FIRMADO

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA
UNIDAD DE CARRETERAS EN GIRONA

TIPO DE ESTUDIO:	RED:
DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS	**CARRETERAS DEL ESTADO**

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

CARRETERA:	PUNTOS KILOMÉTRICOS:
N-260	**DEL 1+960 AL 4+100**

LOCALIDADES QUE DEFINEN EL TRAMO:	PROVINCIA:
PORTBOU	**GIRONA**

INGENIERO AUTOR DEL ESTUDIO: **D. JORGE VERDÚ VÁZQUEZ**
INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN: **D. VICENTE VILANOVA MARTÍNEZ-FALERO**

CONTENIDO (TOMO ÚNICO):

- **MEMORIA**
- **ANEJOS**
- **PLANOS**

EXPEDIENTE:	FECHA DE REDACCIÓN:
DTU.01-19	**MAYO 2021**

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (1 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (2 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM025AE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

INDICE DE DOCUMENTOS

MEMORIA:

1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO……..……1
2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE Y NORMATIVA DE APLICACIÓN……...1
3. SITUACIÓN URBANÍSTICA……..……..2
4. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS, TRAVESÍAS Y FIJACIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN ……..…….4
   4.1. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA……4
   4.2. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y TRAVESÍAS ……..…...5
   4.3. PROPUESTA DE ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN ..…..…7
   4.4. ZONA DE DOMINIO PÚBLICO Y ZONA DE SERVIDUMBRE …… …21
5. CONCLUSIONES……..……..… …22

ANEJOS:

ANEJO Nº 1.- SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE PORTBOU DE MODIFICACIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

ANEJO Nº 2.- NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DEL MUNICIPIO DE PORTBOU

ANEJO Nº 3.- MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 4 DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PORTBOU

ANEJO Nº 4.- MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 6 DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PORTBOU

PLANOS:

PLANO Nº1.- SITUACIÓN

PLANO Nº2.- LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA (3 planos)

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (3 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

MEMORIA

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (4 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM025AE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El presente documento tiene por objeto proponer y tramitar la delimitación de tramos urbanos y travesía, y el establecimiento de una nueva línea límite de edificación en ambas márgenes de la carretera N-260, entre los pp.kk. 1+960 y 4+100, a su paso por la localidad de Portbou, provincia de Girona, en aplicación del artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, y del artículo 124 del R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Este documento se redacta a petición del Ayuntamiento de Portbou, cuya solicitud fue recibida en la Unidad de Carreteras del Estado en Girona el 14 de noviembre de 2018 con registro de entrada nº 1139.

2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE Y NORMATIVA DE APLICACIÓN

El instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el término municipal **son las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Portbou**, aprobadas definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Girona en fecha 25 de junio de 1986, y publicadas en el DOGC de 13 de diciembre de 1986, y el **texto refundido de la normativa de las Normas Subsidiarias**, aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Girona en fecha 20 de abril de 2006, y publicado en el DOGC nº 4668 de 4 de julio de 2006.

Normas Subsidiarias de Portbou
Texto Refundido NNSS

Posteriormente, el 29 de septiembre de 2010, la Comisión Territorial de Urbanismo de Girona aprueba definitivamente la **modificación puntual nº 4 de las Normas Subsidiarias de Portbou** que modifica las determinaciones contenidas en las Normas Subsidiarias aprobadas en el ámbito colindante con la parte de la carretera N-260 objeto de este estudio de delimitación de tramos urbanos. En concreto se ajustan las nuevas alineaciones generadas por la ejecución del proyecto de la travesía de la N-260 a su paso por Portbou, que se modificaron con el nuevo trazado de la travesía para mejorar los radios de curvatura de las intersecciones más conflictivas.

Con fecha 1 de octubre de 2015 entra en vigor la **Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras** (B.O.E. nº 234 de 30 de septiembre de 2015). En dicha Ley se declara vigente el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Carreteras** (B.O.E. nº 228 de 23 de septiembre de 1.994) y las disposiciones dictadas en su ejecución en lo que no se oponga a lo dispuesto en la citada Ley.

Actualmente el Ayuntamiento de Portbou está tramitando la **modificación puntual nº 6 de las Normas Subsidiarias de Portbou** cuyo objeto es la modificación del artículo 28 apartado c) del texto refundido de la normativa de las normas subsidiarias que hace referencia a la zona de limitación a la edificabilidad de la N-260, y a la modificación gráfica de la delimitación del ámbito de protección vial (clave 3b) indicada en el plano de ordenación N-3 en el tramo de carretera que discurre entre los pp.kk. 3+550 y 4+100, margen izquierda.

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

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (5 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM025AE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

3. SITUACIÓN URBANÍSTICA

El instrumento de planeamiento general vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015 en el término municipal de Portbou, lo constituyen **las Normas Subsidiarias de Planeamiento del término municipal de Portbou** (en adelante NNSS) aprobadas el 25 de junio de 1986, y el **Texto refundido de la normativa de las Normas Subsidiarias** aprobado el 20 de abril de 2006. En ellas se definen la clasificación y calificación del suelo de todo el término municipal.

La carretera N-260 cruza el municipio de Portbou y constituye el eje principal que estructura el sistema viario. Todos los terrenos colindantes, entre los pp.kk. 1+960 y 4+100, están clasificados como suelo urbano, excepto las franjas de suelo comprendidas entre los pp.kk. 1+960 y 2+020, margen derecha, y los pp.kk. 3+340 y 3+550, margen derecha, que se clasifican como suelo urbanizable, y la franja entre los pp.kk. 3+550 y 4+100, margen derecha, que se clasifica como suelo no urbanizable.

Respecto a la zona de limitación a la edificabilidad, en el momento de la entrada en vigor de dichas normas subsidiarias la Ley de Carreteras vigente era la Ley 51/1974, de 19 de diciembre. Las normas subsidiarias de Portbou definen, en suelo no urbano, la línea límite de edificación a 28,5 metros medidos desde el eje de la carretera considerando una anchura de vía de 7 metros. <u>En suelo urbano, según lo indicado en los planos de ordenación N-3, se propone una distancia variable de como máximo 5 metros medidos desde el eje de la carretera que coincide con la estructura de la propiedad</u>. Esta distancia define el límite de zona que en función de la calificación urbanística determina la posición de la edificación.

En el tramo urbano de la N-260 que discurre entre los pp.kk. 3+550 y 4+100, margen izquierda, (anteriormente denominada carretera C-252, del pk. 77+600 al 77+700, margen derecha), inicialmente el ayuntamiento propone una reserva de vial de 21,5 metros desde el eje de la carretera considerando una anchura de vía de 7 metros, pero finalmente se aprueba a 28,5 metros.

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

En el texto refundido de la normativa urbanística de las normas subsidiarias se añade un apartado c) al artículo 28 de las NNSS, donde se incorpora de manera errónea la sentencia del tribunal supremo haciendo extensible la reserva de vial de 21,5 metros a todo el suelo urbano.

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

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

Lo dispuesto en dicho artículo supone la consideración de fuera de ordenación de una franja de 43 metros (21,5 + 21,5) en todo el tramo urbano colindante con la N-260, y es incoherente con la expresión gráfica de los planos de ordenación N-3.

Actualmente se está tramitando la modificación puntual nº 6 de las Normas Subsidiarias de Portbou que corrige el citado artículo de manera que es coherente con los planos de ordenación, y confirma los aprovechamientos urbanísticos atribuidos por el planeamiento en los tramos urbanos y travesía de la carretera N-260 donde todavía no se ha completado el límite edificable.

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (6 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM025AE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

El nuevo artículo 28 es el siguiente:

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

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

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

2. *En el resto de suelo urbano la distancia de reserva será la separación a vial según la calificación urbanística del suelo de las normas urbanísticas determinadas en el plano de ordenación y en la normativa.*

3. *En suelo no urbano la distancia de reserva será de 28,5 metros.*

4. *Las distancias indicadas se medirán desde el eje de la carretera*

Las normas subsidiarias definen tres tipos de ordenación de la edificación: aislada, alineada a vial con edificación continua entre medianeras, y de volumetría específica.

La tipología de edificación predominante en el ámbito urbano de Portbou colindante a la carretera N-260 es la alineada a vial con edificación continua de grado I (clave 7), de grado II (clave 8), y de grado III (clave 9). Las normas subsidiarias de Portbou, en el apartado 1 de su artículo 22 definen la alineación a vial para este tipo de edificación:

"Alineación de edificación a vial: es la línea que señala el límite a partir del cual se situará la edificación. En este tipo de ordenación, la alineación coincide con la separación entre vía pública y parcela, excepto en los casos de retranqueo permitido y obligado."

En el apartado *c) condiciones de la edificación* del artículo 33 se indica que dicha alineación de la edificación y el fondo edificable quedan fijados en los planos de ordenación N-3, así como lo retranqueos permitidos.

Respecto a la edificación aislada las normas subsidiarias recogen en su artículo 23 la definición de las separaciones mínimas a las que se debe situar la edificación respecto al frente de la vía pública, fondo de parcela y linderos laterales:

"*Separaciones mínimas a límites de parcela: las distancias mínimas a las que se pueden situar la edificación y sus cuerpos salientes se definen por la menor distancia hasta planos o superficies regladas verticales, cuya directriz es el linde de cada parcela, desde los puntos de cada cuerpo de edificación incluidos los cuerpos salientes, entendiendo como tales los definidos por vuelos máximos de cubierta u otros elementos."*

Estas distancias se recogen en el apartado *c) condiciones de la edificación* del artículo 35. En concreto la separación de la edificación respecto a la calle se fija en 2 metros para la edificación aislada de grado I (clave 11), y de 3 metros para la edificación aislada de grado II (clave 12). Estas distancias se grafían en los planos de ordenación N-3 de las NNSS.

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (7 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

4. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS, TRAVESÍA Y FIJACIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

4.1. Justificación de la propuesta

Con este documento se pretende dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de carreteras, teniendo en cuenta el planeamiento vigente a la entrada en vigor de dicha ley en el municipio de Portbou, y la edificación consolidada a ambos márgenes de la carretera.

A continuación, se exponen los preceptos normativos que se consideran de aplicación.

Artículo 124. Delimitación de tramos urbanos, del Reglamento General de Carreteras, establece:

"1. La Dirección General de Carreteras, por propia iniciativa o a instancia del Ayuntamiento interesado, y previa redacción del oportuno estudio de delimitación de tramos urbanos, en el que se establecerá la parte de ellos que deba tener la consideración de travesía, tramitará el correspondiente expediente."

Artículo 48. Estudios de delimitación de tramos urbanos, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece:

"1. En los estudios de delimitación de tramos urbanos el Ministerio de Fomento fijará, para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías. Asimismo, se fijará en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía.

La anchura definida por dicha línea límite de edificación podrá ser no uniforme, y la misma podrá fijarse a distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de esta ley, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la presente ley."

Artículo 33. Zona de limitación a la edificabilidad, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece:

"1. A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes. (…)

2. A los efectos de lo dispuesto en el anterior apartado, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.

3. <u>El Ministerio de Fomento</u>, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, <u>podrá</u>, por razones geográficas o socioeconómicas, <u>fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados."</u>

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (8 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM025AE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

4.2. Propuesta de delimitación de tramos urbanos y travesías

Para la delimitación de tramos urbanos y travesías se tendrá en cuenta los dispuesto en los artículos 46 y 47 de la ley 37/2015.

Artículo 47. Tramos urbanos, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece:

"1. A los efectos de esta ley, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado."

Artículo 46. Travesías, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece:

"1. A los efectos de esta ley, se considera travesía la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes".

La carretera N260, a su paso por el municipio de Portbou, atraviesa los siguientes tramos clasificados como suelo urbano en las NNSS de Portbou:

TRAMO 1: Del P.K.1+960 al 2+020, margen izquierda.

TRAMO 2: Del P.K. 2+020 al 3+340, ambos márgenes.

TRAMO 3: Del P.K.3+340 al 4+100, margen izquierda.

En el ***TRAMO 2***, como puede verse en la siguiente imagen, existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes, por lo que se propone considerarlo como ***TRAVESÍA.*** Puesto que se trata de suelo clasificado como urbano por las NNSS también se considera ***TRAMO URBANO.***

Conforme a lo previsto en el artículo 47.2 que remite al artículo 46.2 de la Ley 37/2015, en esta travesía que es a su vez tramo urbano, corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana, previo informe del Ayuntamiento de Portbou, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público.

El silencio administrativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas tendrá siempre carácter negativo.

Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean contiguos a la arista exterior de la explanación.

Donde haya aceras, isletas o medianas contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esta consideración se referirá a los situados como máximo a 2 metros de distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros.

FIRMADO

En los ***TRAMOS 1 y 3***, no existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes, por lo que se propone considerarlos como ***TRAMO URBANO***, pero no como travesía.

Conforme a lo previsto en el artículo 47.2 de la Ley 37/2015, en este tramo urbano de carretera, corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana, previo informe del Ayuntamiento de Portbou, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.

El silencio administrativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas tendrá siempre carácter negativo.

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (9 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM025AE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (10 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

4.3. **Propuesta de establecimiento de la línea límite de edificación**

Conforme a lo previsto en el artículo 48 de la Ley 37/2015, el presente documento fija la línea límite de edificación en los tramos urbanos y en la travesía de la N-260 a su paso por Portbou.

Según el mencionado artículo, la anchura definida por dicha línea límite de edificación podrá ser no uniforme, y la misma podrá fijarse a una distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de la Ley 37/2015, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de dicha ley.

Por lo tanto, **la línea límite de edificación se ha fijado, como norma general, acorde a la normativa y a las alineaciones fijadas en los planos normativos N-3 de las normas subsidiarias.**

Para aquellos casos en que los planos normativos no definan la alineación esta se ha fijado en acuerdo con los técnicos municipales de manera que se posibilite el aprovechamiento urbanístico atribuido por el planeamiento.

En alguna zona de la travesía, parte de las edificaciones existentes, se sitúan en zona de dominio público de la carretera (3 metros). Tal y como se observa en la fotografía de vuelo de 1989 (Fig.0) nos encontramos con una trama urbana consolidada con calles y aceras estrechas y construcciones edificadas entre los años 1900 y 1980 conforme al planeamiento vigente anterior a la entrada en vigor de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras, y a la aprobación de las normas subsidiarias. También existen edificaciones por delante de las alineaciones marcadas por las normas subsidiarias y, por tanto, de la línea límite de edificación propuesta, que quedan en régimen de volumen disconforme de conformidad con el artículo 119 del Decreto 305/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de urbanismo de Cataluña.

Artículo 119. Efectos del planeamiento urbanístico sobre las construcciones y los usos preexistentes

"2. Las construcciones que sean disconformes con los parámetros del nuevo planeamiento, pero que no queden fuera de ordenación, se sujetan al régimen siguiente:

a) Se pueden autorizar obras de consolidación y obras de rehabilitación, siempre y cuando el planeamiento urbanístico no las limite de acuerdo con lo que establece la letra c) de este apartado.

b) Se pueden autorizar los usos y actividades que sean conformes con el nuevo planeamiento.

c) En todo caso, los planes urbanísticos regulan en qué supuestos el grado de disconformidad con los parámetros de ocupación y profundidad edificable, altura máxima o edificabilidad máxima comporta vulneración de las condiciones básicas de la nueva ordenación, y pueden limitar, en estos supuestos, las obras de rehabilitación autorizables. También pueden sujetar la autorización de las obras de gran rehabilitación a la adecuación del edificio a la totalidad o algunas de las determinaciones del planeamiento.

d) Se pueden autorizar las operaciones a qué hace referencia el artículo 179.2.r) de la Ley de urbanismo, siempre de acuerdo con las determinaciones del planeamiento urbanístico sobre densidad o número máximo de viviendas o de establecimientos."

En el caso concreto de edificaciones aisladas de grado I y II (claves nº 11 y 12) parte de las parcelas y/o edificaciones se sitúan por delante de la línea límite de edificación propuesta. Según el artículo 33 de la Ley 37/2015, en los edificios ubicados en esta zona, sólo podrán autorizarse obras de mera conservación para mantener su destino o utilización actual.

Sin embargo, para este tipo de ordenación, las NNSS permiten la construcción de edificaciones auxiliares enterradas a límite de parcela, así como cerramientos de parcela opacos hasta un metro de altura y el resto hasta 1,60 metros con elementos translúcidos o transparentes (artículo 23 Parámetros específicos para la edificación aislada y artículo 35 del texto refundido de las NNSS de Portbou).

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (11 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

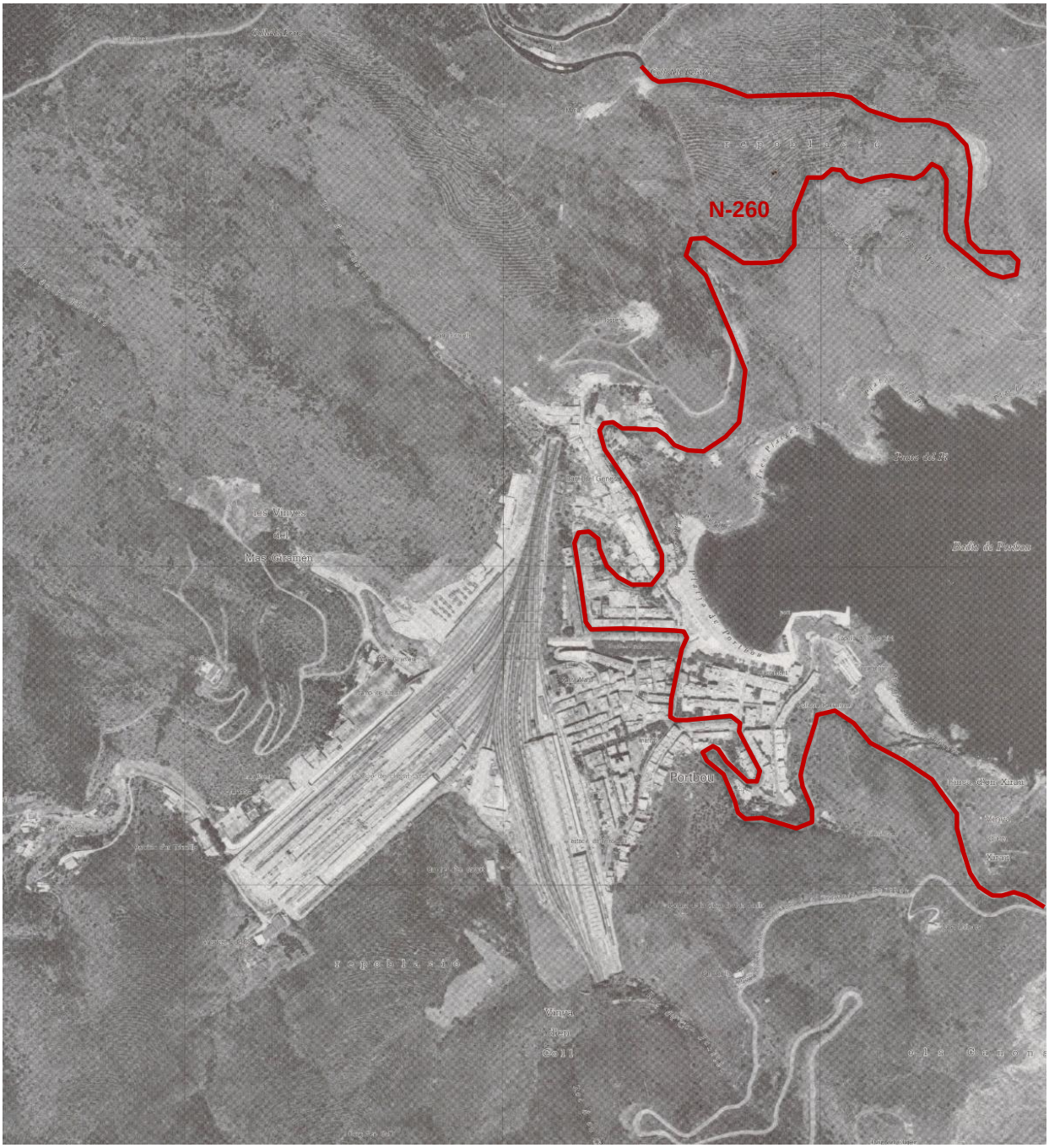


Fig.0 Ortofotomapa Portbou. Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Fecha de vuelo: julio 1989

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (12 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

TRAMO 1. TRAMO URBANO: del P.K.1+960 al 2+020, <u>margen izquierda</u>.

Se trata de un tramo de la N-260 que, si bien discurre por suelo clasificado como urbanizable en su margen derecha, por su margen izquierda es colindante con suelo clasificado como urbano por el planeamiento general vigente.

En este tramo nos encontramos con dos **edificaciones calificadas como aisladas de grado I (clave nº 11)** construidas en los años 70 y 83 respectivamente, es decir, con anterioridad a la entrada en vigor de las normas subsidiarias. Parte del volumen de dichas edificaciones se encuentra por delante de la alineación propuesta en las NNSS. Se trata de edificaciones con volumen disconforme respecto a la normativa vigente en la actualidad que se regirán por lo dispuesto en el artículo 119 del Reglamento de la Ley de Urbanismo de Cataluña.

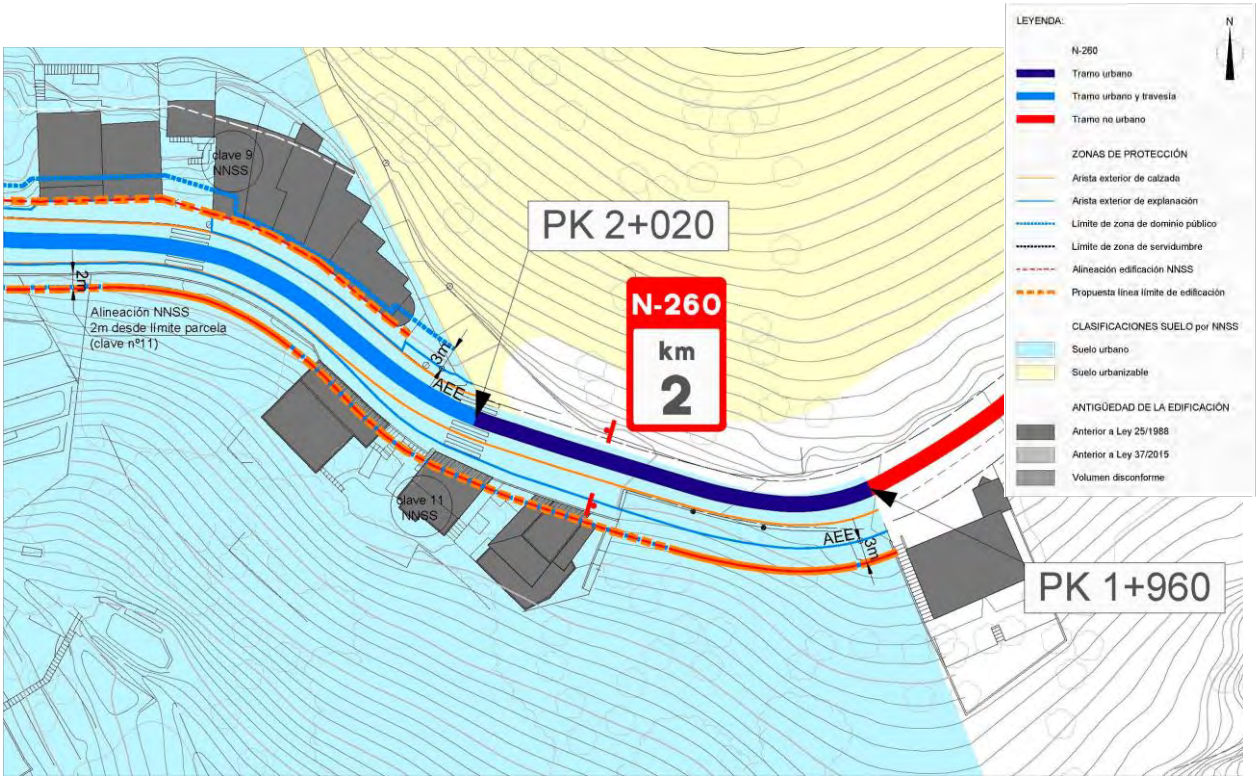


Fig.1 LLE Propuesta

La **línea de edificación propuesta** *(fig.1)* se ajusta a la alineación indicada para la edificación principal en la normativa (artículo 35) y en los planos N-3 de las NNSS *(fig.2)*, **2 metros desde el linde de la parcela colindante con la N-260.** Esta alineación coincide a su vez con el límite del dominio público de la carretera N-260.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

TRAMO 2. TRAMO URBANO Y TRAVESÍA: del P.K. 2+020 al 3+340, ambas márgenes.

En este tramo nos encontramos con un avanzado estado de consolidación de la trama urbana con construcciones edificadas entre los años 20 y 80 conforme al planeamiento vigente anterior a la entrada en vigor de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras. En este tramo la carretera adquiere la configuración de calle con una anchura mínima aproximada entre fachadas de 7 metros en la calle de la Font del Moro, sirviendo como vía de acceso a las diferentes viviendas que se han constituido en base al trazado de dicha carretera.

Desde el p.k. 2+020 continuando por la Avenida de França hasta el cruce con la calle Sant Jordi, nos encontramos con:

En la margen derecha:

- Suelo urbano calificado como **edificación continua de grado III** (PB + 2P, clave nº 9 en el plano N-3) con edificaciones entre medianeras alineadas a vial. **La línea límite de edificación propuesta** *(fig.3)* tanto en los solares con edificación consolidada como en los vacíos **sigue la alineación a vial** indicada en la normativa (art. 22 y 33) y grafiada en el plano N-3 de las NNSS *(fig.2).*

- Un grupo de **edificación continua de grado III subzona 9b** (PB +1P, clave nº 9B) donde la altura se reduce debido al fuerte desnivel entre la calle Sant Jordi y la N-260 con un frente edificatorio de 12 metros medidos desde la calle Sant Jordi. En el frente que da a la N-260 la normativa permite la construcción de plantas bajas alineadas a vial con una profundidad edificable de 5,5 metros. **La línea límite de edificación propuesta se ajusta al límite de parcela** *(fig.3)*.

- Un solar de **equipamientos** (clave nº 6a). La parcela no ha agotado su aprovechamiento urbanístico por lo que **la línea límite de edificación propuesta se ajusta al límite del dominio público**, 3 metros desde la arista exterior de explanación de la N-260 *(fig.3),* de manera que se posibilite un futuro desarrollo de equipamientos municipales.

En la margen izquierda las normas subsidiarias califican el suelo urbano como **edificación aislada de grado I** (clave nº 11). La mayoría de las edificaciones existentes fueron construidas entre los años 50 y 80 con anterioridad a la entrada en vigor de las normas subsidiarias. Parte del volumen de dichas edificaciones se encuentra por delante de la alineación propuesta en las NNSS. Se trata de edificaciones con volumen disconforme respecto a la normativa vigente en la actualidad que se regirán por lo dispuesto en el artículo 119 del Reglamento de la Ley de Urbanismo de Cataluña. La **línea de edificación propuesta** *(fig.3)* se ajusta a la alineación indicada para la edificación principal en la normativa (artículo 35) y en los planos N-3 de las NNSS *(fig.2)*, **2 metros desde el linde de la parcela colindante con la N-260**.

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (13 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (14 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

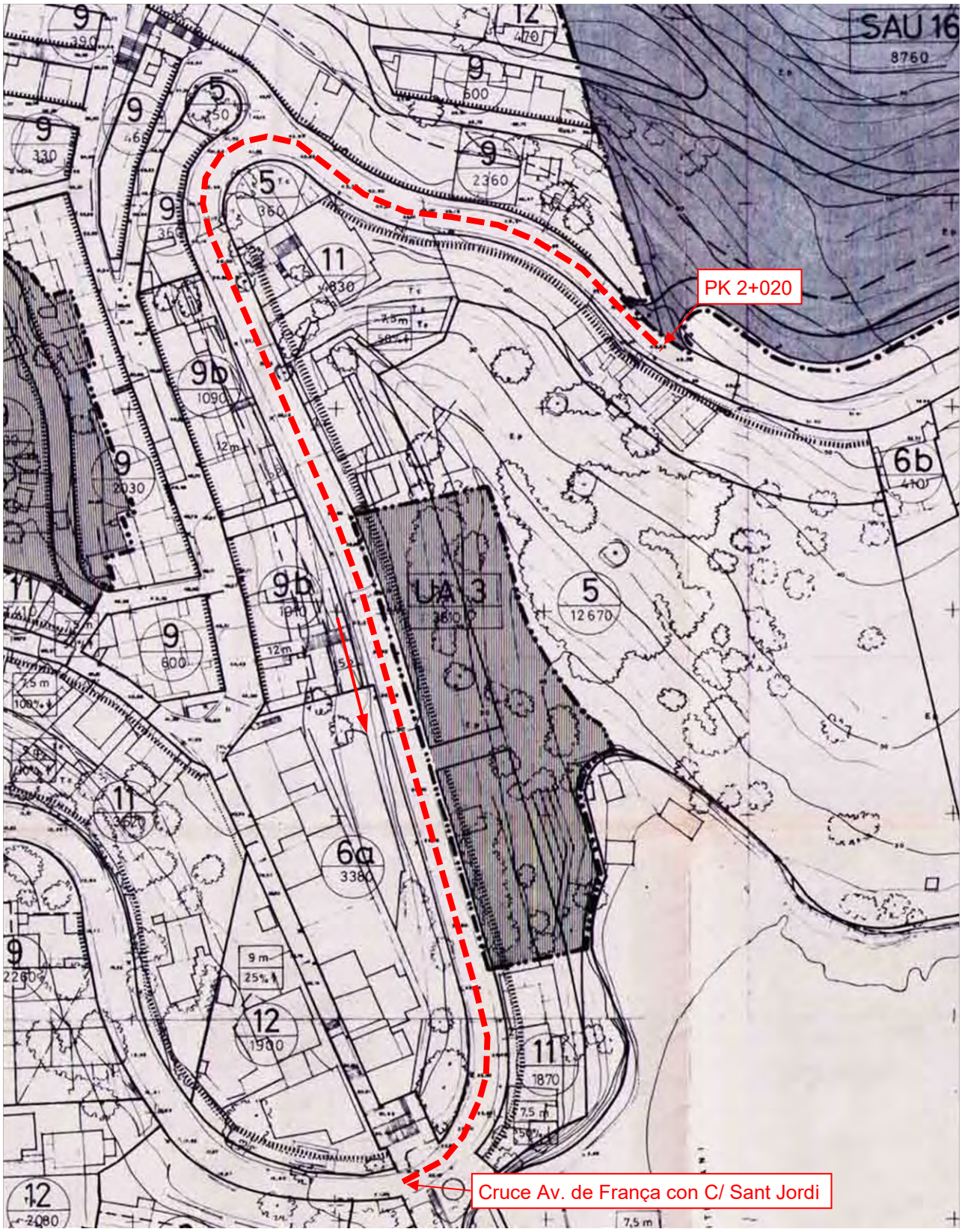


Fig.2 Plano N.3 "Zonificació"

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (15 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

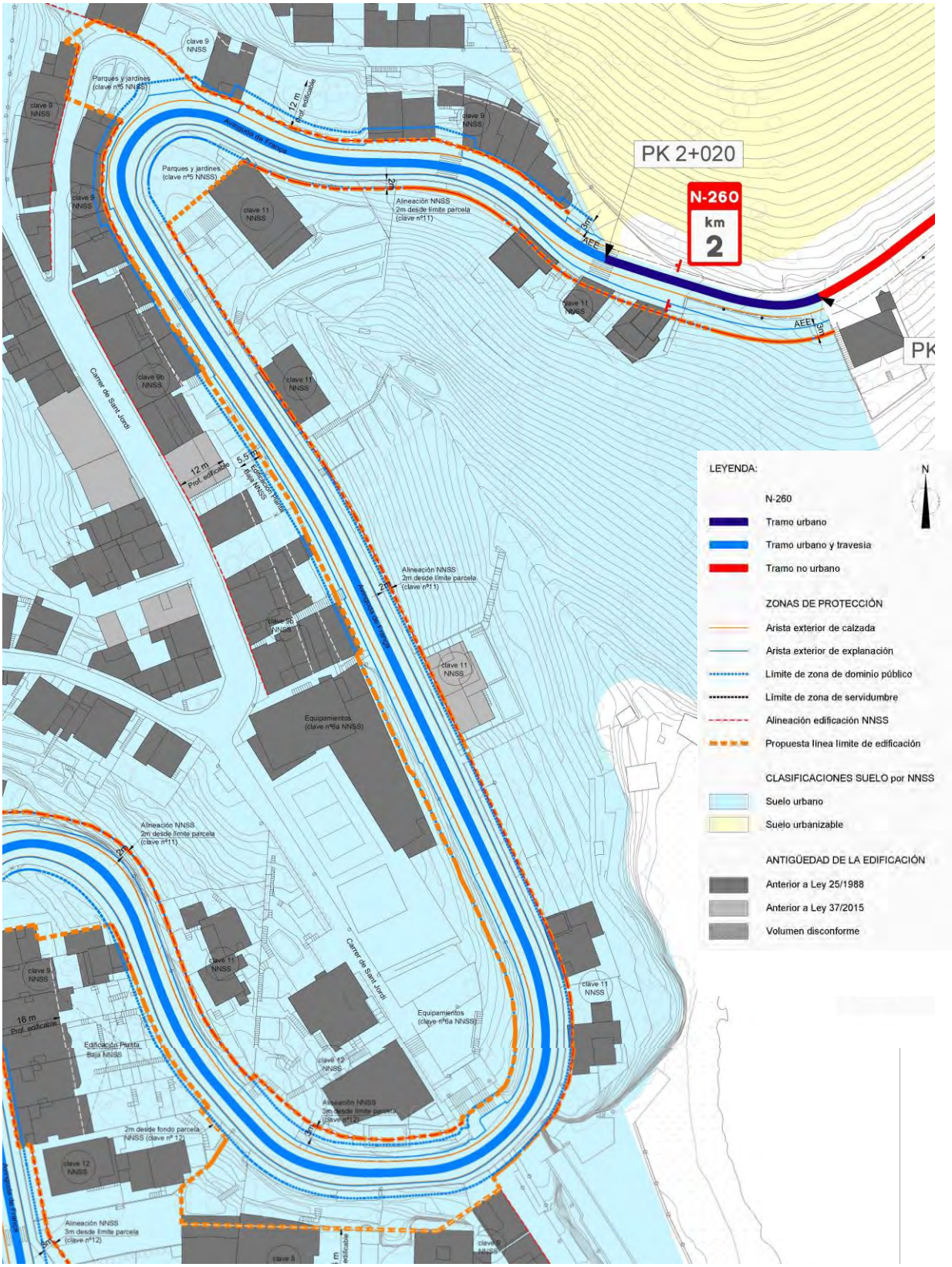


Fig.3 LLE Propuesta

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (16 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

Desde el cruce de la Avenida de França con la calle Sant Jordi continuando por la Avenida de França, nos encontramos con:

En la margen derecha:

- **Edificaciones aisladas de grado I y II** (claves nº 11 y 12) construidas entre los años 60-80 con grandes muros de cerramiento a límite de parcela. La **línea de edificación propuesta** *(fig.5)* se ajusta a la alineación indicada para la edificación principal en la normativa (artículo 35) y en los planos N-3 de las NNSS *(fig.4)*, **2 metros para la clave 11, y 3 metros para la clave 12 desde el límite de parcela**.

- Un bloque de viviendas de los años 20 calificado como **edificación continua de grado III** (PB + 2P, clave nº 9). **La línea límite de edificación propuesta** *(fig.5)* **sigue la alineación a vial** dada por las NNSS *(fig.4)*.

En la margen izquierda:

- Edificaciones de los años 30 y 60 calificadas como **edificación continua de grado II y III** (claves nº 8 y 9 respectivamente) que se disponen retranqueadas respecto a la N-260, alineadas a otros viales y con cerramiento a límite de parcela. **La línea límite de edificación propuesta** *(fig.5)* **se ajusta al fondo edificable de 16 metros grafiado en el plano N-3 de las NNSS** *(fig.4)***.** Parte de la edificación queda en régimen de volumen disconforme.

- **Edificación continua de grado III** (clave nº 9) alineada a la N-260 en el frente de parcela, y con posibilidad de edificación en planta baja hasta límite de parcela en la parte trasera de la parcela. **La línea de edificación propuesta** *(fig.5)* **se ajusta en el frente de parcela a la alineación a vial** grafiada en el plano N-3 de las NNSS *(fig.4)* **y a límite de parcela en el fondo de parcela.**

- **Edificación aislada de grado II** (clave nº 12) con el frente y el fondo de la parcela colindantes a la N-260, y cerramiento a límite de parcela. **La línea de edificación propuesta** *(fig.5)* se ajusta a la alineación indicada para la edificación principal en la normativa (artículo 35) y en los planos N-3 de las NNSS *(fig.4)*, **3 metros al frente y 2 metros a fondo de parcela** medidos desde el límite de parcela.

Calle de Cervera

Continuando por la calle de Cervera, ambas márgenes, nos encontramos con suelo calificado como **edificación continua de grado II** (Pb+3P, clave nº 8) con alineación a vial. Edificios adosados entre medianeras, construidos en su mayoría entre los años 1900 y 1980, que se mezclan con otros de reciente construcción (2006-2010), edificados sobre solares resultantes de antiguos edificios ya demolidos, y cuyas fachadas se han ajustado a las alineaciones preexistentes. **La línea de edificación propuesta** *(fig.5)* **se ajusta a la alineación a vial dada por las NNSS** *(fig.4)* invadiendo la zona de dominio público de la carretera N-260.

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (17 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

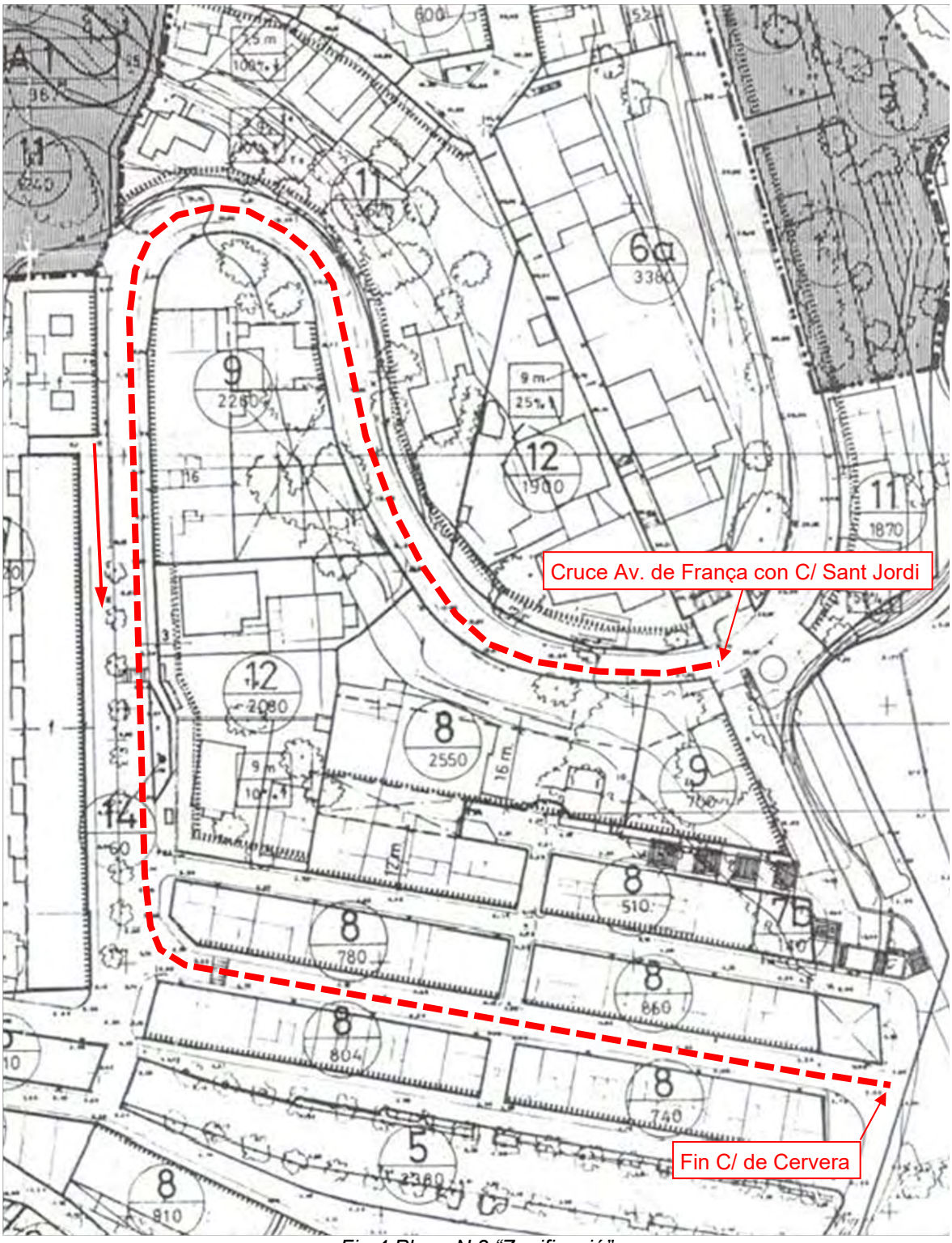


Fig.4 Plano N.3 "Zonificació"

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (18 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

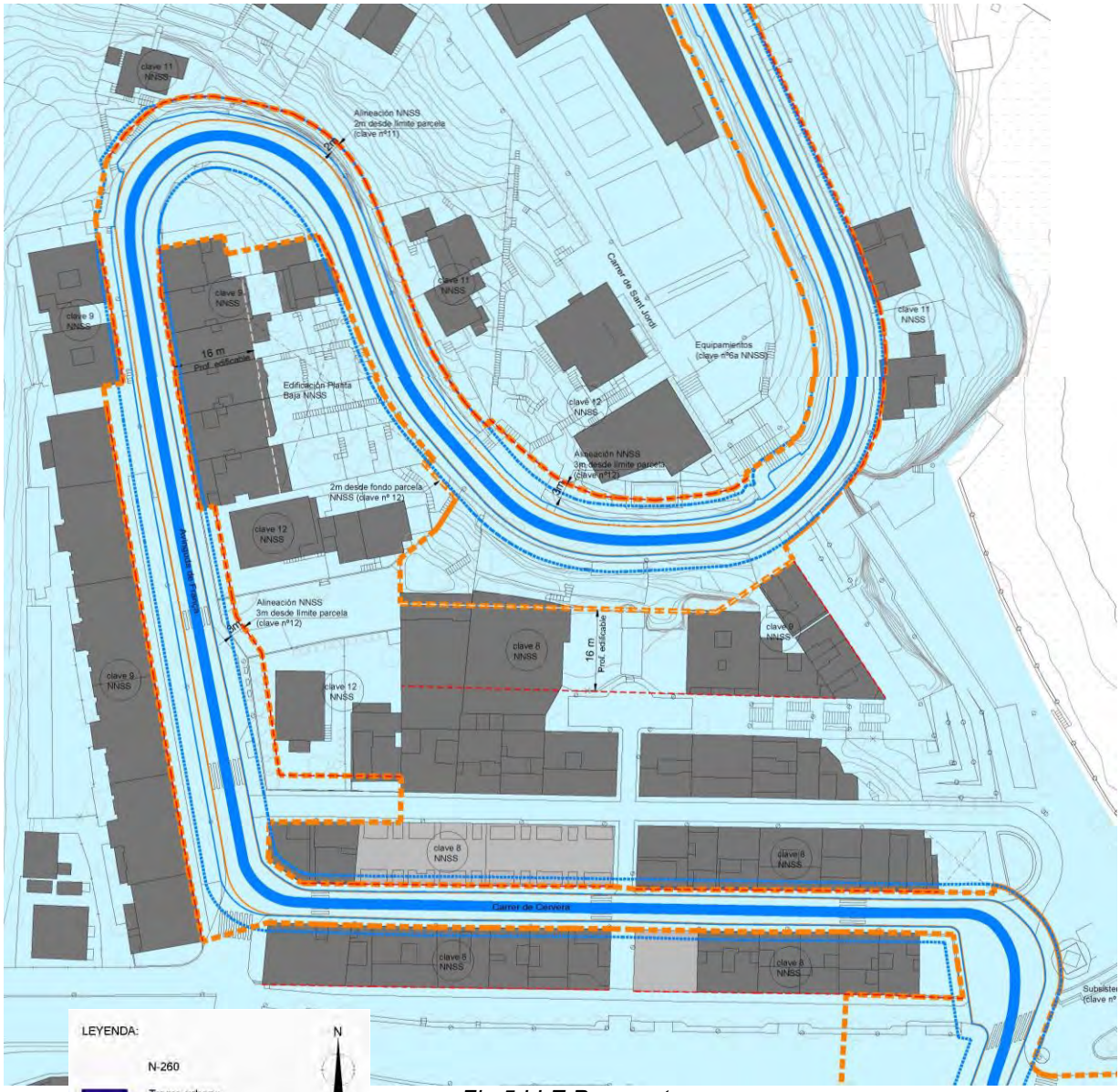


Fig.5 LLE Propuesta

LEYENDA:

N

N-260

- Tramo urbano
- Tramo urbano y travesía
- Tramo no urbano

ZONAS DE PROTECCIÓN

- Arista exterior de calzada
- Arista exterior de explanación
- Límite de zona de dominio público
- Límite de zona de servidumbre
- Alineación edificación NNSS
- Propuesta línea límite de edificación

CLASIFICACIONES SUELO por NNSS

- Suelo urbano
- Suelo urbanizable

ANTIGÜEDAD DE LA EDIFICACIÓN

- Anterior a Ley 25/1988
- Anterior a Ley 37/2015
- Volumen disconforme

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (19 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

Desde la calle del Alcalde M.Cabré hasta el final de la travesía, p.k. 3+340, nos encontramos con:

- En la margen izquierda terrenos calificados como **sistema costero** (subclave 1a). Dichos terrenos están situados dentro de los límites de la zona marítimo terrestre y se regirán por lo dispuesto en la Ley de Costas y en su Reglamento.

Edificación aislada, clave 12b

- **Edificación aislada de grado II** (clave 12b) con cerramiento a límite de parcela, ambas márgenes. La **línea de edificación propuesta** *(fig.7)* se ajusta a la alineación indicada para la edificación principal en la normativa (artículo 35) y grafiada en el plano N-3 de las NNSS *(fig.6)*, **3 metros a límite de parcela.** Parte de las edificaciones existentes quedan en régimen de volumen disconforme.

Equipamiento, clave 6b

- Una parcela de **equipamientos** (clave 6b), margen izquierda. Según el artículo 31 de las NNSS en el caso de estar dentro de una manzana se regirá por la ordenación del resto de la manzana, por lo tanto, **la línea límite de edificación propuesta** *(fig.7)* **sigue la alineación a vial** indicada por las NNSS para dicha manzana (clave 8).

Equipamiento, clave 6

- **Equipamientos** (clave 6) en manzana aislada, margen izquierda. La **línea límite de edificación propuesta** *(fig.7)* **se ajusta a la alineación a límite de parcela indicada en el plano N-3 de las NNSS** *(fig.6)***.**

- **Edificación continua de grado I, II, y III** (claves 7, 8 y 9). En los frentes colindantes a la N-260 **la línea límite de edificación propuesta** *(fig.7)* **sigue la alineación a vial** dada por las normas subsidiarias situándose por delante del dominio público de la N-260. En aquellos casos en que la edificación se dispone retranqueada respecto a la N-260, alineada a otros viales, **la línea límite de edificación propuesta se ajusta al fondo edificable grafiado en el plano N-3 de las NNSS** *(fig.6)***.** Parte de la edificación queda en régimen de volumen disconforme.

Calle de la Font del Moro

Avenida de Barcelona

Final de la travesía

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (20 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

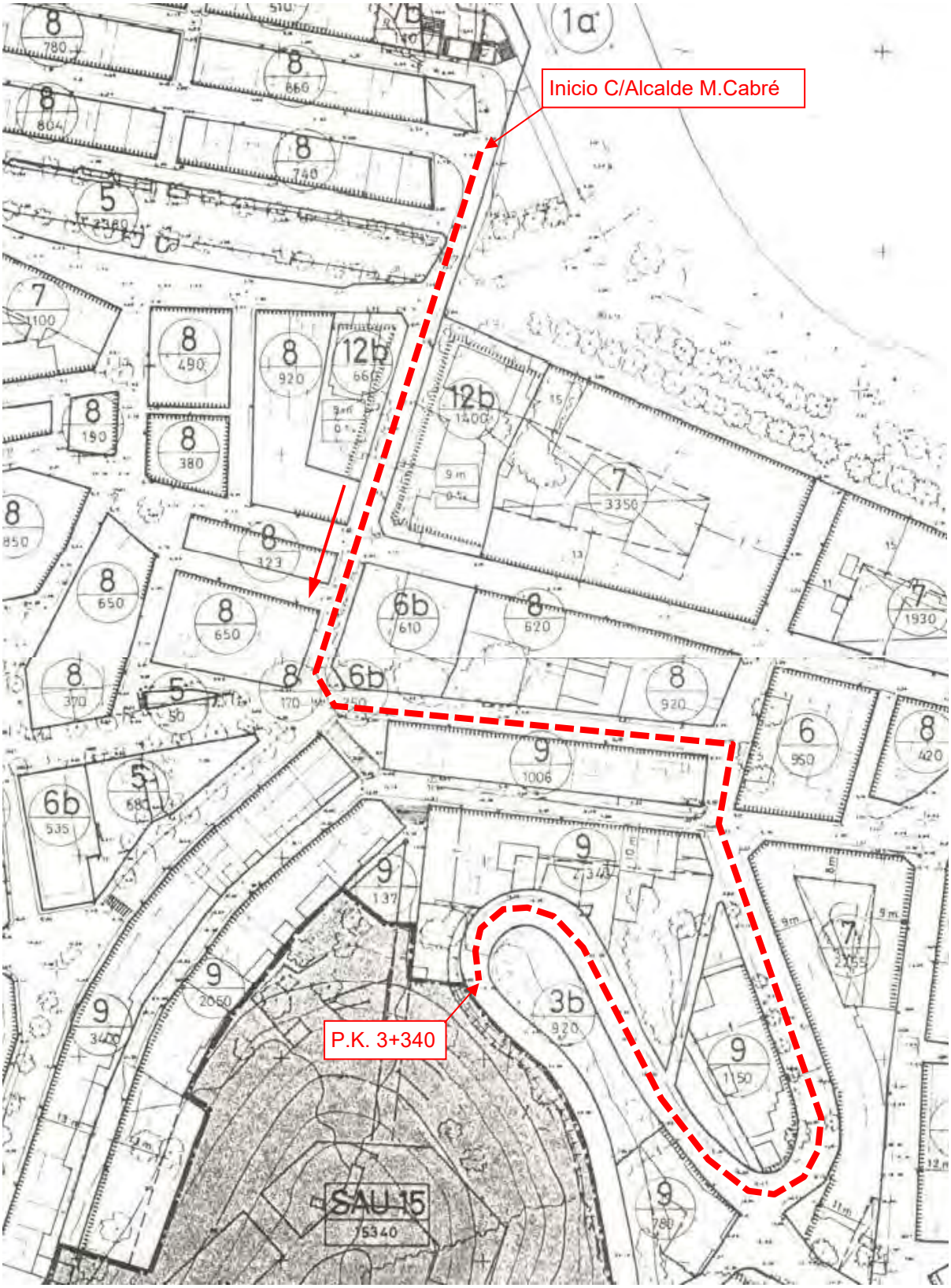


Fig.6 Plano N.3 "Zonificació"

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (21 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

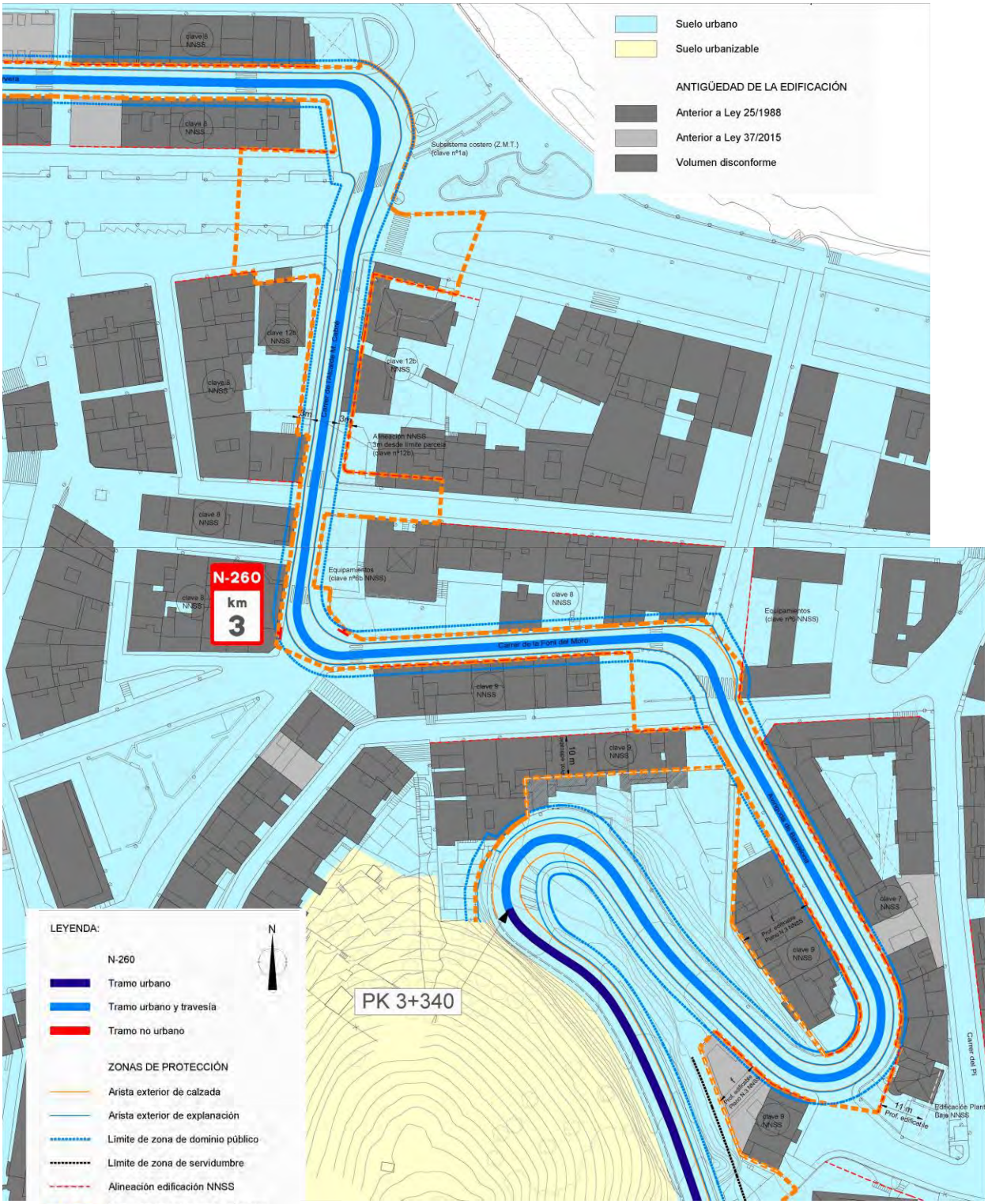


Fig.7 LLE Propuesta

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (22 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

TRAMO 3. TRAMO URBANO: del P.K.3+340 al 4+100, <u>margen izquierda</u>.

En este tramo no existe edificación ni trama urbana consolidada. El suelo clasificado como urbano se dispone en la margen izquierda de la carretera existiendo un fuerte desnivel entre la carretera y los terrenos colindantes. Aunque existe encintado de aceras, un muro actúa como límite entre la carretera y el suelo urbano, y el acceso a las viviendas existentes se produce desde las calles inferiores.

Nos encontramos con:

- Una parcela de suelo calificada como **edificación continua de grado III** (clave 9) con el frente y el fondo de la parcela colindantes a la N-260. **La línea de edificación propuesta** *(fig.10)* **se ajusta en el frente de parcela a la alineación a vial definida por las NNSS y en el fondo de parcela al fondo edificable grafiado en el plano N-3 de las NNSS** *(fig.8)***.**
- Una parcela de suelo calificada como **edificación aislada de grado II** (clave 12) con el fondo de la parcela colindante a la N-260, y cerramiento a límite de parcela. **La línea de edificación propuesta** *(fig.10)* **se ajusta a la alineación indicada para la edificación principal en la normativa (artículo 35) y en los planos N-3 de las NNSS** *(fig.8)*, **2 metros a fondo de parcela** medidos desde el límite de parcela.
- Suelo calificado como **zona de protección del sistema viario** (clave 3b). **La línea de edificación propuesta** *(fig.10)* **se ajusta a la reserva de vial de 21,5 metros desde eje de carretera definidos en la modificación puntual nº 6 de las Normas Subsidiarias de Portbou** *(fig.9)* de acuerdo con las sentencias del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 1990 y de la Audiencia Territorial de Barcelona de 16 de mayo de 1989.

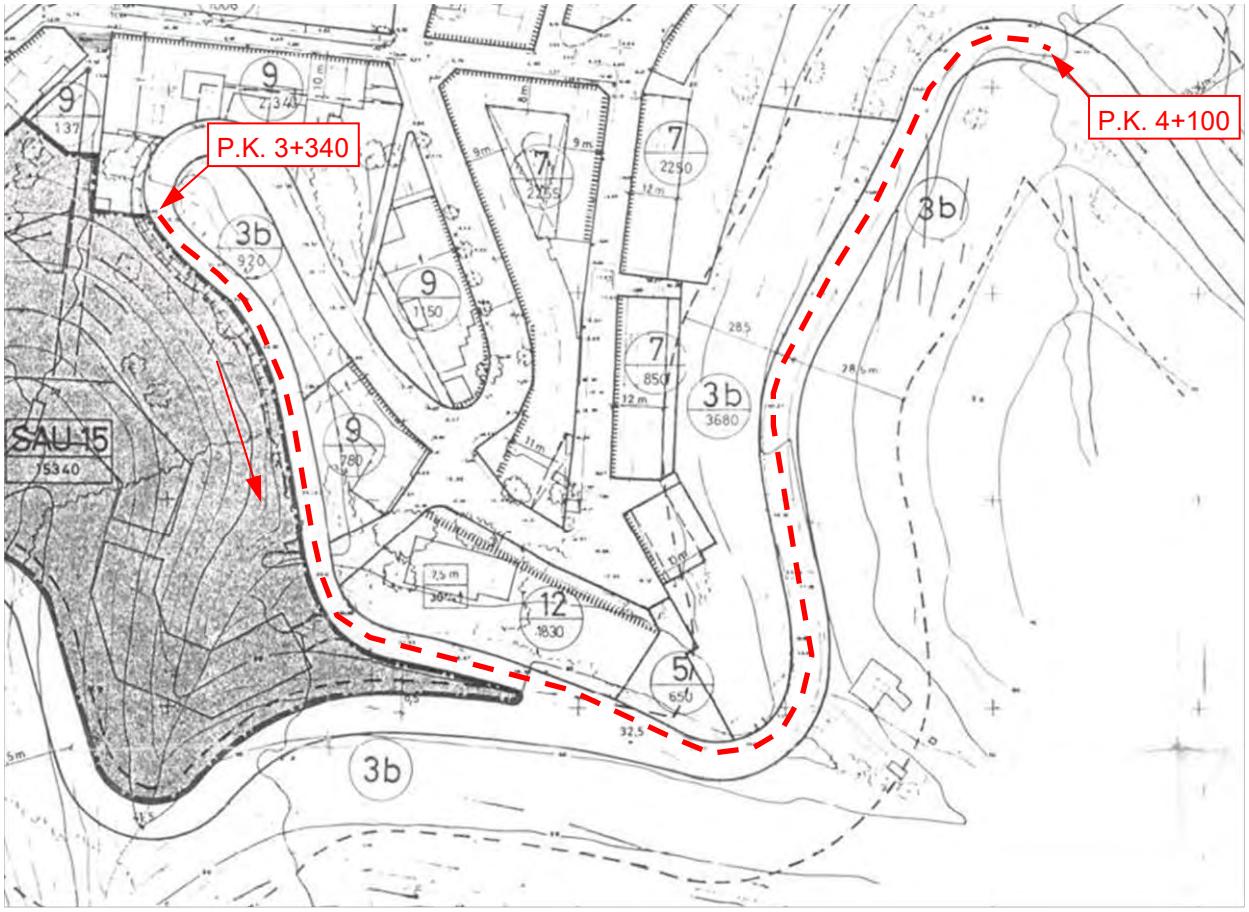


Fig.8 Plano N.3 "Zonificació

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (23 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

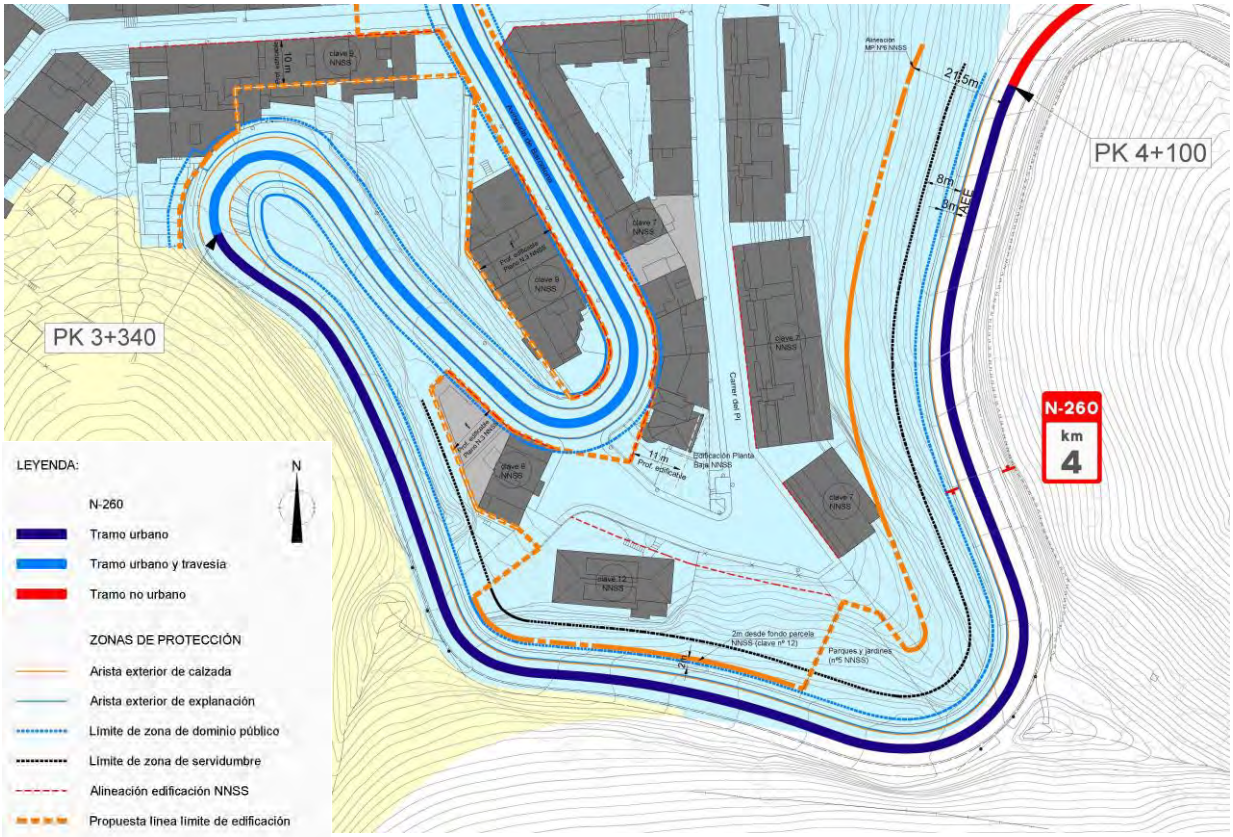


Fig.10 LLE Propuesta

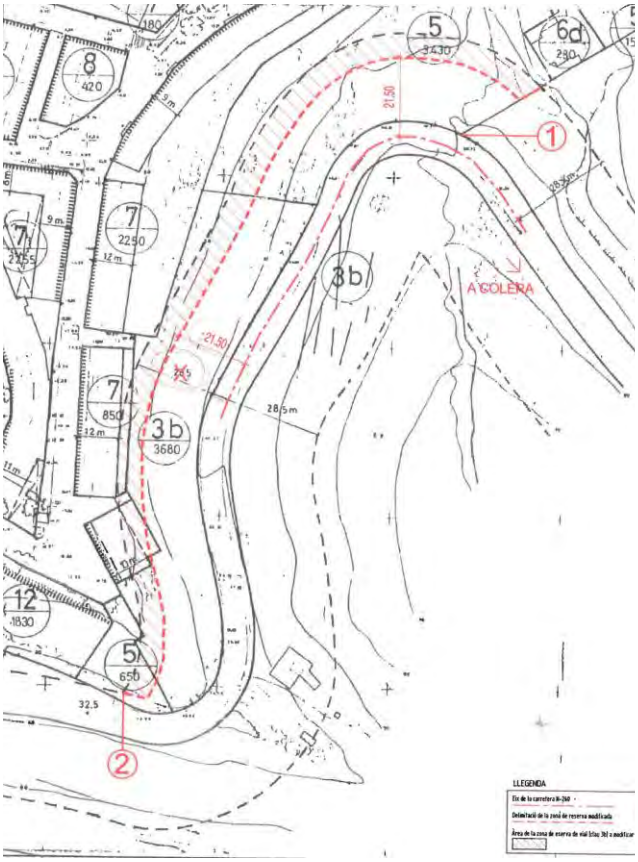


Fig.9 Plano MP nº6 NNSS

FIRMADO

En la zona de limitación a la edificabilidad, quedan prohibidas las obras de construcción, reconstrucción o ampliación de cualquier tipo de edificaciones, a excepción de las que resultasen imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las existentes, que deberán ser debidamente autorizadas.

La denegación de la autorización para actuaciones en suelos exteriores a la línea límite de edificación sólo podrá fundarse en razones de seguridad viarias, o en la adecuada explotación de la vía o en previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera, en un futuro no superior a diez años, contados a partir de la fecha de la autorización u orden para realizar el correspondiente estudio.

El planeamiento no podrá modificar la clasificación y la calificación del suelo si ello estuviese en contradicción con lo establecido en la Ley 37/2015 (es decir, si supusiese la posibilidad de nuevas construcciones o un cambio de uso de las existentes).

4.4. **Zona de dominio público y zona de servidumbre**

Conforme a lo previsto en el artículo 48.1 de la Ley 37/2015, el presente documento fija la zona de dominio público en los tramos urbanos y travesía de la carretera N-260, a su paso por la localidad de Portbou, así como la zona de servidumbre en los tramos urbanos.

Conforme a las determinaciones del artículo 29 de la Ley 37/2015, constituyen la **zona de dominio público**, los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 3 metros de anchura, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.

Dicha arista es la definida por la intersección del talud del desmonte o del terraplén o, en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento, con el terreno natural.

En el caso de existir cunetas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde de la cuneta más alejado de la carretera.

En los tramos urbanos y travesías donde existe encintado de bordillos separando la plataforma de los acerados, zonas ajardinadas o medianas, la arista exterior de la explanación coincidirá con la arista del bordillo más cercana a la vía más exterior de la Red de Carreteras del Estado.

Conforme a las determinaciones del artículo 31 de la Ley 37/2015, la **zona de servidumbre** de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de explanación, a una distancia de 8 metros en carretas convencionales, medidos horizontalmente y perpendicularmente a la arista considerada de la misma manera que en el caso del dominio público.

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (24 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

5. CONCLUSIONES

En virtud de todo lo anterior, esta Demarcación de Carreteras, propone:

- Delimitar como **tramo urbano y travesía** el tramo comprendido entre los pp.kk. 2+020 y 3+340, ambas márgenes, de la carretera N-260 en el término municipal de Portbou.
- Delimitar como **tramos urbanos** los comprendidos entre los pp.kk. 1+960 y 2+020, margen izquierda, y del 3+340 al 4+100, margen izquierda, de la N-260.
- Fijar para la travesía y los tramos urbanos de la N-260 definidos anteriormente, la **línea límite de edificación**, en consonancia con el vigente ordenamiento urbanístico municipal, las Normas Subsidiarias de Portbou, respetando por tanto el aprovechamiento urbanístico atribuido por dicho planeamiento a los terrenos colindantes a la N-260.
- Para la definición de la **zona de dominio público**, considerar 3 metros desde la arista de los bordillos, el fin de los arcenes, la intersección del talud con el terreno natural o el borde más alejado de la cuneta, medidos horizontalmente y perpendicularmente a la arista considerada.
- En cuanto a la **zona de servidumbre**, se consideran dos franjas a ambos lados de la carretera delimitadas por la zona de dominio público en el interior y en el exterior por una línea a 8 metros de la arista exterior de explanación, medidos horizontalmente y perpendicularmente a la arista considerada de la misma manera que en el caso del dominio público.

La definición gráfica de tramo urbano, travesía y línea límite de edificación se representa en los planos 2.1 al 2.3 “Línea límite de edificación propuesta” del presente estudio de delimitación. Asimismo, se definen las zonas de dominio público y servidumbre.

En Girona, a 4 de mayo de 2021

EL INGENIERO AUTOR DEL ESTUDIO
(JEFE DE LA UNIDAD
DE CARRETERAS EN GIRONA)

Firmado digitalmente
JORGE VERDÚ VÁZQUEZ

CONFORME

EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS EN CATALUÑA

Firmado digitalmente
VICENTE VILANOVA MARTÍNEZ-FALERO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (25 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

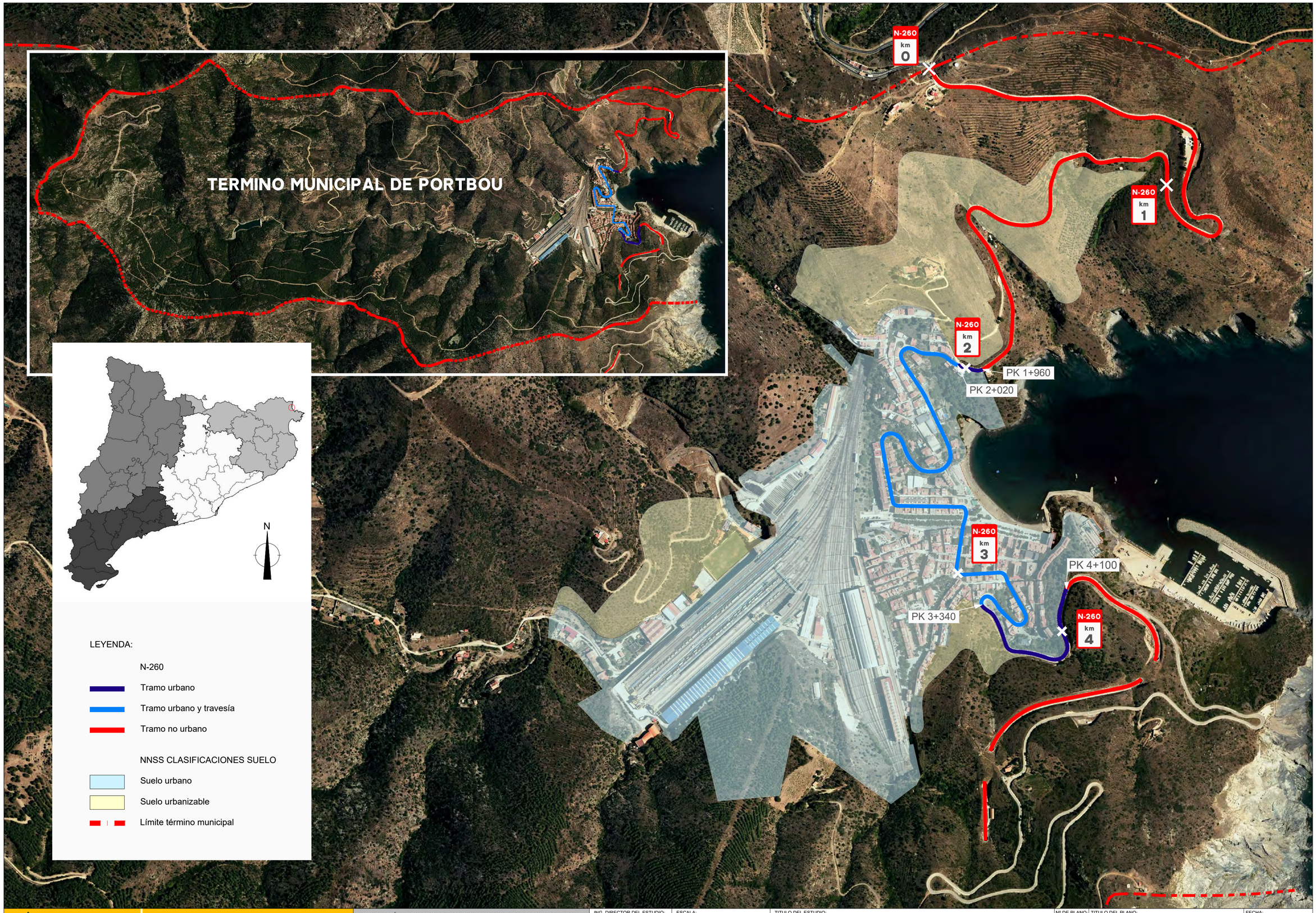
MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (26 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

PLANOS



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

ING. DIRECTOR DEL ESTUDIO: JORGE VERDÚ VÁZQUEZ

ESCALA: 1/5000 (0 – 50 – 100 – 150m)
ORIGINAL DIN A-2

TITULO DEL ESTUDIO: ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN N-260 PP.KK. 1+960-4+100 T.M. PORTBOU (GIRONA)

Nº DE PLANO: 1

TITULO DEL PLANO: PLANO DE SITUACIÓN

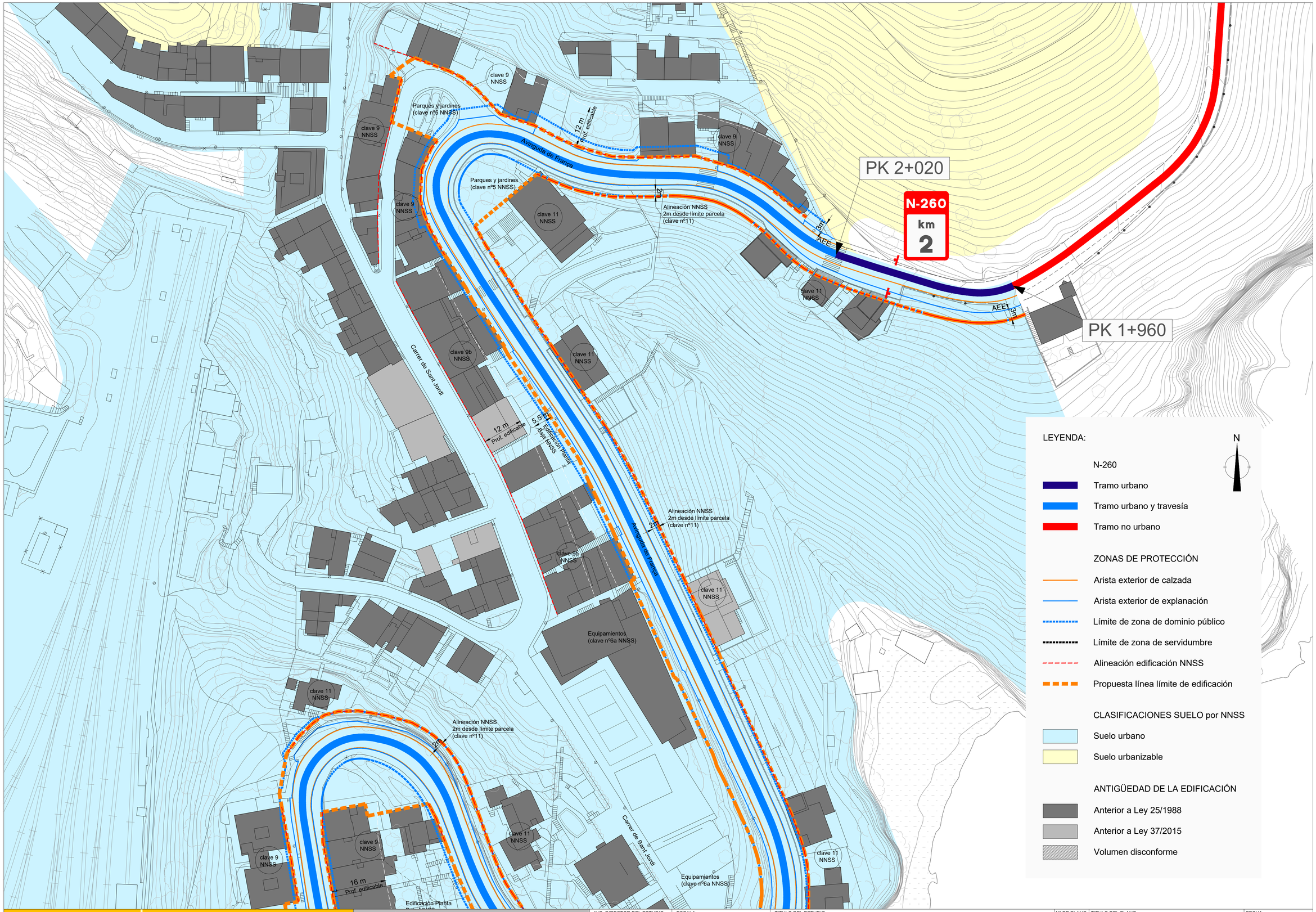
FECHA: MAYO 2021

HOJA 1 DE 1

FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE - A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE - A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total fólios: 30 (27 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM023AE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

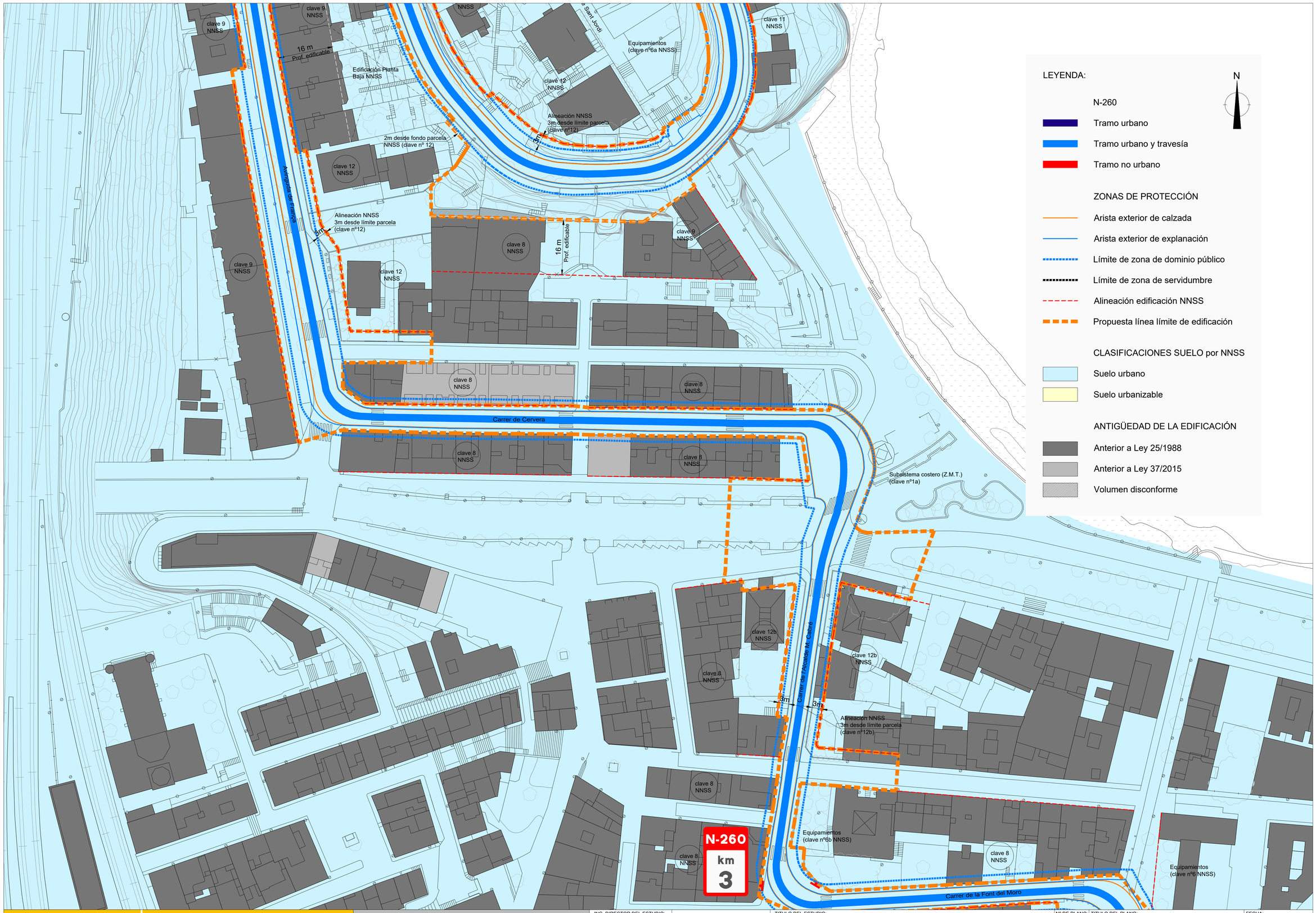


FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (28 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

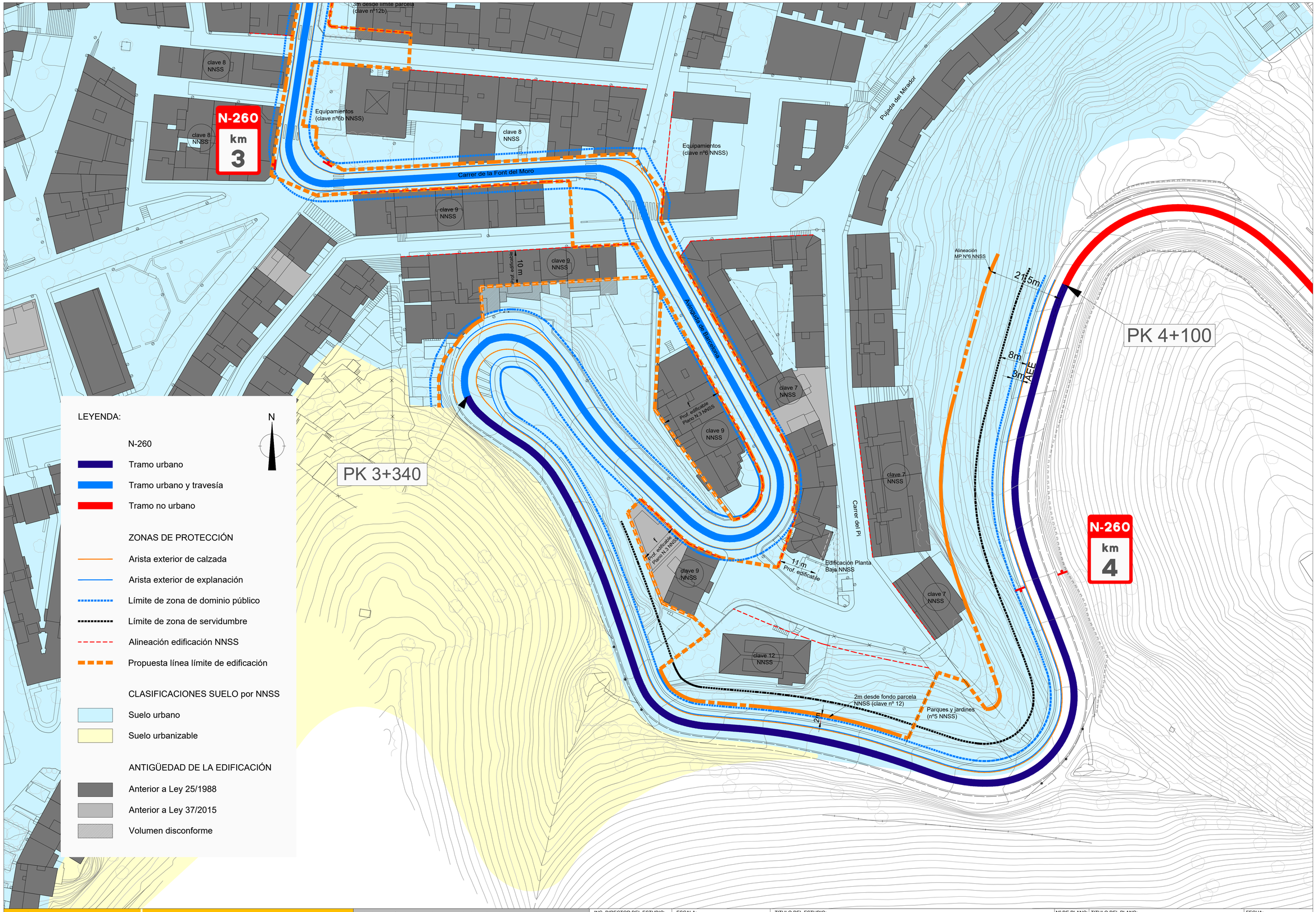
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA	ING. DIRECTOR DEL ESTUDIO: JORGE VERDÚ VÁZQUEZ	ESCALA: 1/500 0 5 10 20m ORIGINAL DIN A-1	TITULO DEL ESTUDIO: ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN N-260 PP.KK. 1+960-4+100 T.M. PORTBOU (GIRONA)	Nº DE PLANO: 2	TITULO DEL PLANO: LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA	FECHA: MAYO 2021 HOJA 1 DE 3



GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA	ING. DIRECTOR DEL ESTUDIO: JORGE VERDÚ VÁZQUEZ	1/500 0 5 10 20m ORIGINAL DIN A-1	TITULO DEL ESTUDIO: ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN N-260 PP.KK. 1+960-4+100 T.M. PORTBOU (GIRONA)	Nº DE PLANO: 2	TITULO DEL PLANO: LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA	FECHA: MAYO 2021 HOJA 2 DE 3

FIRMADO
FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total sellos: 39 (29 de 30) - Código seguro de Verificación: MOMVZSAE1182ABB6ZOCDP330CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



FIRMADO

FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 26/05/2021 05:43 PM
FIRMADO por : VERDU VAZQUEZ, JORGE. A fecha: 27/05/2021 08:29 AM
Total folios: 30 (30 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAE31B2AB062C0CDF338CC
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA	ING. DIRECTOR DEL ESTUDIO: JORGE VERDÚ VÁZQUEZ	ESCALA: 1/500 0 5 10 20m ORIGINAL DIN A-1	TITULO DEL ESTUDIO: ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN N-260 PP.KK. 1+960-4+100 T.M. PORTBOU (GIRONA)	Nº DE PLANO: 2	TITULO DEL PLANO: LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN PROPUESTA	FECHA: MAYO 2021 HOJA 3 DE 3