



Departament de Política Territorial
i Obres Públiques

Direcció General d'Urbanisme

Títol del Projecte

PLA ESPECIAL
DE RESERVA DE TRAÇA
PER A LA PROLONGACIÓ DE LA LÍNIA
DE FERROCARRIL DE LA COSTA
ENTRE BLANES I LLORET DE MAR

Data

novembre 1994

NOTA:

Aquesta fotografia correspon a l'original lo que té guardat la IETU i ja que el nostre exemplar dependia del Conseller s'ha extraviat.

León

I - MEMÒRIA

- 1 - INTRODUCCIÓ.
- 2 - OBJECTE I JUSTIFICACIÓ DE L'ACTUACIÓ.
- 3 - OBJECTIU I JUSTIFICACIÓ DEL PLA ESPECIAL.
- 4 - ENMARCAMENT TERRITORIAL. CARACTERÍSTIQUES.
- 5 - ENMARCAMENT JURÍDIC DEL PLA ESPECIAL I DE LES MODIFICACIONS CONSEGÜENTS DEL PLANEJAMENT GENERAL.
- 6 - CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES I CRITERIS GENERALS DEL TRAÇAT.
- 7 - DESCRIPCIÓ DE LA TRAÇA ADOPTADA.
- 8 - MODIFICACIÓ DEL PLANEJAMENT VIGENT.
PROPOSTES DE REORDENACIÓ.
- 9 - DETERMINACIONS DEL PLA ESPECIAL.
- 10 - DOCUMENTACIÓ DEL PLA ESPECIAL.
- 11 - RELACIÓ DE SUGGERIMENTS I ALTERNATIVES PRESENTATS DURANT EL TERMINI D'EXPOSICIÓ PÚBLICA.
- 12 - INFORME DELS SUGGERIMENTS I ALTERNATIVES PRESENTATS DURANT EL TERMINI D'EXPOSICIÓ PÚBLICA.
- 13 - RELACIÓ D'AL.LEGACIONS PRESENTADES DURANT ELS TERMINIS D'EXPOSICIÓ PÚBLICA.
- 14 - INFORME TÈCNIC DE LES AL.LEGACIONS PRESENTADES DURANT ELS TERMINIS D'EXPOSICIÓ PÚBLICA.
- 15 - ESCRIT DE L'AJUNTAMENT DE LLORET DE MAR DE DATA 24 D'OCTUBRE DE 1.994
- 16 - INFORME TÈCNIC DE DATA 25 D'OCTUBRE DE 1994
SOBRE L'ESCRIT FR L'AJUNTAMENT DE LLORET DE MAR.

II - NORMATIVA

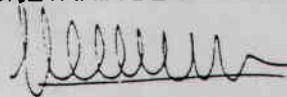
III - ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER

GENERALITAT DE CATALUNYA

DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL
DIRECCIÓ GENERAL D'URBANISME

Document objecte d'aprovació provisional
per la Comissió d'Urbanisme de Girona en data
26 d'octubre de 1994.

LA SECRETÀRIA DE LA COMISSIÓ.



I - MEMÒRIA.

1 - INTRODUCCIÓ.

Durant el darrer terç d'aquest segle, el sector Sud de la Costa Brava ha experimentat fortíssimes alteracions socials i físiques degudes a dos factors ben diferenciats. En primer lloc cal remarcar l' exhaustiva explotació dels recursos naturals i l'establiment de serveis encaminats a satisfer les necessitats dels turistes estacionals que s'han concentrat majoritàriament a la vila de Lloret i al seu entorn. D'altra banda, Blanes, la darrera població de la Costa Brava gironina, afavorida per la seva major docilitat topogràfica i un grau d'accessibilitat més elevat, gràcies a pertànyer a la xarxa ferroviària, ha alternat el desplegament de l'activitat turística amb l'activitat industrial. Aquests dos factors han conformat el desenvolupament social del territori fins a modelar l'actual morfologia.

2 - OBJECTE I JUSTIFICACIÓ DE L'ACTUACIÓ.

Dins el contexte presentat a la introducció, una anàlisi més aprofundida, realitzada després de l'observació dels canvis socials i tecnològics que s'imposen en aquestes acaballes del segle, i en plena fase d'elaboració dels nous models de ciutat pels segles venidors, es planteja per aquesta regió, la necessitat d'una profunda restructuració que permeti encarar el futur immediat amb garanties per a tots els seus pobladors.

Així doncs, un cop constatats els greus desequilibris que provoca el turisme de masses estacional, tots els esforços s'han de dirigir a una selecció de l'oferta basada en la qualitat en lloc de la quantitat, en l'allargament de la temporada estacional, i en l'estabilitat que permeti oferir un millor nivell de serveis.

Al marge de les millores d'estricta aplicació en el camp dels serveis turístics que ajudin a augmentar la qualitat de l'oferta, existeixen altres actuacions que han d'afavorir el canvi d'estratègia pel desenvolupament d'aquesta zona costanera. Aquestes actuacions alternatives consisteixen en beneficiar el sistema de comunicacions per tal de permetre una màxima accessibilitat dels nuclis esmentats respecte les grans aglomeracions urbanes de la regió.

La nova línia de ferrocarril, amb una estació terminal situada al mateix centre neuràlgic de Lloret de Mar, i amb una nova estació de Blanes estratègicament emplaçada, que permetrà una immediata accessibilitat al sistema ferroviari, es presenta com la prolongació de la línia ferroviària costanera que enllaça les poblacions del Maresme amb Barcelona, centre neuràlgic del país. Aquesta proposta permetrà enllaçar eficaçment dos nuclis de la Costa Brava que compten amb una població de dret de 43.000 habitants i estacional de 300.000 habitants aproximadament, afavorint-los de les dinàmiques que tendeixen a descongestionar els

grans nuclis mitjançant una ràpida connexió que possibilita desplaçaments de cent quilòmetres en mitja hora. Aquesta circumstància permetrà fixar la residència habitual de la gent a indrets fins avui excessivament llunyans dels centres de treball i que s'havien de contemplar exclussivament com a segones residències.

Aquests avenços permetran un augment de la qualitat de vida atès que les residències habituals gaudiran de les avantatjoses condicions que varen portar als habitants dels grans nuclis urbans a buscar nous indrets més atractius. Aquestes millores individuals induïran una revitalització que ha de tendir a substituïr els medis de vida habituals per altres més estables i avantatjosos per a la comunitat.

3 - OBJECTIU I JUSTIFICACIÓ DEL PLA ESPECIAL.

3.1 - Partint de les necessitats esmentades en els Capítols anteriors, el present Pla Especial té com a objectiu concretar, amb la màxima precissió possible, la reserva pel traçat de la nova línia i establir les oportunes reserves urbanístiques per permetre la posterior elaboració del projecte executiu.

Amb aquesta finalitat, es preveu que l'inici de la tramitació del Pla Especial vagi acompanyat de la suspensió preventiva de llicències determinada per l'art. 117 del Reglament de Planejament.

3.2 - Complementàriament, junt amb el Pla Especial pròpiament considerat, es tramiten les consegüents adaptacions del planejament general dels dos municipis afectats, a fi de coordinar adequadament ambdós nivells de planejament, i de resoldre els problemes de tipus urbanístic que la nova infraestructura ferroviària pot comportar en certs punts.

3.3 - El criteri que ha inspirat el present Pla Especial ha estat el de respectar el màxim possible l'ordenament urbanística vigent, així com reduir al mínim l'impacte de la nova línia sobre els nuclis de població i sobre el territori.

4 - EMMARCAMENT TERRITORIAL. CARACTERÍSTIQUES.

4.1 - MORFOLOGIA

A grans trets, el relleu de la zona vé caracteritzat pel sistema muntanyenc del Massís de Cadiretes que posa fi, a la banda nord del Tordera, a les terrasses que formen el Maresme. Aquest sistema muntanyenc, que s'alça fins els 400 m. vé drenat per llevant gràcies a petites rieres i torrents que desguassen al mar formant innumbrables platjes i cales generalment molt tancades. Aquesta morfologia ofereix, paral·lelament a la costa, un perfil tremendament ondulat que va salvant les rieres i les crestes de les estribacions muntanyenques que es prolonguen fins el mar amb singular agressivitat, formant penyassegats coronats per abundosa vegetació. Geològicament, aquestes massissos són formacions granítiques meteoritzades en les capes superficials, la qual cosa, en indrets on s'ha eliminat la capa de vegetació, ocasiona gravíssims problemes d'erosió.

4.2 - VEGETACIÓ.

La vegetació de la regió presenta característiques molt diversificades degut als diferents graus d'intervenció antròpica que han transformat la zona, principalment en les darreries d'aquest segle. En les zones més properes a la costa, sovint sobre forts pendents difícilment accessibles, trobem boscos de pinus halepensis amb un sotabosc arbustiu i moltes espècies herbàcies formant un conjunt molt ben estructurat que ha permès fixar el sol malgrat la pronunciada orografia.

Al darrera d'aquestes zones s'hi troben boscos de quercus suber que durant molts anys han estat en règim d'explotació i

que presenten diversos graus d'estructuració en el procés de recuperació de la seva vegetació potencial.

Totes aquestes espècies es troben emplaçades en les parts més elevades que formen els morros i estribacions muntanyenques que s'han salvat del procés urbanitzador, o tant sols manipulador que provoca l'activitat humana.

Són freqüents les àrees de repoblació forestal, generalment de pinus halepensis o pinea, en un intent de recuperar comunitats que han estat destruïdes per incendis, o superfícies en perill d'erosió.

Els fons de les rieres i dels torrents, on s'han dipositat els sediments del granit meteoritzat, trobem algunes espècies de ribera amb abundància de canyissos i d'altres espècies hidròfiles en indrets on el procés antropomòrfic ha dificultat l'escorrentia natural, provocant irregulars embassaments. En aquests àmbits, generalment planers, és fàcil de trobar-hi conreus de regadiu d'escassa entitat aprofitant la fertilitat de les terres d'aluvió i la disponibilitat d'aigua.

4.3 - ASSENTAMENTS HUMANS.

L'origen dels primers assentaments humans cal buscar-lo en les concentracions vora les cales i platges que permetien el resguard de les embarcacions pesqueres. La morfologia dels principals nuclis de la zona, Blanes i Lloret de Mar, presenta encara vestigis d'aquesta primera fase. A banda d'aquestes concentracions en els terrenys més planers, existien contades edificacions destinades a l'explotació de l'escàs potencial agrícola de la contrada. La dificultosa comunicació terrestre amb la resta del territori va afavorir l'estancament de la zona fins que, amb l'aparició del fenomen turístic i tota la dinàmica que comportava, es va produir una

explosió que va emplenar d'habitatges de segona residència i de serveis turístics gran part de territori ocupant àrees de pronunciadíssima topografia i abundant vegetació i ignorant les dificultats i els problemes que això suposava.

Altrament, l'àrea de Blanes, més a l'abast de la xarxa de comunicacions, ha experimentat un considerable aixecament degut a l'activitat industrial que indirectament ha provocat el surgiment de comunitats obreres emplaçades en barris de caire suburbial deslligats de l'estructura urbana, transformant àrees de conreus i de bosc.

Habitualment, el territori que estem tractant, s'ens presenta com un continu d'actuacions antropogèniques, sense massa relació entre elles, que taquen la morfologia original desplaçant la vegetació autòctona i els conreus tradicionals per urbanitzacions de segona residència, campings, equipaments de lleure, instal·lacions industrials i tallers, barris residencials suburbials, abocadors incontrolats i àrees desforestades amb evidents signes d'incipient erosió del sòl.

4.4 - INFRASTRUCTURES.

La morfologia del territori descrita en el capítol anterior, ha dificultat l'accessibilitat de la zona respecte a la resta de la comarca a l'altra banda del Massís de Cadiretes, i amb la resta dels assentaments humans del litoral. Els camins tradicionals han deixat pas, modernament, a dues carreteres que, aprofitant els fons de les valls, enllacen respectivament els dos nuclis poblacionals amb la resta de la comarca interior on discorre l'autopista A-7. Perpendicularment a les anteriors, existeix una carretera que uneix les àrees de Blanes i Lloret de Mar amb la resta de pobles litorals aprofitant estratègicament els colls que presenta la topografia per a salvar els accidents geogràfics

que s'oposen a aquesta directriu paral·lela a la costa. Altrament, aquest eix serveix per estructurar el sector i facilitar l'accés a les diferents àrees que s'hi troben disperses.

Actualment existeix el projecte d'una nova via paral·lela a l'esmentat eix i que hauria d'evitar les poblacions existents i enllaçar amb la futura autovia del Maresme, malgrat que hagin aparegut dubtes al respecte de si aquest model de vialitat és l'adient per a facilitar l'accés a la zona, enfront als nous criteris d'efectivitat i de protecció del medi natural que s'estan debatent.

Finalment, cal fer esment de l'existència a l'extrem de migdia del terme de Blanes, de la línia de ferrocarril que enllaça Barcelona amb les poblacions del litoral fins a Blanes i que un cop travessa el Tordera i davant la difícil topografia que apareix cap el nord aprofita la docilitat d'aquesta vall per enllaçar amb la línia fèrria interior de Barcelona a França per Granollers. El municipi de Blanes disposa en el seu terme, d'una estació, per bé que el seu emplaçament es trobi excessivament allunyat del centre urbà com per a poder considerar la seva importància dins el sistema de comunicacions locals.

5 - EMMARCAMENT JURÍDIC DEL PLA ESPECIAL I DE LES MODIFICACIONS
CONSEGÜENTS DEL PLANEJAMENT GENERAL.

5.1 - L'element d'infraestructura projectat no està contemplat ni en el Pla General de Blanes ni en el Pla General de Lloret de Mar (articles 29.1 del Decret legislatiu 1/90 i 19.1 b del Reglament de Planejament Urbanístic), per la qual raó el Pla Especial és necessari per al seu establiment, no serà un Pla derivat en el sentit de l'article 17.1 de la Llei del Sòl.

Tanmateix, i aquest és el fonament del present Pla Especial, l'article 29.2 del Decret legislatiu 1/90, i l'article 76.3 del Reglament del Planejament Urbanístic, preveuen que, en absència de Pla Director Territorial de Coordinació o de Pla General, o quan aquests no continguin les previsions detallades oportunes, i en àrees que constitueixin una unitat que així ho recomani, podran redactar-se Plans Especials que permetin adoptar mesures de protecció en el seu àmbit amb la finalitat, dintre d'altres, de l'establiment i la coordinació de les infraestructures bàsiques relatives al sistema de comunicacions, a l'equipament comunitari i a centres públics de notori interès general, a l'abastament d'aigua i sanejament i a les instal·lacions i xarxes necessàries per al subministrament d'energia, sempre que aquestes determinacions no exigeixin la prèvia definició d'un model territorial.

En aquest cas es tracta d'una infraestructura bàsica relativa al sistema de comunicacions, de notori interès general, que no exigeix la prèvia definició d'un model territorial, per tal com per les seves característiques físiques i pels seus mateixos requeriments funcionals, és un element d'infraestructura que es configura totalment segregat del territori que travessa i no en constitueix, doncs, un element d'ordenació vertebrador a nivell urbanístic.

5.2 - En la mesura que el present Pla Especial comporta certes alteracions puntuals del planejament general vigent, la seva tramitació té també el caràcter d'adaptació d'aquest planejament, introduint les oportunes rectificacions en la classificació i en la qualificació del sòl. Amb aquest doble contingut del planejament que es tramita, es garanteix la deguda coherència entre els diversos nivells de planejament i s'eviten les ambigüitats o les contradiccions que es podrien produir sobre el règim urbanístic dels sòls.

5.3 - La redacció dels Plans Especials referits en l'article 76.3.a) del Reglament del Planejament Urbanístic és atorgada indistintament, pels articles 49.1 del decret legislatiu 1/90 i 145.1 i 145.2 del mateix Reglament, a les Entitats Locals, Entitats Urbanístiques especials o als òrgans que tinguin atribuïda competència en l'ordre urbanístic, així com als organismes que tinguin al seu càrrec l'execució del territori. L'atribució concreta de competència al respecte a alguna d'aquestes entitats, dependrà, en cada cas plantejat, del fet que la matèria sectorial objecte del corresponent Pla Especial recaigui dins l'esfera dels seus propis i peculiar interessos, especialment tenint en compte que l'art. 137 de la Constitució atorga autonomia a les entitats territorials en les quals s'organitza l'Estat, per a la Gestió dels seus interessos.

A aquest respecte, cal recordar que l'article 137 de la Constitució atorga autonomia a les Comunitats Autònomes per a la gestió dels seus propis i peculiars interessos i que disposa que la Generalitat de Catalunya té competència exclusiva, entre d'altres, sobre ferrocarrils, sens perjudici d'allò que disposen els números 20 i 21 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució; en conseqüència, el present Pla Especial respon a l'interès general de la nacionalitat catalana i recau dins l'esfera dels interessos peculiars i propis de la Comunitat autònoma Catalana, per a la gestió

dels quals la Comunitat gaudeix de plena autonomia, i correspon, per tant, a l'Administració de la Generalitat de Catalunya la redacció del Pla Especial.

5.4 - D'altra banda, l'article 8.2 del Decret de la Generalitat de Catalunya d'11 d'octubre de 1.978, determina que correspon a les Comissions Provincials d'Urbanisme tramitar i aprovar inicialment i provisionalment els Plans, Ordenances, Programes d'Actuació Urbanística i Normes Subsidiàries i Complementàries i els Catàlegs que afectin diversos municipis de la seva demarcació territorial, com és el cas present, llevat que existeixi una Entitat Local amb competència urbanística l'àmbit territorial de la qual coincideixi amb el del territori ordenat, i que actualment és la Diputació Provincial corresponent.

Això no obstant, l'article 8.2.b) del Decret d'211 d'octubre de 1.978 anteriorment assenyalat, a la llum de l'article 137 de la Constitució, s'ha d'entendre referit únicament a l'àmbit de la gestió dels interessos propis i peculiars de la Província, com a ens locals, no éssent, en conseqüència, aplicable al present supòsit per respondre a interessos propis i peculiars de la Comunitat Autònoma Catalana, no concurrents ni compartit amb d'altres, i per tant la Comissió d'urbanisme de Girona és l'òrgan competent per redactar i tramitar el present Pla Especial. Així com per acordar, amb la finalitat d'estudiar-ne la formació, la suspensió de l'atorgament de llicències urbanístiques, en els àmbits determinats, pel període d'un any (art. 40 del decret legislatiu 1/909 de 12 de juliol).

6 - CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES I CRITERIS GENERALS DEL TRAÇAT.

Per al traçat en planta i en alçat s'ha tingut en compte la Norma de RENFE "Paràmetres Geomètrics " (N.R.V. 2-0.0) i l'experiència internacional en el camp de trens.

S'ha estudiat un traçat amb velocitat màxima de projecte de 100 km./h., sempre que això ha estat possible.

Per aquesta velocitat, el radi mínim és de 500 m. i el pendent màxim admès és de 2,50%.

La dificultat d'adaptar els pendents admissibles de la línia del ferrocarril amb els pendents de la topografia que es presenta sota la configuració d'una línia fortament ondulada, i la preocupació per a obtenir un traçat harmoniós amb l'entorn, ha portat a l'elecció d'una rasant a la cota mínima que permetés salvar les vaguades alhora que el tall que es produís en els morros, permetés la recuperació de l'impacte produït.

La cota de la rasant elegida haurà de permetre igualment salvar amb la màxima economia possible els vials de la xarxa bàsica.

7 - DESCRIPCIÓ DE LA TRAÇA ADOPTADA.

La traça de la línia de ferrocarril projecta enllaçar amb la línia existent de Barcelona a Massanet-Massanes per Mataró, a l'entrada del terme municipal de Blanes, a una cota elevada que li permet salvar la carretera que mena a Malgrat, resseguint-la paral·lelament per la banda de llevant fins l'àrea de sòl urbanitzable programat "Can Borrell" on s'ajusta a l'àmbit de protecció de vialitat previst al llarg de la carretera. En aquesta àrea, la traça es manté a la mateixa cota, la qual cosa, suposa el progressiu enterrament de la línia permetent-li així salvar el nucli urbà consolidat aprofitant la traça d'un carrer existent que, un cop atravessa el carrer Anselm Clavé, se serveix de l'espai lliure davant el Cementiri Municipal per emplaçar la nova estació de Blanes en un indret molt més cèntric respecte a la població.

Després de la nova estació de Blanes la traça del ferrocarril guanya cota per tal de creuar per sobre la carretera Blanes a Lloret de Mar i s'endinsa pel fons d'una vaguada cap del sòl no urbanitzable i alguns urbanitzables programats en uns terrenys fortament ondulats que es van salvant mitjançant túnels i diverses rases i talusos fins arribar a Lloret de Mar, on a la sortida del túnel que atravessa l'àmbit de Sant Quirze, la traça manté la cota enlairada per tal de creuar la carretera de Vidreres a Lloret de Mar a desnivell i mantenint aquesta cota enlairada, travessar la riera de Lloret de Mar i endinsar-se per l'àrea esportiva fins al peu de la carretera de Lloret de Mar a Tossa davant de l'estació d'autobusos, on aprofitant l'ampli espai lliure que ofereix el camp de futbol, podrà ubicar-se l'estació de Lloret de Mar que disposarà de grans superfícies d'aparcament i de serveis turístics i comercials en un indret d'immillorable accessibilitat.

8 - MODIFICACIÓ DEL PLANEJAMENT GENERAL VIGENT. PROPOSTES DE REORDENACIÓ.

Tal com s'ha comentat anteriorment el projecte d'introduir una traça de ferrocarril per un territori fortament humanitzat, dóna lloc a l'alteració no solament de les previsions que no comptaven amb aquesta nova possibilitat, sinó de la realitat existent que en determinats llocs dificulta físicament la realització de les obres d'aquesta nova infraestructura.

Aquest conflicte d'interessos s'ha d'avaluar des del punt de vista de l'interès col·lectiu, i és així com es justifica la modificació de les previsions existents sobre el territori, i àdhuc de la realitat existent i prevista pel planejament en la recerca d'una millora de la qualitat de vida d'aquesta important àrea.

Malgrat tot, és de l'interès d'aquest Pla Especial compatibilitzar al màxim possible els interessos convergents en les àrees afectades per tal de minimitzar l'impacte legal i social que l'actuació suposaria.

Les modificacions que caldrà introduir afectaran sobre tot a àrees de sòl urbanitzable programat que hauran de conjugar la seva ordenació amb la nova traça incluída dins el seu àmbit.

En les àrees de sòl urbà del terme municipal de Blanes, les alteracions seran mínimes atès que la traça es realitza per cotes inferiors del sistema viari general; per contra, en el terme de Lloret de Mar, la necessitat d'emplaçar l'estació en una àrea cèntrica, dotada d'una gran accessibilitat i amb uns serveis turístics i comercials, i amb les obligades previsions d'aparcaments, suposarà la reordenació de l'àrea esportiva suprimint el camp de futbol i realitzant les oportunes previsions per tal de garantir l'adequat desplegament de l'àrea.

Concretament, les modificacions del planejament general vigent induïdes per aquest Pla Especial són les següents:

a - Terme municipal de Blanes:

1 - SNU.

Agrícola d'especial protecció (clau 20).

En aquest àmbit es produeix la connexió amb l'actual estació de Blanes. S'afecten tres camins.

Protecció natural, paisatgística i cultural, cursos fluvials (clau 24).

Sistema d'equipaments esportius existent (clau D4e).

No queden afectats per la traça però sí queden parcialment afectats per l'àmbit subjecte a suspensió de llicències.

Servitud i protecció (clau 25).

La prolongació de la línia de la costa es realitza en aquesta àrea, creuant-se el vial paral·lel a la traça existent, per una cota superior.

Sistema d'infraestructures dels serveis tècnics, sanejament (clau 33).

No queda afectat per la traça però sí queda parcialment afectat per l'àmbit subjecte a suspensió de llicències.

2 - SU.

Industrial (clau 8).

Sistema de parcs i jardins urbans (clau C).

Sistema viari (clau A1).

L'àmbit subjecte a suspensió de llicències afecta els terrenys de la indústria S.A.F.A. situats a la banda de la carretera de Malgrat a Blanes, paral·lels a ella, al llarg de tota aquesta part del recorregut. El canvi de traçat en una part de la carretera de Malgrat a Blanes afecta el sistema de carreteres i el de parcs i jardins urbans. En aquest cas, l'àmbit subjecte a suspensió de llicències se solapa amb aquest sistema.

3 - SUNP.

Desenvolupament residencial opcional (clau 16).

L'àmbit subjecte a suspensió de llicències afecta àrea de bosc i dos camins.

En aquest sector la carretera de Malgrat a Blanes manté la seva cota, per la qual cosa la línia discorre parcialment soterrada.

4 - SUP.

Desenvolupament residencial plurifamiliar d'intensitat 1 (clau 11a).

En aquests terrenys està previst el PP "Can Borrell", tindrà ús residencial i preveu una gran zona d'equipaments esportius i escolars, que s'hauran de reordenar per tal de compatibilitzar els usos.

En aquest sector es produeix la cruïlla -a diferent cota- entre la línia i la carretera de Malgrat a Blanes. Tanmateix es restitueix la connexió entre aquesta i els dos carrers que menen a dos sectors de sòl urbà.

5 - SU.

Sistema de parcs i jardins urbans de nova creació (clau C) i existents (clau Ce).

Residencial plurifamiliar en ordre obert -alineació de vials (clau 3b).

Eixample (clau 2).

Es tracta d'una zona residencial, consolidada. Com a conseqüència del recorregut soterrat de la traça, totes les afectacions en el SU són indirectes. La traça discorre per sota d'un vial que travessa el barri "Els Pavos", també consolidat.

Davant el cementiri s'ubica l'estació de Blanes, en trinxera. S'afecten:

Sistema de parcs i jardins urbans existents (clau Ce).

Sistema d'equipaments i dotacions comunitàries (clau D6e).

6 - SUP.

Desenvolupament residencial plurifamiliar d'intensitat 1 (clau 11a).

El PP 1 "Carretera Costa Brava-Riera de Blanes" preveu usos residencials i industrials.

S'afecten quatre vials i un torrent. L'ordenació del conjunt haurà de preveure la compatibilització dels diferents usos amb la nova traça.

Desenvolupament d'usos terciaris (clau 14).

S'afecten un camí i una edificació, i s'atravessen dos torrents.

Després de passar aquest sector, la traça travessa la carretera de Blanes a Lloret de Mar, per cota superior.

7 - SNU.

Agrícola permanent (clau 21).

Lliure permanent (clau 22).

Sistema viari (clau A1).

S'afecten varis camins i torrents. Després d'atravessar l'Horta d'en Beià, la traça discorre soterrada.

8 - SU.

Zona eixample (clau 2).

Sistema de parcs i jardins urbans de nova creació (clau C).

Degut a que la traça té un recorregut soterrat, l'afectació és indirecta.

9 - SNU.

Lliure permanent (claus 22).

Forestal (clau 23).

10 - SU.

Sistema d'equipaments i dotacions comunitàries (clau D).

No queda afectat per la traça, sinó per l'àmbit subjecte a suspensió de llicències, en un extrem.

11 - SUP.

Sector de desenvolupament residencial plurifamiliar d'intensitat 2 (clau 11b).

El PP 6 "Valldolítg-1" està pendent d'aprovació per part de la C.U.G., després de ser suspès a la sessió de C.U.G. de 22.5.91.

En aquest sector la traça discorre soterrada en una part del recorregut, per tal de no afectar-lo. El Pla Parcial haurà de preveure la compatibilització dels diferents usos.

12 - SNU.

Lliure permanent (clau 22).

S'afecten alguns camins i una zona de bosc, fins arribar al límit entre els termes municipals de Blanes i de Lloret de Mar.

b - Terme municipal de Lloret de Mar.

1 - SNU.

Forestal de repoblació (clau 5.3).

S'afecten alguns camins i un torrent en zona boscosa.

2 - SU.

Polígon d'actuació PA 17.

Correspon a la urbanització Soleia.

S'afecten dos extrems del polígon. La traça és soterrada en un dels extrems afectats, el situat més a l'est, mentre que a l'altra s'afecta un camí.

Sistema d'espais lliures (clau 1.3 A).

3 - SNU.

Protecció agrícola (clau 5.1).

Forestal de conservació (clau 5.2).

Forestal de repoblació (clau 5.3).

En aquest àmbit s'afecten alguns camins i massa boscosa.

4 - SUP.

Sector "Venta de Goya-2" (clau 3A-5).

D'ús residencial prioritari. El P.P. corresponent està actualment en procés de tramitació.

S'afecten alguns camins i torrents.

La traça és parcialment soterrada.

Sector "Sant Quirze" (clau 3A-6).

D'ús residencial prioritari.

S'afecten alguns camins i torrents, així com el vial d'accés a la urbanització "Condado del Jaruco".

Després d'atravessar aquest sector, es produeix la cruïlla amb la carretera de Tossa a Santa Coloma de Farners, a cota superior.

La traça discorre soterrada en la major part d'aquest Sector.

Sistema d'espais lliures (clau 1.3B i 1.3C).

Sistema d'equipaments escolars (clau 1.4B).

No queda afectat per la traça, sinó per l'àmbit subjecte a suspensió de llicències, en un extrem.

Sector "El Rieral" (clau 3A-7).

D'ús residencial prioritari. El PP corresponent està en procés de tramitació.

S'afecten alguns camins d'aquest paratge, anomenat Can Camp Lladó. Després de passar per aquest sector, la traça atravesa el carrer que porta de la riera Montbarbat a la carretera de Santa Coloma i, a continuació, la mateixa riera. El Pla Parcial haurà d'establir l'ordenació dels usos adjacents per tal de compatibilitzar la nova infraestructura ferroviària.

5 - SU.

Unitat d'Actuació Camí de l'Àngel (UA 11).

És afectada puntualment en el seu extrem nord-est.

Sistema d'espais lliures (clau 1.3A).

S'afecta puntualment.

Polígon d'Actuació PA1.

(Sistema d'equipaments esportius (clau 1.4F)).

És d'iniciativa municipal, i té com a objectiu l'ordenació i ampliació dels equipaments de la zona esportiva existent.

La traça l'atravesa de nord a sud, a cota superior.

L'estació de Lloret de Mar se situa davant de l'actual estació d'autobusos, a la carretera de Lloret de Mar a Tossa de Mar; consegüentment, l'arribada del tren es produirà a nivell de la planta superior de l'estació, i la planta baixa es destinarà principalment a aparcament. L'equipament ferroviari suposarà una reestructuració total de l'àrea que s'haurà d'estudiar a través d'un Pla Especial.

9 -DETERMINACIONS DEL PLA ESPECIAL.

9.1 - Definició de la traça de la infraestructura ferroviària.

Els plànols núms. 6 i 7 fixen la traça geomètrica de la nova infraestructura viària objecte del present pla especial amb el benentès que el corresponent projecte d'execució precisarà la geometria definitiva segons els criteris tècnics d'aplicació. Atès que l'execució de la infraestructura prevista pel present Pla Especial provocarà un gran impacte sobre el territori i el medi ambient, i d'acord amb la legislació vigent sobre avaluació de l'impacte ambiental, es realitzarà el corresponent estudi sobre l'impacte que comportarà la construcció de la línia i les mesures per al restabliment de les alteracions produïdes.

9.2 - Definició dels àmbits de suspensió de llicències.

El plànol núm. 6 fixa els àmbits de suspensió de llicències, que vénen definits per una franja de 5 mts. a cada banda de l'eix (corresponent a la plataforma ferroviària), i a partir d'aquests 5 mts. d'unes bandes de 50 mts. a cada costat, en sòls no urbanitzables i urbanitzables, i de 25 metres en sòls urbans (que corresponen a les zones d'influència).

Tanmateix, als efectes preventius de la suspensió de llicències que acompanya el Pla Especial, la franja on es proposa la suspensió, tot i que té la major part del recorregut l'amplada de 110 m. centrats en l'eix de la traça que resulten de les reserves esmentades, s'amplia en alguns punts per agafar unitats urbanístiques més completes i en d'altres es redueix, quan el punt de pas és totalment rígid en zones urbanes consolidades i no permet altra posició de l'eix que la grafiada.

9.3 - Delimitació d'àmbits de planejament especial.

El present Pla Especial delimita dos àmbits a desenvolupar mitjançant planejament especial en sòl urbà, corresponen als entorns de les estacions de Blanes i de Lloret de Mar, que hauran de preveure en el seu desplegament les necessitats d'aquestes infraestructures i la seva integració amb el medi urbà.

9.4 - Adaptació del Planejament vigent.

Les modificacions de les qualificacions urbanístiques vigents per tal d'adaptar-se al present document, preveuran, per la plataforma de suport de la infraestructura ferroviària definida, la qualificació de sistema ferroviari, clau SF. En les ocasions que la traça del ferrocarril discorre soterrada pels sistemes de vials o espais lliures, caldrà compatibilitzar les dues qualificacions.

9.5 - Adaptació d'usos.

Ateses les especials característiques de la infraestructura projectada, els sectors urbanitzables que es veuen afectats, l'ús dels quals es restringia a la residència, podran admetre activitats comercials, industrials i esportives per tal de possibilitar una adequada ordenació i compatibilització dels diferents usos concurrents.

9.6 - Disposició transitòria.

Per tal de no bloquejar el desplegament dels sòls urbanitzables que han de possibilitar el creixement urbanístic de Blanes i Lloret de Mar, podrà admetre's la tramitació dels corresponents Plans Parciais sempre i quan aquests s'ajustin a les determinacions del present document i no interfereixin en el seu desplegament.

10 - DOCUMENTACIÓ DEL PLA ESPECIAL.

Els documents que configuren el present expedient de Pla Especial són els següents:

a - Memòria.

b - Plànols d'informació:

- 0 - Base topogràfica. E: 1/5.000.
- 1 - Topografia. E: 1/10.000.
- 2 - Corbes de nivell. E: 1/10.000.
- 3 - Estudi de carenes i vaguades. E: 1/10.000.
- 4 - Planejament vigent. E: 1/10.000.
- 5 - Edificacions existents. E: 1/10.000.

c - Plànols d'ordenació:

- 6 - Geometria de la traça i delimitació d'àmbits de suspensió de llicències. E: 1/5.000.
- 7 - Perfil longitudinal. EH :1/5.000, EV: 1/1.000.
- 8 - Adaptacions del planejament i delimitació d'àmbits de planejament especial. E: 1/5.000.
- 9 - Delimitació d'àmbits de planejament especial:
Estacions de Blanes i de Lloret de Mar. E: 1/1.000.

d - Estudi econòmic i financer.

11 - RELACIÓ DE SUGGERIMENTS I ALTERNATIVES PRESENTATS DURANT EL
TERMINI D'EXPOSICIÓ PÚBLICA.

GLÒRIA PONS i SAEZ, com a Secretària de la Comissió d'Urbanisme de Girona,

CERTIFICO:

Que en el termini d'Informació Pública de 30 dies de l'Avanç del projecte de Pla Especial de traçat per a la prolongació de la línia de ferrocarril de la costa entre Blanes i Lloret de Mar, segons publicació d'edictes al D.O.G. núm. 1648 de data 23 de setembre de 1992, s'han presentat en el registre d'entrada del Servei Territorial d'Urbanisme de Girona, les al·legacions següents:

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
3054	30.10.92	Lluís Xiberta Raig	Lloret de Mar
3055	"	Josep Alum Cristina	Blanes
3056	"	Gemma Ros Valls, actuant en qualitat d'Administradora de la societat "SAGEFRA, S.A."	"
3057	"	Dani Dauron, actuant en nom i representació de la societat "FASIM, S.L."	"

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
3058	"	"INMOBILIARIA BLANES 2, S.A.", representada pels Srs. Tomàs García Pérez i Rafael González Rodríguez.	"
3070	02.11.92	Juan Dalmau Reda, en nom i re- presentació de la companyia mercantil "NOVA LLORET, S.A."	Barcelona
3072	"	Carlos Plaza Marcet, en nom i representació de les societats "MIRADOR DE BLANES, S.A.", "CI- TY RENT, S.A." i "EL BALCON DE PALAFOLLS, S.A."	"
3073	"	Jordi Artiola Vallespi	Blanes
3074	"	Josep Baltrons i Xirgu	"
3075	02.11.92	Salvador Gelabert Pons	"
3101	03.11.92	Tomàs Bedós i Bernat	"
3102	"	Joan S. Gelabert i Rigau	"
3117	04.11.92	Ajuntament de Blanes	"
3121	05.11.92	Ajuntament de Lloret de Mar	Lloret de Mar

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
3128	"	Josep Ma. Gallostra Gandara i Ramon Farroni Bosch, ac- tuant en nom i representa- ció de "COMERCIAL ELÉCTRICA BLANES, S.A."	Blanes
3148	09.11.92	Comunitat d'afectats, veïns tots de la zona cra. del'Es- tació-Els Pavos, Edificis Mar, Domus Aurea, Santa Ce- cilia, Carrers Illes Medes, Vilar Petit, Comercial Eléc- trica Blandense i d'altres.	"
3562	21.12.92	José Ma. Brugarolas Rocamora	Barcelona

I, perquè així consti, als efectes de constància de les al·legacions presentades dins del període d'Informació Pública de l'avanç del Pla Especial de reserva de traçat per a la prolongació de la línia de ferrocarril de la costa entre Blanes i Lloret de Mar, expedixo el present certificat.

Girona, 18 de gener de 1993

12 - INFORME DELS SUGGERIMENTS I ALTERNATIVES PRESENTATS DURANT EL
TERMINI D'EXPOSICIÓ PÚBLICA.

- 1 - Registre d'entrada 3054 presentat per Lluís Xiberta i Roig de Lloret de Mar.

El recurrent al·lega que el projecte preveu una obra de gran impacte que servirà a un reduït nombre d'usuaris els quals seguiran precisant l'ús de l'automòbil per accedir a les estacions, i que aquesta proposta s'allunya de les actuacions de capitals com Sevilla o Barcelona on es suprimeixen o sotserren les línies de ferrocarril en zones urbanes.

En el seu escrit proposa com alternatives, en primer lloc, l'ampliació de la carretera d'accés a la Costa Brava entre Blanes i Lloret de Mar evitant els creuaments i facilitant els accessos i l'aparcament a l'estació de Blanes; en segon lloc, proposa una traça de la línia de ferrocarril allunyada dels nuclis urbans, soterrada i que permeti la futura prolongació fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols amb una gran previsió d'aparcaments fora la vila; finalment com a tercera alternativa proposa variar la traça a l'arribada a l'estació de Lloret de Mar.

En resposta a l'escrit presentat, cal dir que l'abast de la nova infraestructura proposada, mercès a la seva localització en indrets relativament centralitzats dins el teixit urbà existent, permet una accessibilitat sense necessitat de medis de transport auxiliar a un gran percentatge de la població resident, que cal xifrar en 43.000 habitants de fet, que en temporada estiuenca augmentarà fins a 300.000 en considerar la població flotant. Aquests criteris de centralitat de les estacions han estat presents en les transformacions urbanístiques de les capitals esmentades, que només han racionalitzat les xarxes de línies fèrries existents eliminant

les destinades a la manipulació de mercaderia, que s'han concentrat en sectors molt especialitzats.

Les alternatives generals que proposa s'allunyen d'aquest plantejament d'apropar les estacions al màxim nombre de població usuària potencial sense necessitat d'utilitzar transports auxiliars d'enllaç que ha estat present en la redacció de la proposta de la traça; d'altra banda, la previsió de prolongació de la traça fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols no es planteja davant l'acusada topografia que obligaria a una actuació de gran impacte ambiental amb uns costos econòmics actualment inassequibles.

Referent a la proposta particular cal esmentar que la nova traça proposada afecta un àmbit on actualment està previst edificar un equipament escolar, apart que afectaria les instal·lacions esportives existents i zones urbanes consolidades.

Vist que la finca de la seva propietat es troba plenament afectada per la traça prevista, cal dir que en estar inclosa dins un àmbit de sòl urbanitzable sotmès a la redacció del corresponent Pla Parcial i Projecte de Reparcel·lació, aquests hauran de vetllar per la correcta distribució dels beneficis i càrregues en relació als drets urbanístics que el planejament li atorga.

2 - Registre d'entrada 3055 presentat per Josep Alem i Cristina de Blanes.

El recurrent al·lega que el projecte preveu una obra de gran impacte que servirà a un reduït nombre d'usuaris els quals seguiran precisant l'ús de l'automòbil per a accedir a les estacions, i que aquesta proposta s'allunya de les actuacions de capitals com Sevilla o Barcelona on es suprimeixen o soterren línies de ferrocarril en zones urbanes.

transformacions urbanístiques de les capitals esmentades, que només han racionalitzat les xarxes de línies fèrries existents eliminant les destinades a la manipulació de mercaderia, que s'han concentrat en sectors molt especialitzats.

Les alternatives generals que proposa s'allunyen d'aquest plantejament d'apropar les estacions al màxim nombre de població usuària potencial sense necessitat d'utilitzar transports auxiliars d'enllaç que ha estat present en la redacció de la proposta de la traça; d'altra banda, la previsió de prolongació de la traça fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols no es planteja davant l'acusada topografia que obligaria a una actuació de gran impacte ambiental amb uns costos econòmics actualment inassequibles.

Finalment, fent esment a les al·legacions de caràcter particular, cal dir que el Pla Parcial a formular haurà de preveure la compatibilització de la infraestructura amb l'ús industrial; i d'altra banda, en moments de recessió econòmica, la funció de l'administració és potenciar factors de creixement de gran abast com pot ser la creació d'aquesta infraestructura que servirà a una gran quantitat de població.

4 - Registre d'entrada núm. 3057 presentat per Dani Danron de Blanes.

El recurrent al·lega que el projecte preveu una obra de gran impacte que servirà a un reduït nombre d'usuaris els quals seguiran precisant l'ús de l'automòbil per a accedir a les estacions, i que aquesta proposta s'allunya de les actuacions de capitals com Sevilla o Barcelona on es suprimeixen o soterrren línies de ferrocarril en zones urbanes.

En el seu escrit proposa com alternatives, en primer lloc, l'ampliació de la carretera d'accés a la Costa Brava entre Blanes i Lloret de Mar evitant els creuaments i facilitant els accessos i l'aparcament a l'estació de Blanes; en segon lloc, proposa una

traça de la línia de ferrocarril allunyada dels nuclis urbans, soterrada i que permeti la futura prolongació fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols amb una gran previsió d'aparcaments fora la vila; finalment, proposa reduir l'amplada de l'afectació prevista a l'àmbit del P.P. Valldolitg de Blanes, on caldria emplaçar un baixador.

En resposta a l'escrit presentat, cal dir que l'abast de la nova infraestructura proposada, mercès a la seva localització en indrets relativament centralitzats dins el teixit urbà existent, permet una accessibilitat sense necessitat de medis de transport auxiliar a un gran percentatge de la població resident, que cal xifrar en 43.000 habitants de fet, que en temporada estiuenca augmentarà fins a 300.000 en considerar la població flotant. Aquests criteris de centralitat de les estacions han estat presents en les transformacions urbanístiques de les capitals esmentades, que només han racionalitzat les xarxes de línies fèrries existents eliminant les destinades a la manipulació de mercaderia, que s'han concentrat en sectors molt especialitzats.

Les alternatives generals que proposa s'allunyen d'aquest plantejament d'apropar les estacions al màxim nombre de població usuària potencial sense necessitat d'utilitzar transports auxiliars d'enllaç que ha estat present en la redacció de la proposta de la traça; d'altra banda, la previsió de prolongació de la traça fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols no es planteja davant l'acusada topografia que obligaria a una actuació de gran impacte ambiental amb uns costos econòmics actualment inassequibles.

La Comissió d'Urbanisme de Girona en data 23 de juliol de 1992 va aprovar definitivament el P.P. Valldolitg delimitant una banda d'afectació de 30 mts. d'amplada per a permetre el pas de la traça de la línia de ferrocarril, amplada a la qual caldrà ajustar el P.E. en tràmit.

les destinades a la manipulació de mercaderia, que s'han concentrat en sectors molt especialitzats.

Les alternatives generals que proposa s'allunyen d'aquest plantejament d'apropar les estacions al màxim nombre de població usuària potencial sense necessitat d'utilitzar transports auxiliars d'enllaç que ha estat present en la redacció de la proposta de la traça; d'altra banda, la previsió de prolongació de la traça fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols no es planteja davant l'acusada topografia que obligaria a una actuació de gran impacte ambiental amb uns costos econòmics actualment inassequibles.

El Pla Especial d'infraestructura que es tramita procurarà ajustar l'àmbit de suspensió de llicències al mínim imprescindible, per tal de permetre la localització de la traça de la línia de ferrocarril i l'execució de les obres de construcció incidint el menys possible sobre els drets urbanístics dels propietaris.

6 - Registre d'entrada núm. 3070 presentat per Juan Dalmau i Rueda en representació de Nueva Lloret, S.A. de Barcelona.

El recurrent al·lega que la Direcció General d'Urbanisme no té competències per a redactar un projecte de línia de ferrocarril, i que prèviament caldria definir un model territorial; d'altra banda exposa que caldrà modificar l'ordenació del P.P. Sant Quirze, que així mateix veurà disminuït el seu aprofitament urbanístic i la qualitat ambiental; finalment proposa una traça alternativa exterior als nuclis urbans que causaria un menor impacte.

En resposta a l'escrit presentat cal dir que el Pla Especial que es tramita no és un projecte de xarxa de ferrocarril de nova implantació sinó que fa referència a una reserva urbanística de terrenys per a la realització de la qual, sí és competent la Direcció General d'Urbanisme; d'altra banda, l'abast del Pla Especial es limita a dos municipis, cosa que difícilment

justificaria l'elaboració d'un pla d'abast territorial que exigeix un àmbit molt més extens.

L'estat de tramitació actual del Pla Parcial d'ordenació del sector Sant Quirze que encara no ha estat aprovat, permet perfectament estudiar la compatibilització de la infraestructura amb l'ordenació interna del sector, considerant que durant gran part de l'àmbit la traça proposada transcorre soterrada. La correcta distribució de l'aprofitament urbanístic, així com el repartiment equitatiu de càrregues i beneficis s'haurà de realitzar a través del corresponent projecte de compensació.

Finalment, en relació a l'alternativa proposada val a dir que aquesta s'allunya del criteri prioritari que justifica la redacció del document que pretén apropar al màxim la infraestructura a la població d'usuaris potencials.

7 - Registre d'entrada 3072 presentada per Carlos Plaza i Marcet de Barcelona.

El recurrent al·lega que el projecte preveu una obra de gran impacte que servirà a un reduït nombre d'usuaris els quals seguiran precisant l'ús de l'automòbil per a accedir a les estacions, i que aquesta proposta s'allunya de les actuacions de capitals com Sevilla o Barcelona on es suprimeixen o soterran línies de ferrocarril en zones urbanes.

En el seu escrit proposa com alternatives, en primer lloc, l'ampliació de la carretera d'accés a la Costa Brava entre Blanes i Lloret de Mar evitant els creuaments i facilitant els accessos i l'aparcament a l'estació de Blanes; en segon lloc, proposa una traça de la línia de ferrocarril allunyada dels nuclis urbans, soterrada i que permeti la futura prolongació fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols amb una gran previsió d'aparcaments fora la vila; finalment, proposa reduir l'amplada de l'afectació prevista a

l'àmbit del P.P. Valldolitg de Blanes, on caldria emplaçar un baixador.

En resposta a l'escrit presentat, cal dir que l'abast de la nova infraestructura proposada, mercès a la seva localització en indrets relativament centralitzats dins el teixit urbà existent, permet una accessibilitat sense necessitat de medis de transport auxiliar a un gran percentatge de la població resident, que cal xifrar en 43.000 habitants de fet, que en temporada estiuenca augmentarà fins a 300.000 en considerar la població flotant. Aquests criteris de centralitat de les estacions han estat presents en les transformacions urbanístiques de les capitals esmentades, que només han racionalitzat les xarxes de línies fèrries existents eliminant les destinades a la manipulació de mercaderia, que s'han concentrat en sectors molt especialitzats.

Les alternatives generals que proposa s'allunyen d'aquest plantejament d'apropar les estacions al màxim nombre de població usuària potencial sense necessitat d'utilitzar transports auxiliars d'enllaç que ha estat present en la redacció de la proposta de la traça; d'altra banda, la previsió de prolongació de la traça fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols no es planteja davant l'acusada topografia que obligaria a una actuació de gran impacte ambiental amb uns costos econòmics actualment inassequibles.

La Comissió d'Urbanisme de Girona en data 23 de juliol de 1992 va aprovar definitivament el P.P. Valldolitg delimitant una banda d'afectació de 30 mts. d'amplada per a permetre el pas de la traça de la línia de ferrocarril, amplada a la qual caldrà ajustar el P.E. en tràmit.

La sol.licitud de fer un baixador al sector Valldolitg no pot justificar-se davant l'escassa quantitat de població servida, enfront a la que justifica les estacions de Blanes i Lloret de Mar.

8 - Registre d'entrada 3073 presentat per Jordi Artiola i Vallespí de Blanes.

El recurrent al·lega que el projecte preveu una obra de gran impacte que servirà a un reduït nombre d'usuaris els quals seguiran precisant l'ús de l'automòbil per a accedir a les estacions, i que aquesta proposta s'allunya de les actuacions de capitals com Sevilla o Barcelona on es suprimeixen o soterran línies de ferrocarril en zones urbanes.

En el seu escrit proposa com alternatives, en primer lloc, l'ampliació de la carretera d'accés a la Costa Brava entre Blanes i Lloret de Mar evitant els creuaments i facilitant els accessos i l'aparcament a l'estació de Blanes; en segon lloc, proposa una traça de la línia de ferrocarril allunyada dels nuclis urbans, soterrada i que permeti la futura prolongació fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols amb una gran previsió d'aparcaments fora la vila; finalment fa referència a la incidència de la nova infraestructura sobre el P.P. Costa Brava que actualment s'està tramitant.

En resposta a l'escrit presentat, cal dir que l'abast de la nova infraestructura proposada, mercès a la seva localització en indrets relativament centralitzats dins el teixit urbà existent, permet una accessibilitat sense necessitat de medis de transport auxiliar a un gran percentatge de la població resident, que cal xifrar en 43.000 habitants de fet, que en temporada estiuenca augmentarà fins a 300.000 en considerar la població flotant. Aquests criteris de centralitat de les estacions han estat presents en les transformacions urbanístiques de les capitals esmentades, que només han racionalitzat les xarxes de línies fèrries existents eliminant les destinades a la manipulació de mercaderia, que s'han concentrat en sectors molt especialitzats.

Les alternatives generals que proposa s'allunyen d'aquest plantejament d'apropar les estacions al màxim nombre de població

usuària potencial sense necessitat d'utilitzar transports auxiliars d'enllaç que ha estat present en la redacció de la proposta de la traça; d'altra banda, la previsió de prolongació de la traça fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols no es planteja davant l'acusada topografia que obligaria a una actuació de gran impacte ambiental amb uns costos econòmics actualment inassequibles.

Finalment, en relació a l'al·legació particular, convé indicar que l'acord de la CUG en sessió de data 2 de desembre de 1992 informa el projecte amb una proposta d'ordenació que compatibilitza els usos del sector amb la traça prevista.

- 9 - Registre d'entrada 3074 presentat per Josep Baltrons i Xirgu de Blanes.

El recurrent al·lega que el projecte preveu una obra de gran impacte que servirà a un reduït nombre d'usuaris els quals seguiran precisant l'ús de l'automòbil per a accedir a les estacions, i que aquesta proposta s'allunya de les actuacions de capitals com Sevilla o Barcelona on es suprimeixen o soterrren línies de ferrocarril en zones urbanes.

En el seu escrit proposa com alternatives, en primer lloc, l'ampliació de la carretera d'accés a la Costa Brava entre Blanes i Lloret de Mar evitant els creuaments i facilitant els accessos i l'aparcament a l'estació de Blanes; en segon lloc, proposa una traça de la línia de ferrocarril allunyada dels nuclis urbans, soterrada i que permeti la futura prolongació fins a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols amb una gran previsió d'aparcaments fora la vila; finalment fa referència a la incidència de la nova infraestructura sobre el P.P. Costa Brava que actualment s'està tramitant.

En resposta a l'escrit presentat, cal dir que l'abast de la nova infraestructura proposada, mercès a la seva localització en indrets

el projecte amb una proposta d'ordenació que compatibilitza els usos del sector amb la traça prevista.

- 11 - Registre d'entrada 3101 presentat per Tomàs Bedós i Bernat de Blanes.

El recurrent al·lega que la traça proposada pel Pla Especial d'infraestructura no respecta l'entorn preexistent, apropant-se excessivament a algunes edificacions i proposant alguns viaductes que causaran un important impacte paisatgístic per la seva alçada; d'altra banda, proposa com a alternativa el soterrament total de la línia a qualsevol preu, o sinó, modificar el seu traçat en el sector de Mas Borinot, i a l'arribada de Lloret de Mar.

En resposta a l'escrit presentat, cal dir que l'expedient que es tramita només fa referència a una reserva urbanística de terrenys que preveu, entre les seves determinacions, que el projecte executiu haurà de realitzar el corresponent estudi d'avaluació i correcció d'impacte preceptiu, que serà el que tindrà cura de procurar la màxima integració a la topografia i a les preexistències. D'altra banda, l'alternativa de soterrar la totalitat de la línia resulta completament inviable degut als grans costos que suposa, admetent-se només aquesta opció en determinats trams de la línia on sí pot considerar-se justificada; finalment, en relació al nou traçat proposat a l'àmbit del Mas Borinot convé indicar que la localització de l'estació de Blanes i els paràmetres tècnics que defineixen el traçat d'una línia de ferrocarril fan tècnicament impossible la seva consideració; igualment succeeix amb l'emplaçament que es proposa per a l'estació de Lloret de Mar, que presenta una deficient basculació respecte a la localització de la població d'usuaris potencials, la qual cosa desaconsella totalment la proposta suggerida pel recurrent.

12 - Registre d'entrada 3102 presentat per Joan Gelabert i Rigau de Blanes.

El recurrent al·lega que la traça proposada pel Pla Especial d'infraestructura no respecta l'entorn preexistent, apropant-se excessivament a algunes edificacions i proposant alguns viaductes que causaran un important impacte paisatgístic per la seva alçada; d'altra banda, proposa com a alternativa el soterrament total de la línia a qualsevol preu, o sinó, modificar el seu traçat en el sector de Mas Borinot, i a l'arribada de Lloret de Mar.

En resposta a l'escrit presentat, cal dir que l'expedient que es tramita només fa referència a una reserva urbanística de terrenys que preveu, entre les seves determinacions, que el projecte executiu haurà de realitzar el corresponent estudi d'avaluació i correcció d'impacte preceptiu, que serà el que tindrà cura de procurar la màxima integració a la topografia i a les preexistències. D'altra banda, l'alternativa de soterrar la totalitat de la línia resulta completament inviable degut als grans costos que suposa, admetent-se només aquesta opció en determinats trams de la línia on sí pot considerar-se justificada; finalment, en relació al nou traçat proposat a l'àmbit del Mas Borinot convé indicar que la localització de l'estació de Blanes i els paràmetres tècnics que defineixen el traçat d'una línia de ferrocarril fan tècnicament impossible la seva consideració; igualment succeeix amb l'emplaçament que es proposa per a l'estació de Lloret de Mar, que presenta una deficient basculació respecte a la localització de la població d'usuaris potencials, la qual cosa desaconsella totalment la proposta suggerida pel recurrent.

13 - Registre d'entrada 3117 presentat per l'Ajuntament de Blanes.

L'Ajuntament Blanes informa desfavorablement l'expedient al·legant que el municipi de Blanes ja disposa d'estació de ferrocarril i que el projecte presentat donarà lloc a una barrera que suposarà la divisió del nucli urbà i interferirà amb els nous sectors de creixement; d'altra banda, proposa l'estudi d'alternatives que no divideixin el terme municipal i que es deixi sense efectes la suspensió de llicències aprovada, així com el reconeixement de l'amplada d'afectació aprovada per l'àmbit del P.P. Valldolítg, i la reducció d'aquella a l'àmbit de Mas Moixa.

En relació a les al·legacions presentades, cal dir que si bé és certa l'existència d'una estació de ferrocarril a Blanes, la seva localització, molt allunyada dels sectors on s'assenta la població, fa difícil la seva accessibilitat demanant medis de transport auxiliar cosa que minva en gran mesura l'efectivitat d'aquest sistema de transport. Una de les justificacions bàsiques per a tramitar l'expedient del Pla Especial és la relocalització de l'estació de passatgers de Blanes en un indret emplaçat estratègicament dins la distribució territorial de la població, que li permetrà d'accedir-hi amb una despesa de temps i esforços mínima, optimitzant-se així aquest sistema de transport de reconeguda eficàcia. La reserva de traça preveu el soterrament de la línia de ferrocarril en els indrets que actualment presenten un cert grau d'urbanització, on la seva presència podria donar lloc a una barrera urbanística contra la qual l'Ajuntament presenta el seu rebuig; en altres llocs menys densificats la problemàtica es solventa mercès a passos a desnivell que el projecte tècnic d'execució, conjuntament amb el preceptiu estudi de l'avaluació de l'impacte ambiental i la seva correcció, hauran d'estudiar a fons per tal de trobar una solució satisfactòria.

En referència a la suspensió de llicències i l'abast d'aquesta, cal dir que el projecte definitiu de reserva de traça ajustarà la

delimitació de tal manera que afecti el menys possible els drets urbanístics conferits pel planejament vigent, admetent-se desplegaments urbanístics que no interfereixin amb les previsions del Pla Especial de reserva de traça.

El projecte de Pla Especial que es tramita ajusta l'àmbit de suspensió de llicències al delimitat en l'expedient de P.P. Valldolítg aprovat definitivament per la CUG.

14 - Registre d'entrada 3121 presentat per l'Ajuntament de Lloret de Mar.

L'Ajuntament de Lloret de Mar informa favorablement el Pla Especial per la millora de l'accessibilitat de la població i proposa que el projecte constructiu realitzi un estudi d'impacte ambiental alhora que presenta com a traçat alternatiu un recorregut paral·lel a la via ràpida de la Costa Brava i un accés a l'estació de Lloret de Mar localitzat sobre la llera de la riera de Montbarbat, o bé soterrat en sòl urbanitzable; d'altra banda, demana que l'aprovació definitiva de l'expedient resti condicionada a la revisió o adaptació del planejament general a la nova infraestructura.

En relació a les propostes indicades, cal dir que el Pla Especial ja preveu que el projecte tècnic d'execució de la línia ferroviària haurà de comportar preceptivament el corresponent estudi d'impacte ambiental. D'altra banda, l'alternativa proposada, ja estudiada inicialment en els primers treballs de redacció del Pla Especial, referent a la proposta suggerida de fer discórrer la línia del ferrocarril paral·lela a l'autovia del Maresme en projecte, cal dir que les exigències tècniques de la traça dels dos sistemes de transport són molt diferents, cosa que fa incompatible el mateix perfil per ambdós tipus de transport; de la mateixa manera, aquesta opció no pot considerar-se vàlida atès que allunyaria l'estació de Blanes del centre de la població, criteri prioritari de la redacció de l'expedient i que justifica l'actuació.

correcció, d'acord amb la legislació vigent. Les previsions de soterrar la línia en els punts més urbanitzats del seu traçat, garanteixen que la línia de ferrocarril no suposarà cap barrera per a la població. Els estudis previs realitzats per a la redacció del document exposat al públic han contemplat diverses opcions que s'han reduït a la proposada davant la inviabilitat tècnica o econòmica de les altres; cal dir també que l'exposició al públic del document permet l'aportació de noves alternatives per part dels interessats, que seran avaluades per tal d'elaborar el document definitiu que es tramitarà. Atès que l'expedient en tràmit es limita a una reserva urbanística de traça, no cal realitzar cap estudi econòmic financer, estudi que sí caldrà elaborar conjuntament amb l'estudi d'avaluació de l'impacte ambiental quan es tramiti el projecte tècnic de la infraestructura. D'altra banda, referent a la proposta suggerida de fer discórrer la línia del ferrocarril paral·lela a l'autovia del Maresme en projecte, cal dir que les exigències tècniques de la traça dels dos sistemes de transport són molt diferents, cosa que fa incompatible el mateix perfil per ambdós tipus de transport; de la mateixa manera, aquesta opció no pot considerar-se vàlida atès que allunyaria l'estació de Blanes del centre de la població, criteri prioritari de la redacció de l'expedient i que justifica l'actuació; la segona opció de localitzar la traça paral·lelament a la carretera de la Costa Brava es presenta desaconsellable davant l'efecte barrera que causaria una línia de ferrocarril emplaçada al llarg d'una via de circulació tant important com aquesta carretera que presenta dues façanes importants amb gran activitat i múltiples accessos que caldria salvar amb costoses estructures a més de la difícil relació que presentaria amb les nombroses instal·lacions existents que s'han implantat sense preveure aquesta possibilitat.

16 - Registre d'entrada 3148 presentat per la comunitat de veïns del sector de la nova estació de Blanes proposada.

Els recurrents qüestionen la necessitat d'una línia de ferrocarril davant el servei actual d'autobusos, la inexistència de l'estudi de viabilitat econòmica, la incidència de la traça sobre el teixit urbà que donarà lloc a una barrera, l'excessiva proximitat del traçat a algunes edificacions, amb els conseqüents problemes de sorolls i afeccions a les estructures, i finalment proposen que es consideri l'alternativa de localitzar la traça al llarg de la carretera d'accés a la Costa Brava, o la modificació del traçat per tal de no afectar l'edifici Mar.

En relació a les al·legacions presentades, cal dir que si bé és certa l'existència d'una estació de ferrocarril a Blanes, la seva localització, molt allunyada dels sectors on s'assenta la població, fa difícil la seva accessibilitat, que demana de medis de transport auxiliar cosa que minva en gran mesura l'efectivitat d'aquest sistema de transport. Una de les justificacions bàsiques per a tramitar l'expedient del Pla Especial és la relocalització de l'estació de passatgers de Blanes en un indret emplaçat estratègicament dins la distribució territorial de la població, que li permetrà d'accedir-hi amb una despesa de temps i esforços mínima, optimitzant-se així aquest sistema de transport de reconeguda eficàcia que és el ferrocarril. La reserva de traça preveu el soterrament de la línia de ferrocarril en els indrets que actualment presenten un cert grau d'urbanització, on la seva presència podria donar lloc a una barrera urbanística contra la qual l'Ajuntament presenta el seu rebuig, en altres llocs menys densificats la problemàtica es solveta mercès a passos a desnivell que el projecte tècnic d'execució, conjuntament amb el preceptiu estudi de l'avaluació de l'impacte ambiental i la seva correcció hauran d'estudiar a fons per tal de trobar una solució satisfactòria.

Atès que l'expedient en tràmit es limita a una reserva urbanística de traça, no cal realitzar cap estudi econòmic financer, estudi que sí caldrà elaborar conjuntament amb l'estudi d'avaluació de

l'impacte ambiental quan es tramiti el projecte tècnic de la infraestructura.

La proposta presentada contempla per al sector de la nova estació de Blanes el cobriment de la línia, cosa que evitarà els problemes que s'indiquen, alhora que suposarà la consolidació d'un ampli espai públic al servei dels veïns; d'altra banda, el projecte tècnic d'execució de la infraestructura contindrà les necessàries previsions per tal de controlar convenientment els problemes tècnics que s'apunten.

D'altra banda, l'alternativa proposada, ja estudiada inicialment en els primers treballs de redacció del Pla Especial, es considera inviable davant l'efecte barrera que causaria una línia de ferrocarril emplaçada al llarg d'una via de circulació tant important com és la carretera d'accés a la Costa Brava, que presenta dues façanes importants, amb gran activitat i múltiples accessos que caldria salvar amb costoses estructures a banda la difícil relació que presentaria amb les nombroses instal·lacions existents implantades sense preveure aquesta possibilitat.

Finalment, el document definitiu recull l'al·legació presentada pels veïns de l'edifici Mar en el sentit d'ajustar la línia per tal de no afectar l'edificació.

17 - Registre d'entrada número 3562 presentat per Josep Ma. Brugueroles i Rocamora de Barcelona.

El recurrent al·lega que actualment s'està tramitant el planejament parcial del sector El Rieral, immediat a l'àmbit previst per a l'estació de Lloret de Mar, que la traça proposada afecta una masia protegida així com els usos previstos pel planejament, i proposa quatre alternatives al traçat consistents en la localització de la nova estació propera a l'estació d'autobusos Pujol, o immediatament

abans de creuar la carretera de Vidreres, o immediatament després, o al mateix lloc proposat, però variant la corbatura de la traça.

En relació a les al·legacions presentades, cal dir que el document en tràmit preveu adaptacions del planejament general per tal d'admetre nous usos en els sectors afectats, de tal manera que els planejaments parcials puguin ordenar convenientment els sectors. La masia protegida referenciada no es veu afectada per la zonificació urbanística del sistema ferroviari. Les alternatives proposades per a la localització de l'estació no comparteixen el criteri prioritari fixat en l'elaboració del document que es concreta amb la ubicació de l'estació en un indret el màxim centralitzat possible respecte a la població d'usuaris potencials, per tal d'optimitzar la infraestructura.

13 - RELACIÓ D'AL·LEGACIONS PRESENTADES DURANT ELS TERMINIS D'EXPOSICIÓ PÚBLICA.

GLÒRIA PONS i SAEZ, secretària de la Comissió d'Urbanisme de Girona,

CERTIFICO:

Que en el termini d'exposició al públic d'un mes pel que fa a l'aprovació inicial del projecte de Pla Especial de reserva de traçat per a la prolongació de la línia de ferrocarril de la costa entre Blanes i Lloret de Mar, segons publicació d'edictes al D.O.G. núm. 1777 de data 30 de juliol de 1993, s'han presentat en el registre d'entrada del Servei Territorial d'Urbanisme de Girona, les al·legacions següents:

Núm. Registre			
d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
1937	13.08.93	Ajuntament de Lloret de Mar	Lloret de Mar
1984	20.08.93	Inmobiliària Blanes II, S.A.	Blanes
2020	26.08.93	Lluís Batlle Gargallo	Barcelona
2022	27.08.93	Eduardo Caparrós Ribas	Blanes
2028	30.08.93	Josep Montells Bou, actuant en nom i representació de la "COOPERATIVA AGRÍCOLA DE BLA- NES, S.COP.CAT.LTDA.	"

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
2029	30.08.93	Agustí Robert Vives, actuant en nom i representació de la "CAMBRA AGRÀRIA LOCAL DE BLA- NES"	Blanes
2039	"	Josep Gaitan Bruget	"
2040	31.08.93	José Subirana Batlle	Calella
2041	"	Maria Ruiz Lluís	Lloret de Mar
2042	31.08.93	Jaume Gruart Ruiz	"
2043	"	Manuel Rubió Lois	Blanes
2044	"	Juan Gruart Raurell	Lloret de Mar
2045	"	Dora Màrquez Borreani	Blanes
2048	01.09.93	Juan Parés Curi	"
2049	"	Esperança Bassas Salva	"

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
2050	01.09.93	Francesca Escarfrentes Sistané	Blanes
2051	"	Montserrat Roger Castany	"
2052	"	Josefina Buixeda Serra	"
2053	"	Ma. Rosa Martin Jiménez	"
2054	"	Francisca Collell Carles	"
2055	"	José Subirana Collell	"
2056	"	Núria Rubió Galofré	Calella
2057	"	"COMUNITAT PROPIETARIS EDI- FICI DOMUS AUREA"	Blanes
2065	02.09.93	Tomàs Bedós Bernat en nom i representació dels Srs. JOR- DI ARTIOLA VALLESPÍ, JOSEP BALTRONS XIRGU i SALVADOR GELABERT PONS	"
2066	"	"INMOBILIARIA BLANES 2,S.A.", representada pels Srs. TOMÀS GARCIA PEREZ i RAFAEL GONZA- LEZ RODRÍGUEZ	"

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
2067	02.09.93	Gemma Ros Valls, actuant en nom i representació de "SAGE- FRA, S.A."	Blanes
2096	07.09.93	Joan Sala Gascons, actuant en nom i representació del "GRUP DEMALL-CLUB UNESCO LLORET"	Lloret de Mar
"	"	Juan Hurtado Jiménez	"
"	"	Josep Trull Pons	"
"	"	Jaume Ramon Vallvey Arias	"
"	"	Emilio M. García Correa	"
"	"	Justino Barrera Rubio	Barcelona
"	"	Ma. Carmen Andrés Corbino, en nom i representació de l'"ENTITAT URBANÍSTICA DE CONSERVACIÓ SOLEIA"	Lloret de Mar
"	"	Rafael Aguilar Sastre	Barcelona
2109	08.09.93	Carlos Brunet Masmiquel	"
"	"	J. C. McLaren	"

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
2110	08.09.93	Josep Trull Pons	Lloret de Mar
2135	14.09.93	Roser Frigola	Vidreres
2141	16.09.93	Josep Trull Pons	Lloret de Mar
2220	23.09.93	Ajuntament de Blanes	Blanes
2221	"	" " "	"
2416	13.10.93	"C.F. LLORET"	Lloret de Mar
"	"	Yasuji Fusano, Feli Martínez Gómez i Francesc Marquès Carbó en representació de la "SEC- CIÓ DE NATACIÓ DEL CLUB NÀU- TIC"	"
"	"	"CLAUSTRE DE PROFESSORS DEL COL·LEGI PÚBLIC PERE TORRENT"	"
"	"	"ASOCIACIÓN DE PADRES DEL COLEGIO PÚBLICO PERE TOR- RENT"	"
"	"	Joan Bernat Montero	"
"	"	Josep Trull Pons	"

Núm. Registre

d'Entrada

Data

Nom i Cognoms

Municipi

2417

13.10.93

Ajuntament de Lloret de Mar

Lloret de Mar

I perquè consti i tingui els efectes de constància de les al·legacions presentades dins del període d'Informació Pública de l'aprovació inicial del Pla Especial de reserva de traçat per a la prolongació de la línia de ferrocarril de la costa entre Blanes i Lloret de Mar, expedixo el present certificat.

Girona, 31 d'octubre de 1993

GLÒRIA PONS i SAEZ, secretària de la Comissió d'Urbanisme de Girona,

CERTIFICO:

Que en el termini d'exposició al públic d'un mes pel que fa a l'aprovació inicial del projecte de Pla Especial de reserva de traçat per a la prolongació de la línia de ferrocarril de la costa entre Blanes i Lloret de Mar, segons publicació d'edicta al D.O.G. núm. 1777 de data 30 de juliol de 1993, han tingut entrada en el registre del Servei Territorial d'Urbanisme de Girona, els informes següents:

Núm. Registre		
d'Entrada	Data	Organisme emissor de l'informe
1971	18.08.93	SERVET TERRITORIAL DE CARRETERES DE GIRONA
2063	02.09.93	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA A GIRONA
2064	"	FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA
2218	23.09.93	SERVEI TERRITORIAL DE TRANSPORTS DEMARCACIÓ DE GIRONA
2271	30.09.93	R.E.N.F.E.-"Delegación Territorial de Patrimonio y Urbanismo de Cataluña y Aragón".
2481	19.10.93	SERVICIO DE GIRONA DE LA DEMARCACIÓN DE COSTAS DE CATALUÑA DEL M.O.P.T.

I perquè consti i tingui els efectes de constància dels informes presentats dins del període d'Informació Pública de l'aprovació inicial del Pla Especial de reserva de traçat per a la prolongació de la línia de ferrocarril de la costa entre Blanes i Lloret de Mar, expedixo el present certificat.

Girona, 31 d'octubre de 1993

GLÒRIA PONS i SAEZ, secretària de la Comissió d'Urbanisme de Girona,

CERTIFICO:

Que en el nou termini d'exposició al públic d'un mes pel que fa a l'aprovació inicial del projecte de Pla Especial de reserva de traçat per a la prolongació de la línia de ferrocarril de la costa entre Blanes i Lloret de Mar, segons publicació d'edictes al D.O.G. núm. 1816 de data 3 de novembre de 1993, s'han presentat en el registre d'entrada del Servei Territorial d'Urbanisme de Girona, les al·legacions següents:

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
2935	09.12.93	Manuel Brugarolas Masllorens	Barcelona
"	"	Joan Valls Alarcon, en qualitat de Secretari Secció Local Lloret de Mar d'"ES-QUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA"	Lloret de Mar
2936	"	Joan Ametller Ribas, representant "CLUB ATLETISME LLORET"	"
"	"	"GRUP DE DEFENSA DEL MEDI AMBIENT" (DEMALL CLUB UNESCO)	"
"	"	"	"

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
2936	09.12.93	"GRUP DE DEFENSA DEL MEDI AMBIENT" (DEMALL CLUB UNES- CO"	Lloret de Mar
"	"	"	"
"	"	"CONSELL ESCOLAR DE L'INSTI- TUT D'ENSENYAMENT SECUNDARI DE LLORET DE MAR"	"
"	"	"GRUP DE DEFENSA DEL MEDI AMBIENT" (DEMALL CLUB UNES- CO)	"
"	"	"	"
2936	09.12.93	"GRUP DE DEFENSA DEL MEDI AMBIENT" (DEMALL CLUB UNES- CO)	Lloret de Mar
"	"	"JUNTA DE L'ASSOCIACIÓ DE PARES D'ALUMNES DE L'INS- TITUT DE BATXILLERAT DE LLORET DE MAR"	"
"	"	Àngel Martínez de Laguàrdia, representant "CLUB D'ATLETIS- ME (Veterans) DE LLORET DE MAR"	"

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
2936	09.12.93	"GRUP DE DEFENSA DEL MEDI AMBIENT" (DEBALL CLUB UNES- CO)	Lloret de Mar
"	"	"	"
"	"	"	"
"	"	"	"
"	"	"	"
"	"	"	"
"	"	"	"
"	"	"	"
"	"	Santiago Ontañón Castillo	"
2942	09.12.93	Tomàs Bedós Bernat	Blanes
2963	13.12.93	Jordi Artiola Vallespí, re- presentant societat "INMOBI- LIARIA MAS PALOU, S.A."	"

Núm. Registre d'Entrada	Data	Nom i Cognoms	Municipi
2997	15.12.93	"GRUP DE DEFENSA DEL MEDI AMBIENT" (DEMALL CLUB UNES- CO)	Lloret de Mar
"	"	" "	"
2998	"	Ajuntament de Lloret de Mar	"

I perquè consti i tingui els efectes de constància de les al·legacions presentades dins del nou període d'Informació Pública de l'aprovació inicial del Pla Especial de reserva de traçat per a la prolongació de la línia de ferrocarril de la costa entre Blanes i Lloret de Mar, expedixo el present certificat.

Girona, 28 de novembre de 1994

14 - INFORME TÈCNIC DE DATA 7 DE JULIOL DE 1.994 DE LES AL.LEGACIONS
PRESENTADES DURANT ELS TERMINIS D'EXPOSICIÓ PÚBLICA.

Les al.legacions presentades coincideixen en el plantejament d'un seguit de qüestions que s'han agrupat d'acord amb la seva similitud i que es responen conjuntament. Bàsicament, les al.legacions incideixen en temes referents a l'afectació de dominis privats que comporta la modificació del planejament consegüent a aquest Pla Especial; en segon lloc, amb la influència que suposarà la compatibilització de la nova traça de reserva amb el teixit urbà consolidat, o les previsions del planejament general vigent, ja sigui en sòl urbà o rústec; en tercer lloc, qüestiona la incidència social que suposarà la implantació d'un servei de transport assimilat, segons els al.legants a classes socials marginals. En quart lloc les al.legacions es presenten contra qüestions formals o de procediment, finalment, s'aporten suggeriments i alternatives d'abast particular o col·lectiu.

A continuació s'efectua una relació detallada d'aquests diferents plantejaments sobre els quals s'efectuarà la consegüent valoració.

1 - El traçat que proposa la reserva de traça plantejada pel pla Especial afecta, en diferents graus, diverses propietats i usos privats, els propietaris dels quals, reclamen que se'ls desafectin les seves finques.

2 - La traça prevista discorre contigua o immersa en àrees d'espais urbans que contenen equipaments esportius i escolars, la qual cosa, provocarà el seu desplaçament, en el cas dels esportius, o un focus de contaminació acústica i ambiental, en el cas dels escolars.

Aquest pla especial contradiu les previsions del planejament general vigent.

3 - La traça incideix sobre el desplegament de sectors urbanitzables i donarà lloc a una barrera urbanística al travessar la població de Blanes, dividint-la en dos, i compromentent el sector turístic.

4 - La localització de les estacions és inadequada donat que la població es troba disseminada pel territori cosa que demanarà la utilització de l'autobús. A Lloret de Mar les previsions del planejament general vigent preveuen que el centre poblacional es desplaça cap a la zona de Fanals.

5 - La construcció de la infraestructura suposarà un fort impacte en el medi ambient tant en sòl rústec, on s'afecten terres de conreu de gran qualitat a Blanes, com en sòl urbà, on les estacions seran fons de pol·lució i concentració de marginació social. A banda de l'estètica de les infraestructures ferroviàries que es presenta com a desagradable.

No s'ha realitzat l'estudi d'impacte ambiental que preveu la legislació vigent.

6 - La tramitació d'un expedient d'aquest tipus vulnera la competència d'actuació municipal a decidir sobre el seu municipi, havent-se de consensuar la proposta i referendar mitjançant consulta popular.

D'altra banda, ni el Planejament Territorial ni la previsió dels programes d'actuació del MOPTMA no preveuen aquestes actuacions.

L'envergadura del projecte que no suposa gran benefici, segons els al·legants, el presenta com a inviable, i per tant, no té sentit esmerçar-hi esforços ni diners.

7 - Les al·legacions plantejen alternatives al projecte presentat en el sentit de millorar l'accessibilitat de la zona per carretera perllongant l'autopista del Marseme fins a Lloret, o treguent els semàfors de la carretera d'accés a la Costa Brava, o proposant un traçat del ferrocarril per la carretera d'accés a la Costa Brava o per l'exterior de les zones urbanitzades. També es demana la possibilitat de perllongar el traçat del ferrocarril cap a Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols.

En relació a l'emplaçament de les estacions, es demana l'opció de centrar l'estació de Blanes sota el vial existent, i a l'àmbit de Lloret de Mar, que l'estació s'emplaci abans de travessar la carretera de Vidreres, a l'àmbit del Pla Parcial Sant Quirze, o subsidiàriament que el traçat previst es realitzi preferiblement soterrat. En qualsevol cas, caldria, en el moment oportú, determinar les condicions tècniques necessàries per tal de controlar la construcció de la infraestructura i adaptar-la a l'entorn que l'envolta.

Es planteja també l'opció de millorar el traçat previst amb l'enllaç de la línia en direcció a Girona tot ampliant el radi de gir existent.

Finalment, a nivell puntual es demana la rectificació del traçat per allunyar la traça de la nau industrial existent al sector urbanitzable Avda. Costa Brava de Blanes; la rectificació de l'àrea d'afectació i suspensió de llicències d'un sol solar immediat a l'àmbit de l'estació de Blanes per tal de poder edificar-lo; i en tercer lloc, solventar el greuge comparatiu, segons l'al·legant, que suposa la diferent afectació de dues finques amb la mateixa qualificació urbanística a l'àmbit de la urbanització Mas Moixa.

En resposta a les al·legacions presentades, agrupades genèricament en els apartats anteriors, es plantegen les següents consideracions que

han de permetre valorar la conveniència o no d'adaptar el contingut del Pla Especial de reserva de traça.

1 - Totes les propietats i drets afectats pel Pla Especial, i consegüent modificació del planejament general vigent, es concretaran específicament en el moment de redactar el projecte executiu que fixarà la geometria definitiva d'acord amb el que exigeixin els requeriments tècnics. Abans de la seva ocupació s'haurà de tramitar el corresponent projecte d'expropiació d'acord amb les previsions del decret legislatiu 1/90, de 12 de juliol i la llei d'Expropiació Forçosa, que fixaran, amb valoracions realitzades en aquella data, l'apreuament dels béns i drets a expropiar per tal d'indemnitzar degudament els propietaris afectats.

2 - La introducció, dins les previsions del planejament urbanístic vigent, d'una infraestructura ferroviària amb uns criteris de màxima efectivitat, demanarà la compatibilització d'aquest planejament amb els requeriments tècnics i funcionals de la nova infraestructura.

El projecte de Pla Especial de reserva de traça preveu la modificació del planejament general per tal de permetre, tal com s'especifica en el seu títol III de la normativa, la incorporació de nous usos dins els àmbits propers a la nova traça plantejada.

Aquesta modificació de l'ordenació vigent, mitjançant àmbits concrets de planejament especial i la introducció de nous usos admissibles han de solventar la problemàtica plantejada en les al·legacions.

Així doncs, la localització de l'estació de Lloret de Mar sobre l'actual emplaçament del camp de fútbol, demanarà, quan s'executi la infraestructura, el seu desplaçament a altres indrets. Les modificacions i adaptacions que caldrà realitzar a l'àmbit del PP El Rieral ofereixen la possibilitat d'emplaçar un nou camp de fútbol dins el seu àmbit amb la previsió de nombrosos aparcaments en un lloc que pot satisfer adequadament els requeriments que

planteja un equipament d'aquest tipus. D'altra banda, el Pla Especial de l'estació de lloret de Mar ja preveu explícitament l'emplaçament d'un nou camp de fútbol, millor orientat que l'actual, i que gaudeix dels serveis i equipaments necessaris.

En relació a la incidència que suposa la infraestructura ferroviària front els equipaments escolars existents o d'immediata construcció en relació a vibracions i sorolls que poguéssin produir-se, s'ha de tenir present que la proposta actual es limita a una reserva de traça per a la futura construcció d'una infraestructura quina tecnologia actual ja presenta productes que permeten garantir una gran qualitat ambiental i una mínima incidència, sense perjudici de les millores que es produiran en els propers anys; tot això, sense comptar amb les possibilitats del disseny que han de permetre projectar una infraestructura acord amb els requeriments i necessitats de cada sector amb la introducció de les oportunes mesures correctores, si cal. El planejament especial de l'estació de Lloret de Mar estudia la regularització del pati de les escoles per tal de compensar la pèrdua d'espai ocupat pel viaducte.

En cap moment pot invalidar-se aquest Pla Especial al·legant que contratiu les determinacions del planejament general atès que la legislació vigent preveu la possibilitat d'aquest figura de planejament per a regular infraestructures inicialment no previstes tal com es justifica en la memòria del document. Malgrat tot, el propi pla especial preveu, entre les seves determinacions, les mesures oportunes per adaptar i compatibilitzar les previsions del planejament general als nous requeriments plantejats.

- 3 - El plantejament del Pla Especial va justificar-se en un moment en el qual encara restaven lliures de planejament i edificació uns terrenys que permetien un traçat que optimitzava la implantació d'un sistema ferroviari en aquest àmbit territorial.

El desplegament dels sectors programats de Valldolítg i Mas Bonell, que han vist incluíts entre les seves ordenacions la infraestructura

indicada, s'han realitzat, quan les respectives promocions privades ho han considerat oportú, atès que la flexibilitat del planejament, permet coordinar adequadament els requeriments coincidents.

La Comissió d'Urbanisme de Girona, a través dels Servei Territorial de la Direcció General d'Urbanisme han realitzat els estudis i assessoraments necessaris per tal de facilitar el desplegament de les àrees urbanitzables del Rieral Sant Quirze i Avinguda Costa Brava amb la intenció de no bloquejar el creixement urbanístic dels municipis afectats.

La incidència de la línia ferrada sobre el teixit urbà i urbanitzable i el seu possible efecte barrera, s'ha quantificat per tal de poder-lo valorar objectivament.

En el municipi de Blanes, on s'al·lega que la traça que travessa el teixit urbà suposarà una barrera física infranquejable que dividirà en dos la població, es constata que el 100% del tram de línia fèrria que travessa la zona urbana ho fa soterradament, cosa que garanteix una incidència nul·la sobre l'activitat urbana que es desenvolupa a nivell de carrer. En sòl urbanitzable, on el planejament parcial s'estudia convenientment per tal de compatibilitzar l'ordenació amb la nova infraestructura, resulta que quasi el 40% del traçat es preveu en túnel o bé viaducte, secció que garanteix igualment la nul·la incidència sobre l'activitat urbana i l'efecte barrera al·legat; del restant 60%, que discorra per sòl urbanitzable, un 43% de traça es preveu en rasa cosa que permetrà, quan les circumstàncies socials ho requerixin i ho permetin, el seu cobriment.

A Lloret de Mar, el 78% de la traça localitzada en sòl urbà el travessa en viaducte, i el 9% en túnel, com s'ha indicat en l'anterior punt, aquesta formalització garanteix la compatibilització de l'activitat urbana sense causar el preocupant efecte barrera. En sòl urbanitzable el 57% de la traça es preveu en túnel o bé viaducte, i el 30% en rasa, seccions aquestes que no han

de provocar interferències i que permetran la correcta integració dins el teixit urbà existent i el de proper desplegament.

El tram de línia que es preveu a nivell de sòl o en talús, el tipus de secció més problemàtic, a Blanes es redueix al 40% del total del qual més del 85% es troba en sòl no urbanitzable. A Lloret de Mar la secció indicada suposa el 29% del recorregut total, del qual un 84% ho fa en sòl rústec.

De l'observació dels paràmetres aportats, és fàcil deduir-ne, objectivament, que la incidència de la proposta de traça sobre el teixit urbà consolidat és mínima o nul·la en la pràctica totalitat del traçat, i que en el sòl urbanitzable d'immediat desplegament tampoc donarà lloc a problemes d'incompatibilitat funcional amb l'activitat a quotidiana a nivell del carrer. A més abundància, cal indicar que el control de les administracions municipals sobre els projecte executiu definitiu permetrà apurar al màxim la qualitat estètica i el nivell d'integració de la infraestructura a l'entorn.

- 4 - L'estratègia de la localització de les estacions sobre el territori respon al criteri d'apropar al màxim possible el seu emplaçament a les àrees de major densitat de població i amb menys alternatives de mobilitat. Per exclusió, aquest criteri deixarà sempre una part en la població fora d'aquest primer radi d'accessibilitat peatonal que haurà de recórrer a la utilització de mitjans de transports auxiliars.

A Blanes l'aplicació d'aquest criteri és rigorós i la contabilització de la població afectada que podrà accedir al ferrocarril a peu justifica l'elecció de l'emplaçament de l'estació. D'altra banda, a Lloret de Mar, si bé el futur desplegament i creixement de la població farà que el sector de Fanals guanyi densitat front la concentració del nucli central actual, caldrà considerar que les noves construccions modernes que materialitzaran aquest creixement, hauran de permetre la implantació de garatges particulars, i vials amb capacitat per a

la circul·lació de vehicles de transport públic, serveis que difícilment són introduïbles en un teixit format per un gra de reduïdes dimensions com ho són els del nucli antic. Per contra la disponibilitat d'un gran espai central com és el camp de futbol, juxtaposat a l'estació d'autobusos, i que només suposa l'afectació d'escassos propietaris, facilita en gran manera la gestió urbanística de l'actuació front altres emplaçaments al sector de Fanals o les seves rodalies.

- 5 - Certament, la proposta de traça tramitada afecta, un sector rústec de Blanes que forma la ribera de la Tordera, uns terrenys que el planejament general qualifica com a sòls de gran valor agrícola; malgrat tot, la quantificació del sòl realment intervingut front la totalitat del seu àmbit suposa un total de 13.646 m². Aquesta superfície que representa un 0'89% sobre la superfície total de 1.533.919 m²., demostra l'escassa incidència real que l'execució de la infraestructura suposaria.

En relació a l'al·legació que demana la realització de l'estudi d'impacte ambiental, cal dir, tal com ja s'explica a la memòria del document que el Pla Especial que es tramita, que aquest es limita a realitzar una reserva urbanística de traça fixant les determinacions específiques per tal de compatibilitzar el desplegament del planejament urbanístic municipal per tal de possibilitar, en un futur pròxim, l'execució de la infraestructura. Sota aquest plantejament no té sentit realitzar cap estudi d'avaluació d'impacte donat que no es preveu l'execució de cap tipus d'obra ni l'aplicació de cap tecnologia ni equipament de transport concret sobre els quals avaluar la possible incidència que tindrà lloc sobre el teixit urbà consolidat o el medi ambient.

Malgrat tot, el propi document recull, en el seu apartat normatiu, la determinació que el projecte d'obra que es realitzi haurà de preveure, preceptivament, la redacció i tramitació del corresponent projecte d'avaluació d'impacte ambiental i l'establiment de les

oportunes mesures correctores regulat pel Decret 328/92, concordant amb el decret 114/88, de 7 d'abril, d'avaluació d'impacte ambiental.

Les consideracions que es realitzen referents a l'estètica desagradable dels equipaments ferroviaris cal entendre-les com a una aportació molt subjectiva i en principi desconixedora de les tecnologies i tipologies imperants actualment en el sector i que han assolit graus d'altíssima qualitat tècnica i estètica. La problemàtica social de marginació al·legada, és un fet que cal separar de l'aspecte funcional i social del transport públic com sistema de mobilitat i llibertat social sense que aquest aspecte beneficiós es pugui veure cohartat per altres problemàtiques socials més profundes i que cal solventar per altres medis més específics no compresos dins els objectius que es plantejen en aquest document.

- 6 - El capítol 5 de la memòria del Pla Especial que es tramita constesta explícitament les qüestions plantejades referents a les competències de la Direcció General d'urbanisme i la Comissió d'Urbanisme de Girona en la formació i aprovació de l'expedient de Pla Especial que es tramita.

La participació popular i de les persones físiques i jurídiques afectades o interessades queda garantida per les exposicions públiques que s'han realitzat de l'expedient tramitat durant els períodes oberts a partir del 23 de setembre de 1993 posterior a l'avanç del projecte del 30 de juliol de 1993, i el 3 de novembre de 1993, posteriors a l'aprovació inicial.

La discussió del possible benefici que suposi el projecte o la seva inviabilitat es planteja des d'un punt de vista completament subjectiu allunyat de dades i bases que puguin avalar aquesta postura per la qual cosa no poden ser tinguts en consideració.

- 7 - Les alternatives proposades que fan referència a millores de la xarxa de carreteres o a ampliacions dels traçats ferroviaris previstos pel Pla Especial defugen de l'objectiu del document que es tramita, per la qual cosa, no poden ser admeses.

A l'àmbit de l'estació de Blanes, la línia de la traça projectada es centra sota el vial de la carretera de l'Estació. Un cop travessat el carrer Anselm Clavé, on el vial que continua, el carrer Santa Cecília, presenta una secció més ample amb usos i edificacions asimètriques, i un eix del que no coincideix amb l'indicat de la Carretera de l'Estació. La localització que es proposa de la futura estació s'emplaça procurant no afectar cap edificació per tal de facilitar la seva gestió i execució; malgrat tot, serà el projecte executiu definitiu qui fixarà finalment l'alineació exacta de la infraestructura ferroviària.

L'emplaçament de l'estació de Lloret de Mar a localitzar abans de travessar la carretera de Vidreres que proposa l'al·legació, presenta problemes degut a l'allunyament del centre del nucli de la població actual cosa que faria disminuir en part la seva àrea d'influència; d'altra banda, també es planteja la dificultat de la definició de la geometria de la traça donat que caldria realitzar un gir de radi molt tencat, funcionalment inviable, per tal de localitzar paral·lelament la línia a la carretera de Vidreres. En qualsevol cas, la disposició de l'estació i la seva compatibilització amb l'ordenació del sector de Sant Quirze presenten considerables problemes de funcionalitat i formalització que desaconselleen aquesta possibilitat.

Les possibilitats tècniques per a soterrar el tram de línia de ferrocarril des de l'àmbit del Pla Parcial Sant Quirze fins a l'arribada de l'estació plantejada, es presenten com a molt dificultoses donat que la rasant de la traça s'hauria de forçar per tal d'assolir la cota suficient per a ser soterrada, amb la complicació adicional de la riera de Lloret de Mar que cal travessar abans d'arribar a l'estació, qüestió que encareix i

dificulta en gran manera l'opció plantejada ja de per sí de cost excessivament elevat.

Les qüestions tècniques i formals que definiran l'aspecte i imatge de la nova infraestructura així com les condicions d'adequació de l'equipament per tal d'integrar-lo a l'entorn urbà que l'envolta, seran convenientment debatudes en el projecte constructiu i corresponent estudi d'avaluació i correcció de l'impacte ambiental.

La traça de la línia de ferrocarril definida en l'expedient s'ha realitzat sota l'intent d'optimitzar-la dins les possibilitats que oferia el territori i amb el criteri d'afectar el menor nombre possible d'edificacions. La nau industrial emplaçada a l'àmbit del pla parcial Costa Brava no es veu afectada per la línia fèrria definida malgrat la seva proximitat, es per això que en un principi no es considera conveient modificar cap previsió al respecte malgrat que el projecte d'execució de la infraestructura, amb uns arguments tècnics més consistents, pogués ajustar les alineacions convenientment.

La modificació de l'àmbit de suspensió de llicències en relació a un solar emplaçat al carrer Violeta número 24 per tal de permetre la seva edificació d'acord amb el projecte que s'acompanya promogut per Immobiliària Blanes II no hauria de suposar cap impediment per a la futura execució de la infraestructura ferroviària sempre que es fixés un nou límit com a mínim a 10 metrs. de l'eix de la traça, cosa que permetria compatibilitzar el creixement i desplegament urbanístic amb les reserves per a la millora del sistema de comunicacions i transports.

L'aplicació d'aquest mateix criteri compatibilitzador del desplegament urbanístic i la precisió de nous sistemes de mobilitat, justificaria l'ajust dels límits de l'afectació de les finques urbanes de l'entorn del carrer Violeta i de l'àmbit del Pla Especial de l'estació de Blanes al mínim indispensable per tal d'evitar possibles greuges comparatius.

L'alternativa del traçat que es proposa en relació a l'enllaç de la traça plantejada en aquest Pla Especial amb la línia direcció Girona no pot considerar-se donat que afectaria la zona industrial recentment urbanitzada i en curs de consolidació per l'edificació. Malgrat tot, sí es creu interessant l'estudi de la possibilitat d'augmentar el radi de la traça en l'enllaç direcció Girona per tal d'agilitzar aquest servei. Aquesta alternativa que discorreria pel marge del Tordera és una opció que no afecta sòl urbanitzable per la qual cosa no cal establir proteccions urgents.

15 - ESCRIT DE L'AJUNTAMENT DE LLORET DEMAR DE DATA 24 d'OCTUBRE DE
1.994



**Ajuntament de
Lloret de Mar**

Plaça de la Vila, núm. 1
C.P. 17310



Generalitat de Catalunya
Departament de Política
Territorial i Obres Públiques
Servei d'Urbanisme de Girona

DOCUMENT INCORPORAT

EXP. NÚM.: 92/227

DATA: 24-10-94

AREA: SECRETARIA

CAP DEL SERVEI
COMISSIO D'URBANISME DE GIRONA
Sr. JAUME TORRENT
C/ CRISTOFOL GROBER n. 2
17071 GIRONA

Lloret de Mar, 24 d'octubre de 1994.

Senyor:

En relació a l'expedient 92/000227 de la "Traça per a la prolongació de la línia de ferrocarril de la costa entre Blanes i Lloret de Mar", promogut per la Direcció General d'Urbanisme, i assabentat que es proposa la seva aprovació definitiva, crec del tot indispensable que a la proposta hi constin les següents consideracions:

- A l'últim apartat de la part expositiva (8), s'hi hauria d'incloure que a part d'analitzar la integració amb el teixit urbà, la documentació que es proposa aprovar deixar obertes les alternatives que siguin escaients en el seu moment per incloure en el projecte el soterrament de l'últim tram de la línia, així com el total compliment de les mesures de protecció paisatgística i cura del medi ambient.

Així mateix, i ja que els motius que s'argumenten per creure difícils el soterrament de la línia són econòmics, s'hauria de preveure que el fet del que ara s'aprova és per un futur projecte a desenvolupar a llarg termini, aquestes dificultats econòmiques en quant puguin restar minimitzades per subvencions o altres fórmules implicaran la desaparició d'aquesta dificultat i, per tant, el projecte que ara s'aprova deixa, doncs, la porta oberta al soterrament de l'últim tram de la línia que s'haurà d'estudiar en la confecció del projecte d'execució.

Per tot això, a la part dispositiva, entre els apartats primer i segon, s'hauria d'incloure la següent proposta:

"Per tot l'exposat anteriorment i vist que l'execució del projecte és a llarg termini, la documentació que avui



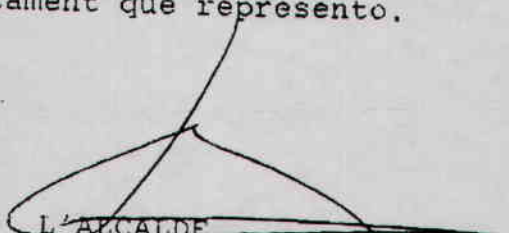
**Ajuntament de
Lloret de Mar**

Plaça de la Vila, núm. 1
C.P. 17310

s'aprova es concreta exclusivament només en la reserva de
sòl pel traçat de la línia, restant obertes les alternatives
de que la línia pugui ésser soterrada en l'últim tram, fet
que s'estudiarà en la redacció del projecte."

Us demano, doncs, que inclogueu aquesta proposta com
alternativa a la preparada per portar a l'aprovació definitiva
del Pla Especial i us faig avinent de la importància que té la
seva inclusió per l'Ajuntament que represento.

Atentament.


L'ALCALDE,
JOSEP SALA i MONTERO.

16 - INFORME TÈCNIC DE DATA 25 D'OCTUBRE DE 1.994 SOBRE L'ESCRIT DE
L'AJUNTAMENT DE LLORET DE MAR.

L'escrit demana que l'aprovació del Pla Especial de reserva de traça per a la prolongació de la línia de ferrocarril, a la vista de que l'execució del projecte és a llarg termini, deixi constància de que resten obertes les alternatives de que la línia pugui ser soterrada en l'últim tram, fet que s'estudiaria en la redacció del projecte.

El projecte de Pla Especial aprovat inicialment en data 7 de juliol de 1993 preveu que el darrer tram de la línia i l'estació de Lloret de Mar es realitzin enlairades sobre viaductes per tal de no interferir en el desenvolupament de l'activitat ciutadana que es desplega a nivell de carrer.

En un principi, la possibilitat de soterrar la línia va desestimar-se donat que aquesta opció topava amb la dificultat tècnica que suposava l'haver de salvar la riera de Lloret de Mar, circumstància que davant les disponibilitats tècniques i econòmiques actuals es presentava com a inassolible.

D'altra banda, cal reconèixer que els objectius del Pla Especial es limiten a l'establiment d'una reserva de sòl per a permetre el futur traçat de la prolongació de la línia de ferrocarril davant el lògic creixement urbà que anava completant els buits encara existents dins el territori i que havien de permetre l'adequada aproximació del servei a la població.

La construcció de la infraestructura es preveu a llarg termini donat que les previsions pressupostàries contemplen altres actuacions preferents.

Aquesta circumstància comporta el desconeixement de les disponibilitats econòmiques amb les que s'abarcara el projecte, així com la tecnologia amb la qual es desplegarà; això vol dir que les previsions inicials del Pla Especial en relació a la formalització de la infraestructura o l'establiment definitiu de les rasants, cal considerar-les com a mínimes i que podran ser millorades en funció de les possibilitats assolibles en el moment de la seva execució.

TITOL II - L·LICÈNCIES, USOS I APROFITAMENT DEL SÒL.

Art. 6 - Suspensió de les l·licències.

L'aprovació inicial d'aquest document suposarà la suspensió de l'atorgament de l·licències urbanístiques de parcel·lació, d'edificació i d'enderrocament en els àmbits que s'assenyalen, d'acord amb les previsions de l'art. 42.2 del Decret 1/90 de 12 de juliol.

Art. 7 - Àmbit de suspensió de l·licències.

- 1 - La documentació gràfica recull la delimitació dels àmbits de suspensió de l·licències d'acord amb el règim del sòl corresponent.
- 2 - En sòl urbà, l'àmbit de suspensió de l·licències que no es trobi inclòs dins cap delimitació de pla especial s'estableix en una banda de 25 metres a cada costat de la plataforma ferroviària definida per una banda de 10 metres, centrada sobre l'eix de la traça grafiada.
- 3 - En sòl urbà, l'àmbit de suspensió de l·licències que es trobi inclòs dins una delimitació de pla especial, es correspon amb l'àmbit definit per aquest últim.
- 4 - En sòl urbanitzable sense planejament parcial aprovat, l'àmbit de suspensió de l·licències s'estableix en una banda de 50 metres a cada costat de la plataforma ferroviària definida per una banda de 10 metres centrada sobre l'eix de la traça grafiada.
- 5 - En sòl no urbanitzable s'estableix una banda de 50 metres a cada costat de la plataforma ferroviària definida per una banda de 10 metres centrada sobre l'eix de la traça grafiada.

TITOL III - ADAPTACIÓ DEL PLANEJAMENT.

Art. 8 - Delimitació d'àmbits de planejament especial.

Es delimiten dos àmbits admesos a la redacció de Plans Especials per tal d'adequar l'ordenació del sector i compatibilitzar els nous usos que es proposen amb les preexistències.

PA.1 - Àmbit de l'estació de Blanes.

Usos: serveis, comercial

Superfície: 4,46 Ha.

PA.2 - Àmbit de l'estació de Lloret de Mar.

Usos: esportiu, serveis, residencial, comercial.

Superfície: 14,61 Ha.

Art. 9 - Adaptació d'usos.

S'incorporen a les determinacions de la normativa urbanística del Planejament General a l'àmbit del P.P. El Rieral, a Lloret de Mar, l'ús d'equipament comercial i d'equipament esportiu als usos admesos.

Art. 10 - Canvi de qualificació.

Es qualifiquen com a sistema ferroviari, clau SF, els sòls delimitats amb aquesta clau en la documentació gràfica.

Art. 11 - Regulació detallada del sistema ferroviari, clau SF.

1 - Generalitats.

El sistema ferroviari inclou el sòl no edificable, d'ús i domini públic, destinat a la instal·lació d'infraestructures de transport ferroviari així com els espais necessaris per a la seva construcció i àmbits immediats de protecció.

2 - Delimitació.

Aquest sòl del sistema ferroviari vé definit en els plànols corresponents i comprèn una banda de 5 metres a cada costat de l'eix traçat.

3 - Zona d'afectació.

a - Delimitació:

L'aprovació inicial d'aquest document suposarà la suspensió de l'atorgament de llicències urbanístiques de parcel·lació, d'edificació, i d'enderrocament en els àmbits que s'assenyalen d'acord amb les previsions de l'art. 42.2 del Decret 1/90 de 12 de juliol.

b - Règim d'usos:

En tant no es consolidi la infraestructura ferroviària prevista i entrin en vigor les servituds relligades a aquest sistema no s'admetrà cap actuació urbanística en els àmbits assenyalats que pogués dificultar la futura construcció.

En el cas d'actuacions que poguessin ser compatibles amb la nova infraestructura, la Comissió d'Urbanisme de Girona podrà atorgar autoritzacions provisionals d'acord amb el que estableix l'art. 91.2 del Decret Legislatiu 1/90, de 12 de juliol.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL.

- 1 - El projecte executiu de la infraestructura ferroviària anirà acompanyat en la seva tramitació, d'un estudi d'avaluació de l'impacte ambiental d'acord amb els requeriments previstos pel Decret 114/1988 de 7 d'abril.
- 2 - El projecte executiu que desplegui les previsions d'aquest Pla Especial estudiarà la viabilitat de l'opció de soterrar el darrer tram de línia de ferrocarril a la seva arribada a l'estació de Lloret de Mar.

DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA.

Per tal de permetre el desplegament de les previsions urbanístiques del planejament general vigent, podrà admetre's la tramitació de Plans Parcialss sempre i quan aquests s'ajustin a les determinacions del present document i no interfereixin en el seu desplegament.

Girona, novembre de 1994

Víctor Alegrí i Sabater
El Coordinador Comarcal

Maria Loreto Negre i Dalmau
Arquitecte

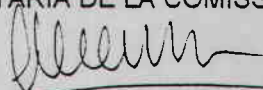
Jaume Torrent i Genís
El Cap del Servei

GENERALITAT DE CATALUNYA

DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL
DIRECCIÓ GENERAL D'URBANISME

Document objecte d'aprovació provisional
per la Comissió d'Urbanisme de Girona en data
26 d' octubre de 1994.

LA SECRETÀRIA DE LA COMISSIÓ.



III - ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER.

D'acord amb les determinacions de l'art. 77.2 del Reglament de Planejament s'estableix a continuació la previsió de les despeses que comportarà l'alienació dels terrenys que urbanísticament es reserven per a permetre el traçat de la prolongació de la línia de ferrocarril de la costa de Blanes a Lloret de Mar, així com un avanç del cost d'execució de la infraestructura.

Les valoracions que s'estableixen cal entendre-les a títol orientatiu, atès que seran els corresponents projectes d'expropiació i d'execució material els que concretaran amb la suficient precisió l'àrea indispensable a expropiar per a l'efectiva execució de la infraestructura, així com els corresponents valors a aplicar al moment de l'inici de l'expropiació.

1 - Obtenció del sòl.

Per a l'obtenció del sòl afectat caldrà distingir la seva classificació urbanística, donat que el sòl classificat com a urbanitzable serà de cessió gratuïta i obligatòria d'acord amb les previsions de la legislació urbanística aplicable. D'altra banda sí caldrà valorar el sòl afectat que es trobi classificat com a no urbanitzable, i el classificat com a urbà.

En sòl no urbanitzable, el valor d'expropiació es correspondrà amb el valor inicial previst per la legislació vigent, i en urbà, amb el valor urbanístic del sòl sempre segons l'aplicació de la legislació vigent, al qual s'hauran d'afegir les edificacions efectuades.

En relació al sòl urbà, la traça coincideix amb els vials públics en la major part del seu recorregut per la qual cosa no caldrà efectuar previsions de compensació econòmica per a propietats

privades afectades, llevat de determinats àmbits al voltant de l'estació de Lloret de Mar inclosos en el Pla Especial de l'estació, que serà el que haurà de realitzar les previsions més detallades.

Concretant les valoracions dels sòls afectats podem establir la següent relació:

- Sòl no urbanitzable 313.600 m2. x 150 ptes./m2.= 47.040.000 ptes.
- Sòl urbà..... 13.520 m2. x 7.000 ptes./m2. = 94.640.000 ptes.
- Afectacions 25.740.000 ptes.

TOTAL OBTENCIÓ DEL SÒL..... 167.420.000 ptes.

2 - Avaluació de les despeses de construcció de la infraestructura.

Aquesta avaluació de despeses preveu uns costos orientatius realitzats aplicant un mòdul per quilòmetre diferenciant si es tracta de túnel, viaducte o explanació sobre terraplenat o desmunt, i afegint-hi la previsió per a la construcció de les estacions.

Així doncs la quantificació es relaciona a continuació:

Finalment, respecte a la valoració total de les despeses a preveure per a l'execució de la infraestructura, caldrà considerar, pendent dels definitius projectes d'execució i d'expropiació, un valor total de vuit mil cent noranta-nou milions, tres-centes vuitanta-cinc mil (8.199.385.000) pessetes més I.V.A.

Girona, novembre de 1.994

Víctor Alegrí i Sabater
El Coordinador Comarcal

Maria Loreto Negre i Dalmau
Arquitecte

Jaume Torrent i Genís
El cap del Servei

GENERALITAT DE CATALUNYA

DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL
DIRECCIÓ GENERAL D'URBANISME

Document objecte d'aprovació provisional
per la Comissió d'Urbanisme de Girona en data
26 d'octubre de 1994.

LA SECRETÀRIA DE LA COMISSIÓ.

