



Aprovació inicial 20 FEB. 2014
Reclamacions *no*
Aprovació provisional 30 OCT. 2014
Aprovació definitiva
B.O.P. DOGC 6832 / 17.3.2015

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

Aprovat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Girona en
sessió de data 22 GEN 2015

La secretària

Sònia Bofarull i Serrat

MPOUM-33

UPL1201200002

**Modificació Puntual de POUM
CARRETERA DE BATET GI-V-5241**

**DELIMITACIÓ TRAM URBÀ,
LÍNIA D'EDIFICACIÓ I DELIMITACIÓ DE SERVITUDS**

FEBRER 2014



ÍNDEX

ÍNDEX	2
I MEMÒRIA INFORMATIVA	3
1.- Àmbit	3
2.- Promoció.....	4
3.- Estructura de la Propietat	4
4.- Planejament vigent	4
II MEMÒRIA JUSTIFICATIVA.....	7
5.- Objecte.....	7
6.- Marc legal. Procedència	8
7.- Justificació i oportunitat	11
8.- Solució adoptada i qualificació urbanística	15
9.- Quadres comparatius.....	16
10.-Informe mediambiental.....	16
III MEMÒRIA D'EXECUCIÓ	16
IV ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER.....	17
V PLA D'ETAPES	17
VI MEMÒRIA SOCIAL	17
VII NORMATIVA	18
VIII PLÀNOLS.....	21

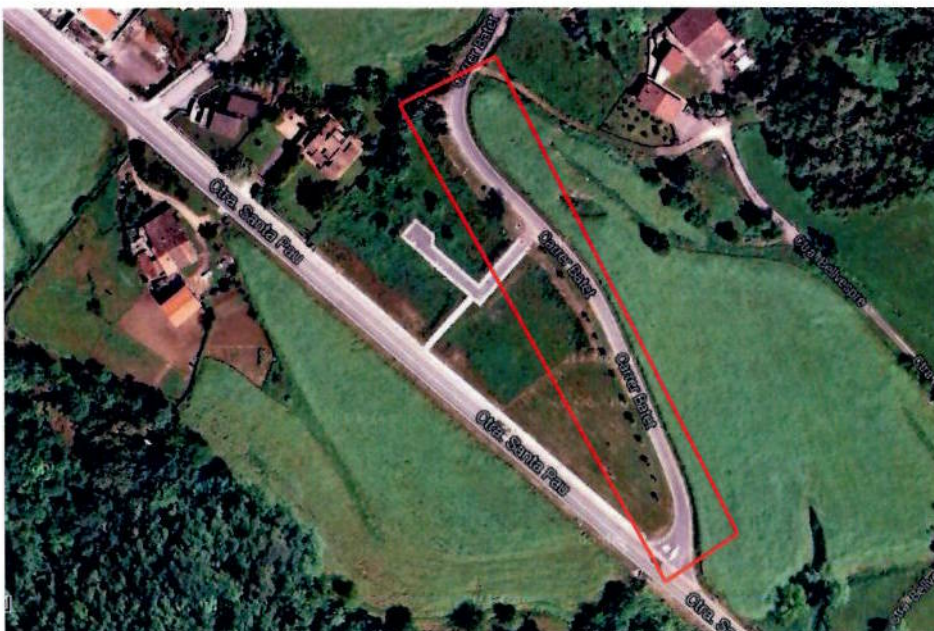


I MEMÒRIA INFORMATIVA

1.-Àmbit

La present modificació puntual de POUM afecta a la carretera de Batet GI-V-5241 en dues situacions. Un primer tram en el seu inici, per a proposar la consideració de tram urbà, en la part que transcorre col·lidant amb el sòl urbà de Batet, que es situa a la banda oest de la carretera (marge esquerra), i per la resta de la carretera en tot el seu traçat fins al límit del tram d'aquesta carretera de la Diputació de Girona, la modificació afecta el sòl rústic a cada banda de la GI-V-5241, per tal d'assenyalar i implantar la delimitació de Servituds de Carreteres.

L'àmbit inclou els terrenys privats que estan en sòl urbà format per les parcel·les resultants del desenvolupament del Polígon III del Pla Parcial de Batet. La resta afecta les finques en sòl no urbanitzable a cada banda del tram de la GI-V-5241. En concret, es tracta de la carretera de Batet de la Serra des de el seu punt d'enllaç amb la carretera de Santa Pau , GI-524, a la banda est del final de sòl urbà , i fins el límit de la Carretera de Batet que pertany a la Diputació de Girona .



— Àmbit del primer tram la Ctra. de Batet. on es proposa com a tram urbà.



2.- Promoció

La present modificació puntual de POUM és promoguda per l'Ajuntament d'Olot.

3.- Estructura de la propietat

L'àmbit de la MPOUM està format per les finques del cadastre de urbana, a la banda oest de la carretera GIV-5241 i segons les dades cadastrals que figuren al plànol informatiu. Aquestes parcel·les ja formen part del sòl urbà i es consideren urbanes a tots els efectes.

El sòl afectat per aquesta modificació en l'àmbit de sòl no urbanitzable, el formen el terreny de totes les finques rústiques a cada banda de la carretera de la Diputació de Girona.



situació banda oest solars del Polígon III del Pla Parcial de Batet. UTM /Cadastral finques		
9088906	. ctra. de Batet núm. 1	. La Serra de Bas SL
9088905	. ctra. de Batet núm. 3	. Ramón Fàbrega i Turet
9088906	. ctra. de Batet núm. 5	. Rotllada SL
9088906	. ctra. de Batet núm. 7	. Juan Sola Pujolriu , Carmen Noguer Vidal

4.- Planejament vigent

4.1 del POUM:

El planejament vigent és el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, aprovat definitivament el 18 de juny de 2003 i en text refós el 25 de setembre de 2003 (DOGC 2 de febrer de 2004, número 4061). En particular, l'art. 385 del vigent POUM recull dins el sòl urbanitzable delimitat, el sector 6 Batet, que es correspon amb els terrenys dels Polígons I,II i III del Pla



ÀREA D'URBANISME

Parcial sector 3 de Batet, contemplat en el planejament anterior (PGO 1982) i pendent de desenvolupar en el moment de redactar el POUM vigent, però que el poum el determina com a vigent per el seu desenvolupament. I pel sòl no urbanitzable, s'ha de considerar el que es determina pels espais de protecció i servitud de les vies de comunicació en el Sistema de Comunicacions Viàries, i que són elements que integren aquest sistema (art 90 del poum).

L'article 106 del poum, relatiu als espais de protecció, servitud i reserva del sistema de comunicacions DETERMINA:

Els espais de protecció i servitud de les vies de comunicació, són els espais lliures que per la seva proximitat al sistema viari, o per estar reservats per una futura construcció de noves vies de comunicació, estan subjectes a aquest sistema i no poden ser edificats.

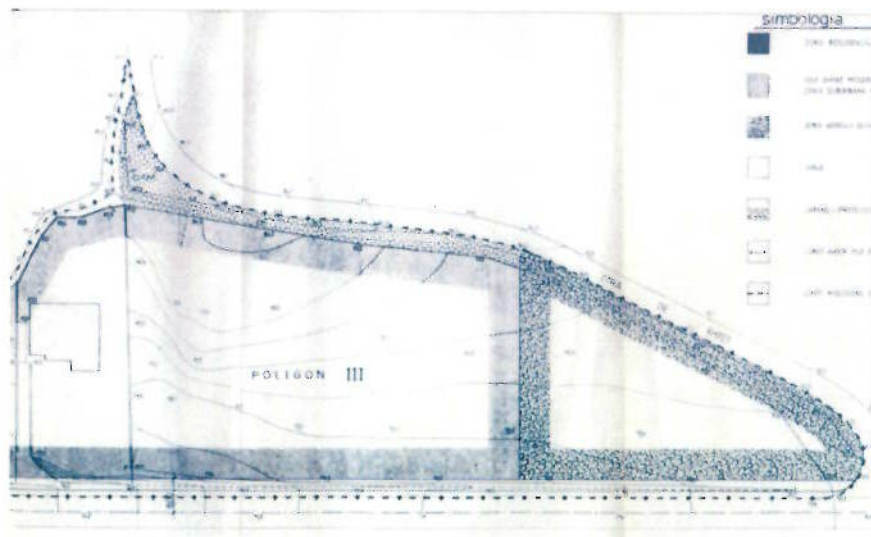
Aquests espais quan no estan adscrits als sistemes d'espais lliures, es delimiten amb una línia discontinua en els plànols d'ordenació. En les edificacions existents que resultin incloses dins els espais de protecció podran fer-s'hi obres de conservació i millora d'acord amb el seu ús.

La carretera de Batet , en el planejament vigent no te grafiada la franja de protecció, i en pertànyer a la Diputació de Girona en el tram corresponent, li correspon l'aplicació de la normativa i reglamentació derivada de la Llei de Carreteres pel que fa a les limitacions de les zones de domini públic i protecció.

4.2 del Pla Parcial de Batet.

El Pla Parcial del Sector 3 de Batet, fou aprovat definitivament el 13 de juliol de 1995 i el text refós en data 29/11/1995 per la Comissió d'Urbanisme de Girona . (DOG 21/02/1996). La present modificació afecta el Polígon III, un dels que es va establir en la delimitació poligonal pel desenvolupament del sector.

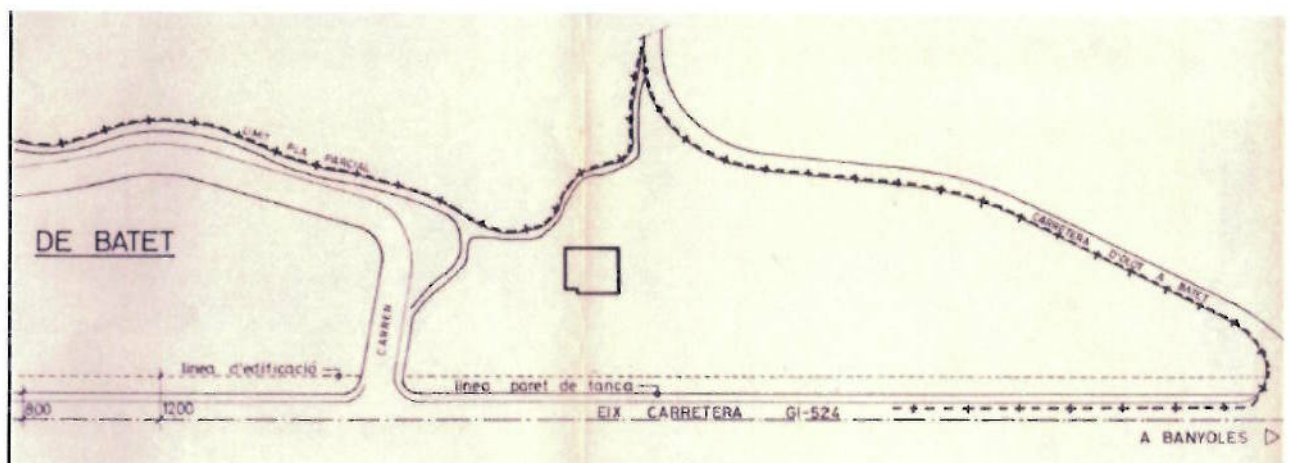
El Pla Parcial ordenava el sòl amb uns terrenys privats com a zona residencial per edificació aïllada, els terrenys públics destinats a zones verdes més dotacions en la cruïlla de les carreteres GI-524 / GI-V-5241, i com espais de camins i proteccions la franja entre el sòl privat i la carretera de Batet.



Zonificació del Polígon III del Pla Parcial de Batet



En el Pla parcial es va fixar una línia de la paret de tanca de 8 metres respecte l'eix de la ctra. De Santa Pau GI-524 i de **12 metres per la línia d'edificació** respecte d'aquest eix. Aquest Pla Parcial, i en particular pel que fa a les línies de separacions esmentades, fou informat favorablement per la Direcció General de Carreteres, Servei Territorial de Girona en data 16 de Maig de 1995, atès que la determinació de la línia d'edificació en relació a la carretera GI-524, era una prescripció de la comissió d'urbanisme que es va incorporar en la documentació gràfica i normativa del Pla Parcial. Tanmateix, aquesta línia d'edificació no es va fer extensiva a la part del Polígon confrontant amb la carretera de Batet GI-V-5241, tot i el contingut normatiu relatiu a les separacions mínimes que es determinava en el Pla Parcial, també de 4 metres per la línia d'edificació respecte de la línia de tancament de solar, per a totes les parcel·les del polígon III.



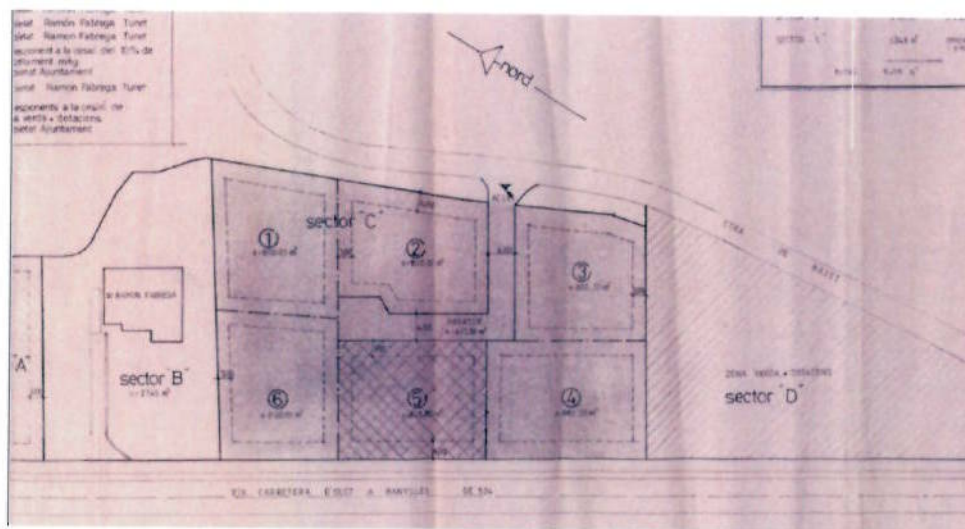
Alineacions del Pla Parcial respecte la GI-524. Línia de tanca i línia d'edificació.

A les normes urbanístiques per a la zona d'edificació aïllada, d'aplicació en aquest sòl del Polígon III, es fixaven entre d'altres paràmetres la separació o distància mínima per a l'edificació, **als vials, en 4,00 metres** i a la resta de partions de 3,00 metres. Els 4 metres de separació ja venien prefixats per les determinacions respecte la carretera de Santa Pau, però no es varen determinar expressament respecte de la carretera de Batet, essent d'aplicació el contingut del Pla Parcial.

En desenvolupament del Pla Parcial de Batet, es va aprovar el projecte de compensació (reparcel·lació voluntària) del Polígon III d'aquest Pla Parcial, en data 18 de març de 1999. En aquest projecte es conformava el sòl privat amb les parcel·les edificables, la cessió del 10% d'AM, i la concreció dels terrenys destinats a vialitat, espais lliures i de protecció i dotacions comunitàries. L'aprofitament privat derivat de l'edificabilitat màxima establerta en el pla parcial, venia limitat per la separació o distància mínima de l'edificació establerta en 4 metres als vials. Per les tres parcel·les confrontants amb la carretera de Santa Pau, ja estava grafiada en el mateix pla parcial. I per la carretera de Batet, s'aplicà la mateixa regulació, es a dir, el límit de parcel·la que seria la línia de paret de tanca es situava a 8 metres de l'eix de la carretera de Batet, i la línia d'edificació a 4 metres de la línia de tanca. En aquest cas no es podria parlar de vial a manca de vorera per l'existència del talús del terreny, que el pla parcial recull com a "protecció de Camins". Hem de parlar del límit entre el sòl privat i el sòl públic. Amb tot, aquestes separacions garantien la parcel·la mínima establerta en la normativa urbanística d'aplicació en 800 m², i la materialització de l'aprofitament privat amb el sostre màxim permès.



En desenvolupament d'aquest sector, també s'aprovà el projecte d'urbanització dels passatges interiors del Polígon III del Pla Parcial Sector 3 de Batet, per tal que els terrenys assolissin la condició de solars edificables, amb tots els serveis infraestructures i accessibilitat, i per a poder concedir llicències d'edificació. Aquest projecte fou aprovat definitivament el 30 de gener de 2008 (BOP,18 de febrer 2008), i recollint les parcel·les resultants del projecte de compensació aprovat, amb els seus límits respecte les carreteres de Santa Pau i Batet.



Projecte de Compensació del Polígon III pla Parcial de Batet (ap. Def. 18/3/1999)

II MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

2.- Objecte

La present modificació té per objecte:

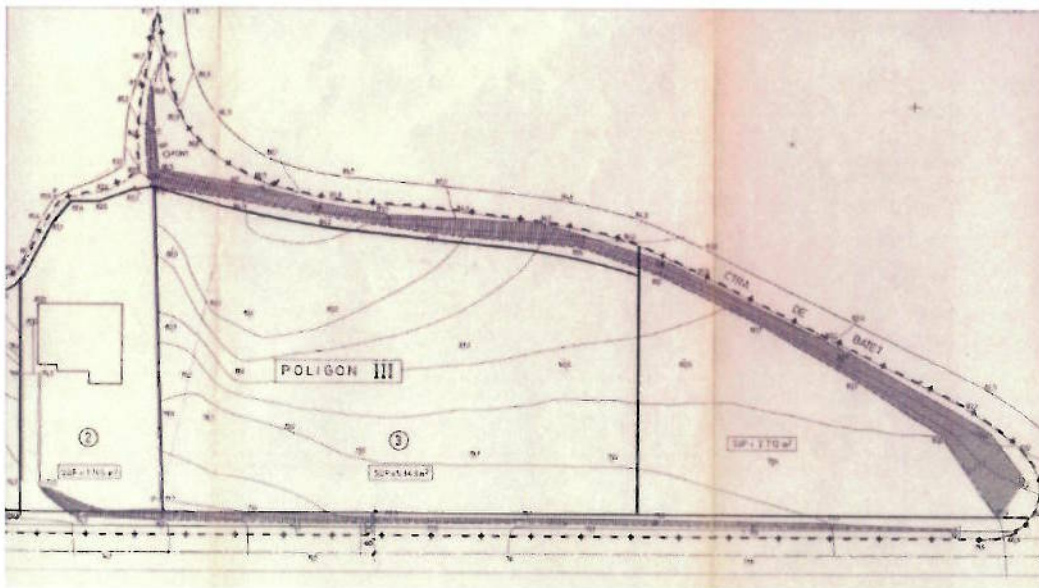
1.- Proposar la consideració de tram urbà, la part de la carretera GI-V-5241 confrontant amb el sòl urbà provinent del Polígon III del Pla Parcial de Batet, als efectes d'aplicar el supòsit especial de la línia d'edificació, derivat de la normativa i ordenances del Pla Parcial sector 3 de Batet.

2.- Adaptar planejament urbanístic al que indica la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de Carreteres,el seu text refós DL 2/2009 de 25 d'agost, i el seu Reglament aprovat pel Decret 293/2003, de 18 de setembre, en tot el tram de la carretera de Batet que pertany a la Diputació de Girona.



Objectiu concret:

- Considerar com a tram urbà la part de carretera que transcorre col·lidant pel sòl desenvolupat i urbanitzat del Polígon III del Pla Parcial de Batet, als efectes de considerar el caràcter especial de la línia d'edificació, la que es formulà com a normativa en el Pla Parcial.
- Establir com a línees de tancament i d'edificació en el sòl urbà del Polígon III del Pla Parcial de Batet, i en relació a la carretera GI-V-5241, les que es contempen en la ordenació i zonificació del Pla Parcial aprovat definitivament el 13/07/1995, i desenvolupat amb el seu corresponent projecte de compensació i urbanització, amb els mateixos paràmetres fixats per la carretera de Santa Pau, i que es determinen a les normes urbanístiques de la zona d'edificació aïllada, pel que fa a les separacions mínimes a vial, establerta en 4 metres per a l'edificació respecte de la línia de parcel·la.
- Adaptar el Planejament urbanístic en tot el tram de la carretera de Batet que pertany a la Diputació de Girona, en el sentit de grafiar i establir les **zones de domini públic, de servitud i d'afectació**, a ambdós costats del tram de la carretera, que afecten els terrenys en sòl no urbanitzable.



POLÍGON III del Pla Parcial, col·lidant amb la Ctra. GI-V-5241

3.- Marc legal. Procedència

En relació al Planejament Urbanístic.-

La legislació vigent aplicable és la Llei 3/2012 de 22 de febrer de modificació del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost (DOG 6077 de 29-02-2012), pel qual s'apravà el Text Refós



ÀREA D'URBANISME

de la Llei d'urbanisme (DOGC núm. 5686 – 05/08/2010) ; el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el reglament de la Llei d'urbanisme (DOG núm.4682 – 24/07/2006) i el Pla d'ordenació urbanística municipal, poum 2003, aprovat en text refós per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona el 25 de setembre de 2003 i publicat al DOGC núm. 4061 de 02/02/2004, amb les modificacions corresponents ja assenyalades. En l'article 96 del text refós de la LLUC, i 38 de la modificació s' estableix:

" Art 96. Modificació de les figures del planejament urbanístic

La modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació (...) "

Així com el mateix POUM, en l'article 4, contempla que només es podrà modificar el planejament quan la variació de les seves determinacions no alteri la coherència entre previsions i ordenació, i s'haurà de fonamentar en un estudi que justifiqui la no incidència de la mateixa modificació en les previsions generals.

- La present modificació no implica cap alteració de les superfícies, classificació o qualificació dels sòls actuals. La modificació només contempla establir la **línea de tancament de solar** i la **línia d'edificació** pels solars urbans confrontants amb la carretera de Batet així com la determinació i establiment de les **zones de domini públic, de servitud i d'afectació**, a ambdós costats del tram de la carretera de la Diputació i pels terrenys en sòl no urbanitzable.

L'article 38 de la modificació del text refós de la Lluc, que remet al 100 de la LLUC regula els casos en que la modificació de Pla comporta un increment de sòls d'espais lliures i reserves per a equipaments. La present modificació només representa assenyalar les línies de tanca i edificació ja previstes en el Pla Parcial amb les cessions ja efectuades; i de servituds de carreteres que afecten al sòl no urbanitzable col·lidant en , en virtut de la Llei de Carreteres, fins a la més ampla de 30 metres des de l'aresta exterior de l'esplanació, marcada amb una línia discontinua a cada banda de la carretera, però això no significa la transformació dels usos dominants o principals (espai altioplà basàltic de Batet i espai de muntanya i bosc), i per tant, no és necessària l'obligació d'incorporació de reserva mínima de zones verdes, espais lliures i equipaments públics.

L'article 97.1, de la LLUC també determina:

" 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 a tramitar 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.."



En relació a la normativa de Carreteres.-

El Decret Legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de Carreteres (DOGC 5452 de 27/08/2009) regula entre d'altres la delimitació del domini públic viari i zones de protecció, la consideració de trams urbans i els supòsits especials de la línia d'edificació:

1.- l'article 46.2 relatiu a trams urbans defineix:

" Es considera tram urbà la part de carretera que transcorre per sòl classificat com urbà pel planejament urbanístic o per terrenys que, en execució del planejament urbanístic i d'acord amb la legislació urbanística, hagin assolit aquesta classificació. Es considera també tram urbà la part de carretera que confronta amb el sòl o els terrenys esmentats. En qualsevol cas, aquesta circumstància s'ha de donar als dos marges de la carretera."

2.- l'article 40 relatiu a la línia d'edificació determina:

40.2 . La línia d'edificació s'ha de situar , respecte a l'aresta exterior de la calçada, a vint-i-cinc metres en la resta de carreteres (les convencionals)

3.- l'article 41 relatiu a supòsits especials de la línia d'edificació determina:

"41.1 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" (25 metres de l'aresta exterior de la calçada a les carreteres de la xarxa convencional)

4.- l'article 88.3 del Reglament de la Llei de Carreteres relatiu a les limitacions supòsits especials de la línia d'edificació estableix:

" 88.3 Els supòsits especials de línia d'edificació contemplats en l'article anterior, (art.87) en cap cas poden afectar les disposicions establertes en les normes urbanístiques."

5.- l'article 14 del text refós de la Llei de carreteres relatiu a la coordinació amb el planejament urbanístic assenjala:

14.1.- els instruments de planejament urbanístic s'han de trametre, una vegada aprovats inicialment, a la direcció general competent en matèria de carreteres, per tal que pugui informar sobre les qüestions de la seva competència.

14.3.- L'administració competent ha de promoure, si escau, les modificacions puntuals del planejament als efectes d'incorporar-hi les determinacions que resultin dels projectes a que fa referència l'apartat 2, incloent-hi la reclassificació i la qualificació de sòl que resulti congruent amb les determinacions d'aquells.



4.- Justificació i oportunitat

Justificació :

La consideració de **tram urbà** en la part o tram de la carretera de Batet que confronta amb el sol del Pla Parcial de Batet, ja urbanitzat i amb la condició efectiva de sòl urbà, representaria contemplar la normativa urbanística d'aplicació que conté el Pla Parcial.

Cal dir que per a considerar com a tram urbà aquesta primera part de la carretera de Batet, l'article 46.2 del text refós de la Llei de Carreteres estableix i considera com a circumstància justificativa, que els terrenys tinguin la classificació de sòl urbà per execució del planejament urbanístic, i aquest fet s'ha de donar als dos marges de la carretera. Però aquesta circumstància si es dóna al sòl urbà amb parcel·les consolidades, però no es pot donar de cap manera al marge dret en aquest tram, perquè té la classificació de sòl no urbanitzable i es un sòl inclòs a l'àmbit del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

Aquesta mateixa situació de sòl no urbanitzable dins el Parc Natural, es dona i es donava a la Banda del Polígon III del Pla Parcial, confrontant amb la carretera de Santa Pau, i això no va se condicionant per no implantar i acceptar una línia d'edificació inferior als 25 metres



A l'article 41 del text refós de la Llei de Carreteres es contempla la possibilitat d'establir una línia d'edificació a una distància inferior a la que regula l'article 40 (a 25 metres de l'aresta exterior de la calçada)



Inici de la GI-V-5241 Carretera de Batet i en el sòl urbà del Pol.III pla Parcial de Batet



Ctra.de Batet GI-V-5241 . Final sòl Urbà del Pla Parcial de Batet POL. III ———

I la possibilitat de considerar i establir **la línia d'edificació** a una distància inferior a la que regula l'article 40 del text refós de la Llei de Carreteres (de 25 metres) es base i justifica en el compliment i l'aplicació de la distància establerta per les separacions mínimes en aquesta illa amb sòl privat edificable, i que es de 4,00m respecte al vial, tal com assenyala l'article 5 de les normes urbanístiques per a la zona d'edificació aïllada del Pla Parcial . I que en aquest cas o Polígon III s'ha de considerar respecte el límit de parcel·la que confronta amb l'espai públic de reserva de vial de la carretera de Batet.

Cal dir també que aquesta distancia per l'edificació, de 4 metres respecte de la línia de paret de tanca, coincident amb la de parcel·la, seria la mateixa que es va determinà en el Pla Parcial respecte de la carretera de Santa Pau, i amb l'informe favorable del Servei Territorial de Girona de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya. I sembla lògic i justificat que la línia de l'edificació respecte la carretera de Santa aplicada a les tres parcel·les que hi confronten, sigui la mateixa a les tres parcel·les que confronten amb la carretera de Batet.



La carretera de Batet a l'est del sòl urbà del Polígon III del Pla Parcial.



L'accés des de la carretera de Batet a les parcel·les edificables del Polígon III

La present modificació també proposa modificar (completar) el planejament urbanístic vigent, per adaptar-lo al que indica la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de Carreteres, al seu Text Refós i el seu Reglament aprovat pel Decret 293/2003, de 18 de setembre, en tot el tram de la carretera de Batet que pertany a la Diputació de Girona, per tal d'establir-hi les **zones de domini públic, de servitud i d'afectació**, a ambdós costats del tram d'aquesta carretera .



Final de la ctra. de Batet (trencant a La Masó Nova , antic rest. Font Faja .)



la GIV5241 des de el Pla de La Planella- trencant a La Masó Nova

Cal dir que el Text refós de la Llei de Carreteres , aprovat per Decret Legislatiu 2/2009, de 25 d'Agost (DOGC núm. 5452 de 27/08/2009, reproduïx i manté les distàncies fixades per la Llei de Carreteres, de la zona de domini públic, establerta per una franja de terreny, a cada costat de la via, mesurada des de l'aresta exterior de l'esplanació, de 3 metres en les carreteres convencionals; de la zona de servitud, establerta en dues franges de terreny, a banda i banda de la carretera, delimitades interiorment per la zona de domini públic i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, de 8 metres en les carreteres convencionals; i de la zona d'afectació, establerta en dues franges de terreny, a banda i banda de la carretera, delimitades interiorment per la zona de servitud i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, de 30 metres en les carreteres convencionals. I per la línia d'edificació, determina que de s'ha de situar a vint-i-cinc metres.

La present modificació no implica un canvi a nivell global que alteri els criteris i objectius generals del POUM, atès que el que es pretén es solament l'aplicació de la normativa urbanística del Pla Parcial de Batet, en el sòl urbà que confronta amb la carretera de Batet i pel que es demana en aquest punt la consideració de tram urbà , i l'aplicació de la Llei de Carreteres i el seu Reglament, pel que fa a l'establiment de les línies de servituds que procedeixen en els sòls no urbanitzables que hi confronten.

Donat l'interès públic de la proposta i conforme al que estableix el POUM , la normativa urbanística vigent que conté el Pla Parcial de Batet , i la Llei de Carreteres, procedeix la present modificació puntual del POUM.



Oportunitat:

La possibilitat de considerar un supòsit especial de la línia d'edificació en relació a la carretera de Batet, permet donar garanties a la sol·licitud de llicències d'obres de nova edificació, amb aplicació de les normes urbanístiques del Pla Parcial, i en base a la separació que es determina per a la nova edificació.

El Pla Parcial, el projecte de compensació amb l'adjudicació de parcel·les edificables i la condició de sol urbà que tenen aquests terrenys privats, els hi atorguen uns dret d'aprofitament urbanístic respectant els paràmetres que conte la normativa del Pla Parcial. L'aplicació de la línia d'edificació derivada de la Llei de Carreteres, establerta en 25 metres de l'aresta exterior de la calçada, impossibilitaria la materialització de l'aprofitament urbanístic (el sostre edificable) que atorga el pla parcial en el sol urbanitzat a tal efecte. Pel que es oportú plantejar un tram urbà i l'aplicació dels paràmetres urbanístics del pla Parcial aprovat.

Atés que la carretera GI-V-5241, pertany a la xarxa viària local de la Diputació de Girona, li es d'aplicació el que se'n deriva de la delimitació del domini públic i zones de protecció. Això significa la consideració i aplicació de les franges que limiten o condicionen les actuacions o llicències que es puguin plantejar en els terrenys privats confrontants amb aquesta carretera. I el planejament urbanístic les ha de recollir i assenyalar.

5.- Solució adoptada

1.- tram urbà: considerar tram urbà la part de la carretera GI-V-5241 que transcorre col·lidant amb el sòl urbà en desenvolupament del Polígon III del Pla Parcial de Batet, des de l'enllaç amb la carretera de Santa Pau al final del límit que delimitava l'àmbit del Pla Parcial.

2.- línia d'edificació: considerar i aplicar com a línia d'edificació la contemplada a la normativa urbanística del Pla Parcial per a les parcel·les residencials d'edificació aïllada i establerta a una distància mínima de 4,00 metres respecte a vial, coincident amb la línia límit de parcel·la, i que significa considerar una distància mínim de 8 metres per la línia de paret de tanca o a la línia de parcel·la si aquesta és major, respecte l'eix de la carretera; i una distància mínima de 12 metres per l'edificació, des de l'eix de la carretera, tot donant compliment també a la separació dels 4 metres del límit de parcel·la. Aquestes línies de separació de 8 i 12 metres, són igual a les línees establertes a la carretera de Santa Pau. I aquesta línia d'edificació seria un supòsit especial en relació a la que estableix la Llei de Carreteres de 25 metres, que no permet materialitzar l'aprofitament privat sobre les parcel·les urbanes.



3.- delimitació del domini públic viari i zones de protecció: proposar establir les zones de domini públic, de servitud i d'afectació, a ambdós costats del tram de la carretera de Batet, i que afecta els terrenys classificats com a sòl no urbanitzable , grafiat convenientment en el POUM la zona d'influència , que resulta de considerar les zones esmentades.

6.- Comparativa dels paràmetres urbanístics

Qualificació POUM Ctra. de Batet GIV-5241	tipologia	Limitacions servituds Línia edificació
POUM 2003	Carretera de la Diputació	No figuren
MPOUM- 32 Delimitació tram urbà Línia edificació POL III Delimitació servituds	Carretera de la Diputació Tram urbà a l'inici	Segons Llei de Carreteres Zona d'influència de la carretera: (Zona de domini, de servitud i d'afectació) Línia d'edificació especial en el tram urbà del POL.III del PP de Batet.

7.- Informe mediambiental

L'únic objectiu de la present modificació és el de fixar establir una línia d'edificació especial en un tram urbà de la carretera confrontant amb el sòl urbà del Polígon III del Pla Parcial de Batet, que conté les seves normes urbanístiques, i les zones de domini públic, de servitud i d'afectació, a ambdós costats de la carretera de Batet, i grafiar convenientment la zona d'influència , que implica considerar les zones esmentades. Per tant el present document és respectuós i favorable pel medi ambient, perquè no intervé en la normativa urbanística vigent, manté l'estructura viària actual i determina les servituds i proteccions obligades per Llei, al voltant de les franges que es determinen.

III MEMÒRIA D'EXECUCIÓ

III.1.- Sistema d'actuació i Cessions.

Els sòls objecte de la present modificació son de propietat privada en la seva major part, llevat dels espais de cessió del Pla Parcial que pertanyen a l'Ajuntament. Per assolir els objectius de la proposta de modificació de POUM, no es fa necessari la cessió ni l'expropiació de sòls, pel que no es delimiten polígons d'actuació. La naturalesa d'aquesta modificació no comporta cap increment de l'aprofitament ni canvi de qualificació urbanística respecte al planejament vigent, i no cal fer doncs la cessió ni reserva de l'aprofitament mig, ni increment de les reserves per a sistemes urbanístics.



III.2.- Avaluació de la mobilitat obligada.-

La present Modificació puntual del POUM no suposa cap alteració de les determinacions del planejament vigent que tingui implicacions en el sistema de mobilitat que en ell s'ordena. Es mante el mateix traçat de la carretera de Batet GI-V-5241 i solament s'intervé per establir la línia d'edificació en el Polígon III del pla Parcial de Batet, i introduir la zona d'influència de la carretera atenent a que pertany a la xarxa viària local de la Diputació de Girona.

IV ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER

Donat que no es proposa cap increment del sostre edificable, modificació d'usos, ni s'intervé en la qualificació del sòl no urbanitzable, dins l'àmbit de la modificació, no es fa necessari cap estudi econòmic i financer pel desenvolupament de la MPOUM, i per tant, cap avaluació econòmica de la operació. Els sols afectats no incrementen de valor, en tot cas es limiten les possibles intervencions dels privats pel que fa noves edificacions, a obres o instal·lacions dins la franja i zones delimitades.

V PLA D'ETAPES

La MPOUM serà de vigència immediata després de l'aprovació definitiva i la posterior publicació.

VI MEMÒRIA SOCIAL

La present modificació té per objecte establir la línia d'edificació del sòl urbà al Polígon III del Pla Parcial de Batet, i la delimitació de servituds en un tram de la carretera de Batet, en sòl no urbanitzable, pel que no té implicacions a efectes de producció d'habitatge protegit.



VII NORMATIVA

TÍTOL I Disposicions Generals

Art .1 Àmbit

La present modificació de POUM és d'aplicació solament a l'àmbit del tram de la carretera de Batet GI-V-5241 , que pertany a la Diputació de Girona.

Art .2 Contingut

La present modificació consta de memòria, normativa i plànols, de caràcter normatiu.

Art .3 Acompliment del POUM

El contingut normatiu de la present modificació puntual del POUM s'ha d'entendre substitutori i complementari de les normes i plànols d'ordenació del POUM, que seran d'aplicació universal, sense que siguin excusables el seu incompliment per motius de manca de reproducció de l'articulat de referència en el present document.

Art .4 Vigència i aplicació de la modificació puntual del POUM

La Modificació puntual del POUM serà de vigència immediata després de l'aprovació definitiva i la posterior publicació.

TÍTOL II Del sistema de comunicacions viàries

Art 5. Línia de paret de tanca i d'edificació

Per a les parcel·les del Polígon III del Pla Parcial de Batet, confrontants amb la carretera GI-V-5241, s'estableix la línia de paret de tanca a una distància mínima de 8 metres o a la línia de parcel·la si aquesta és major, respecte l'eix de la carretera ; i una distància mínima de 12 metres per la línia d'edificació, des de l'eix de la carretera, sense perjudici de complir amb la separació dels 4 metres del límit de parcel·la.

Art 6. Espais de protecció, servitud i reserva del sistema de comunicacions.

A la carretera de Batet GIV-5241, es delimita una franja a cada banda que compren els terrenys en sòl no urbanitzable , amb una línia discontinua en els plànols d'ordenació del sòl , la zona d'afectació establerta en 30 metres des de l'aresta exterior de l'esplanació, als efectes de fixar i establir les **zones de domini públic, de servitud i d'afectació**, a ambdós costats del tram de la carretera traspasada, per adaptació a les determinacions de la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de Carreteres, al decret Legislatiu 2/2009, de 25 d'agost, d'aprovació del Text refós de la Llei de Carreteres, i el seu Reglament segons Decret 293/2003, de 18 de novembre, i tal com assenyalava l'art. 106 del vigent POUM.



DISPOSICIÓ ADDICIONAL ÚNICA. Correspondència de la modificació de la MPOUM-33 i el POUM vigent.

- a. El plànol 1P de la MPOUM 33 **substitueix** el plànol 5.4 i 5.5 de classificació i qualificació del sòl no urbanitzable.

Olot, Febrer de 2014

Llorenç Panella i Soler, arquitecte

Cap de Planejament urbà
Barri Vell i Patrimoni arquitectònic.



AJUNTAMENT D'OLOT
SECRETARIA

Aprovació inicial 20 FEB. 2014

Reclamacions NO

Aprovació provisional 30 OCT. 2014

Aprovació definitiva }

B. O. P. }



VIII PLÀNOLS

ÍNDEX DE PLÀNOL

PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

- **i 1** Situació i àmbit
- **i 2** Classificació i qualificació del sòl no urbanitzable
- **i 3** Qualificació del sòl urbanitzable delimitat "sector 6 Batet"
- **i 4** plànol topogràfic
- **i 5** Cadastral

PLÀNOLS DE PROPOSTA

- **1 P** Delimitació zona de servituds en sòl no urbanitzable
- **2 P** Delimitació tram urbà sector Pla Parcial Batet Polígon III
- **3 P** topogràfic amb zones de servituds sòl no urbanitzable, línia de paret de tanca i línia edificació sòl urbà