i legal ve determinat pel *Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el Text refós de la Llei de Sòl i Rehabilitació Urbana*, pel *Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel que s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme* i pel *Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel que s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme*.

En relació amb el planejament urbanístic general, resulta d'aplicació el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castell-Platja d'Aro, que va ser aprovat definitivament per acords de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona de 26 de gener de 2017 i 2 de març de 2017, publicats en el DOGC núm. 7.341, de 31 de març de 2017.

En relació amb les competències en matèria de carreteres, resulta d'aplicació el *Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres de Catalunya*, i el *Decret 293/2003, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres de Catalunya*.

8. JUSTIFICACIÓ DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL

8.1 Definició de la línia d'edificació

La línia d'edificació està definida a l'article 40 del *Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres*, en els següents termes:

Article 40. Línia d'edificació

1. *La línia d'edificació s'estableix a banda i banda de la carretera. En la zona compresa entre la línia i la carretera es prohibeix qualsevol tipus d'obra de construcció, reconstrucció o ampliació, llevat de les que siguin imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les construccions existents.*
2. *La línia d'edificació s'ha de situar, respecte a l'aresta exterior de la calçada, a cinquanta metres en les autopistes, les vies preferents i les variants que es construeixen amb l'objecte de suprimir les travesseres de població, i a vint-i-cinc metres en la resta de les carreteres.*
3. *La línia d'edificació, llevat dels trams urbans o en sòls urbans consolidats confrontants amb terrenys d'una orografia accidentada a l'altra banda de la carretera, no pot quedar situada a l'interior de la zona de servitud.*

A l'art. 41 de la mateixa norma es regulen els supòsits excepcionals de delimitació de la línia d'edificació en els següents termes:

Article 41. Supòsits especials de la línia d'edificació

1. *En les carreteres o trams que transcorren per sòl urbà, el planejament urbanístic, amb l'informe favorable previ de la direcció general competent en matèria de carreteres, pot establir la línia d'edificació a una distància inferior a la que regula l'article 40.*
2. *El departament competent en matèria de carreteres, amb l'informe favorable previ dels ajuntaments afectats, pot establir la línia d'edificació, si les circumstàncies geogràfiques o socioeconòmiques ho aconsellen, a una distància inferior a la regulada amb caràcter general, en zones concretament delimitades.*
3. *S'han de determinar per via reglamentària les circumstàncies que poden justificar la reducció de la distància de la línia d'edificació en els supòsits a què es refereix aquest article.*
4. *El termini per a resoldre i notificar el procediment d'establiment de la línia d'edificació de carreteres a una distància inferior a la regulada amb caràcter general és de sis mesos. En els procediments iniciats a sol·licitud de la persona interessada, la sol·licitud s'entén desestimada un cop transcorregut aquest termini.*
5. *En els trams urbans o en sòls urbans consolidats confrontants amb terrenys d'una orografia accidentada a l'altra banda de la carretera, quan la línia d'edificació reduïda se situï a l'interior de la zona de servitud, el límit exterior d'aquesta zona s'ajusta a la línia d'edificació.*

Els articles 87i 88 del *Decret 293/2003, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres*, estableix el desenvolupament reglamentari d'aquesta matèria en els següents termes:

Article 87. Supòsits especials

87.1 La línia d'edificació es pot reduir, quan concorri alguna de les circumstàncies següents:

- a) *L'existència d'una orografia accidentada en un o ambdós costats de la carretera que comporti que les edificacions més enllà de la distància establerta legalment, provoquin alteracions del terreny*

natural superiors a les que s'efectuarien si es situés la línia d'edificació a una distància inferior.

b) L'existència en un tram, prèviament delimitat per la direcció general competent en la matèria, d'edificacions situades a una distància inferior a l'establerta per la llei, sempre que en aquest tram es pugui situar una línia paral·lela a l'eix de la carretera separada a una distància inferior a l'establerta legalment, de forma que l'esmentada línia intercepti edificacions existents en més d'un 15% de la seva longitud.

c) La necessitat d'ubicar al costat de la carretera, edificacions o instal·lacions volumètriques destinades a serveis vinculats a la infraestructura viària o de transport, a serveis de subministrament energètic, d'abastament d'aigua, de clavegueram o de telecomunicacions.

d) En les ampliacions d'edificis i construccions volumètriques existents, sempre i quan l'actuació es realitzi només d'acord amb els criteris següents:

Mitjançant la perllongament de les línies de façana sensiblement paral·leles a la carretera, sense que la longitud resultant d'aquesta façana pugui superar com a màxim, el doble de la longitud que tenia abans de l'entrada en vigor de la Llei.

Mitjançant la perllongament pel costat oposat a la carretera de les línies de façana sensiblement perpendiculars a l'esmentada carretera, sense que la longitud resultant de les parts d'aquestes façanes situades a distància inferior a la prevista legalment, no superi com a màxim, el triple de la longitud que tenien abans de l'entrada en vigor de la Llei.

En qualsevol cas, la línia d'edificació no pot ser fixada a una distància inferior a l'establerta pel nucli consolidat.

87.2 Als efectes del que s'estableix a l'apartat anterior, s'entén per l'expressió sensiblement paral·lela, aquelles situacions en el que l'angle que formin les alineacions de la carretera i de la barrera lineal o de la línia de façana sigui inferior a vint graus centesimals.

87.3 Els criteris assenyalats a l'apartat a) s'han de tenir en compte en els expedients de delimitació que abastin una o varies xarxes funcionals d'una comarca de muntanya o d'una zona de muntanya, d'acord amb el que preveu la normativa reguladora de les zones de muntanya.

87.4 L'aplicació dels supòsits previstos en els apartats b), c) i d), es pot fixar atenent les característiques de l'edificació o edificacions concretes a les quals es refereix l'expedient de delimitació.

87.5 Llevat del sòl urbà, l'establiment de la línia d'edificació, en els supòsits previstos en aquest article, s'ha de determinar per a zones concretament delimitades, prèvia tramitació del corresponent expedient de delimitació.

Article 88. Limitacions

88.1 D'acord amb el règim d'ús i protecció previst a la Llei, en cap cas la fixació d'una línia d'edificació inferior a la legalment prevista, pot comportar la possibilitat de permetre edificacions o construccions volumètriques en les zones de domini públic i de servitud de la carretera.

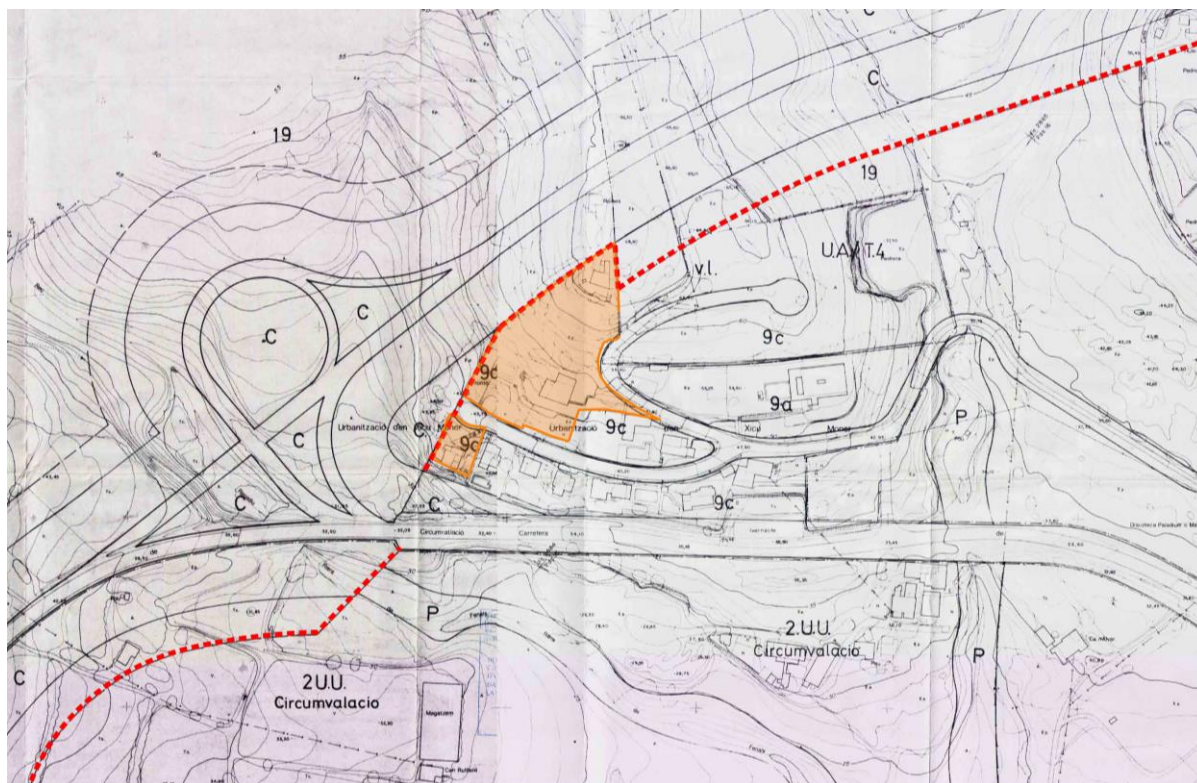
88.2 La distància fixada per a la línia d'edificació ha de permetre garantir l'ordenació dels marges de la carretera, l'adequat nivell de control dels accessos i l'observació dels requisits necessaris en matèria de seguretat viària.

88.3 Els supòsits especials de línia d'edificació contemplats en l'article anterior, en cap cas poden afectar les disposicions establertes en les normes urbanístiques.

Aquesta proposta de modificació puntual es fonamenta en el transcrit art. 40.3 del *Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres*, en tant que es tracta d'un tram de sòl urbà consolidat confrontant amb terrenys d'orografia accidentada, per la qual cosa resulta possible autoritzar el desplaçament de la línia d'edificació dins la zona de servitud de la carretera.

8.2 Antecedents respecte l'edificació de les parcel·les

Les parcel·les afectades per la línia d'edificació objecte de la present modificació puntual estaven classificades com a sòl urbà en el Pla General Municipal d'Ordenació de Castell-Platja d'Aro aprovat per la Comissió Provincial d'Urbanisme de Girona en data 25 de novembre de 1985, qualificades amb la clau 9c i no constava cap afectació a la línia d'edificació de carreteres, perquè la dita línia, que era llavors només una determinació d'un planejament en el qual la C – 31 estava prevista, però no executada, ja quedava interrompuda - en aquell indret - pel sòl urbà:



Superposició de les cadastrals sobre el PGOU. En vermell, la línia d'edificació, que ja respectava el sòl urbà

Les edificacions existents a les parcel·les es van construir amb les corresponents llicències urbanístiques atorgades entre els anys 1970 i 1979, de conformitat amb el planejament vigent en aquell moment.

Referència cadastral	Emplaçament	Alta fiscal	Llicència	
5307201	X.MON.,13	1979	HABITATGE UNIFAMILIAR	
5307302	X. MON. 17	1970	HABITATGE UNIFAMILIAR	
5307304	X. MON. 17B	-	SENSE EDIFICAR	
5407308	X. MON.19B	-	SENSE EDIFICAR	
5407303	X. MON.19	1970	OBRES DE REFORMA EN EXECUCIÓ	

En data 1 de juliol de 1993, es van rebre provisionalment les obres corresponents al Tram Calonge – Platja d'Aro del nou itinerari Palamós – Sant Feliu de Guíxols, construït segons el projecte amb clau N-G-305, redactat el juny de 1989.

Abans de l'aprovació del projecte constructiu de la variant de Platja d'Aro de la llavors carretera C-257 definida en el projecte amb clau N-G-305 “*Tram Calonge – Platja d'Aro del nou itinerari Palamós – Sant Feliu de Guíxols*”, els terrenys afectats per l'actual línia d'edificació de l'autovia C- 31 en l'àmbit del Carrer Xicu Moner estaven classificats com a sòl urbà i les edificacions eren legals conforme a l'ordenació definida en el planejament urbanístic vigent en aquell moment.

8.3 Antecedents en la tramitació del POUM

Durant el tràmit d'informació pública del POUM actualment vigent, la Direcció General de Carreteres va emetre informe de 27 de setembre de 2011, en el que s'incorpora la prescripció número 16 que es transcriu a continuació:

“16. La línia d'edificació s'haurà de situar 50 metres de la carretera C-31 i 25 metres de les carreteres C-253, GI-665, GI-666 i GIV-6621, amidats des de l'aresta exterior de la calçada, llevat d'aquells trams en sòl urbà i urbanitzable on el planejament vigent l'hagi situada a una altra distància. En aquests trams es mantindrà la situació de la línia d'edificació definida en el planejament vigent. Cal dibuixar aquesta línia en totes les carreteres i en tots els plànols d'ordenació del present POUM”.

En el moment en el que es va emetre el referit informe, estava vigent el text refós del Pla General d'Ordenació Urbana de Castell-Platja d'Aro, aprovat per acords de la Comissió d'Urbanisme de Girona de 21 de novembre de 1990 i 6 de març de 1991, conforme al qual les parcel·les objecte de la present modificació puntual, classificades com a sòl urbà, no estaven afectades per cap línia d'edificació de carreteres, la qual cosa generava un dubte sobre si en aquest àmbit el nou planejament general en tràmit havia d'establir la línia d'edificació de la C-31 a 50 metres, atès que es podia interpretar que el Pla General d'Ordenació Urbana de 1985 estava fixant la línia d'edificació en aquest tram en el límit exterior de la carretera.

En qualsevol cas, atès que el document del POUM aprovat inicialment proposava delimitar la línia d'edificació en aquest tram 50 metres de la C-31, el document del text refós del POUM aprovat definitivament ha mantingut aquella proposta de delimitació en els mateixos termes que el document del POUM aprovat inicialment, fent necessària ara novament una delimitació diferent de la línia d'edificació mitjançant la present modificació puntual del POUM.

8.4 Anàlisi del tractament de la línia d'edificació en el POUM.

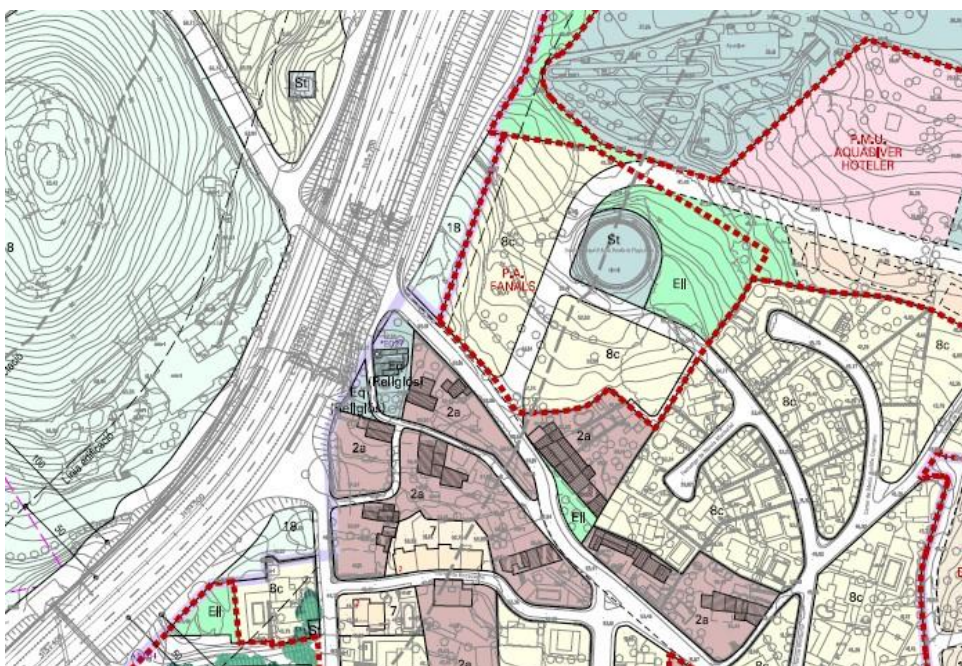
La línia d'edificació establerta en relació a la C-31 transcorre en gairebé la totalitat de la seva extensió per sòl no urbanitzable i s'estableix a una distància de 50 metres respecte l'aresta exterior de la calçada, en els termes de l'article 40 del *Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres*.

En aquells terrenys limítrofs amb la carretera C-31 classificats com a sòl urbanitzable delimitat la línia d'edificació es manté a la mateixa distància de 50 metres, la qual cosa té sentit en tant que es tracta de terrenys en els que el planejament derivat que s'aprovi ha d'establir la seva zonificació, deixant lliure d'edificació els terrenys afectats per la línia d'edificació. Això es el que succeeix, per exemple, en el SUD "Eixample-Castell 2":

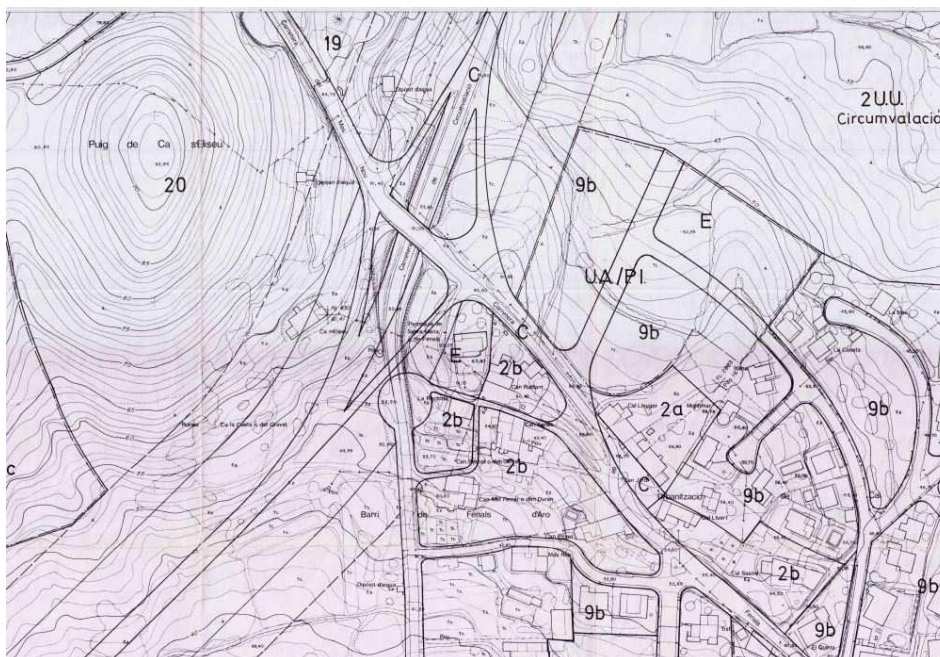


Plànol d'ordenació N-4.11 del POUM

No obstant, el POUM preveu un traçat diferent de la línia d'edificació en els terrenys de la urbanització Torrebosca limítrofs amb la carretera C-31, que tenen la consideració de sòl urbà consolidat, no inclosos en cap polígon d'actuació, de manera que les construccions existents a les finques qualificades amb la clau 2a "Edificació tradicional" es troben afectades per les limitacions derivades de la línia d'afectació però no per les limitacions derivades de la línia d'edificació.



Plànol d'ordenació N-4.8 del POUM



Plànol del PGOU

En aquesta zona del nucli consolidat, es pot apreciar clarament com en el PGOU la línia d'edificació no afecta les finques i construccions existents, de manera que cal entendre que la línia d'edificació transcorre pel límit del sòl urbà consolidat, i aquesta situació s'ha mantingut en el POUM actualment vigent.

Per contra, en els polígons d'actuació en sòl urbà no consolidat, el POUM sí que delimita la línia d'edificació a 50 metres de la carretera, com es pot apreciar en el P.A. Fanals.

El POUM també classifica els terrenys objecte de la present modificació puntual, com a sòl urbà consolidat, però estableix una línia d'edificació a 50 metres de la carretera tot i que el planejament anterior no la preveia.

8.5 Delimitació de la línia d'edificació en sòl urbà

De conformitat amb l'article 41.1 del *Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres*, en les carreteres o trams que transcorren per sòl urbà, el planejament urbanístic, amb l'informe favorable previ de la direcció general competent en matèria de carreteres, pot establir la línia d'edificació a una distància inferior a la que regula l'article 40 (50 metres respecte l'aresta exterior de la calçada en variants que es construeixen per suprimir les travesseres de població).

L'article 87.1 del *Decret 293/2003, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres*, regula la possibilitat de reduir la línia d'edificació quan concorrin alguna de les circumstàncies següents:

- a) *L'existència d'una orografia accidentada en un o ambdós costats de la carretera que comporti que les edificacions més enllà de la distància establerta legalment, provoquin alteracions del terreny natural superiors a les que s'efectuarien si es situés la línia d'edificació a una distància inferior.*
- b) *L'existència en un tram, prèviament delimitat per la direcció general competent en la matèria, d'edificacions situades a una distància inferior a l'establerta per la llei, sempre que en aquest tram es pugui situar una línia paral·lela a l'eix de la carretera separada a una distància inferior a l'establerta legalment, de forma que l'esmentada línia intercepti edificacions existents en més d'un 15% de la seva longitud.*
- c) *La necessitat d'ubicar al costat de la carretera, edificacions o instal·lacions volumètriques destinades a serveis vinculats a la infraestructura viària o de transport, a serveis de subministrament energètic, d'abastament d'aigua, de clavegueram o de telecomunicacions.*
- d) *En les ampliacions d'edificis i construccions volumètriques existents, sempre i quan l'actuació es realitzi només d'acord amb els criteris següents:*

Mitjançant la perllongament de les línies de façana sensiblement paral·leles a la carretera, sense que la longitud resultant d'aquesta façana pugui superar com a màxim, el doble de la longitud que tenia abans de l'entrada en vigor de la Llei.

Mitjançant la perllongament pel costat oposat a la carretera de les línies de façana sensiblement perpendiculars a l'esmentada carretera, sense que la longitud resultant de les parts d'aquestes façanes situades a distància inferior a la prevista legalment, no superi com a màxim, el triple de la longitud que tenien abans de l'entrada en vigor de la Llei.

En qualsevol cas, la línia d'edificació no pot ser fixada a una distància inferior a l'establerta pel nucli consolidat.

A l'apartat 7.2 de la Memòria descriptiva i justificativa s'acredita que abans de l'aprovació del projecte constructiu de la variant de Platja d'Aro de la llavors carretera C-257 definida en el projecte amb clau N-G-305 "*Tram Calonge – Platja d'Aro del nou itinerari Palamós – Sant Feliu de Guíxols*", els terrenys afectats per l'actual línia d'edificació de l'autovia C-31 en l'àmbit del Carrer Xicu Moner estaven classificats com a sòl urbà consolidat i les edificacions eren legals conforme a l'ordenació definida

L'article 87.1 del Decret 293/2003, de 18 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres, en el que es preveuen supòsits especials de delimitació de la línia d'edificació, principalment per causa de les condicions orogràfiques dels terrenys i de l'existència de construccions preexistents, disposa que, en qualsevol cas, la línia d'edificació no pot ser fixada a una distància inferior a l'establerta pel nucli consolidat.

En conseqüència, en els terrenys inclosos en el àmbit delimitat del CarrerXicu Moner la línia d'edificació s'ha d'ajustar en els termes habituals del sòl urbà consolidat, de forma anàloga als terrenys de sòl urbà consolidat de la urbanització Torrebosca, de conformitat amb l'article 41 del Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres, ajustant la línia d'edificabilitat al límit del sòl urbà consolidat establert en el planejament urbanístic.

En aquest sentit, cal tenir present que la major part de les parcel·les afectades pel traçat actual de la línia d'edificació estan construïdes. En concret, es tracta de construccions de tipologia d'habitatge unifamiliar aïllat, en bon estat, majoritàriament de primera residència i emplaçades dins de la trama urbana. L'afectació de la línia d'edificació de carreteres comporta que aquestes parcel·les en sòl urbà consolidat vegin limitat el seu règim jurídic a la possibilitat d'executar les obres imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les construccions existents.

La necessitat de modificar la delimitació de la línia de l'edificació en aquest tram no deriva únicament del fet de tractar-se de sòl urbà consolidat ja construït amb edificacions de caràcter residencial, sinó que la modificació es justifica alhora en la pròpia orografia d'aquests terrenys. S'observa un diferencial de cota altimètrica de la carretera C-31 respecte de la zona urbana d'aproximadament entre 5 i 15 metres, restant les edificacions urbanes en la part superior, de forma que no resulta coherent ni necessari mantenir la línia d'edificació en la zona urbana, per la impossibilitat física d'accedir-hi. Aquest aspecte queda palès amb l'anàlisi de les imatges següents:



Cartografia de l'ICGC



Imatge del límit de la zona urbana amb la carretera C-31 al seu pas pel Carrer Xicu Moner de sòl urbà consolidat

De conformitat amb l'article 40.3 del *Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres*, en tant que es tracta d'un tram urbà en sòl urbà consolidat confrontants amb terrenys d'una orografia accidentada, resulta possible autoritzar la línia d'edificació dins de la zona de servitud de carretera.

8.6 Justificació dels articles 97 a 100 del Text refós de la Llei d'urbanisme.

De conformitat amb l'article 96 del *Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat per Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost*, la modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la seva formació.

De conformitat amb l'article 97 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat per Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, les modificacions d'una figura de planejament han de raonar i justificar la seva necessitat, oportunitat i conveniència.

"Article 97

Justificació de la modificació de les figures del planejament urbanístic

1. *Les propostes de modificació d'una figura de planejament urbanístic han de raonar i justificar la necessitat de la iniciativa, i l'oportunitat i la conveniència amb relació als interessos públics i privats concurrents. L'òrgan competent per aprovar la modificació ha de valorar adequadament la justificació de la proposta i, en el cas de fer-ne una valoració negativa, ha de denegar-la.*
 2. *A l'efecte del que estableix l'apartat 1, s'ha de fer en qualsevol cas una valoració negativa sobre les propostes de modificació dels instruments de planejament urbanístic general, en els supòsits següents:*
 - a) *Si comporten un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat dels usos o la transformació global dels usos previstos anteriorment en el supòsit que el planejament anterior no s'hagi executat i es tracti de terrenys, bé de titularitat pública on s'hagi adjudicat la concessió de la gestió urbanística, bé de titularitat privada que en els cinc anys anteriors van formar part d'un patrimoni públic de sòl i d'habitatge, sense que hi concorrin circumstàncies sobrevingudes que objectivament en legitimin la modificació.*
 - b) *Quan l'ordenació proposada no és coherent amb el model d'ordenació establert pel planejament urbanístic general vigent o entra en contradicció amb els principis de desenvolupament urbanístic sostenible.*
 - c) *Quan l'ordenació proposada comporta una actuació excepcional d'acord amb el planejament territorial, sense que s'hagin apreciat raons d'interès territorial o estratègic, d'acord amb les normes d'ordenació territorial.*
 - d) *Quan en la proposta no hi ha una projecció adequada dels interessos públics.*
- 2 bis. *En el cas de modificacions relatives a sistemes urbanístics, i per tal que es pugui apreciar que hi ha una projecció adequada dels interessos públics, cal complir, com a mínim, els requisits següents:*
- a) *S'ha de donar un compliment adequat a les exigències que estableix l'article 98.1 amb relació al manteniment de la superfície i de la funcionalitat dels espais lliures, les zones verdes o els equipaments esportius considerats pel planejament urbanístic com a sistemes urbanístics generals o locals.*
 - b) *No es pot reduir, en un àmbit d'actuació urbanística, la superfície dels sòls qualificats de sistema d'espais lliures públics o de sistema d'equipaments públics en compliment dels estàndards mínims legals, llevat que la qualificació de sistema d'equipament se substitueixi per la d'habitatge dotacional públic, amb els límits i les justificacions que estableix aquesta llei.*
 - c) *Si la modificació consisteix en un canvi de localització d'un equipament de titularitat pública, no es poden empitjorar les condicions de qualitat o de funcionalitat per a la implantació*

dels usos propis d'aquesta qualificació, i si els sòls ja eren de titularitat pública s'ha de garantir aquesta titularitat per als nous terrenys que es proposa de qualificar d'equipaments abans que la modificació sigui executiva.

d) Si la modificació consisteix en la reducció, en l'àmbit del pla, de la superfície dels sòls qualificats d'equipaments de titularitat pública, la reducció ha de quedar convenientment justificada en virtut de qualsevol de les circumstàncies següents:

Primer. Per la suficiència dels equipaments previstos o existents per fer front a les necessitats.

Segon. Per la innecessarietat dels terrenys per a la prestació del servei que en motivava la qualificació, pel fet que el servei en qüestió ha passat a prestar-se en altres terrenys de titularitat pública.

Tercer. Per l'interès públic prevalent de destinar els sòls a un altre sistema urbanístic públic.

e) Si es pretén compensar la supressió de la qualificació d'equipament de sòls que ja són de titularitat pública mitjançant la qualificació com a equipaments d'altres sòls de titularitat privada, la modificació ha de garantir la titularitat pública dels sòls abans que la modificació sigui executiva.

3. *Les propostes de modificació d'una figura de planejament urbanístic requerides per a permetre la instal·lació de serveis comuns exigits per la legislació sectorial en edificacions preexistents, si comporten la desafectació de sòls reservats a sistemes urbanístics o l'ocupació d'espais privats inedificables, han de justificar:*

a) Les raons tècniques o econòmiques que facin inviable qualsevol altra solució.

b) El manteniment dels estàndards de reserva mínima de terrenys per a sistemes urbanístics establerts per la legislació o pel planejament urbanístic i de la funcionalitat del sistema urbanístic afectat, si es dóna aquest supòsit.

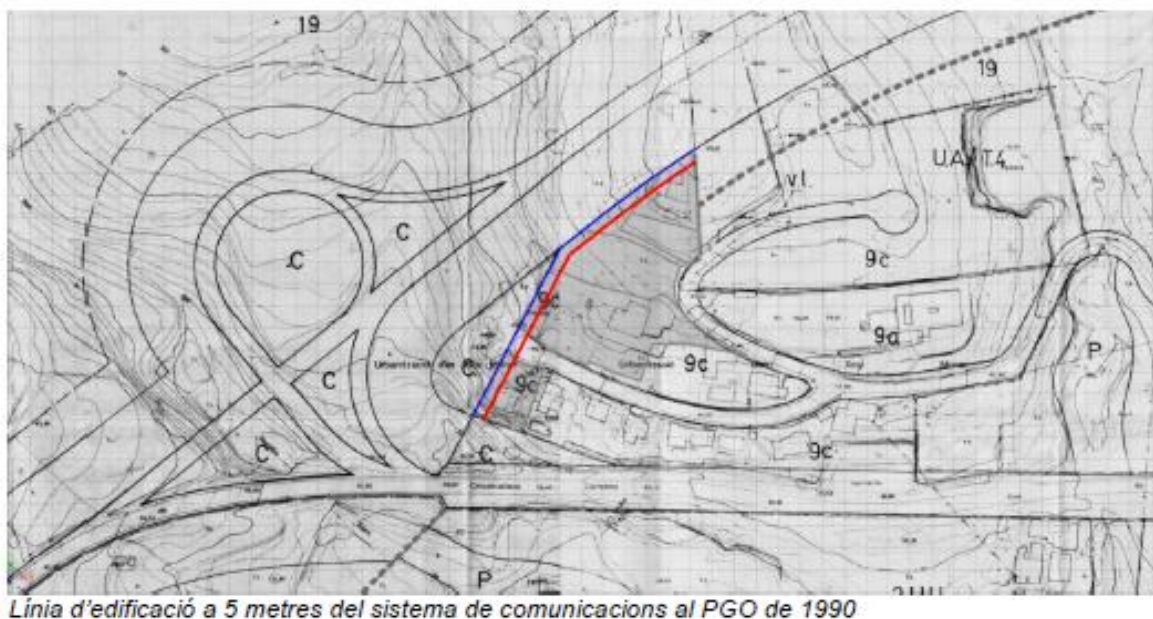
c) El manteniment de les condicions adequades de ventilació, assolellament i vistes de les edificacions veïnes, quan es redueix la distància respecte a aquestes edificacions.

4. *En els casos a què fa referència l'apartat 3, els espais ocupats pels serveis comuns esmentats no computen a efectes del volum edificable de la parcel·la ni de les distàncies mínimes de l'edificació als límits de la parcel·la, a d'altres edificacions o a la via pública”.*

La present proposta de modificació puntual del POUM raona i justifica la necessitat de la iniciativa, així com l'oportunitat i la conveniència en relació als interessos públics i privats concurrents. No concorre cap circumstància de les establertes a l'article 97.2 que comporti la necessitat d'efectuar una valoració negativa de la proposta de modificació puntual. Així mateix, la present modificació puntual no comporta cap modificació dels sistemes urbanístics d'espais lliures, zones verdes o d'equipaments esportius, ni comporta un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat, o la transformació dels usos preexistents, ni requereix un increment de les reserves per a sistemes urbanístics, de manera que no resulten d'aplicació els articles 98, 99 i 100 del Text refós de la Llei d'urbanisme. La present modificació puntual del POUM només comporta un canvi de la delimitació de la línia d'edificació de la C-31 en el marc del sòl urbà consolidat, en base a la justificació exposada.

9. PROPOSTA DE MODIFICACIÓ

Es proposa modificar els plànols d'ordenació N-4.8 i N-4.9 per ajustar la línia d'edificació de la carretera C- 31 a la paral·lela del límit de la reserva (clau C), que figura en vermell a la imatge següent:



10. INFORME AMBIENTAL I ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

La present modificació puntual no genera cap impacte ambiental.

Pel que fa a la mobilitat generada, la present modificació no comporta cap afectació.

11. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA

No es considera necessària atès l'avaluació econòmica atès que el sòl objecte de la modificació té la condició de sòl urbà consolidat, no inclòs en cap polígon ni sector, als efectes d'executar obres de millora i reurbanització dels serveis, i la pròpia modificació no comporta una transformació dels usos ni dels aprofitaments.

En relació a la sostenibilitat econòmica, la modificació puntual no genera majors demandes de serveis ni augment de les càrregues de manteniment de sistemes.

II. NORMATIVA

Article 1. Naturalesa i objecte.

Aquest document té la consideració de modificació puntual del POUM de Castell-Platja d'Aro per la modificació de la línia d'edificació que afecta els terrenys adjacents a la carretera C-31 en el seu pas per l'àmbit delimitat del Carrer Xicu Moner, de sòl urbà consolidat.

Article 2. Àmbit

L'àmbit territorial de la modificació s'assenyala gràficament als plànols d'ordenació, i correspon a les següents parcel·les:

Parcel·les cadastrals afectades per la línia d'edificació:

Parcel·la cadastral 5307201EG0350E0001WZ, al carrer Xicu Moner núm.13.

Parcel·la cadastral 5307302EG0350G0001GH, al carrer Xicu Moner núm.17.

Parcel·la cadastral 5307304EG0350G0000OG, al carrer Xicu Moner núm.17b.

Parcel·la cadastral 5407308EG0350G0000FG, al carrer Xicu Moner núm.19b.

Parcel·la cadastral 5407303EG0350G0001HH, al carrer Xicu Moner núm.19.

Article 3. Obligatorietat

Tant els particulars com l'administració queden obligats al compliment de les disposicions contingudes en la present modificació puntual del POUM de manera que qualsevol actuació o intervenció sobre el territori, de caràcter provisional o definitiu, haurà d'ajustar-se al previst en la mateixa i a la legislació urbanística vigent.

Article 4. Vigència

Aquest document entrarà en vigor a partir de la publicació de les seva aprovació definitiva en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, i la seva vigència serà indefinida, d'acord amb el que disposa l'article 94 del Text refós de la Llei d'Urbanisme, aprovat per Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost.

Article 5. Interpretació

Les Normes d'aquesta Modificació Puntual del POUM s'interpretaran d'acord amb el seu contingut i amb subjecció als objectius i finalitats del mateix. En cas de dubte i imprecisió prevaldrà la solució de menor edificabilitat i major dotació d'equipaments i espais lliures públics, les solucions que afavoreixin el domini públic sobre el privat, de major protecció ambiental i aplicant el principi general d'interpretació integrada de les normes. Així mateix, prevaldrà la documentació escrita sobre la gràfica, llevat que el conflicte es refereixi a la quantificació de les superfícies de sòl, supòsit en el qual cal atènyer-se a la superfície real. En quan a la documentació gràfica, prevaldrà la d'escala gràfica de major precisió.

En tot cas, i per allò que no estigui expressament regulat en aquesta normativa, s'ajustarà al que disposa el POUM de Castell-Platja d'Aro, aprovat definitivament per acords de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona de 26 de gener de 2017 i 2 de març de 2017, publicat en el DOGC núm. 7.341, de 31 de març de 2017.

Article 6. Modificació de la documentació gràfica del POUM

Es modifica la documentació gràfica del POUM ajustant la línia d'edificació de la carretera C-31 de conformitat amb els plànols d'ordenació de la present modificació puntual.

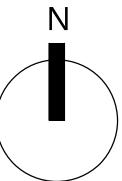
III. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

1. PLÀNOLS INFORMACIÓ

- I.01 Situació
- I.02 Emplaçament
- I.03 Àmbit de la modificació
- I.04 Planejament urbanístic històric (PGOU)
- I.05 Planejament vigent (POUM)
- I.06 Sobreposició POUM vigent amb límit expropiació ctra. C-31 i línia d'edificació de carreteres en sòl urbà consolidat
- I.07 Àmbit de suspensió de llicències

2. PLÀNOLS D'ORDENACIÓ

- O.01 Modificació de la línia d'edificació a l'àmbit del carrer Xicu Moner



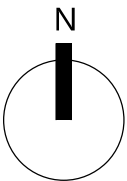
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM NÚM. 11
DELIMITACIÓ DE LA LÍNIA D'EDIFICACIÓ DE CARRETERES EN SÒL URBÀ CONSOLIDAT A L'ÀMBIT DEL
CARRER XICU MONER

SITUACIÓ

EQUIP REDACTOR:
Serveis Tècnics

DATA:
Juny 2025

ESCALA:
1/25.000
PLÀNOL NÚM.:
I.01



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM NÚM. 11
DELIMITACIÓ DE LA LÍNIA D'EDIFICACIÓ DE CARRETERES EN SÒL URBÀ CONSOLIDAT A L'ÀMBIT DEL
CARRER XICU MONER

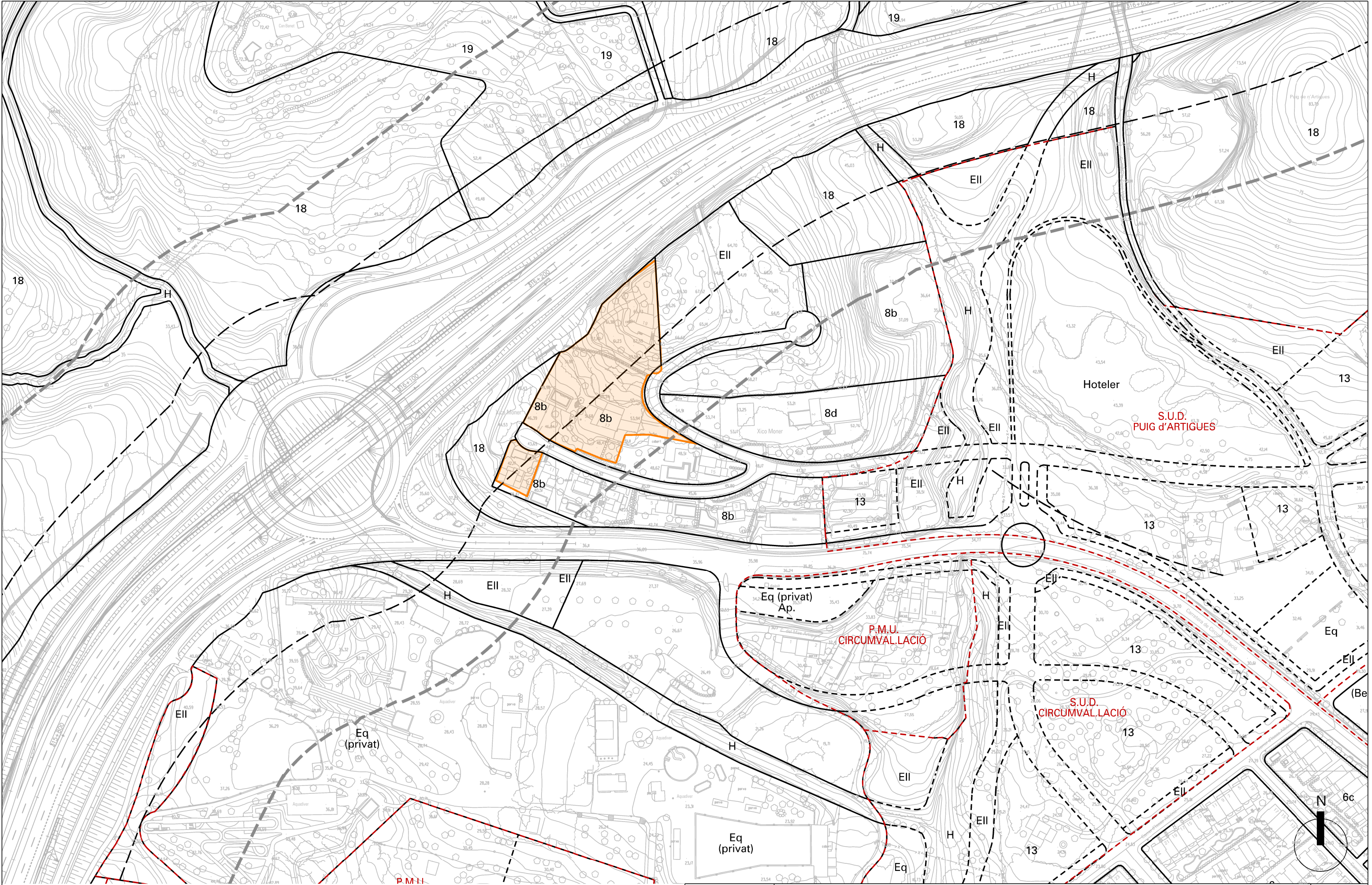
EMPLAÇAMENT

EQUIP REDACTOR:
Serveis Tècnics

DATA:
Juny 2025

ESCALA:

PLÀNOL NÚM.:
1.02



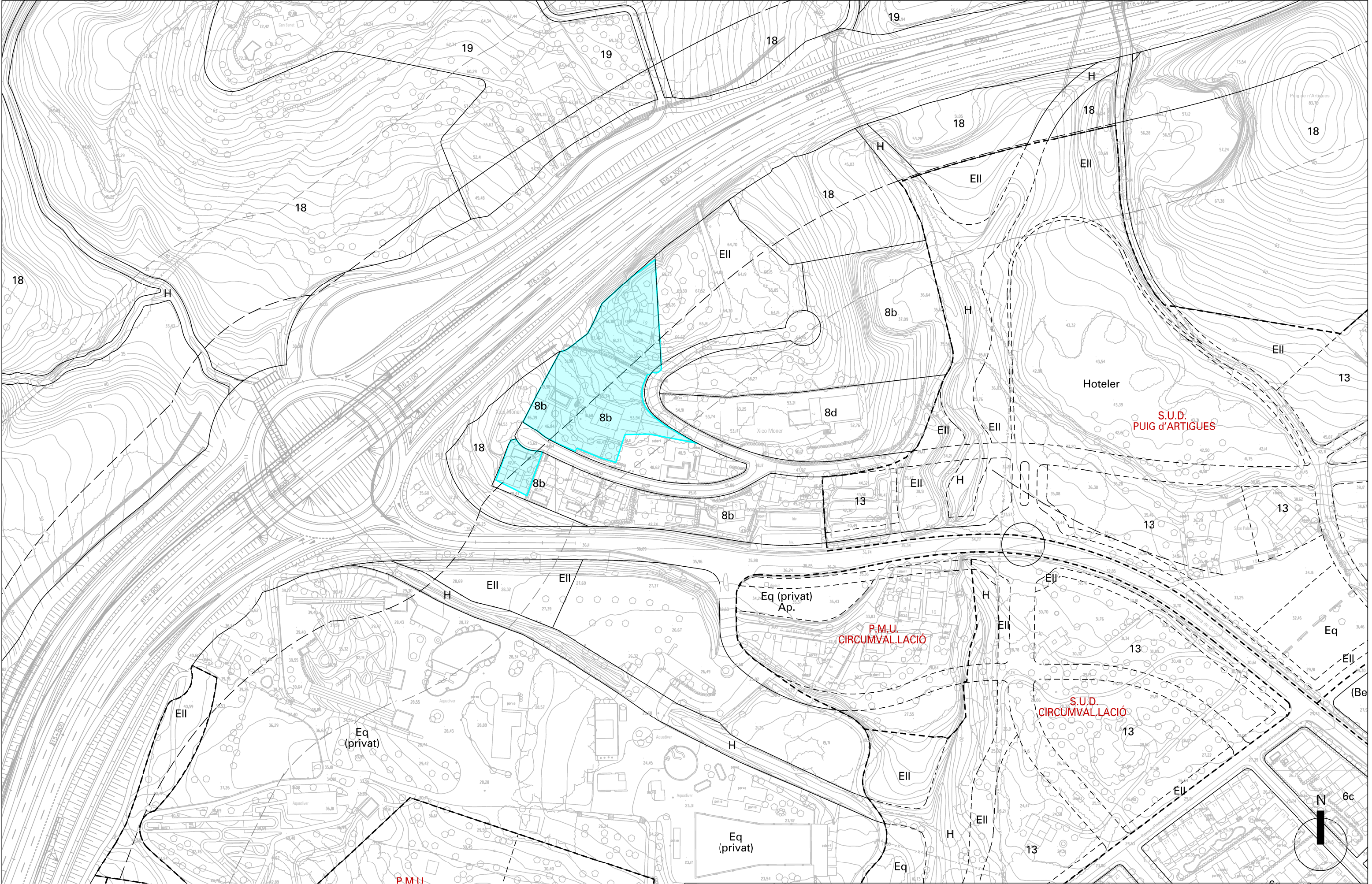
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM NÚM. 11
DELIMITACIÓ DE LA LÍNIA D'EDIFICACIÓ DE CARRETERES EN SÒL URBÀ CONSOLIDAT A L'ÀMBIT DEL
CARRER XICU MONER

ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL

EQUIP REDACTOR:
Serveis Tècnics

DATA:
Juny 2025

ESCALA:
1/2.000
PLÀNOL NÚM.:
1.03



ÀMBIT SUSPENSIÓ LLICÈNCIES



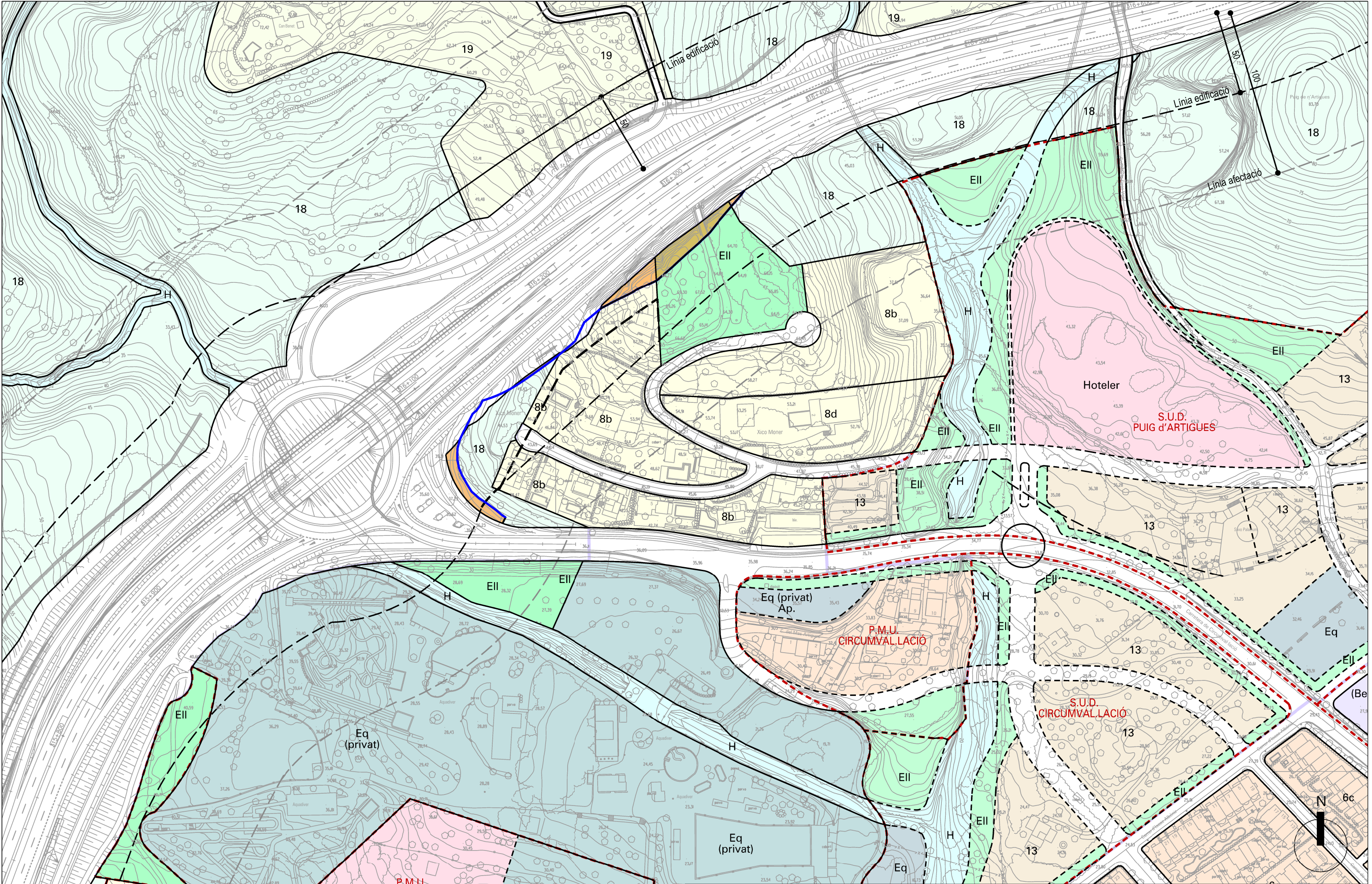
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM NÚM. 11
DELIMITACIÓ DE LA LÍNIA D'EDIFICACIÓ DE CARRETERES EN SÒL URBÀ CONSOLIDAT A L'ÀMBIT DEL
CARRER XICU MONER

ÀMBIT DE SUSPENSIÓ DE LLICÈNCIES

EQUIP REDACTOR:
Serveis Tècnics

DATA:
Juny 2025

ESCALA:
1/2.000
PLÀNOL NÚM.:
1.07



FINQUES AFECTADES PER EXPROPIACIÓ CTRA. C-31



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM NÚM. 11
DELIMITACIÓ DE LA LÍNIA D'EDIFICACIÓ DE CARRETERES EN SÒL URBÀ CONSOLIDAT A L'ÀMBIT DEL
CARRER XICU MONER

SOBREPOSICIÓ POUM VIGENT AMB LÍMIT EXPROPIACIÓ CTRA. C-31 I
LÍNIA D'EDIFICACIÓ DE CARRETERES EN SÒL URBÀ CONSOLIDAT

EQUIP REDACTOR:
Serveis Tècnics

DATA:
Juny 2025

ESCALA:
1/2.000
PLÀNOL NÚM.:
1.06

IV. ANNEXES



**Il·lm. Sr. Alcalde de
L'Ajuntament de Castell d'Aro,
Platja d'Aro i s'Agaró
Mossèn C. Verdaguer, 4
17250 PLATJA D'ARO (CASTELL D'ARO,
PLATJA D'ARO I S'AGARÓ)**

Informe	Expedient	RT
IP-2025-035-DG	PMG-24043	JM/EM

Terme municipal

Castell d'Aro, Platja d'Aro i s'Agaró

Assumpte

**Modificació puntual número 11 del POUM.
Delimitació de la línia d'edificació de carreteres
en sòl urbà consolidat en un àmbit determinat
del carrer Xicu Moner**

D'acord amb l'article 85.5 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, en relació amb la Modificació puntual, cal informar el següent:

La present modificació puntual, aprovada inicialment el 22 d'abril de 2024 pel Ple de l'Ajuntament, resulta afectada per les servituds derivades de la carretera C-31, de titularitat de la Generalitat de Catalunya. Aquestes servituds es troben fixades en el Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres (TRLR) de Catalunya.

Antecedents

1. Actualment es troba en servei el desdoblament de la carretera C-31, construït segons el Projecte modificat "Desdoblament. C-31. PK 313+820 al 326+450. Castell-Platja d'Aro – Palamós" i clau DG-04143-M2.
2. El 5 d'octubre de 2017, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona aprova definitivament la Modificació puntual delimitació de la línia d'edificació de carreteres en sòl urbà consolidat a l'àmbit del PA-08 Mont d'Aro. En relació amb aquesta modificació puntual, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre l'11 de juliol de 2017 va emetre l'informe número IP-2017-072-DG, que conclou el següent:

Vista la documentació que integra aquesta Modificació puntual i els antecedents exposats en aquest informe, es constata que no concorren cap dels supòsits previstos a l'article 87 del Reglament general de carreteres, aprovat pel Decret 293/2003, de 18 de novembre, per tal de reduir la línia d'edificació que fixa el POUM vigent a 50 metres de l'aresta exterior de la calçada de la C-31 al seu pas per l'àmbit del PA 8.

Tanmateix, en aquesta modificació puntual s'acredita que, abans de l'aprovació del projecte constructiu de la variant de Platja d'Aro de la llavors carretera C-257 definida en el projecte a què fa referència l'antecedent 6, els terrenys afectats per l'actual línia d'edificació de l'autovia C-31 en l'àmbit del PA 8 estaven classificats com a sòl urbà i que les edificacions afectades eren legals i es trobaven conforme a l'ordenació definida en el planejament urbanístic vigent en aquell moment. Per tant en concordança amb el criteri seguit en el sòl urbà per aquesta Direcció General, i d'acord amb allò que estableix l'article 41.1 del TRLR, es considera que es pot ajustar la línia d'edificació a aquella ordenació.

3. El 26 de gener de 2017, la Comissió Territorial d'Urbanisme aprova definitivament el POUM de Castell-Platja d'Aro supeditant-ne l'executivitat a la redacció d'un Text refós que incorpori determinades prescripcions. El 2 de març de 2017, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona dona conformitat al Text refós del POUM i n'acorda la publicació a efectes d'executivitat.
4. El 20 de juliol de 2016, la Secció Tercera de la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya estima el recurs contenciós-administratiu

número 150/2012 interposat contra els acords de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona de 6 d'octubre de 2011 d'aprovació definitiva amb prescripcions del POUM de Castell-Platja d'Aro, i de 15 de març de 2012 de conformitat del Text refós del POUM.

5. El 6 d'octubre de 2011, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona aprova definitivament amb prescripcions el POUM de Castell – Platja d'Aro. En relació amb aquest POUM, la Direcció General de Carreteres emet l'informe número 15211aj.
6. L'1 de juliol de 1993, es reben provisionalment les obres corresponents al tram Calonge – Platja d'Aro del nou itinerari Palamós – Sant Feliu de Guíxols, construït segons el projecte amb clau N-G-305, redactat el juny de 1989.
7. El 21 de novembre de 1990, la Comissió d'Urbanisme de Girona aprova definitivament el Pla general d'ordenació urbana de Castell – Platja d'Aro, prèvia suspensió de l'aprovació definitiva, el 25 de novembre de 1985, fins que es complissin una sèrie d'observacions.

Objecte

D'acord amb la normativa, la present modificació puntual té per objecte per ajustar la línia d'edificació de la carretera C-31 al límit del sòl urbà consolidat en el tram que transcorre pel Carrer Xicu Moner.

A aquest efecte es modifiquen els plànols d'ordenació N-4.8 i N-4.9 del POUM.

Com a justificació s'assenyala que abans de l'aprovació del projecte constructiu de la variant de Platja d'Aro de la llavors carretera C-257 definida en el projecte amb clau N-G-305 "Tram Calonge - Platja d'Aro del nou itinerari Palamós - Sant Feliu de Guíxols, els terrenys afectats per l'actual línia d'edificació de l'autovia C-31 en l'àmbit del Carrer Xicu Moner estaven classificats com a sòl urbà i les edificacions eren legals conforme a l'ordenació definida en el planejament urbanístic vigent en aquell moment.

Referència cadastral	Emplaçament	Alta fiscal	Llicència	
5307201EG0350E0001WZ	C/ Xicu Moner, 13	1979	Habitatge unifamiliar	
5307302EG0350G0001GH	C/ Xicu Moner, 17	1970	Habitatge unifamiliar	
5307304EG0350G0000OG	C/ Xicu Moner, 17b	---	Sense edificar	
5407308EG0350G0000FG	C/ Xicu Moner, 19b	---	Sense edificar	
5407307EG0350G0001YH	C/ Xicu Moner, 19a	1970	Obres de reforma en execució	Finques agrupades registr.
5407303EG0350G0001HH	C/ Xicu Moner, 19			

També s'indica en la memòria d'aquesta modificació puntual que la reducció de la línia d'edificació es justifica també per l'orografia accidentada de la zona.

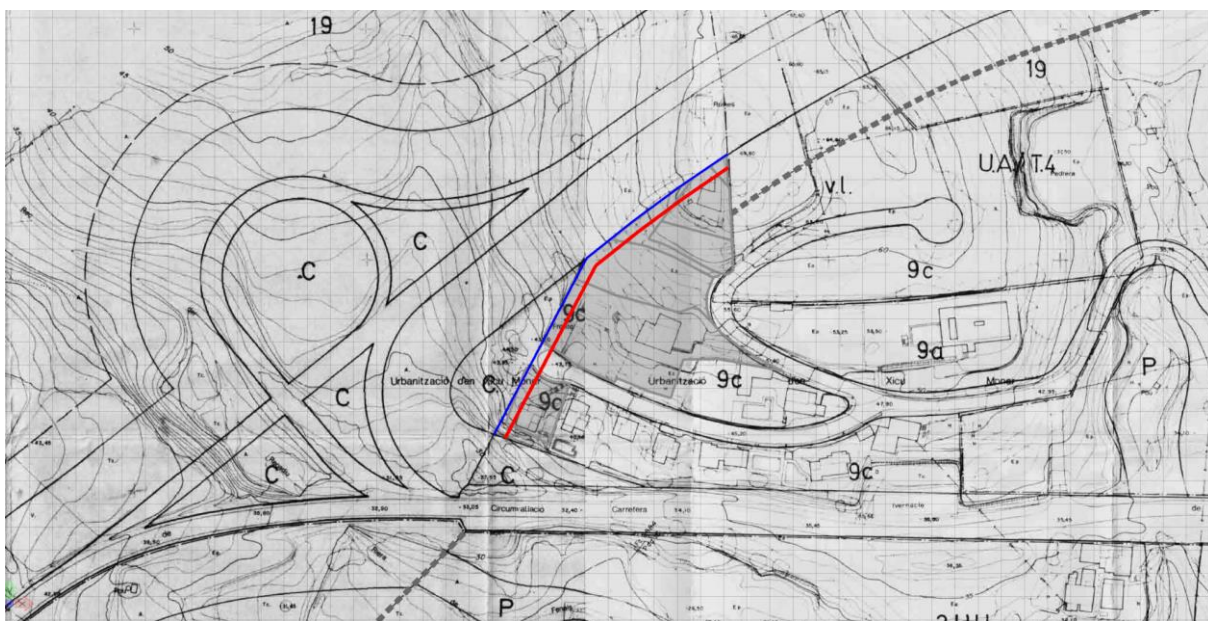
Valoració

Analitzada la documentació que integra aquesta Modificació puntual i els antecedents exposats en aquest informe, es constata que malgrat que l'àmbit del carrer Xicu Moner presenta una orografia accidentada, no concorren cap dels supòsits previstos a l'article 87 del Reglament general de carreteres, aprovat pel Decret 293/2003, de 18 de novembre, per tal de reduir la línia d'edificació que fixa en ell el POUM vigent a 50 metres de l'aresta exterior de la calçada de la C-31.

Tanmateix, en aquesta modificació puntual s'acredita que abans de l'aprovació del projecte constructiu de la variant de Platja d'Aro de l'aleshores carretera C-257 definida en el projecte a què fa referència l'antecedent 6 els terrenys afectats per l'actual línia d'edificació de l'autovia C-31 que figura en el POUM vigent en l'àmbit del Carrer Xicu Moner estaven classificats com a sòl urbà i que les edificacions afectades eren legals i es trobaven conforme a l'ordenació definida en el planejament urbanístic vigent en aquell moment.

Així doncs, revisat el Pla general d'ordenació urbana, es comprova que a l'àmbit del carrer Xicu Moner el sòl urbà limitava amb els terrenys de la reserva per a l'aleshores nou itinerari de Sant Feliu de Guíxols a Palamós (C-257) que estaven qualificats com a "sistema de comunicacions" (clau C), i que en aquest sòl urbà els terrenys estaven qualificats com a "zona paisatge de xalets" (clau 9c).

Tenint en compte que els terrenys de la reserva (clau C) no eren edificables i que en els terrenys qualificats amb la clau 9c la separació obligatòria de l'edificació al límit amb vial era de 5 m, resulta que el límit d'edificació a l'àmbit del carrer Xicu Moner pel costat del nou tram de carretera quedava determinat per la paral·lela a 5 m del límit de la reserva (clau C). Per tant en concordança amb el criteri seguit en el sòl urbà per aquesta Direcció General, i d'acord amb allò que estableix l'article 41.1 del TRLC, es considera que la línia d'edificació es pot ajustar a la paral·lela a 5 m del límit de la reserva (clau C), que figura en vermell a la imatge següent.



Línia d'edificació a 5 metres del sistema de comunicacions al PGO de 1990



Ortofoto 1986

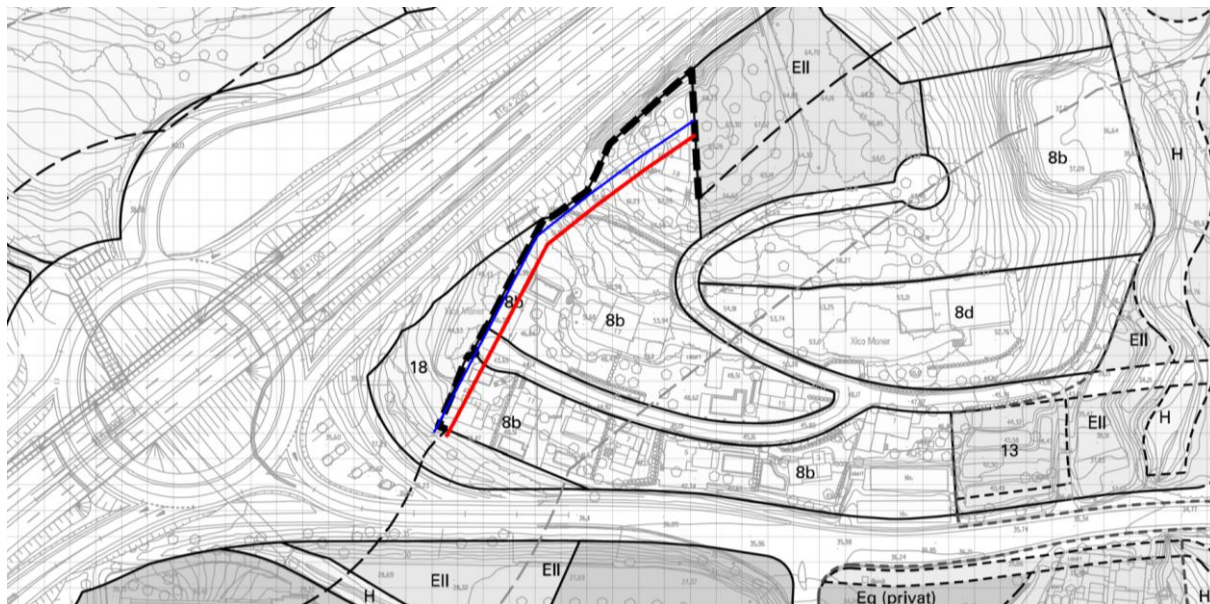


Ortofoto 1994



Ortofoto 2023

Aquesta línia d'edificació és compatible també amb la funcionalitat d'aquesta carretera en la seva configuració actual.



Transcripció del límit edificable del PGO del 1990 al planejament proposat

Si bé aquesta línia d'edificació reduïda queda en part del seu recorregut en la zona de servitud de la C-31, atès que es troba en sòl urbà, i a l'altra banda de l'autovia el sòl està classificat com a no urbanitzable i és accidentat, en aplicació de l'article 41.5 del vigent TRLC, el límit exterior de la zona de servitud s'ajustarà a la línia d'edificació reduïda.

D'altra banda, cal ajustar el límit del sòl privat al límit dels terrenys expropiats per la carretera pels successius projectes constructius que van desenvolupar aquesta infraestructura. A aquest efecte, s'adjunten plànols de les expropiacions practicades.

Per altra part, cal tenir en compte que no es permetran activitats que generin fums, pols, vapors o qualsevol altre residu que afecti a la seguretat viària en les zones adjacents a aquesta carretera i que, en cas de produir-se contaminació acústica o enlluernament sobre la mateixa, el promotor haurà d'executar, a càrrec seu, les mesures de protecció pertinents.

Finalment, escau recordar que prèviament a la realització de qualsevol actuació en les zones de protecció de la carretera C-31 cal obtenir l'autorització preceptiva del Servei Territorial de Carreteres de Girona.

Conclusió

Vist tot això, en les condicions esmentades a l'apartat de valoració, pel que fa a les infraestructures de mobilitat de titularitat de la Generalitat de Catalunya, res no s'oposa a l'aprovació de la Modificació puntual número 11 del POUM de Castell d'Aro, Platja d'Aro i s'Agaró de delimitació de la línia d'edificació de carreteres en sòl urbà consolidat en un àmbit determinat del carrer Xicu Moner.

Atentament,

David Prat i Soto
Director General d'Infraestructures de Mobilitat

Josep Martí i Bosch
Cap del Servei de Planejament i Disseny