



Modificació del Pla general ordenació urbana municipal

“Sistemes dels polígons industrials”

Llers

OCTUBRE 2022

El present document Modificació del Pla general ordenació urbana municipal "Sistemes dels polígons industrials", ha estat redactat per REVERENDO-GINESTA ARQUITECTES ASSOCIATS, S.L.P. i subscrit pels arquitectes Narcís Reverendo i Joaquim Ginesta.

COORDINACIÓ I DIRECCIÓ

Joaquim Ginesta arquitecte

EQUIP TÈCNIC

Narcís Reverendo Arquitecte, Reverendo-Ginesta arquitectes

Glòria Saus Arquitecta, Reverendo-Ginesta arquitectes

Mariona Pujol Arquitecta tècnica, Reverendo-Ginesta arquitectes

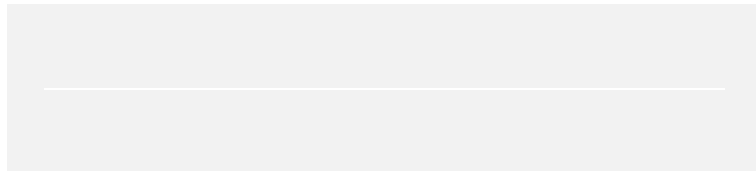
ESTUDI DE CAPACITAT DE LES ROTONDES

Jordi Julià TRN TARYET

Girona, a la data de signatura electrònica

GiR

REVERENDO GINESTA ARQUITECTES
Carrer Nou 7-principal 17001 Girona 972221716 www.rg-arquitectes.com



ÍNDEX

I. MEMÒRIA D'INFORMACIÓ	6
0. INTRODUCCIÓ	6
0.1. Objecte de la modificació del Pla general d'Ordenació de Llers	7
0.2. Oportunitat de la modificació del Pla general d'Ordenació de Llers	7
0.3. Iniciativa	8
0.4. Contingut i determinacions	8
0.4.1. Contingut	8
0.4.2. Programa de participació ciutadana	8
0.4.3. Informe de sostenibilitat ambiental	8
0.4.4. Imprudència de la memòria social	10
0.4.5. Justificació que no es tracta d'una revisió del planejament urbanístic general.	10
0.4.6. Àmbit de la suspensió de llicències	11
0.5. Tramitació	11
0.5.1. Informes emesos en el període d'informació pública	11
Informe de la Unitat de Carreteres a Girona del Ministeri de Transports , Mobilitat i Agenda Urbana de data 20 de maig de 2022	12
1. INFORMACIÓ URBANÍSTICA	12
1.1. Legislació estatal i autonòmica	12
1.2. Legislació sectorial	12
1.2.1. Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres.	12
1.3. Planejament territorial i urbanístic	16
1.3.1. Pla Territorial parcial de les comarques Gironines. PTPCG'10.	16
1.3.2. Pla Director urbanístic del sistema urbà de Figueres. PDUSUF'10	18
1.3.3. Pla General d'Ordenació de Llers. PGOU'00.	24
1.3.4. Programa d'actuació urbanística i Pla parcial urbanístic del sector C2 (sud).	28
1.3.5. Pla especial dels sistemes generals del sector C2. PE'07.	29
1.3.6. Pla parcial del sector PPUD C2 Nord "Empolis" en tràmit.	30
1.3.7. Superposició de l'ordenació detallada dels diferents àmbits	33
1.4. Estructura de la propietat del sòl	34
1.5. Reportatge fotogràfic	34
2. DIAGNOSI URBANÍSTICA	36
II. MEMÒRIA D'ORDENACIÓ	39
3. OBJECTIUS I CRITERIS DE L'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT	39
3.1. Objectius.	39
3.2. Criteris adoptats en la redacció de la modificació de PGOU	39
3.2.1. Alineacions de la Xarxa viària	39
3.2.2. Ajust de la delimitació entre el sòl no urbanitzable i el sòl urbà	40
3.2.3. Incorporació de carrils bici	40

3.2.4.	Execució de la xarxa viària bàsica	41
4.	DESCRIPCIÓ DE L'ORDENACIÓ	42
4.1.	Descripció i justificació de l'ordenació proposada.	42
4.1.1.	Interès públic. Millora de la funcionalitat de la xarxa viària	42
4.1.2.	Classificació del sòl	44
4.1.3.	Ordenació dels sistemes del sòl urbanitzat resultant de l'execució del Pla parcial del sector C2 Sud i del sector urbanitzable no delimitat PPUD C2 Nord "Empolis"	46
4.1.4.	Gestió.	47
4.2.	Quadres de característiques de la modificació	48
4.3.	Criteris per a les obres d'urbanització bàsiques	48
4.3.1.	Enderrocaments i moviment de terres	48
4.3.2.	Explanació	49
4.3.3.	Seccions de ferm	49
4.3.4.	Alineació, vialitat i definició geomètrica	50
4.3.5.	Aigües pluvials.	51
4.3.6.	Aigües residuals.	51
4.3.7.	Xarxa d'enllumenat públic	51
4.3.8.	Xarxa d'aigua potable	51
4.3.9.	Xarxa de telecomunicacions	51
4.3.10.	Xarxa elèctrica	51
4.3.11.	Xarxa de gas	51
4.3.12.	Enjardinament, reg i mobiliari urbà	52
4.3.13.	Serveis existents	52
5.	DOCUMENT COMPRESIU	53
5.1.	OBJECTE	53
5.2.	SITUACIÓ I ÀMBIT	53
5.3.	ÀMBIT I ABAST DE LA SUSPENSÍO DE LLICÈNCIES	54
5.4.	ABAST DE LA MODIFICACIÓ	55
III.	NORMES URBANÍSTIQUES	56
Article 1.	Condicions d'ordenació i gestió del sistema general viari en sòl urbà	56
Article 2.	Condicions d'ordenació de la vialitat i accessos i condicions de gestió per al sector PPUD C2 Nord "Empolis"	56
Article 3.	Ordenació del Sistema d'aparcaments públics del carrer Barreiros.	57
Disposició derogatòria		57
IV.	AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA	58
1.	ESTUDI I JUSTIFICACIÓ DE LA VIABILITAT DE LA PROPOSTA	58
Efectes econòmics de la modificació de PGOU.		58
2.	INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA.	58
V.	ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL I FUTURA	60

3. ANTECEDENTS	60
Desenvolupament del sector industrial de Llers.	60
4. DESCRIPCIÓ DE L'ESTAT ACTUAL DEL POLÍGON EN RELACIÓ A LA MOBILITAT	63
Enllaç amb la rotonda de la N-II i carrer Pegaso	64
Carrer Barreiros	66
Carrer Hispano Suiza	67
Carrer Karpetan	71
Carrer Layetan	72
5. DESCRIPCIÓ DE L'ESTAT FINAL DEL POLÍGON	73
Mobilitat generada pel Pla parcial del sector d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis". Capacitat de la rotonda del PK.760,6 de la N-II.	74
6. MILLORES PROPOSADES PER A LA MOBILITAT	75
Mesures al carrer Pegaso.	75
Mesures al carrer Barreiros.	76
Comparació entre l'estat actual i futur.	76
VI. PLÀNOLS	79

I. MEMÒRIA D'INFORMACIÓ

0. INTRODUCCIÓ

La Revisió del Pla general ordenació urbana municipal va ser aprovada definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Girona en data 11 d'octubre de 2000 i (DOGC de 18 de gener de 2001).

En data 31 de juliol de 2001, el Conseller de PTOPI va acordar resoldre, el recurs d'alçada interposat pel senyor Salvador Falgàs Oller, en nom i representació de Polígono Industrial Figueres Nord S.A, contra els acords de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona de 27 d'octubre de 1999 i 11 d'octubre de 2000, relatius a l'aprovació definitiva de la revisió-adaptació del Pla general d'ordenació de Llers i en conseqüència es mantenia l'àmbit del sector de sòl urbanitzable no programat C2 de 28 Ha tal com va ser objecte de l'aprovació provisional i, com a conseqüència, els terrenys situats al nord del carrer Pegaso s'incloïen en el sòl urbanitzable no programat. L'acord va ser publicat al DOGC núm. 3497 de 22 d'octubre de 2001.

El Pla parcial del sector SUNP C2 d'Hostalets i el Programa d'actuació urbanística del sector SUNP-C2, varen ser aprovats definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en data 24 de gener de 2003 (expedient 2002/004316/G). Aquest pla parcial ha estat modificat en aspectes de detall en tres expedients

- 2005 / 017455 / G per facilitar l'accés a l'illa compresa entre els carrers A-C, i G-I
- 2013 / 052588 / G per ampliació dels usos
- 2018 / 066410 / G per a proporcionar accés des del carrer Hispano Suiza a una parcel·la

Posteriorment, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió de 24 de juliol de 2007 va aprovar definitivament el Pla especial dels sistemes generals del sector C2 (expedient 2007/028509/G), que afectava als sistemes situats a l'oest del carrer Barreiros amb la finalitat de la seva utilització per aparcament de vehicles pesats o altres usos com el de vivers.

A iniciativa privada de G.P. LÍMITE ANDAMUR, S.L., propietària dels terrenys de la part nord del sector C2, en data 11 de febrer de 2021 es va registrar d'entrada una nova versió del Pla parcial urbanístic de delimitació del Sector

d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis". Aquesta versió del Pla parcial, proposa una ordenació interior adaptada a les necessitats de les activitats que es pretenen implantar, que requereixen de parcel·les de dimensions grans i molt grans i també la millora del sistema viari interposant una rotonda a la confluència entre els carrers Pegaso i Barreiros. La nova versió substitueix a la que havia sigut objecte d'informe per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona en sessió de 15 de desembre de 2015 (expedient 2008/032182/G), i que havia obtingut resolució de conformitat del Subdirector general d'Avaluació ambiental de data 20 de gener de 2016 (OTAAGI20080101), però que no havia finalitzat la seva tramitació. Tanmateix, El 14 de juny de 2021, per decret d'alcaldia se suspèn la tramitació del Pla parcial fins la presentació de la modificació del Pla general d'ordenació de Llers que inclogui la modificació del Pla especial de concreció d'usos dels sistemes del sector C2, per a evitar contradiccions entre els dos documents i entre aquests i el Pla general d'Ordenació de Llers.

0.1. Objecte de la modificació del Pla general d'Ordenació de Llers

La finalitat del present document és l'ordenació detallada del sistema viari comú dels tres àmbits urbanístics que conflueixen a la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros: PPUD C2, PPUD C2 Nord "Empolis" i Pla especial dels sistemes generals del sector C2. I l'adaptació de la modalitat del sistema local a l'oest del carrer Barreiros.

0.2. Oportunitat de la modificació del Pla general d'Ordenació de Llers

Diversos factors justifiquen l'oportunitat de la modificació del Pla general d'Ordenació de Llers.

- En desenvolupament del el Pla especial dels sistemes generals del sector C2, actualment, l'Ajuntament de Llers està impulsant el projecte d'urbanització del sistema local del Pla parcial C2 de Llers per a la implantació d'un aparcament de camions. Per a la correcta funcionalitat d'aquest aparcament és convenient la construcció d'una rotonda a la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros, element que no està previst per l'ordenació detallada del planejament general.
- L'Ajuntament de Llers ha suspès la tramitació del Pla parcial urbanístic de delimitació del Sector d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis", que ja preveu una rotonda a la intersecció entre els carrers

Pegaso i Barreiros, fins que no es presenti aquesta modificació de Pla general que ha de resoldre l'encaix entre els sistemes dels diversos planejament derivats que conflueixen en aquesta localització. Per aixecar la suspensió és necessària la tramitació de la modificació de Pla general

0.3. Iniciativa

A instància de Padrosa Services Center S.A, la present modificació del Pla general d'Ordenació de Llers es promou a iniciativa de l'Ajuntament de Llers.

0.4. Contingut i determinacions

0.4.1. Contingut

El contingut de la modificació puntual de PGOU s'ajusta a les característiques de la proposta. Tanmateix, la modificació puntual desenvolupa la documentació en un major grau de detall que el Pla vigent en disposar d'un aixecament topogràfic precís que permet definir les alineacions i rasants amb major exactitud.

La modificació puntual també desenvolupa els criteris per a les obres d'urbanització bàsiques, que es desenvoluparan en el corresponents projectes d'urbanització.

0.4.2. Programa de participació ciutadana

Atès que el PGOU del municipi de Llers no està adaptat a les disposicions de la Llei d'urbanisme i no disposa d'un programa de participació ciutadana, la tramitació se sotmetrà al que disposa el TRLU per a la tramitació de les figures de planejament general, complementada per les disposicions de la Llei de procediment administratiu.

0.4.3. Informe de sostenibilitat ambiental

La Disposició final onzena de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental, determina que les comunitats autònomes que disposin de legislació pròpia en matèria d'avaluació ambiental han d'adaptar-la al que disposa aquesta Llei en el termini d'un any des de la seva entrada en vigor, moment en el qual, en qualsevol cas, hi són aplicables els articles d'aquesta Llei, llevat dels no bàsics, a totes les comunitats autònomes. A Catalunya, existeix la Llei 6/2009, de 28 d'abril, sobre avaluació ambiental de plans i programes, però

aquesta encara no ha estat adaptada a la legislació estatal d'avaluació ambiental.

La Llei 16/2015 del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, estableix en la seva Disposició Addicional vuitena, les regles aplicables en avaluació ambiental fins que la Llei 6/2009 s'adapti a al Llei de l'Estat 21/2013.

En l'apartat 6 de la Disposició Addicional vuitena de la Llei 16/2015, s'estableix el planejament urbanístic sotmès a avaluació ambiental estratègica.

En no comportar una modificació substancial de les estratègies, les directrius i les propostes o de la cronologia del planejament que produeixin diferències apreciables en els efectes previstos sobre el medi ambient, ni estableixin el marc per a la futura autorització de projectes i activitats sotmesos a avaluació d'impacte ambiental o que puguin tenir efectes apreciables en espais de la Xarxa Natura 2000 o en altres espais del Pla d'espais d'interès natural, aquesta modificació puntual no queda inclosa dins dels supòsits d'avaluació ambiental estratègica fixats per la Llei.

A més a més, en l'apartat 6c de la DA8è també especifica que:

*c) No han d'ésser objecte d'avaluació ambiental estratègica, per **la manca d'efectes significatius que produeixen sobre el medi ambient**, o perquè els efectes ja han estat avaluats en el planejament urbanístic general:*

[...]

D'acord amb l'article 118.4 del Reglament de la Llei d'urbanisme, les Modificacions de plans urbanístics que estigui sotmeses a avaluació ambiental o aquelles altres que tinguin alguna repercussió ambiental han d'incorporar l'informe ambiental corresponent.

L'àmbit de la modificació està en terrenys classificats com a sòl urbanitzable ja urbanitzats, en terrenys de sòl urbanitzable no delimitat i una petita part en sòl no urbanitzable. Donat que la proposta consisteix en un ajust de límits del que resulta un petit increment de 130,92 m² del sòl no urbanitzable, la present modificació no representa una alteració apreciable de la classificació ni de la qualificació urbanística del sòl no urbanitzable, ni té efectes en espais naturals d'interès natural del municipi ni elements ambientals singulars o protegits.

En base a les anteriors consideracions, donades les característiques i determinacions que conté el present document, s'entén que la present modificació puntual de Pla general de Llers no requeriria d'informe ambiental en els termes i continguts que determina el Text refós de la Llei d'Urbanisme.

0.4.4. Improcedència de la memòria social

De conformitat amb l'article 59 del DL 1/2010 la memòria social ha de contenir la definició dels objectius de producció d'habitatge protegit i, si s'escau, dels altres tipus d'habitatge assequible que determini la llei.

Aquesta modificació no proposa qualificar ús residencial de nova implantació.

Donades les característiques de la Modificació puntual proposada es considera que no és preceptiva, en aquest cas, la redacció de l'esmentada memòria social.

0.4.5. Justificació que no es tracta d'una revisió del planejament urbanístic general.

El concepte de revisió d'un planejament general queda regulat pel que s'estableix en l'article 95 del TRLU apartat 5 que assenyala:

[...]

5. En tots els casos, és una revisió del planejament general l'adopció de nous criteris respecte a l'estructura general i orgànica o el model d'ordenació o de classificació de sòl preestablerts, i també l'alteració del planejament general vigent que consisteix en la modificació de la classificació de sòl no urbanitzable i que comporta, per sí mateixa o conjuntament amb les modificacions aprovades en els tres anys anteriors, un increment superior al 20% de la suma de la superfície del sòl classificat pel planejament general com a sòl urbà i del classificat com a sòl urbanitzable que ja disposi de les obres d'urbanització executades. L'adaptació del planejament general municipal a les determinacions dels plans directoris urbanístics no requereix en cap cas la revisió del planejament general municipal.

L'actuació no té les característiques de cap dels supòsits explicitats, modificació de l'estructura general i orgànica, ja que simplement es proposa un ajust en les alineacions del sistema viari. En conseqüència no s'està davant d'una actuació de revisió.

Tampoc resulta l'actuació afectada per les circumstàncies dels apartats 2 i 4 de l'article 95, incidència del conseller o consellera competent en matèria d'urbanisme, o disfuncions del PGM0'96. Cal recordar que es tracta d'una proposta sense increment de cap tipus d'aprofitament urbanístic ni de major sostre ni d'incorporació de nous usos. Es tracta, en conseqüència, d'un supòsit de modificació, en tot cas, regulat per l'article 117 del RLU.

0.4.6. Àmbit de la suspensió de llicències

Tal i com disposa l'article 73.2 del Text refós de la Llei d'urbanisme (TRLU), l'aprovació inicial dels instruments de planejament urbanístic obliga a l'administració competent a acordar suspendre la tramitació de plans urbanístics derivats, de projectes de gestió urbanística i d'urbanització, com també de suspendre l'atorgament de llicències de parcel·lació de terrenys, d'edificació, reforma, rehabilitació o enderrocament de construccions, d'instal·lació o ampliació d'activitats o usos concrets i d'altres autoritzacions que afectin a l'àmbit de la present modificació.

L'àmbit en el que hi haurà un canvi en el règim d'usos és el corresponent als terrenys situats a l'oest que amb la modificació s'incorporen al sòl no urbanitzable i també la part de terrenys en que s'amplia el sistema viari al carrer Barreiros. Aquest àmbit discontinu queda definit en el corresponent plànol de suspensió de llicències.

0.5. Tramitació

El Ple de l'Ajuntament de Llers, en sessió e 2 de desembre de 2021 va aprovar inicialment la modificació puntual núm. 24 del PGOU de Llers "Sistemes dels Polígons Industrials".

0.5.1. Informes emesos en el període d'informació pública

Sobre la versió de modificació del PGOU'00 de Llers aprovada inicialment s'han rebut els següents informes:

- Informe de la Unitat de Carreteres a Girona del Ministeri de Transports , Mobilitat i Agenda Urbana de data 20 de maig de 2022.

Informe de la Unitat de Carreteres a Girona del Ministeri de Transports , Mobilitat i Agenda Urbana de data 20 de maig de 2022

En síntesi l'informe planteja objeccions en no haver considerat la nova estació de servei implantada al costat nord del carrer Pegaso i per plantejar una intersecció a uns 100 metres de la rotonda existent a la N-II. Per aquestes raons s'informa desfavorablement la versió de l'aprovació inicial.

El present document incorpora diverses mesures correctores per a millorar la mobilitat i evitar l'afectació a la rotonda e la N-II. Aquesta nova versió corregida se sotmetrà a informe de la Unitat de Carreteres.

1. INFORMACIÓ URBANÍSTICA

1.1. Legislació estatal i autonòmica

A. Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme de Catalunya (en endavant TRLLUC), i les seves modificacions.

B. El Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei del sòl i rehabilitació urbana.

C. El Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, amb les modificacions corresponents.

D. El Decret 64/2014, de 13 de maig, pel qual s'aprova el Reglament sobre protecció de la legalitat urbanística, amb les seves modificacions.

E. El Reial Decret 1492/2011, de 24-10-2011, pel qual s'aprova el Reglament de valoracions de la Llei del sòl.

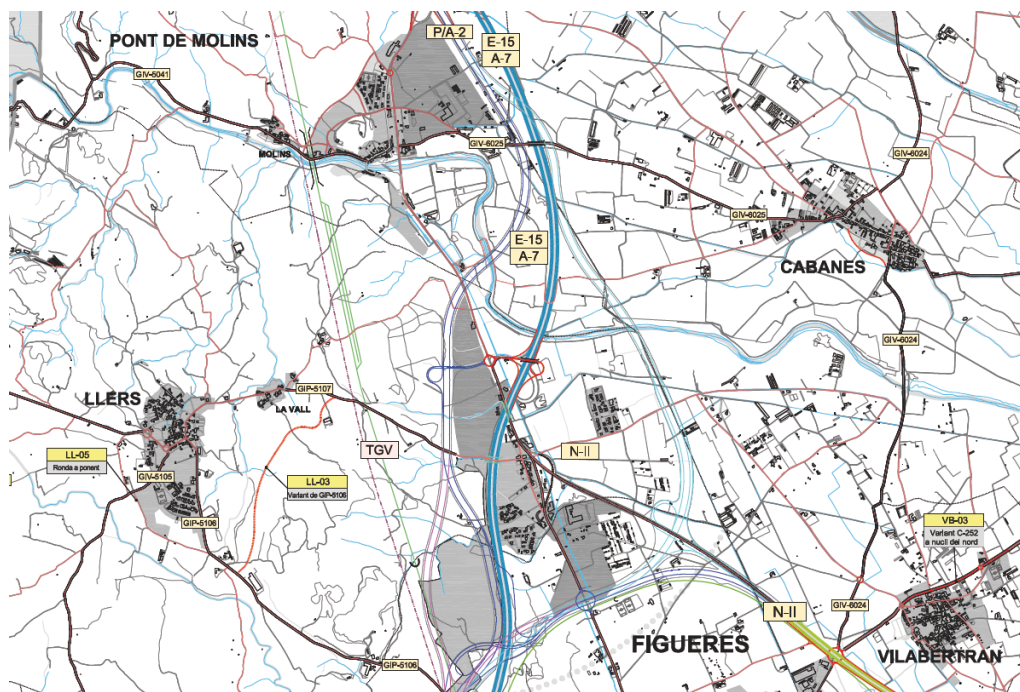
1.2. Legislació sectorial

1.2.1. Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres.

La modificació te per objecte regular els sistemes urbanístics de titularitat pública. En conseqüència no s'han de tenir en consideració les limitacions a la propietat de la legislació sectorial de carreteres.

Pel que fa a la reserva territorial i urbanística relativa a la carretera N-II cal tenir en compte que l'apartat 2.1.4.7. de la memòria del PDUSUF'10 exposa que, a nord del Castell de Sant Ferran, el Ministerio de Fomento té en fase

d'Estudi Informatiu fins a tres possibles traces de l'autovia en direcció al Nord, amb diverses cotes de rasant, en un total de sis alternatives. En el PDUSUF es representen totes elles en el plànol O2bis, pel fet que la decisió final no compet a aquest instrument urbanístic.



ALTERNATIVES DE VARIANT DE LA A2 SEGONS EL PDUSUF

Aquest ventall d'alternatives ha estat resolt mitjançant la Resolució de 23 de juny de 2017, de la Secretaria d'Estat de Medi Ambient, per la qual es formula declaració d'impacte ambiental del projecte Augment de capacitat de la carretera N-II, tram Orriols-La Jonquera, punts quilomètrics 734+000 a 772+000. Aquesta resolució es va publicar al BOE núm. 165, de data 12 de juliol de 2017. Aquesta resolució conclou amb la selecció de la combinació d'alternatives següents:

*Cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Declaración de Impacto Ambiental y contando con la utilización de buenas prácticas ambientales no se prevé que produzca impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la **Alternativa seleccionada (TI-2, TII-2, TIII, TIV, TV-4 y TVI)** en las condiciones señaladas en la presente resolución, que resultan de la evaluación practicada.*

El tram que confronta amb els sectors industrial de Llers és el TV, corresponent a la variant de Pont de Molins i afecta als municipis de Biure, Cabanes, Llers, Pont de Molins, Masarac, Capmany y Figueres. D'aquest tram es van avaluar les quatre alternatives següents, entre les quals va ser seleccionada la TV-4:

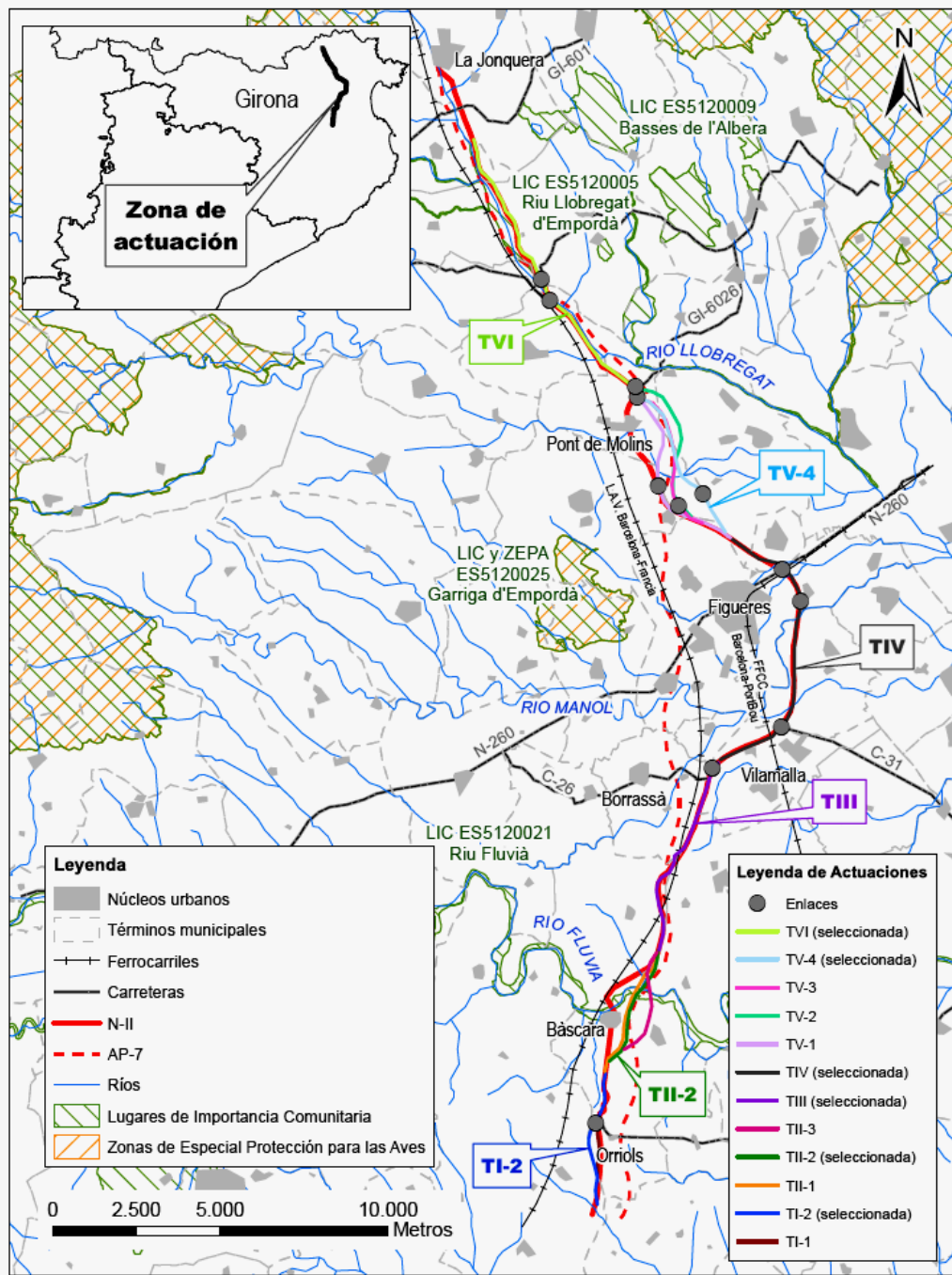
Tramo V: Variante de Pont de Molins.

Alternativa TV-1: La alternativa TV-1 presenta una disposición alargada curva, de sentido sur-norte y sensiblemente paralela al trazado de la autopista AP-7 en ese entorno, dejando la población de Pont de Molins al oeste del mismo. Tras separarse de la N-II cruza el río Muga, que marca el límite de los términos municipales de Llers y Pont de Molins. A partir de aquí, el trazado avanza hacia el norte, recorriendo la llanura que forman los ríos Muga y su afluente: el Llobregat de l'Empordà, entre el núcleo urbano de Pont de Molins y la autopista AP-7. El final de esta alternativa se encuentra en el DO 5+520, que coincide con el punto kilométrico 763+600 de la N-II.

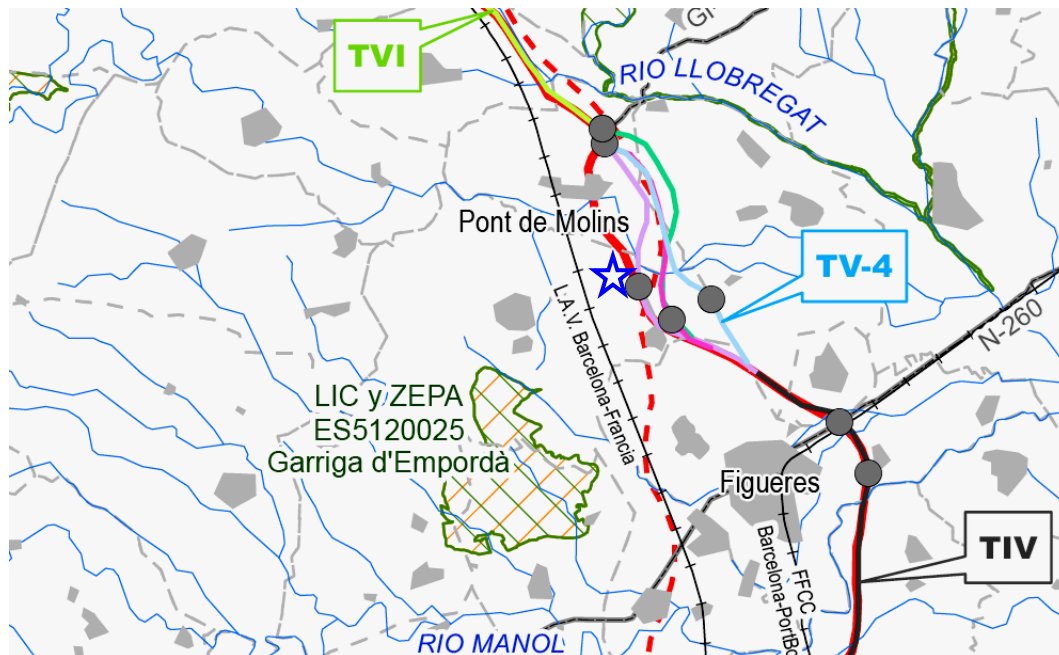
Alternativa TV-2: A diferencia de la anterior, se desprende de la N-II antes del cruce con la autopista, discurriendo en la primera parte al este de la autopista. Cruza el río Muga, con un viaducto muy próximo al de la autopista que marca el límite con el término municipal de Pont de Molins. A partir de aquí, la alternativa avanza hacia el norte, primero por el término municipal de Pont de Molins y después por el término municipal de Cabanes, con la AP-7 actuando de límite por el oeste. El trazado recorre la llanura que forman los ríos Muga y su afluente el Llobregat de l'Empordà. Finalmente, el trazado cruza la AP-7, nuevamente en el término municipal de Pont de Molins, para conectar con la actual N-II en el punto kilométrico 763+600 de la N-II.

Alternativa TV-3: Se diferencia de la anterior en que en la parte que discurre al este de la autopista lo hace en paralelo y muy próxima a ésta, cruzando el río Muga en el mismo punto que la anterior. Cruza la autopista prácticamente en el límite del término municipal de Pont de Molins para incorporarse a la N-II al finalizar el trazado en variante.

Alternativa TV-4: Esta alternativa en variante se separa de la actual N-II mucho antes que las anteriores, en el entorno del punto kilométrico 757+000 de la N-II y discurre por los términos municipales de Figueres y Llers, en paralelo al límite municipal con Cabanes. Junto a la carretera dels Hostalets y el camino del Forn d'en Gestí, el trazado de esta alternativa gira ligeramente al Oeste, para, una vez cruzado el río Muga, discurrir paralelo a la AP-7, coincidiendo con la alternativa TV-3.



BOE 12.7.2017. PLÀNOL D'ALTERNATIVES SELECCIONADES



FRAGMENT DEL PLÀNOL D'ALTERNATIVES.
 SITUACIÓ DEL SECTOR PPUD C2 NORD "EMPOLIS" ★
 L'AUTOPISTA AP-7 ÉS LA LÍNIA DISCONTÍNUA DE COLOR VERMELL.
 L'ALTERNATIVA TV-4 DE COLOR BLAU ÉS LA SELECCIONADA. —

L'alternativa seleccionada la TV-4 no afecta als sistemes urbanístics dels sectors industrials de Llers.

1.3. Planejament territorial i urbanístic

1.3.1. Pla Territorial parcial de les comarques Gironines. PTPCG'10.

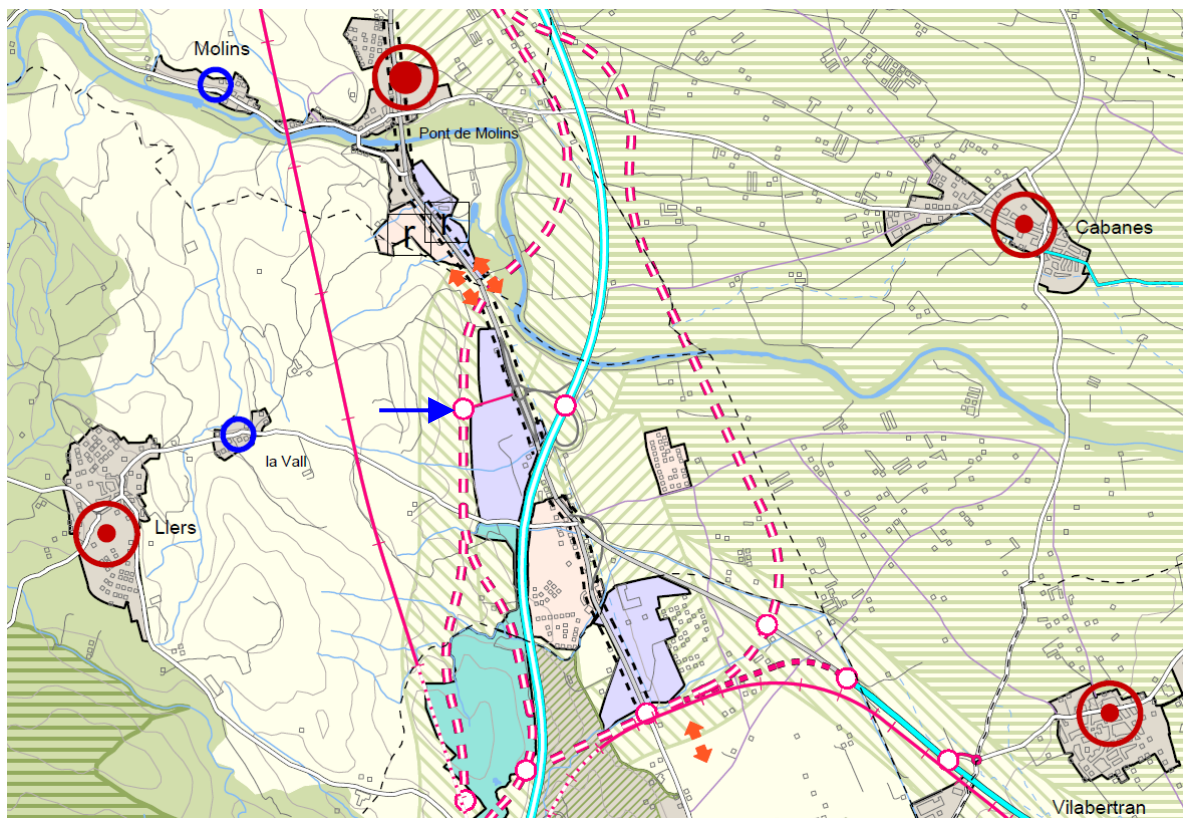
El Pla territorial parcial de les comarques gironines (PTPCG'10) va ser aprovat definitivament pel Govern de Catalunya el 14 de setembre de 2010 (DOGC núm. 5735 de 15/10/2010). El PTPCG'10 té com a finalitat ordenar el territori de les comarques de l'Alt i Baix Empordà, Garrotxa, Gironès, Pla de l'Estany, Ripollès i la Selva i desenvolupa el Pla territorial general de Catalunya.

El contingut del Pla respon a l'objectiu d'aportar les referències espacials necessàries per a un desenvolupament sostenible del territori en termes ambientals, socials i econòmics.

L'estudi econòmic financer del PTPCG exposa que la indústria a l'Alt Empordà va tenir un comportament positiu en els anys més recents, tal i com mostren les dades fins l'any 2008. Per això creu necessari preveure un augment d'aquest sector a la comarca que l'apropi a la mitjana catalana. Així, la indústria creixeria fins a ocupar un 18% dels llocs de treball localitzats a l'Alt Empordà, el que significa que pot acollir treballadors provinents d'altres sectors en descens, com ara la construcció i en menor mesura el sector primari.

A diferència del sòl residencial, que és excedentari, la necessitat de nou sòl industrial augmenta de les 101 hectàrees de l'escenari base a les 196 de l'alternatiu. Cal dir que d'aquestes hectàrees, 182 corresponen als nous llocs de treball que es crearien amb l'augment del sector i 14 provenen de l'increment de necessitat d'espai de les indústries ja existents. En l'avaluació econòmica de les propostes del PTPCG es preveu que els ocupats en el sector industrial creixerien segons l'escenari base i s'obtindrien unes necessitats de sòl industrial d'una mica menys de 88 hectàrees.

El Pla se centra en la regulació de tres sistemes bàsics de la realitat territorial: els espais oberts, els assentaments urbans i les infraestructures de mobilitat. L'àmbit del Pla parcial urbanístic de delimitació queda inclòs dintre del sistema d'assentaments en la tipologia de teixit d'àrea especialitzada d'ús industrial i/o logístic, responent a la necessitat de nou sòl destinat a aquests usos.

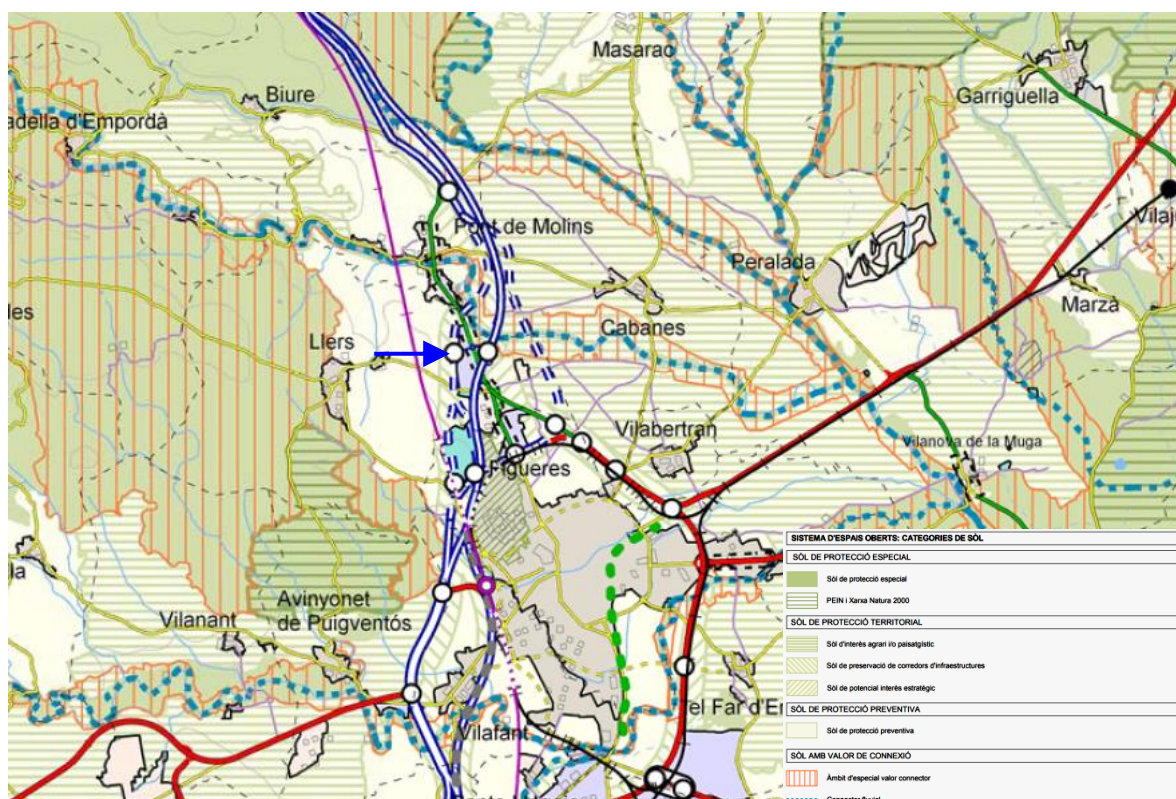


PTPCG: PLÀNOL O6 D'ORDENACIÓ. ESPAIS OBERTS.
LOCALITZACIÓ DE LA INTERSECCIÓ ENTRE ELS CARRERS PEGASO I BARREIROS

Pel que fa a les infraestructures el PTPCG'10 contempla diferents alternatives de traçat de l'A2. Com s'ha exposat anteriorment, per resolució de 23 de juny

de 2017, de la Secretaria d'Estat de Medi Ambient es va concretar l'alternativa escollida, que no afecta al sector PPUD C2 Nord "Empolis".

El Pla territorial parcial de les comarques gironines no determina cap espai d'especial valor connector a l'entorn de la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros. Els terrenys estan inclosos al sòl de protecció preventiva.

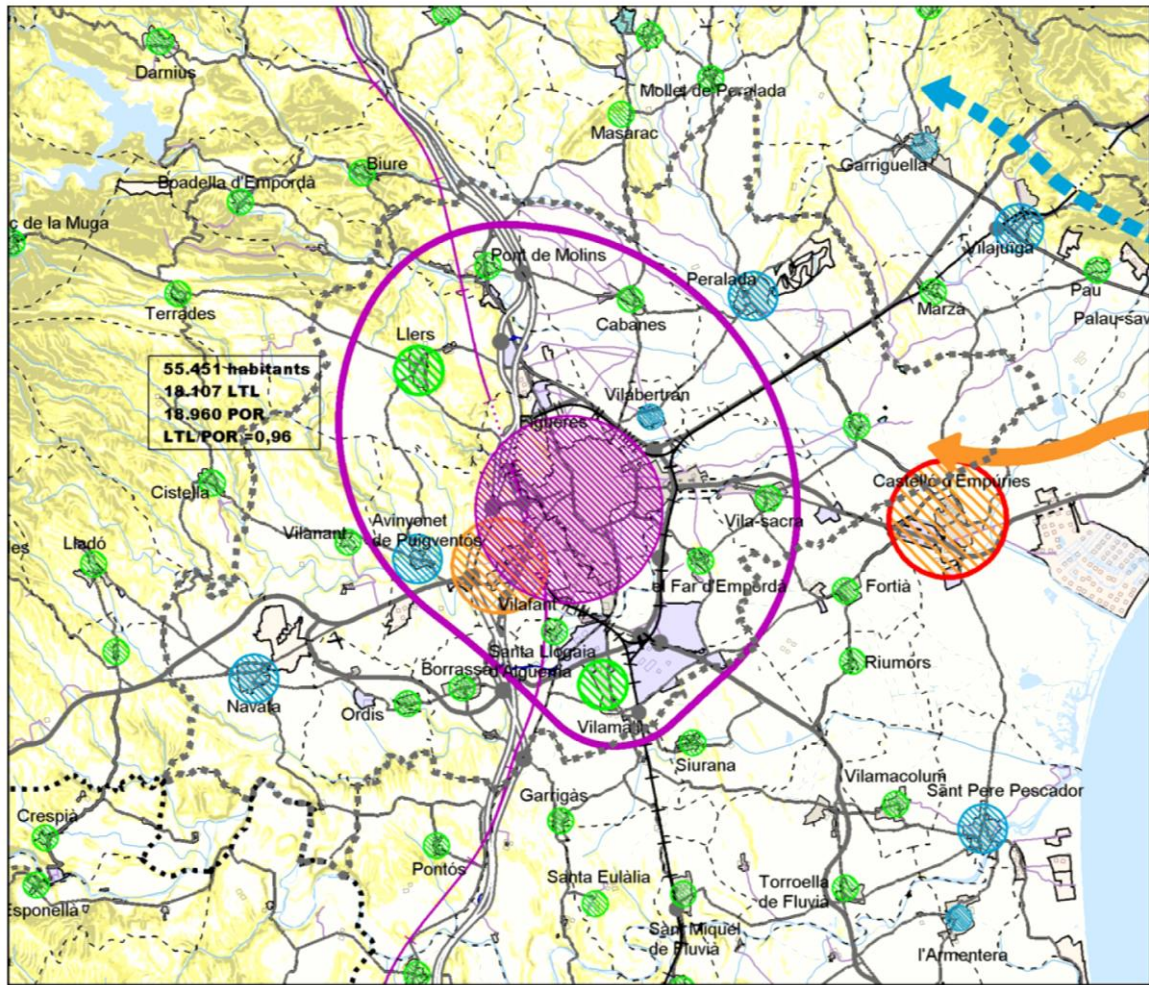


PTPCG: PLÀNOL D'ORDENACIÓ O5. ÀMBIT D'ESPECIAL VALOR CONNECTOR. LOCALITZACIÓ DE LA INTERSECCIÓ ENTRE ELS CARRERS PEGASO I BARREIROS

1.3.2. Pla Director urbanístic del sistema urbà de Figueres. PDUSUF'10

El Pla director urbanístic del Sistema urbà de Figueres (PDUSUF'10), va ser aprovat definitivament per Resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya l'11 de novembre de 2010, publicat al DOGC núm. 5762, de 24 de novembre de 2010.

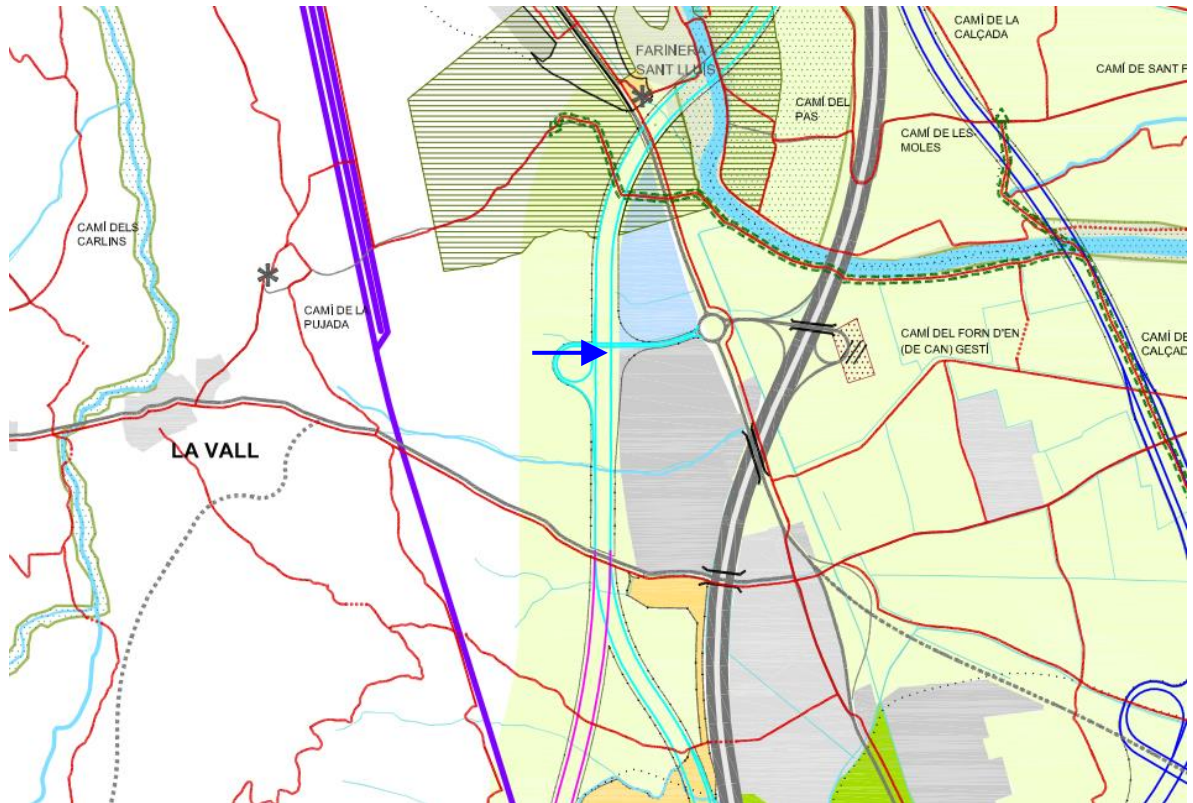
El Pla té per objecte l'ordenació del territori dels municipis de Figueres i altres 16 més del seu entorn que integren un àmbit funcional de planificació. Per a aquest àmbit el Pla estableix determinacions que han de ser respectades i desenvolupades per les actuacions territorials, en especial les urbanístiques, les d'infraestructures de mobilitat, i les derivades de les polítiques de protecció de patrimoni ambiental, cultural, social i econòmic.



ÀMBIT DEL SISTEMA URBÀ DE FIGUERES. PDUSUF'10.

Els terrenys inclosos als sectors industrials de Llers formen part del Sistema d'assentaments urbans com a nova àrea d'activitats econòmiques A.A.E. Aquests terrenys confronten per l'oest amb el sòl no urbanitzable, que el PDUSUF'10 inclou al sòl de protecció territorial en una franja paral·lela a la reserva de la variant oest de la carretera N-II¹.

¹ Alternativa desestimada mitjançant la Resolució de 23 de juny de 2017, de la Secretaria d'Estat de Medi Ambient, per la qual es formula declaració d'impacte ambiental del projecte Augment de capacitat de la carretera N-II, tram Orriols-La Jonquera, punts quilomètrics 734+000 a 772+000. Aquesta resolució es va publicar al BOE núm. 165, de data 12 de juliol de 2017.



PDUSUF: O.01. MESURES DE PROTECCIÓ DEL SÒL NO URBANITZABLE.
LOCALITZACIÓ DE LA INTERSECCIÓ ENTRE ELS CARRERS PEGASO I BARREIROS →

Pel que fa a les directrius per al planejament urbanístic, el PDUSUF'10 estableix únicament la reserva per a una de les alternatives de variant de la carretera N-II a la confluència entre els carrers Pegaso i Barreiros



PDUSUF: O.04. DIRECTRIUS PER AL PLANEJAMENT URBANÍSTIC DE L'ÀREA CENTRAL.
LOCALITZACIÓ DE LA INTERSECCIÓ ENTRE ELS CARRERS PEGASO I BARREIROS →

A continuació es fa un recull de les normes urbanístiques del PDUSUF'10 que es tenen en consideració:

Article 5. Determinacions

[...]

2. Pel que fa als sòls urbans i urbanitzables, el PDU respecta l'establert pel planejament urbanístic vigent llevat que no assenyali específicament el contrari. Pel que fa als espais oberts, el PDU recull les determinacions del planejament territorial, assenyalant a més:

- Aquelles àrees que han d'ésser objecte de proteccions complementàries determinades pel PDU.
- Aquelles àrees de sòl de protecció preventiva, i excepcionalment territorial, del PTPCG que poden ésser objecte d'operacions de desenvolupament urbà residencial, mixt o per a activitat econòmica.

El PDU respecta les majors proteccions del sòl no urbanitzable establertes pel planejament urbanístic municipal en aquelles àrees que han de romandre formant part dels espais oberts.

[...]

Article 22. Delimitació de nous sectors pel planejament urbanístic

1. El PDUSUF proposa la creació de nous sectors de Sòl Urbanitzable, d'acord amb les següents consideracions:

a) Pertanyen a àmbits o nuclis de creixement potenciat assenyalats pel PTPCG i/o estan situats en espais d'alta accessibilitat, servits per les infraestructures de comunicacions, transports i serveis actuals i futurs, i que són especialment aptes per a desenvolupar-hi activitats econòmiques.

b) Es justifiquen per la necessitat de definir de forma més acurada el límit urbà, integrar al casc urbà serveis i/o equipaments ja existents i permeten la definició d'elements urbans estructurants.

Aquests sectors són els següents:

Municipi		Àmbit	Sup.(Ha)	ús
CABANES	CA-02	Escullera	2,02	residencial
	CA-03	Masies de Dalt	0,58	residencial
	CA-04	Hortes de Dalt	3,67	equip./resid.
EL FAR D'EMPORDÀ	EF-02	Ampliació plataforma logística	15,32	logístic
	EF-06	Camp de Futbol- Llevant	2,50	equip./resid.
FIGUERES	FI-04	Ampliació Equipaments de Vilatenim	7,30	equipaments
	FI-05	Vilatenim Sud	7,26	activitats econòmiques
	FI-06	Ampliació Ronda Nord	3,36	residencial
	FI-08	Parc i Eixample del Manol (*)	157,01	mixt residencial/ a.econòmiques, e.lliures i equip.
LLERS	LL-02	Mas de l'Estela	8,26	activitats econòmiques
PONT DE MOLINS	PM-01	AAE Pont de Molins (**)	41,94	Mixt activitats econòmiques + resid., e.lliures
	PM-03	Equipaments Puig d'en Xico (5,33 equip.+2,12 resid.)	7,45	equip.+resid.
	PM-04	Ampliació "Els Cellers" fins la Cooperativa i els equipaments del Puig d'en Xico	4,35	residencial
	PM-05	Can Ricardell	2,56	Equipaments /usos privats
	PM-07	Forns de Calç	2,35	residencial
SANTA LLOGAIA	SL-01	Ampliació P.I. Pont del Príncep "Corral Roig"(***)	13,17	activitats econòmiques

[...]

2. Els POUM ajustaran la configuració dels sectors a límits precisos del territori sense variacions substancials de la seva superfície (indicativament $\pm 10\%$). Així mateix els POUM concretaran el seu contingut urbanístic pel que fa a usos, aprofitaments i cessions de sòl atenent a les condicions que per a alguns sectors s'estableixen en aquest i altres articles i d'aquestes normes. Amb relació als usos que de manera sintètica s'indiquen en el quadre anterior, cal entendre que residencial comprèn l'habitatge i tots els usos compatibles amb aquest i que industrial comprèn també els usos logístics i en general tots els d'activitat econòmica. Els POUM podran precisar els usos admesos i els prohibits en cada sector.

3. Atesa la importància en l'estructuració supramunicipal, o la peculiaritat d'alguns dels sectors proposats, el PDU estableix els següents objectius i condicions:

[...]

LL-02. El desenvolupament del sector haurà d'afavorir en el possible una amplada suficient i estable de l'espai de connexió est-oest en el límit dels termes de Llers i Pont de Molins. Amb aquesta finalitat se situaran a la part nord les cessions de zona verda del sector que com a mínim han d'incloure la part assenyalada com a sòl complementari d'interès natural o paisatgístic. **En tot cas, l'ordenació definitiva del sector resta condicionada a l'opció que finalment s'adoptés amb relació a la N-II, tot mantenint en qualsevol circumstància el criteri de potenciació de l'espai de connexió esmentat.**

[...]

Article 25. Xarxa viària

1. El PDUSUF incorpora els traçats existents o previstos de les vies que són competència de l'Estat, de la Generalitat i de la Diputació de Girona que són les següents:

Del Ministerio de Fomento. Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya. Unitat de Carreteres de Girona

Autovia A-2, futura Autovia del Mediterrani.

Autovia A-26, futur Eix Pirinenc.

Carretera N-II, de Madrid a França per la Jonquera, i la N-IIa, travessera de Figueres i Figueres-Ripoll.

Carretera N-260, Eix Pirinenc, trams Portbou-Figueres.

Autopista AP-7. En règim de concessió.

[...]

Les propostes que el PDUSUF fa sobre alguns trams d'aquestes vies **s'han d'entendre com alternatives en tot cas sense perjudici de les competències de les administracions esmentades i dels procediments de la legislació de carreteres per a determinar de manera definitiva el traçat, la secció, els perfils i els enllaços de la via.** Amb les mateixes condicions són d'aplicació per a la concreció d'aquestes vies, les disposicions adients que conté el títol IV de les Normes territorials del PTPCG i de manera específica l'establert pels articles 4.5 i 4.6.

[...]

Article 26. Disposicions d'aplicació a la xarxa viària de l'Estat.

1. Les determinacions del PDUSUF que corresponguin a la xarxa viària de l'Estat i que no siguin la transcripció de projectes aprovats tenen només caràcter indicatiu.

2. La zona de domini públic de les carreteres de l'Estat, com també les zones de protecció i les línies límit d'edificació són les que determina el Reglament General de Carreteres, i en tot cas les disposicions de l'Estat que siguin d'aplicació.

3. Les àrees de desenvolupament d'activitats econòmiques o d'altres usos urbans que el PDUSUF delimita en les proximitats de les vies de l'Estat respectaran, compliran les prescripcions relatives a les zones de protecció establertes per la Llei 25/1988, de Carreteres, el Reglament General de Carreteres i en el seu cas la Ley 8/1972 de construcción, conservación y explotación de autopistas.

4. Els usos que es desenvolupin en les proximitats de les carreteres no han d'afectar el seu normal funcionament i en especial no poden emetre fums, vapors o altres substàncies volàtils que puguin envair les calçades viàries i reduir la visibilitat dels conductors.

[...]

[...]

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

[...]

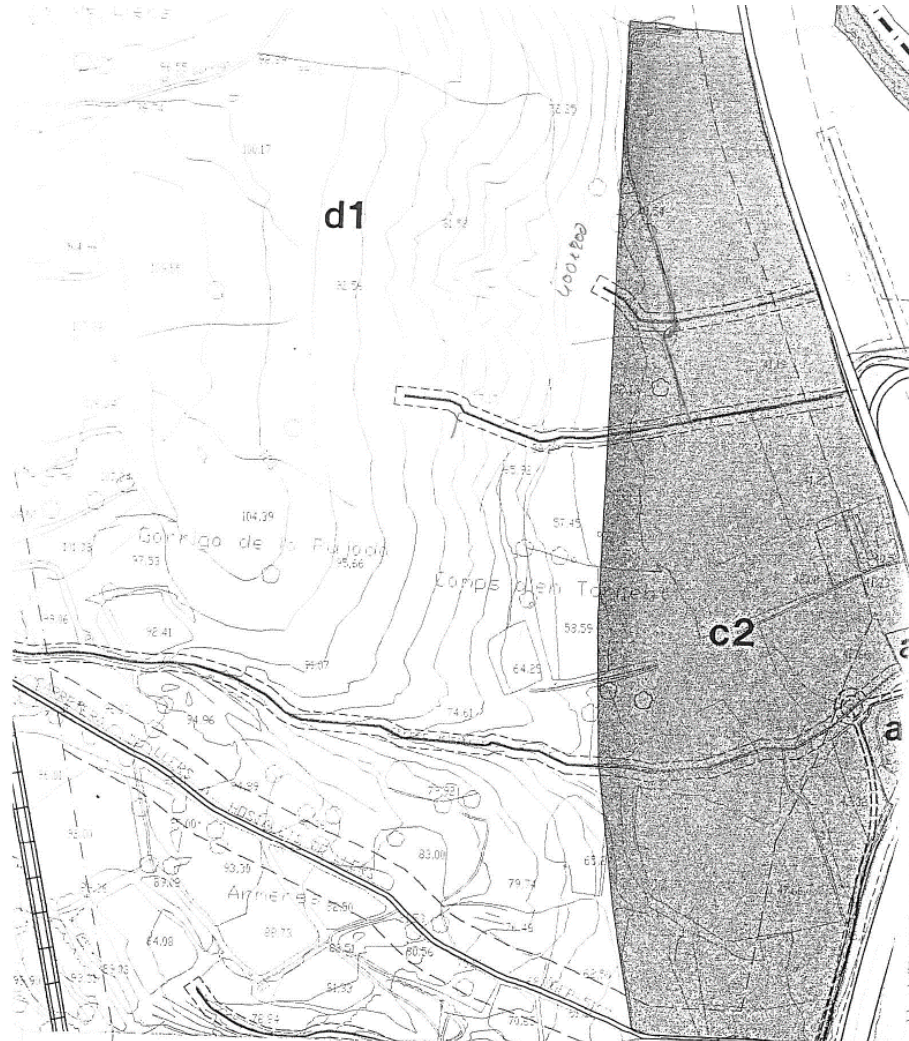
Segona

El Pla director recull en els seus plànols les tres alternatives viàries en planta expressades a l'Estudi informatiu de l'A-2 en el tram Figueres-Pont de Molins. Una vegada s'hagi resolt l'Estudi informatiu amb l'elecció d'una alternativa, les altres dues quedaran sense efecte i es podrà actuar d'acord amb el que estableix l'article 30.

1.3.3. Pla General d'Ordenació de Llers. PGOU'00.

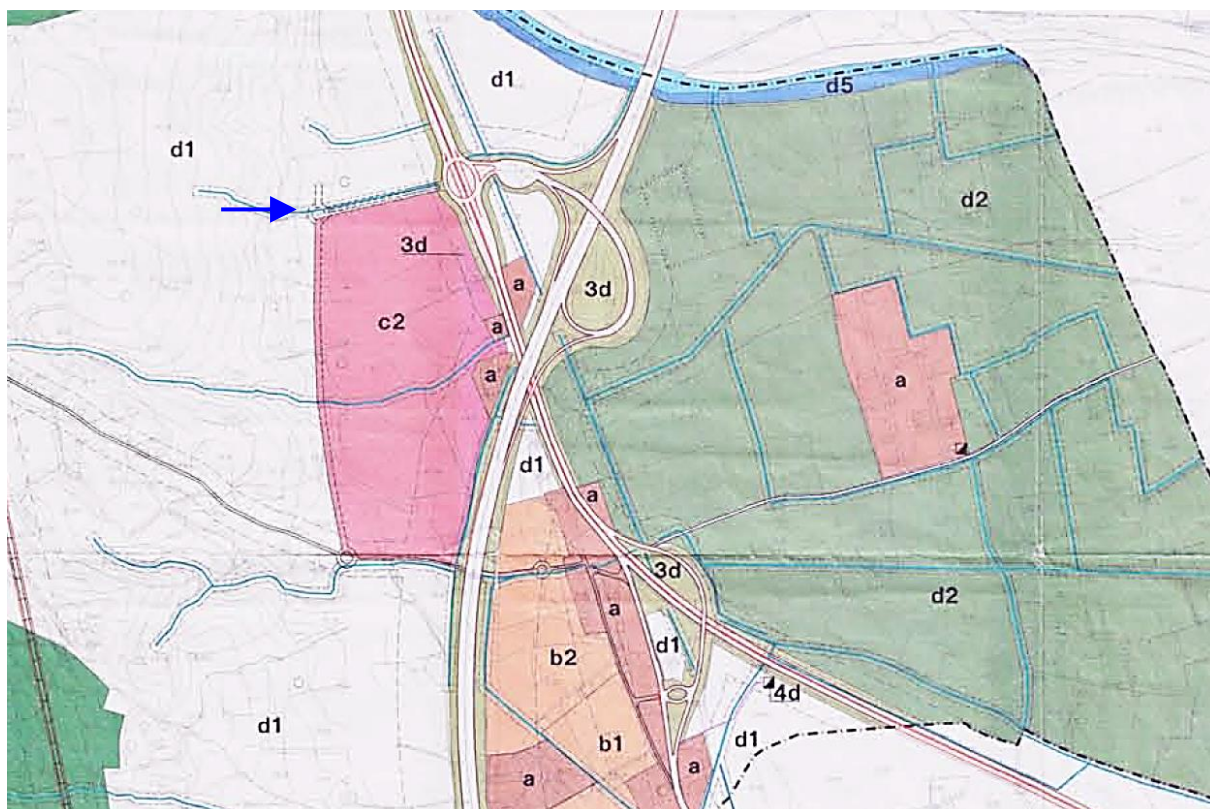
El 31 de juliol de 2001 el Director General d'Urbanisme va estimar favorablement el recurs d'alçada interposat pel senyor Salvador Falgàs Oller en representació de Polígon Industrial Figueres Nord contra els acords de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona de 27 d'octubre de 1999 i 11 d'octubre de 2000 i, en conseqüència, es va mantenir la delimitació proposada en l'aprovació provisional de l'àmbit del sector de sòl urbanitzable no programat C2 de 28 Ha tal i com havia aprovat provisionalment l'Ajuntament. Aquesta nova modificació és la que finalment va quedar contemplada en el vigent Text refós de la revisió del Pla general d'ordenació de Llers.

La conseqüència d'aquest procés ha estat que de les 28 Ha inicials del sector PP C2, han quedat pendents de desenvolupar 8,45 Ha situades a la part nord del sector, que són les que es contempen en el corresponent Pla parcial del Sector PP C-2 Nord "Empolis", que es tramita simultàniament. La imatge següent correspon al document de l'aprovació provisional, al que fa referència el recurs d'alçada estimat favorablement pel conseller:



APROVACIÓ PROVISIONAL DEL PGOU '00 DE LLERS.
DELIMITACIÓ DEL SECTOR DE SÒL URBANITZABLE NO PROGRAMAT C2

Al plànol 1.2 "Règim del sòl i sistemes generals" del, versió de l'aprovació definitiva, es grafia indicativament la previsió d'una rotonda a la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros i una altra a la carretera de la Vall (aquesta segona rotonda ja ha estat construïda).



PGOU'00. PLÀNOL 1.2 RÈGIM DEL SÒL I SISTEMES GENERALS
 LOCALITZACIÓ DE LA INTERSECCIÓ ENTRE ELS CARRERS PEGASO I BARREIROS

La delimitació pel costat oest del sector C2 segons el PGOU'00 coincidia amb l'alineació del carrer Barreiros. En el Programa d'actuació urbanística i en el Pla parcial es va ampliar la superfície de l'àmbit cap a l'oest.

L'article 9 de les Normes urbanístiques del Pla general de Llers preveu els supòsits en que es podran fer ajustos de límits de les determinacions gràfiques de la següent manera:

Article 9. Ajustaments en els límits de les determinacions gràfiques.

1.- Els Plans especials, Plans parcials o Unitat d'actuació, Estudis de detall i delimitacions de Polígon podran en els seus respectius casos d'utilització, corregir els límits de les determinacions gràfiques del Pla, quan es tracti d'ajustaments deguts a:

- a) Les alineacions o línies d'edificació actuals.*
- b) Les característiques topogràfiques del terreny.*
- c) Els límits de les propietats.*
- d) L'existència d'arbres, vegetació o altres elements naturals o artificials d'interès que justifiquin la correcció.*

2.- Aquestes correccions hauran de complir les següents condicions:

- a) *Es mantindrà sensiblement la forma de les determinacions gràfiques.*
- b) *No disminuiran, a causa de les correccions de traçat, els nivells de servei de les vies de circulació.*
- c) *No es disminuirà la superfície que es destina a sistemes.*

Per altra part, l'article 18 de les Normes urbanístiques del Pla general de Llers permet l'ampliació de sistemes en el sòl no urbanitzable de règim ordinari al límit del sòl urbà de la següent manera:

Article 18. Sòl destinable a sistemes

1.- El sòl contigu al sòl urbà així classificat pel Pla, o resultant del desenvolupament de Plans parcials, que estigui classificat com sòl no urbanitzable de règim ordinari o sòl urbanitzable no programat que no hagi estat objecte de Programes d'actuació Urbanística, es considera apte per a l'establiment d'equipaments, zones verdes i altres sistemes al servei de la població contigua, dins dels límits i amb les condicions que s'estableixen en aquest article .

2.- Els destins específics que el Pla admet en aquest sòl són els de sistemes d'Aparcament i Terminals de transport (2), Serveis Urbans (4), Parcs, Places i Jardins (5) i Equipaments (6).

3.- Les unitats de sòl amb destinació als sistemes citats seran peces de forma regular preferentment rectangulars. La seva superfície no serà inferior a 3.000 metres, la línia de contacte amb el sòl urbà tindrà una longitud mínima de 30 metres i podrà accedir-se a elles directament des de la xarxa viària existent o d'execució simultània d'acord amb els traçats previstos pel Pla.

4.- El Pla considera tot el sòl comprès en el lloc geomètric de totes les localitzacions possibles de les unitats de sòl que compleixin els requisits assenyalats en l'epígraf anterior, com sòl potencialment destinat a sistemes.

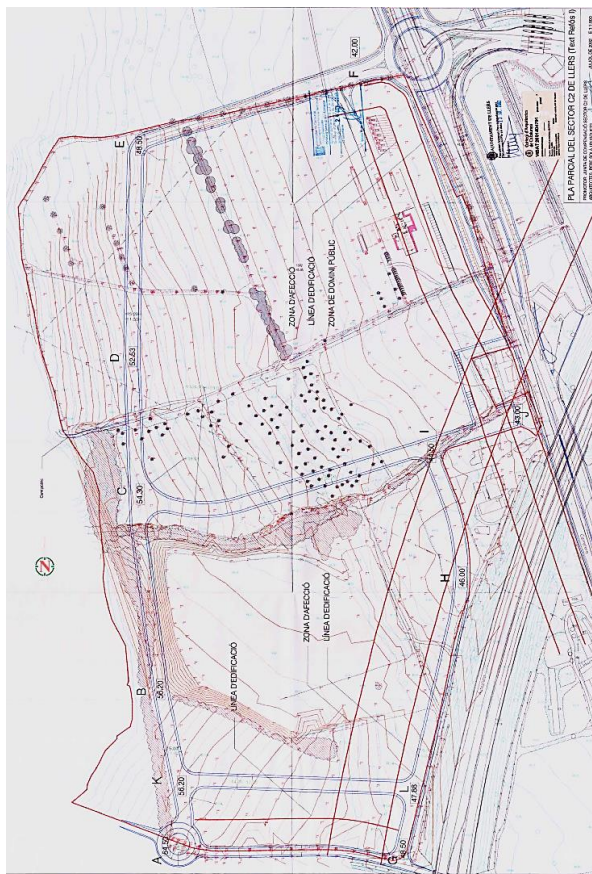
5.- Per a l'obtenció de sòl per expropiació haurà de realitzar-se i aprovar-se prèviament un Pla especial que determini la peça de sòl objecte d'expropiació i el destí previst per a la mateixa, justificant-se la seva localització, volum i destí, en base a les necessitats de la població i les conveniències posicionals que resultin de la configuració urbana existent.

L'ampliació del sistema viari per raons funcionals no és un dels supòsits de l'ajust de límits i la possibilitat d'ampliar el sòl destinat a sistemes al límit del sòl urbà està prevista per a tots els sistemes excepte per al sistema viari, amb la qual cosa és necessària la modificació del Pla general.

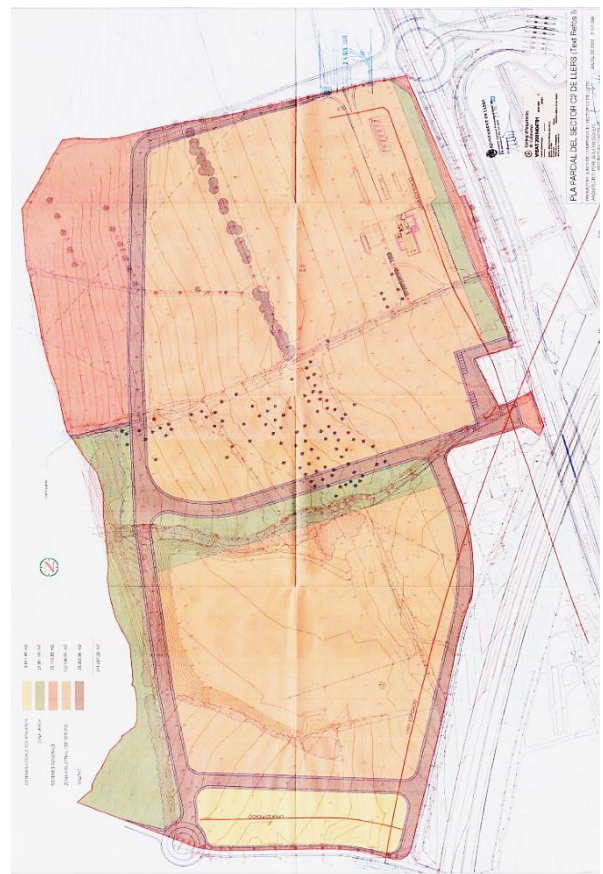
1.3.4. Programa d'actuació urbanística i Pla parcial urbanístic del sector C2 (sud).

Amb l'aprovació del Programa d'actuació urbanística i Pla parcial urbanístic del sector C2 (sud) es va definir l'ordenació detallada de la primera fase del polígon industrial.

L'estructura de sistemes del Programa i del Pla parcial seguia la pauta del PGOU'00 definint un vial perimetral que s'iniciava a la carretera de La Vall (mitjançant una nova rotonda). A partir d'aquest punt i, seguint un traçat en dos trams primer en direcció nord i després cap a l'est, el vial enllaça amb la carretera N-II i l'autopista AP-7.



PLA PARCIAL DEL SECTOR C2. PLÀNOL NÚM. 8
"XARXA VIÀRIA, ALINEACIÓ I RASANTS"



PLA PARCIAL DEL SECTOR C2. PLÀNOL NÚM.7
"ZONIFICACIÓ"

En la delimitació de l'àmbit del Pla parcial es varen incorporar terrenys situats a l'oest del carrer Barreiros, terrenys que en el PGOU'00 es consideraven sòl no urbanitzable. Per altra part, el Pla parcial no va preveure la rotonda en la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros, però sí la de la carretera de la Vall, en part fora de l'àmbit.

Entre les previsions del Pla parcial i la urbanització realment executada també hi ha algunes diferències. La de major entitat és l'alineació del carrer Pegaso, que en el tram central s'ha urbanitzat en una posició més al sud de la prevista en el Pla parcial reduint el sòl d'aprofitament privat. La imatge següent obtinguda mitjançant la georeferenciació del pla parcial i superposició amb l'ortofoto vigent de l'ICGC, mostra les diferències entre les previsions del Pla parcial i l'obra realment executada.



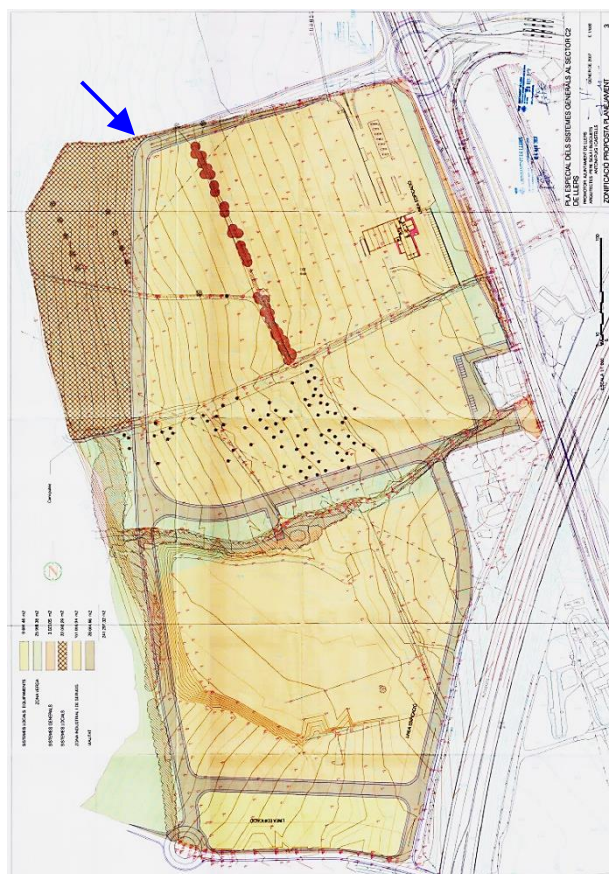
SUPERPOSICIÓ DEL PLÀNOL DE ZONIFICACIÓ AMB L'ORTOFOTO VIGENT DE L'ICGC.
LÍNIA DE FAÇANA REALMENT EXECUTADA

1.3.5. Pla especial dels sistemes generals del sector C2. PE'07.

Mitjançant el Pla especial dels sistemes generals del sector C2 es va assignar la categoria de sistema local als terrenys situats a l'extrem oest del Pla parcial, amb una superfície de 22.092,29 m². En relació als usos, les Normes urbanístiques del Pla especial (DOGC 4994 de 24 d'octubre de 2007) preveu que podran ser destinats mitjançant concessió de l'Ajuntament a usos que no suposin una activitat industrial pròpiament dita, o bé, usos complementaris de l'activitat existent en la zona industrial, (aparcament de camions, etc.), o bé, activitats de sector de lleure o jardineria (vivers, etc.). En aquests sistemes locals es permetrà únicament construccions de vigilància, control o

relacionats amb activitat que s'hi realitzi, amb una ocupació màxima del 5% del sector de sistemes locals.

A les imatges següents corresponents als plànols núm. 3 de "Zonificació Proposta Planejament" i núm.1 "Planta implantació" del Pla especial s'indica la posició de la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros.



PLÀNOL NÚM. 3 DE "ZONIFICACIÓ PROPOSTA PLANEJAMENT"



PLÀNOL NÚM. 1 "PLANTA IMPLANTACIÓ"

També es constata que el Pla especial no veu com una contradicció que la previsió de la rotonda afecti a la delimitació de zones i sistemes (que es manté com en el Pla parcial).

Aquesta proposta d'ordenació no és compatible amb les mesures que s'exposen més endavant necessàries per a millorar la mobilitat de l'àrea, ja que planteja un accés a l'aparcament directament a la rotonda que afectaria a la seva funcionalitat.

1.3.6. Pla parcial del sector PPUD C2 Nord "Empolis" en tràmit.

El Pla parcial del sector PPUD C2 Nord "Empolis" es tramita simultàniament a la present modificació de PGOU de Llers. Entre els objectius del Pla parcial hi

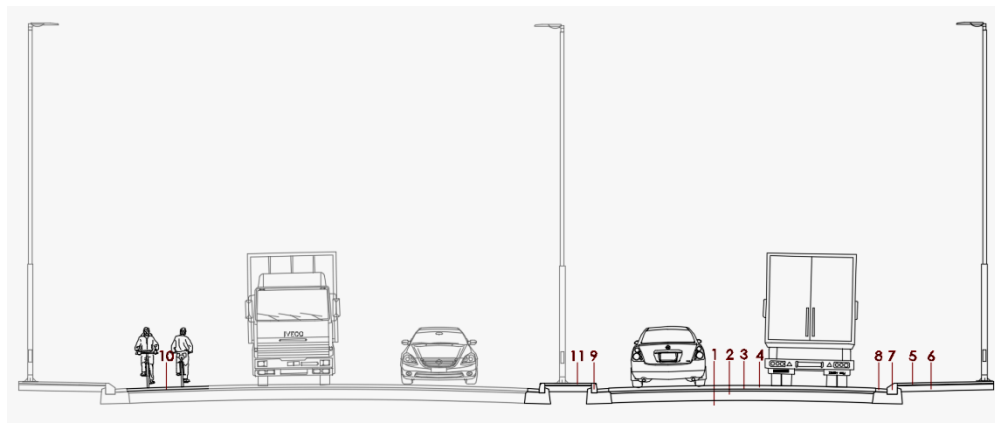
ha el de resoldre o establir mesures pal·liatives a disfuncions actuals de la urbanització existent, especialment pel que fa a la circulació de vehicles.

La xarxa viària actual, en especial el carrer Pegaso presenta alguns problemes de compatibilitat entre diferents tipologies d'usuaris. Això és degut a la confluència del trànsit important de camions trailer a les àrees de serveis amb els vehicles que utilitzen aquestes vies de forma obligada per desplaçaments que tenen origen o destí als nuclis de la Vall i Llers. Un segon dèficit a corregir és la insuficiència i precarietat dels d'espais destinats a itineraris de vianants per la urbanització actualment incompleta.

Amb la urbanització del sector PPUD C2 Nord "Empolis" i amb la implantació d'un aparcament de camions a l'àmbit del Pla especial es produirà una intensificació del transit, però també és una oportunitat per a resoldre les disfuncions actuals intervenint en la xarxa viària existent de tal manera que es corregeixi la situació actual. Els criteris que adopta el Pla parcial del sector PPUD C2 Nord "Empolis" per assolir aquest objectiu són:

- Augmentar la capacitat del carrer Pegaso, passant d'un carril per sentit a dos carrils per sentit. Aquesta actuació ha de facilitar la circulació dels vehicles de pas en relació als que realitzen maniobres de sortida i incorporació a les finques, o també salvar els vehicles que en algun moment es puguin aturar, com seria el cas de les parades d'autobús.
- Evitar noves maniobres de gir a l'esquerra a base d'interposar una mitjana central. Addicionalment, aquest element donarà un caràcter més urbà que l'actual, creant espais de refugi per als vianants en els punts de creuament i dotant a l'àmbit de superfícies enjardinades. Indirectament també ha de repercutir en un increment de la seguretat a la circulació de vehicles.
- Crear una nova rotonda de 44 metres de diàmetre a la cantonada entre els carrers Pegaso i Barreiros (vèrtex sud-oest del sector). Aquesta rotonda ha de resoldre totes les maniobres que quedaran impedides amb la nova mitjana i facilitarà els canvis de sentit.
- Dotar al carrer Pegaso d'una vorera de 2,75 metres d'amplada al costat nord. Juntament amb la mitjana, aquesta vorera del costat nord ha de dotar a l'àrea urbana d'itineraris per a vianants, adaptats i segurs, i millorar el paisatge amb elements propis del paisatge urbà amb una urbanització completa.

El resultat serà el d'un vial desdoblant amb dos carrils en cada sentit i una mitjana d'amplada variable amb dimensió mínima de 1,50 m d'acord amb la normativa d'accessibilitat, que s'eixampla fins als 12 metres en la zona de contacte amb la nova rotonda.



PROPOSTA DESDOBLAMENT CARRER PEGASO (VERSIÓ A. INICIAL)

La imatge següent mostra la integració dels sistemes locals interiors amb la millora dels sistemes generals (desdoblament del carrer Pegaso i rotonda a la intersecció amb el carrer Barreiros).



IMATGE DEL RESULTAT DE L'ORDENACIÓ DEL PPUD C2 NORD "EMPOLIS" (VERSIÓ A. INICIAL)

La funcionalitat de la solució tècnica del Pla parcial urbanístic de delimitació està verificada per un estudi realitzat per TRN-TÁRYET S.A. que analitza la capacitat de la rotonda de l'enllaç amb la carretera N-II i la de la nova rotonda a implantar a la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros.

Tanmateix, la dimensió i posició de la rotonda definida en el Pla parcial urbanístic de delimitació requereix d'una regularització mínima del límit entre

el sòl urbà i el sòl no urbanitzable i també del límit del sistema local d'equipaments comunitaris en el que s'ha d'implantar l'aparcament de camions.

Per altra part, la versió de l'aprovació inicial del Pla parcial s'haurà de corregir en coherència amb les mesures correctores per a millorar la mobilitat que s'estableixen a la present modificació puntual de la següent manera:

- Definint que la intersecció situada aproximadament a 100 metres de la rotonda de la N-II sigui en sentit exclusiu de sortida cap al carrer Pegaso.
- Preveient que l'accés al sector es concentri a través del ramal nord de la rotonda de la confluència entre els carrers Pegaso i Barreiros.

1.3.7. Superposició de l'ordenació detallada dels diferents àmbits

La imatge següent mostra la superposició de l'ordenació detallada del planejament vigent i la proposta d'ordenació del Pla parcial urbanístic de delimitació PPUD C" Nord "Empolis".



SUPERPOSICIÓ DEL PLANEJAMENT PROPOSAT I EL PLANEJAMENT VIGENT
ÀMBIT DEL PPUD C2 NORD "EMPOLIS" ———
DELIMITACIÓ DE LES OBRES D'URBANITZACIÓ FORA DE L'ÀMBIT ———

De l'exercici de superposició realitzat es constata que hi ha una petita part de la rotonda proposada pel Pla parcial urbanístic de delimitació del sector

C2 Nord "Empolis", coincident aproximadament amb el quadrant nord-oest, que afecta a terrenys fora de l'àmbit que actualment estan classificats de sòl no urbanitzable. I part del quadrant sud-oest se superposa amb un apèndix dels sistemes locals definits pel Pla especial dels sistemes generals del sector C2. La present modificació del PGOU de Llers incorporarà al sistema viari aquestes dues superfícies necessàries per a l'execució de la rotonda.

1.4. Estructura de la propietat del sòl

L'àmbit en el que es proposa la modificació puntual està integrat pels següents terrenys

- Ajuntament de Llers. Parcel·la cadastral 4830801DG9843S0001BQ
- Padrosa Services Center S.A. Part de la parcel·la cadastral 17100A002001190000OJ
- GP Limite Andamur S.L. Part de les parcel·les 17100A002001360000OQ i 17100A002000370000OY

1.5. Reportatge fotogràfic



INICI DEL CARRER BARREIROS A LA PART ALTE DEL CARRER PEGASO



INICI DEL CARRER BARREIROS A LA PART ALTE DEL CARRER PEGASO



CARRER PEGASO



CARRER PEGASO

2. DIAGNOSI URBANÍSTICA

De l'anàlisi realitzat es constaten els següents dèficits del sistema viari:

- Els vials públics no disposen d'espais reservats per a l'aparcament de vehicles.
- Els carrers Pegaso i Barreiros no tenen actualment la configuració adequada per a suportar la nova mobilitat generada per les activitats a implantar els desenvolupaments previstos al Pla parcial del sector PPUD C2 Nord "Empolis" i el Pla especial dels sistemes generals del sector C2 (aparcament municipal).
- La rotonda de l'enllaç de la N-II al PK.760,6 té capacitat suficient per atendre a la mobilitat generada amb el desenvolupament final del polígon industrial.



ESTAT ACTUAL DEL CARRER PEGASO

Donat que la reforma del carrer Pegaso requereix terrenys que actualment tenen diferents règims del sòl: urbà, urbanitzable no delimitat i no urbanitzable, i que s'ha de garantir un funcionament coordinat entre els sistemes locals i generals s'escau la modificació del PGOU'00 en el sentit de:

- Incorporar al sòl urbà els terrenys necessaris per completar el quadrant nord-oest de la rotonda a la confluència entre els carrers Pegaso i Barreiros.
- Establir l'ordenació detallada i possible execució immediata pel que fa als terrenys que es requereixen per al desdoblament del carrer Pegaso.
- Determinar condicions addicionals per al desenvolupament del Pla especial dels sistemes generals del sector C2. PE'07 en el sentit d'establir la posició concreta de l'accés per l'aparcament municipal de camions per a pal·liar les afectacions al sistema viari.
- Determinar condicions addicionals per al desenvolupament del Pla parcial del sector PPUD C2 Nord "Empolis" en el sentit d'establir la relació del sistema viari interior al sector urbanitzable amb el sistema general (carrer Pegaso): punts d'accés i sentits de circulació de

vehicles, fent-los coherents amb el funcionament general del polígon industrial.

II. MEMÒRIA D'ORDENACIÓ

3. OBJECTIUS I CRITERIS DE L'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT

3.1. Objectius.

Els objectius de la modificació de PGOU de Lles són els següents:

- Adequar el planejament per a resoldre les disfuncions actuals de la urbanització existent, especialment pel que fa a la circulació i maniobra de vehicles pesats.
- Establir les alineacions dimensionant els vials per a fer compatible la circulació de vehicles de grans dimensions, de turismes, de bicicletes i de vianants.
- Incrementar la seguretat del trànsit.
- Augmentar la capacitat de la xarxa viària.
- Possibilitar la implantació d'un d'aparcament de camions als terrenys municipals situats a l'oest del carrer Barreiros.

3.2. Criteris adoptats en la redacció de la modificació de PGOU

Els criteris adoptats en la redacció de la modificació de PGOU són els següents:

- Adequar les alineacions a les necessitats funcionals dels vials.
- Determinar una nova ordenació que permeti disposar dels terrenys necessaris per a l'ampliació del sistema viari sense reduir la superfície dels terrenys classificats de sòl no urbanitzable
- Dimensionar la xarxa viària per a la incorporació de carrils carril bici.
- Establir el sistema de gestió que permeti l'execució de la xarxa viària bàsica sense dependre del desenvolupament del planejament derivat.

3.2.1. Alineacions de la Xarxa viària

L'increment de trànsit que comportarà el desenvolupament del PPUD C" Nord "Empolis" i el nou aparcament de camions als sistemes locals del Pla especial dels sistemes generals del sector C2 requereixen una millora de la vialitat general corresponent als carrers Pegaso i Barreiros. Els criteris amb els que s'ha de concretar aquesta millora són els següents:

- Increment de la capacitat del carrer Pegaso entre la carretera N-II i el carrer Barreiros.
- Establir sistemes per a facilitar la maniobra de canvi de sentit dels vehicles i evitar els girs a l'esquerra.

Per a garantir l'increment de la capacitat caldrà determinar l'alineació nord del carrer Pegaso de tal manera que sigui possible el seu desdoblament obtenint dos carrils d'entrada al polígon i dos de sortida.

La millora de la funcionalitat i seguretat en les maniobres requereix la construcció d'una nova rotonda a la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros.

Aquestes dues adaptacions ja s'han incorporat en l'ordenació detallada del PPUD C" Nord "Empolis", actualment en tràmit, i es justifiquen amb un estudi de la mobilitat generada i un estudi de capacitat de la rotonda de l'enllaç de la N-II al PK.760,6. En base a aquests estudis es determinen en la present modificació puntual del PGOU'00 les mateixes alineacions de vial previstes al Pla parcial.

3.2.2. Ajust de la delimitació entre el sòl no urbanitzable i el sòl urbà

Malgrat per a construir la nova rotonda es requereix una quantitat mínima de terrenys que actualment tenen condició de sòl no urbanitzable (505,68 m²), la modificació de PGOU adopta el criteri de compensar aquesta afectació amb una reducció del sòl urbà de l'àrea de sistemes locals definida en el Pla especial en la que es vol implantar. Aquesta reducció no serà inferior al sòl necessari per a la rotonda i comprendrà els terrenys situats més a l'oest, de cotes més elevades i que encara mantenen l'orografia original en no haver estat afectats per excavacions.

3.2.3. Incorporació de carrils bici

Les condicions actuals dels vials i el tipus de vehicles que hi circulen no són compatibles amb la circulació de bicicletes de forma segura. Per tant, en l'establiment de les noves alineacions dels sistemes generals s'haurà de tenir en compte l'espai necessari per a la implantació de carrils bici segregats de la circulació de vehicles i vianants.

3.2.4. Execució de la xarxa viària bàsica

Una vegada es defineixin els espais necessaris per a la millora de la xarxa viària bàsica, cal establir els sistemes de gestió que permetin la seva execució de forma independent amb els següents criteris:

- D'acord amb l'article 10 de les Normes urbanístiques el Pla general vigent, la delimitació de les alineacions de la xarxa viària bàsica quedarà definida de forma detallada pel Pla general d'ordenació urbana de Llers, sense necessitat de redacció de planejament derivat en aquest aspecte².
- El Pla general assignarà la despesa d'urbanització de la xarxa viària en part a l'Ajuntament (carril bici del carrer Barreiros i en part al sector PPUD C2 Nord "Empolis" (desdoblament del carrer Pegaso i nova rotonda a la intersecció amb el carrer Barreiros). En aquest segon cas es tractarà d'obres vinculades fora de l'àmbit de millora i connexió de la vialitat, necessàries per la mobilitat generada del nou desenvolupament urbanístic.
- Si és necessari, els sistemes es podran executar directament per part de l'Ajuntament, a través dels corresponents projectes d'urbanització. En aquest supòsit els imports anticipats es recuperaran amb el desenvolupament del sector PPUD C2 Nord "Empolis".

² L'article 10 de les Normes urbanístiques del Pla general determina que *"En sòl urbanitzable el Pla defineix gràficament alguns sistemes, havent de resultar la resta de l'ordenació dels Plans parcials i Programes d'actuació urbanística que desenvolupin el Pla en aquest sòl"*.

4. DESCRIPCIÓ DE L'ORDENACIÓ

4.1. Descripció i justificació de l'ordenació proposada.

4.1.1. Interès públic. Millora de la funcionalitat de la xarxa viària

L'última versió del Pla parcial del sector PPUD C2 Nord "Empolis" actualment en tràmit ha realitzat un estudi de la vialitat i conté una proposta d'ordenació que incideix en la reforma del carrer Pegaso, fora de l'àmbit, per a corregir els dèficits que s'han exposat a la diagnosi urbanística. La present modificació puntual del PGOU'00 de Llers adopta les solucions definides en el Pla parcial que es concreten en les següents característiques:

- S'augmenta la capacitat del carrer Pegaso, passant d'un carril per sentit a dos carrils per sentit. Aquesta actuació ha de facilitar la circulació dels vehicles de pas en relació als que realitzen maniobres de sortida i incorporació a les finques, o també salvar els vehicles que en algun moment es pugui aturar, com seria el cas de les parades d'autobús.
- S'eviten noves maniobres de gir a l'esquerra a base d'interposar una mitjana central. Addicionalment, aquest element donarà un caràcter més urbà que l'actual, creant espais de refugi per als vianants en els punts de creuament i dotant a l'àmbit de superfícies enjardinades. Indirectament també ha de repercutir en un increment de la seguretat a la circulació de vehicles.
- Es crea una nova rotonda de 44 metres de diàmetre a la cantonada entre els carrers Pegaso i Barreiros. Aquesta rotonda ha de resoldre totes les maniobres que quedaran anul·lades amb la nova mitjana i facilitarà els canvis de sentit.
- Es dota al carrer Pegaso d'una vorera de 2,75 metres d'amplada al costat nord. Juntament amb la mitjana, aquesta vorera ha de dotar a l'àrea urbana d'itineraris per a vianants, adaptats i segurs, i millorar l'entorn amb elements propis del paisatge urbà amb una urbanització completa.
- Es disposa de l'espai suficient per a la incorporació del carril bici al costat sud del carrer Pegaso i a l'oest de la rotonda, que permet enllaçar amb la implantació d'aquest carril al carrer Barreiros. Tant en un cas com en l'altre es tractaria d'un carril de doble sentit de 2,5 m

- d'amplada, excepte en el creuament del carrer Pegaso, que es proposa desdoblant-lo en un únic sentit en cada un dels dos passos de vianants.
- Es concentra l'accés al sector d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis" exclusivament a través de la rotonda de la confluència amb el carrer Barreiros.
 - Es limiten les noves interseccions entre la vialitat interior del sector d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis" i el carrer Pegaso exclusivament a maniobres de sortida del sector en direcció al carrer Pegaso.
 - Es prohibeixen els nous accessos a les parcel·les en sentit entrada a menys de 150 metres de l'eix de la rotonda del PK.760,6 de la N-II.
 - S'estableix l'obligació de situar l'accés a l'aparcament de l'oest del carrer Barreiros a l'extrem més allunyat de la nova rotonda de la confluència amb el carrer Pegaso.
 - Es preveu l'eliminació de l'accés actual a l'aparcament municipal situat a l'oest del carrer Barreiros.

El desdoblament de l'amplada del carrer Pegaso es realitzarà ocupant l'espai necessari cap a l'interior del sector PPUD C2 Nord "Empolis", ja que s'ha de mantenir l'amplada actual de la calçada per a garantir la maniobra de sortida de l'àrea de servei Padrosa situada al costat sud d'aquest carrer (sovint els camions que surten de l'àrea de servei envaeixen el carril contrari amb la maniobra). El resultat serà el d'un vial desdoblant amb dos carrils en cada sentit i una mitjana d'amplada variable amb dimensió mínima de 1,50 m d'acord amb la normativa d'accessibilitat, que s'eixampla fins als 12 metres en la zona de contacte amb la nova rotonda.

Les característiques del carrer Pegaso una vegada reformat són les següents:

- CARRER PEGASO.

Vial d'amplada variable.

A partir de la modificació de les característiques actuals del carrer Pegaso, la configuració proposada d'aquest vial és la següent:

Amplada total Variable.

Calçada sentit est. La dimensió actual del carrer s'utilitza com a calçada de 7,50 m amb dos carrils de sortida

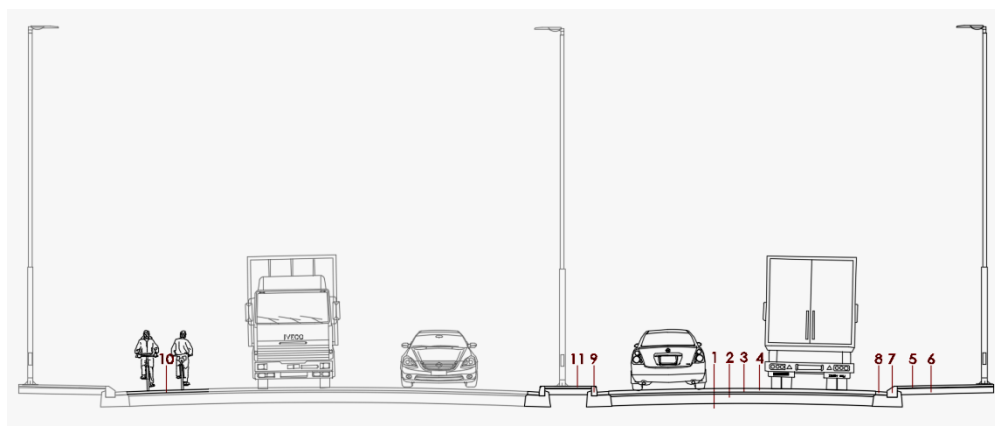
del polígon (3,75 m + 3,75 m). L'amplada addicional que té el tram més interior permet la incorporació d'un carril bici de dos sentits.

Calçada sentit oest. A partir de l'accés actual des de la rotonda de la carretera N-II el vial va adquirint l'amplada necessària per a disposar una calçada de 7,50 m de dos carrils d'entrada al polígon (3,75 m + 3,75 m).

Voreres. 2,75 m.

Mitjana. Amplada variable amb un mínim de 1,50 m i un màxim de 12,20 m..

Aquesta distribució d'espais garanteix la millora de la capacitat en desdoblant els carrils, de la funcionalitat en dirigir els vehicles a moviments específics evitant les múltiples possibilitats actuals i també millora de la seguretat, tant de vehicles a l'evitar girs a l'esquerra com de vianants per facilitar el creuament amb espais d'espera a la mitjana i disposar de voreres ben dimensionades.



PROPOSTA DESDOBLAMENT CARRER PEGASO

4.1.2. Classificació del sòl

Per a fer possible la reforma de la vialitat, la proposta de modificació de PGOU inclou un ajust menor del límit entre el sòl urbanitzat resultant de l'execució del Sector de sòl urbanitzable C2 Sud i el sòl no urbanitzable. La superfície incorporada al sòl urbà és la necessària per a la construcció del quadrant nord-oest de la rotonda (inclosos els seus marges), amb una superfície de 505,68 m². En sentit contrari, la part més a l'oest i elevada dels sistemes locals

del Pla especial de 2007 dels Sistemes Generals del Sector C2 passa a formar part del sòl no urbanitzable, amb una superfície de 636,60 m².

El balanç de superfícies incloses i excloses és una reducció del sòl urbà de 130,92 m². Aquesta superfície es compensa incrementant la Zona de sòl no urbanitzable de règim ordinari, Clau d1.

Les característiques dels terrenys inclosos i exclosos són molt similars als afectats per la rotonda: terrenys amb vegetació ruderal i arbustiva, situats al límit oest entre el sòl urbà i no urbanitzable. La imatge següent identifica amb color verd els terrenys que s'incorporen al SNU i en color vermell els que s'incorporen al sòl urbà.



INCREMENT I REDUCCIÓ DEL SÒL NO URBANITZABLE

El criteri utilitzat per a establir el nou límit a l'àrea del PE'07 dels Sistemes Generals del Sector C2 ha estat el de passar a sòl no urbanitzable els terrenys de més a l'oest dels sistemes locals no han estat alterats per excavacions (es fa coincidir el límit amb el cap de marge).

4.1.3. Ordenació dels sistemes del sòl urbanitzat resultant de l'execució del Pla parcial del sector C2 Sud i del sector urbanitzable no delimitat PPUD C2 Nord "Empolis"

Una vegada ajustat el límit entre el sòl urbanitzat resultant de l'execució del Pla parcial del sector C2 Sud i el sòl no urbanitzable, amb la present modificació de PGOU es determina la naturalesa dels sistemes dins de l'àmbit de la modificació de la següent manera:

En sòl urbà resultant de l'execució del Pla parcial del sector C2 Sud:

- S'inclouen al sistema viari, Clau 1a, els terrenys necessaris per a completar el quadrant nord-oest de la rotonda de la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros i una franja addicional de 1 metre a l'oest del carrer Barreiros necessària per a la implantació el carril bici, amb un total de 624,01 m².
- S'inclou al sistema viari, Clau 1a, els terrenys provinents del sòl no urbanitzable necessaris per a completar la rotonda de la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros (quadrant nord-oest), amb una superfície de 505,68 m².
- Pel que fa als terrenys situats a l'oest del carrer Barreiros, cal tenir en compte que Inicialment havien estat inclosos als sistemes generals pel Pla parcial del sector C2 Sud. L'article 28 del Pla parcial estableix que "Els sistemes generals tant podran ser d'espais lliures com d'equipaments, l'edificabilitat i l'ús dels mateixos ho determinarà, en el seu cas, un Pla especial". Posteriorment, l'any 2007 quan els terrenys ja havien estat cedits a l'Ajuntament de Llers, el Pla especial dels Sistemes Generals del Sector C2 va considerar els terrenys coma sistemes locals i va establir un règim d'usos pel qual "Aquest podran ser destinats mitjançant concessió de l'Ajuntament a usos que no suposin activitat industrial pròpiament dits o bé usos complementaris de l'activitat existent en la zona industrial, (aparcament de camions etc), o bé activitats de sector de lleure o jardineria (vivers, etc). En aquest sistemes locals es permetrà únicament construccions de vigilància, control o relacionats amb l'activitat que s'hi realitzi amb una ocupació màxima del 5% del sector de Sistemes Locals". Aquest règim d'usos és híbrid i té característiques pròpies tant del sistema de comunicacions (aparcament) com del sòl d'aprofitament privat (sector de lleure o jardineria). Donat que l'ús final que es vol implantar és el d'aparcament

de camions, amb la modificació de PGOU s'incorporen els terrenys al Sistema d'aparcaments i terminals de transport públic, Clau 2a als terrenys situats a l'oest del carrer Barreiros, amb una superfície de 20.831,68 m², deixant sense contingut el Pla especial, que per evitar contradiccions es deroga a través de la modificació de PGOU pel seu de pla caràcter jeràrquicament superior.

- S'inclou una determinació normativa sobre el Sistema d'aparcaments i terminals de transport públic, Clau 2a, en el sentit de que l'accés a l'aparcament s'haurà de situar a l'extrem sud, en el punt més allunyat de la nova rotonda de la confluència entre els carrers Pegaso i Barreiros.

En sòl urbanitzable delimitat corresponent al sector PPUD C2 Nord "Empolis"

- Mitjançant la modificació de PGOU s'estableix directament l'ordenació detallada corresponent a l'alineació de vial nord del carrer Pegaso abastant l'espai necessari per al seu desdoblament, amb una superfície de 1.696,44 m² que s'incorporen al sistema viari, Clau 1c.

4.1.4. Gestió.

Definida l'ordenació, la modificació preveu un sistema de gestió que garanteix assolir els seus objectius de la següent manera:

- Els sòls incorporats al sistema d'aparcaments i terminals de transport públic, Clau 2, que són íntegrament propietat de l'Ajuntament de Llers, en no estar inclosos en cap àmbit d'equidistribució de beneficis i càrregues, es podran desenvolupar a través dels corresponents projectes d'obra ordinària.
- S'incorpora com a una obligació del desenvolupament del sector PPUD C2 Nord "Empolis" l'adquisició dels terrenys de 505,68 m² de superfície, de titularitat privada, (corresponents al quadrant nord-oest de la rotonda), que en no estar inclosos en cap àmbit d'equidistribució de beneficis i càrregues són una actuació aïllada d'expropiació.
- Es delimita l'àrea de reforma de la urbanització del carrer Pegaso i nova construcció de la rotonda a la intersecció amb el carrer Barreiros, fora de l'àmbit del sector PPUD C2 Nord "Empolis", que correspon a aquest sector reformar com a càrrega urbanística necessària per garantir la funcionalitat, donada la nova mobilitat generada per aquest sector.

Tanmateix, en estar definida l'ordenació detallada dels sistemes a través de la present modificació puntual, en cas de manca de desenvolupament del sector es PPUD C2 Nord "Empolis" i amb la finalitat d'afrontar la reforma immediata de la urbanització del carrer Pegaso, l'Ajuntament de Llers podrà adquirir els terrenys necessaris per al desdoblament del carrer mitjançant la seva ocupació directa i anticipar l'adquisició dels terrenys del quadrant nord-oest de la rotonda. En aquest cas la despesa anticipada es recuperarà amb el desenvolupament urbanístic del sector.

4.2. Quadres de característiques de la modificació

El quadre següent detalla les característiques de la modificació de PGOU pel que fa àmbit i superfícies destinades a sistemes

PLANEJAMENT VIGENT		
QUADRE DE SUPERFÍCIES		
	Clau	Superfície
Sistema local del Pla especial de 2007		22.092,29 m ²
Àmbit del PPUD C2 Nord "Empolis" sense Pla parcial	c2	1.696,44 m ²
Zona de sòl no urbanitzable de règim ordinari	d1	505,68 m ²
TOTAL		24.294,41 m²

PROPOSTA DE MODIFICACIÓ DE PGOU		
QUADRE DE SUPERFÍCIES		
	Clau	Superfície
Sistema viari en sòl urbà (àmbit C2 Sud)	1a	1.129,69 m ²
Sistema viari preceptiu dins de l'àmbit PPUD C2 Nord "Empolis"	1c	1.696,44 m ²
Sistema d'aparcaments i terminals de transport públic en sòl urbà (àmbit C2 Sud)	2a	20.831,68 m ²
Zona de sòl no urbanitzable de règim ordinari	d1	636,60 m ²
TOTAL		24.294,41 m²

4.3. Criteris per a les obres d'urbanització bàsiques

En la present modificació de PGOU s'estableixen les alineacions i rasants de la vialitat i també alguns criteris per a les obres d'urbanització. Aquests criteris es concretaran en solucions definitives en els corresponents projectes d'urbanització o, en el seu cas, es justificaran adequadament els criteris alternatius que amb major justificació s'escaigui adoptar.

4.3.1. Enderrocaments i moviment de terres

Per al desenvolupament de les obres es procedirà primerament a l'esbrossada i neteja del terreny afectat per la vialitat i espais lliures públics. També

s'enderrocaran totes les instal·lacions i construccions incompatibles amb l'ordenació proposada.

4.3.2. Explanació

Per garantir la qualitat de l'esplanada es preveu l'excavació, allà on calgui, dels primers 25 cm de terres inadequades (terres vegetals o alterades). A continuació es formarà l'esplanada, en els llocs necessaris, amb material adequat procedent de d'excavació o de préstec, prèvia comprovació de la seva adequació com a material de reblert. Un cop obtinguda la rasant d'explanació, es realitzaran assaigs per determinar la capacitat portant de l'esplanada i poder redimensionar el paquet de ferm si s'escau. La compactació que s'exigeix per a l'esplanada serà del 95%.

4.3.3. Seccions de ferm

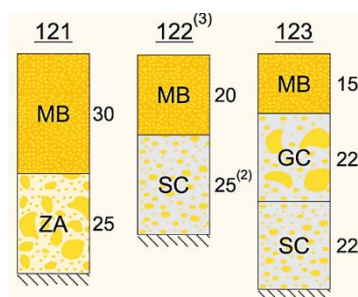
1. Paviment de calçades

La determinació del paviment de calçades es realitza d'acord amb la Ordre FOM/3460/2003, de 28 de novembre per la qual s'aprova la Norma 6.1 IC Seccions de ferm, de la Instrucció de carreteres (BOE 12.12.03).

Actualment hi ha un trànsit de vehicles pesats de més de 1.000 diaris, ja que la benzinera Petromiralles en rep uns 700 i l'àrea de servei Padrosa uns 300 més. Amb les noves activitats a implantar es preveu un increment aproximadament del 80% del transit. En conseqüència, la categoria de transit considerada és la T1, corresponent a una IMDp (vehicles pesats), entre 800 i 2000.

Es preveu que el terreny serà de tipus tolerable, i que es pugui assolir una categoria d'esplanada E2.

En base a la categoria de trànsit i tipus d'esplanada el paquet de pavimentació adequat podrà ser qualsevol dels tres següents (T121, T122 o T123):



El projecte d'urbanització definirà el tipus concret en funció de la qualitat de l'esplanada.

2. Paviment de voreres:

Paviment: S'utilitzarà formigó in situ amb 21 cm de gruix.

Base: 25 cm de tot-u.

3. Paviment de carril bici en espais lliures públics:

Paviment: 10 cm de sauló estabilitzat amb 10% de calç

Base: 20 cm de tot-u.

4. Guals:

Pel que fa els guals s'ha optat per dos tipus.

- Els guals de vianants amb una profunditat mínima de 1,50 metres per a garantir un pendent inferior al 10%.
- Els guals per a vehicles amb una profunditat de 1,20 metres que assegura una correcta funcionalitat

Tots els guals per a passos de vianants tindran les corresponents franges de panot estriat i de botons de 20x20x4 cm, per banda de senyalització per invidents.

La separació entre vorera i calçada, o bé entre vorera i aparcament, es fa amb rigola de peça de ciment blanca de 20x20x8 cm.

4.3.4. Alineació, vialitat i definició geomètrica

L'alineació dels vials es determina gràficament en planta i secció, ajustada a la realitat física de l'entorn.

La definició de radis de voreres i àmbits de projecte, també queden ressenyats en el plànol de definició geomètrica.

A totes les calçades se'ls dona la corresponent convexitat dirigida a les rigoles, amb pendent transversal màxima del 2%. Les voreres també tenen un pendent cap a la calçada del 2%.

4.3.5. Aigües pluvials.

Es disposarà de xarxa separativa d'aigües pluvials. La xarxa s'haurà de dissenyar amb diàmetres nominals diferents en funció del pendent i el cabal de càlcul. Quan no es pugui garantir un recobriment mínim de 100 cm de terres sobre el tub, es protegirà amb formigó armat. Els pous de registre se situaran a distàncies no superiors a 50 m per facilitar operacions de neteja i manteniment. Es col·locaran quan que hi hagi un canvi de direcció del col·lector o bé la necessitat d'un salt hidràulic. Seran cilíndrics de formigó prefabricat i diàmetre 100 cm.

4.3.6. Aigües residuals.

La reforma de la urbanització del sistema viari afectat per la modificació de PGOU no requereix actuar a la xarxa d'aigües residuals.

4.3.7. Xarxa d'enllumenat públic

A l'efecte d'evitar la immissió lumínica es limitarà l'enllumenat públic als vials i aparcaments interiors i no es realitzarà enllumenat a l'itinerari de circumval·lació mixt de vianants i bicicletes ni a la zona verda de l'extrem nord que ha de tenir un tractament naturalitzat.

4.3.8. Xarxa d'aigua potable

La reforma de la urbanització del sistema viari afectat per la modificació de PGOU no requereix actuar a la xarxa d'aigua potable.

4.3.9. Xarxa de telecomunicacions

La reforma de la urbanització del sistema viari afectat per la modificació de PGOU no requereix actuar a la xarxa de telecomunicacions.

4.3.10. Xarxa elèctrica

La reforma de la urbanització del sistema viari afectat per la modificació de PGOU no requereix actuar a la xarxa de subministrament elèctric.

4.3.11. Xarxa de gas

No es preveu la instal·lació de gas canalitzat.

4.3.12. Enjardinament, reg i mobiliari urbà

Es plantaran diferents espècies d'arbres que puguin respondre adequadament a les característiques de l'emplaçament. Els espais enjardinats es tractaran en forma de prat rústic amb una barreja de Poa, Agrostis i Festuca. En els espais on es requereixin plantes arbustives es plantarà Espígol i Llentiscle.

Es disposarà de xarxa de reg amb previsió d'una durada de 2 anys, període previst per al correcte arrelament i desenvolupament de les plantacions, ja que les espècies a plantar han de ser de baix requeriment d'aigua.

Referent al mobiliari urbà es preveuen bancs cada 50 metres en àrees de descans a les voreres i als espais lliures públics.

4.3.13. Serveis existents

S'ha de considerar, en el moment de l'execució de les obres, l'existència de serveis. Se sol·licitarà a les diferents companyies de serveis, els plànols de situació, localitzant la seva ubicació "in situ".

En el Pla s'han definit orientativament als plànols, la situació dels serveis, que han de ser contrastats en obra.

5. DOCUMENT COMPRENSIU

5.1. OBJECTE

De conformitat amb allò que disposa l'article 25.3 de la LS i l'article 8.5.a) del Decret legislatiu 1/2010, de 3'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, la ciutadania té dret a consultar i ser informada sobre el contingut dels instruments de planejament i gestió urbanístics.

Concretament en article 25.3 de la LS s'estableix:

En els procediments d'aprovació o d'alteració d'instruments d'ordenació urbanística, la documentació exposada al públic ha d'incloure un resum executiu expressiu dels punts següents:

a) Delimitació dels àmbits en els quals l'ordenació projectada altera la vigent, amb un pla de la seva situació, i abast de l'esmentada alteració.

b) Si s'escau, els àmbits en què se suspenguin l'ordenació o els procediments d'execució o d'intervenció urbanística i la durada d'aquesta suspensió.

Per altra banda a article 8.5.a) del Decret legislatiu 1/2010, de 3'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme s'estableix:

a) En la informació pública dels instruments de planejament urbanístic, cal que, conjuntament amb el pla, s'exposi un document comprensiu dels extrems següents:

Primer. Plànol de delimitació dels àmbits subjectes a suspensió de llicències i de tramitació de procediments, i concreció del termini de suspensió i de l'abast de les llicències i tramitacions que se suspenen.

Segon. Un resum de l'abast de llurs determinacions i, en el cas que es tracti de la revisió o modificació d'un instrument de planejament urbanístic, plànol d'identificació dels àmbits en els que l'ordenació proposada altera la vigent i resum de l'abast d'aquesta alteració.

L'objecte del present annex és donar compliment a aquestes determinacions legals

5.2. SITUACIÓ I ÀMBIT

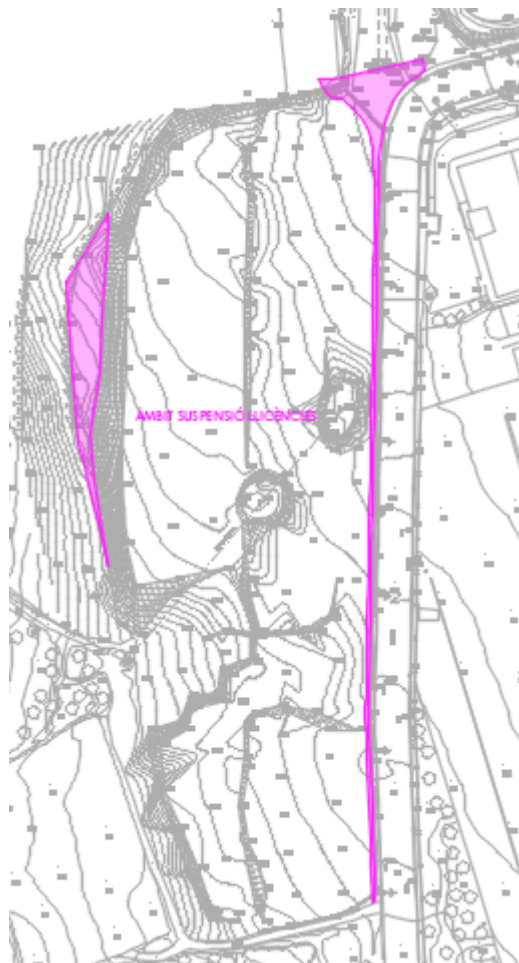
La present modificació se situa a l'entorn dels carrers Pegaso i Barreiros, amb una superfície de 24.294,41 m² dels quals 23.657,81 m² quedaran inclosos a sistemes urbanístics (la resta formaran part de la Zona de sòl no urbanitzable de règim ordinari, Clau d). Per tant, de la modificació no resulta cap superfície amb aprofitament urbanístic privat.

5.3. ÀMBIT I ABAST DE LA SUSPENSÍO DE LLICÈNCIES

L'article 73.2 del TRLU estableix que l'aprovació inicial dels instruments de planejament urbanístic obliga l'administració competent a acordar les mesures enunciades en l'article 73.1 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, en els àmbits en què les noves determinacions comportin una modificació del règim urbanístic. També es pot acordar la suspensió en el cas que es pretengui assolir altres objectius urbanístics concrets, els quals hauran d'ésser explicitats i justificats.

L'àmbit en el que hi haurà un canvi en el règim d'usos és el corresponent als terrenys situats a l'oest que amb la modificació s'incorporen al sòl no urbanitzable i també la part de terrenys en que s'amplia el sistema viari al carrer Barreiros. Aquest àmbit discontinu queda definit en el corresponent plànol de suspensió de llicències.

L'àmbit de suspensió de tramitació de projectes de gestió urbanística i d'urbanització es determina gràficament al plànols i a la imatge següent



5.4. ABAST DE LA MODIFICACIÓ

L'objecte de la present Modificació Puntual del PGOU de Llers és l'ordenació detallada del sistema viari comú dels tres àmbits urbanístics que conflueixen a la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros: PPUD C2, PPUD C2 Nord "Empolis" i Pla especial dels sistemes generals del sector C2. I l'adaptació de la modalitat del sistema local a l'oest del carrer Barreiros:

Els objectius de la modificació de PGOU de Llers són els següents:

- Adequar el planejament per a resoldre les disfuncions actuals de la urbanització existent, especialment pel que fa a la circulació i maniobra de vehicles pesats.
- Establir les alineacions dimensionant els vials per a fer compatible la circulació de vehicles de grans dimensions, de turismes, de bicicletes i de vianants.
- Incrementar la seguretat del trànsit.
- Augmentar la capacitat de la xarxa viària.
- Facilitar la implantació d'us d'aparcament de camions als terrenys municipals situats a l'oest del carrer Barreiros.

Els criteris adoptats en la redacció de la modificació de PGOU són els següents:

- Adequar les alineacions a les necessitats funcionals dels vials.
- Determinar una nova ordenació que permeti disposar dels terrenys necessaris per a l'ampliació del sistema viari sense reduir la superfície dels terrenys classificats de sòl no urbanitzable
- Dimensionar la xarxa viària per a la incorporació de carrils carril bici.
- Establir el sistema de gestió que permeti l'execució de la xarxa viària bàsica sense dependre del desenvolupament del planejament derivat.

Aquesta modificació es concreta en els plànols d'ordenació i les Normes urbanístiques.

III. NORMES URBANÍSTIQUES

Article 1. Condicions d'ordenació i gestió del sistema general viari en sòl urbà

S'inclouen al sistema viari, Clau 1a, els terrenys necessaris per a completar el quadrant nord-oest de la rotonda de la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros i una franja addicional de 1 metre a l'oest del carrer Barreiros necessària per a la implantació el carril bici, amb un total de 624,01 m².

S'inclou al sistema viari, Clau 1a, els terrenys provinents del sòl no urbanitzable necessaris per a completar la rotonda de la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros (quadrant nord-oest), amb una superfície de 505,68 m².

El sistema general viari dels carrers Pegaso i Barreiros i la rotonda de la seva intersecció són directament executables a través dels corresponents projectes d'urbanització, tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable no delimitat. Aquests projectes es redactaran amb els següents criteris:

- Es desdoblirà el carrer Pegaso en dos carrils en sentit d'entrada i dos en sentit sortida.
- S'eliminaran els girs a l'esquerra del carrer Pegaso.

L'adquisició de terrenys per a completar el sistema general viari corresponent a la rotonda de la intersecció entre els carrers Pegaso i Barreiros es podrà realitzar per expropiació, cessió, cessió anticipada, permuta o qualsevol altre sistema acordat entre l'ajuntament i la propietat. En cas que la forma d'adquisició sigui onerosa el cost anticipat es recuperarà amb la gestió urbanística del sector PPUD C2 Nord "Empolis".

Article 2. Condicions d'ordenació de la vialitat i accessos i condicions de gestió per al sector PPUD C2 Nord "Empolis"

Condicions dels accessos i característiques de la vialitat interior del sector PPUD C2 Nord "Empolis":

- L'accés a la vialitat de l'interior del sector es produirà exclusivament per la rotonda de la intersecció dels carrers Pegaso i Barreiros. La resta de les connexions de vialitat interior del sector amb el carrer Pegaso solament podran ser de sortida del sector.
- En el sentit d'entrada del carrer Pegaso no hi podrà haver accessos de vehicles a les parcel·les a menys de 150 metres mesurats des del centre de la rotonda de l'enllaç de la N-II al PK.760,6.

Obligacions econòmiques i de gestió del desenvolupament del sector PPUD C2 Nord "Empolis":

- L'adquisició dels terrenys de titularitat privada necessaris per a la implantació de la xarxa viària bàsica corresponent a la rotonda de la intersecció dels carrers Pegaso i Barreiros i posterior cessió a l'Ajuntament de Llers.
- La reforma de la urbanització desdoblant el carrer Pegaso i construint la rotonda de la intersecció dels carrers Pegaso i Barreiros.

L'Ajuntament de Llers podrà adquirir els terrenys necessaris per al desdoblament del carrer Pegaso mitjançant l'ocupació directa, cessió anticipada o qualsevol altre sistema acordat amb la propietat.

Article 3. Ordenació del Sistema d'aparcaments públics del carrer Barreiros.

El sistema d'aparcaments del carrer Barreiros es podrà desenvolupar pels sistemes de gestió pública o privada mitjançant concessió.

En aquests sistemes locals es permetrà únicament construccions de vigilància, control o de prestació de serveis complementaris a l'aparcament, amb una ocupació màxima del 5% de la superfície.

L'accés a l'aparcament se situarà a l'extrem sud en el punt més allunyat de la nova rotonda de la confluència entre els carrers Pegaso i Barreiros.

Disposició derogatòria

Queda derogat el Pla especial dels sistemes generals del sector aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona, en sessió de 24 de juliol de 2007.

IV. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA

1. ESTUDI I JUSTIFICACIÓ DE LA VIABILITAT DE LA PROPOSTA

Efectes econòmics de la modificació de PGOU.

El Pla parcial del sector PPUD C2 Nord "Empolis" en tràmit ja preveu que formin part de les seves obligacions econòmiques l'execució de les obres fora de l'àmbit corresponents al desdoblament del carrer Pegaso i la nova construcció de la rotonda de la intersecció entre el carrer Pegaso i Barreiros.

Pel que fa a l'adquisició de terrenys de titularitat privada necessaris per a la construcció de la rotonda cal tenir en compte que es tracta d'una superfície molt reduïda (505,68 m²) i que aquests terrenys que actualment estan en situació bàsica de sòl rural.

D'acord amb l'article 36 del Reial Decret Legislatiu 7/2015, de 30 de octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Sòl i Rehabilitació Urbana, els terrenys es valoren mitjançant la capitalització de la renda real o possible. En el cas dels terrenys de Llers aquesta renda és mínima i s'estima que pot estar a l'entorn de 2 €/m², que aplicats sobre la superfície afectada comportaria un import de 1.011,36 €.

Donat que el cost d'obres d'urbanització estimat pel Pla parcial és superior a 2 milions d'euros, el cost d'expropiació representa solament un 0,05% de la despesa total prevista. Per tant, la modificació de PGOU no té efectes sobre la viabilitat d'aquest sector.

Pel que fa la resta d'infraestructures previstes tampoc hi ha cap increment de costos, ja que el carril bici del costat oest del carrer Barreiros ocuparà un espai que en part ja és sistema viari en el que mancava la construcció de la vorera i en part corresponia a l'àrea d'aparcament en la que també es preveia una actuació d'adequació amb pavimentació.

2. INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA.

L'article 59. del TRLUC estableix que els Plans d'ordenació urbanística municipal han de contenir un informe de sostenibilitat econòmica que ponderi l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

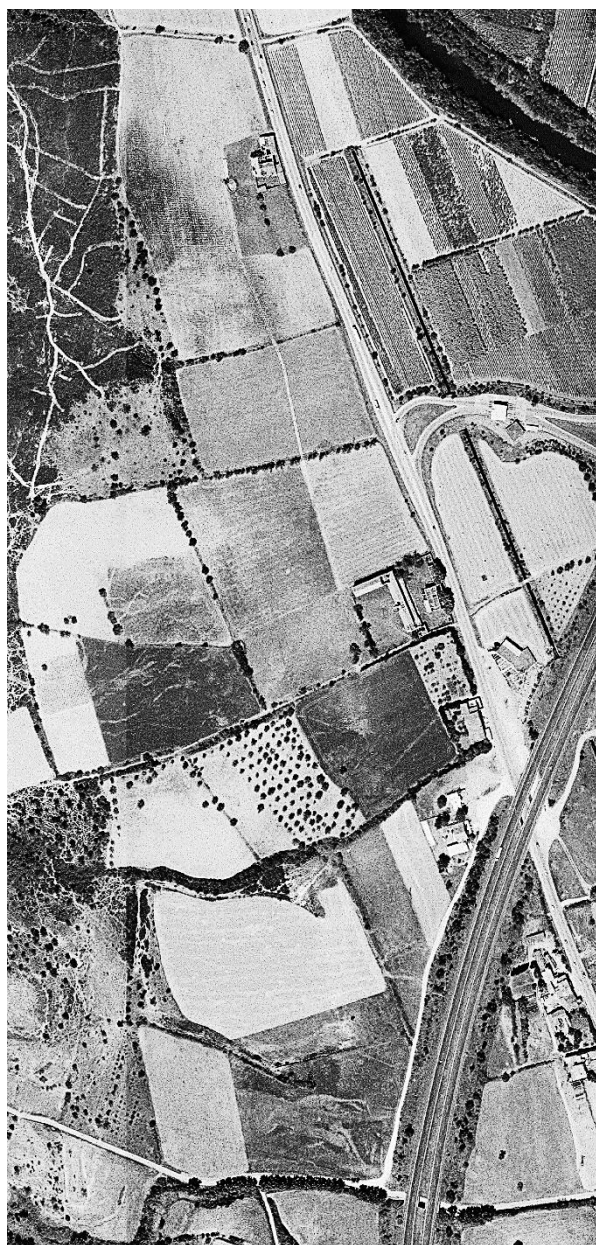
Pel que fa a l'impacte derivat de l'actuació urbanística en les finances municipals d'aquest Pla parcial es preveu que no incidirà sobre les finances públiques en no haver-hi increment de despeses d'inversió que hagi de sufragar l'Ajuntament de Llers ni tampoc hi haurà cap efecte sobre l'expectativa d'ingressos, ja que es mantenen els aprofitaments del sector PPUD C2 Nord "Empolis" i les possibilitats d'explotació de l'aparcament del costat oest del carrer Barreiros.

V. ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL I FUTURA

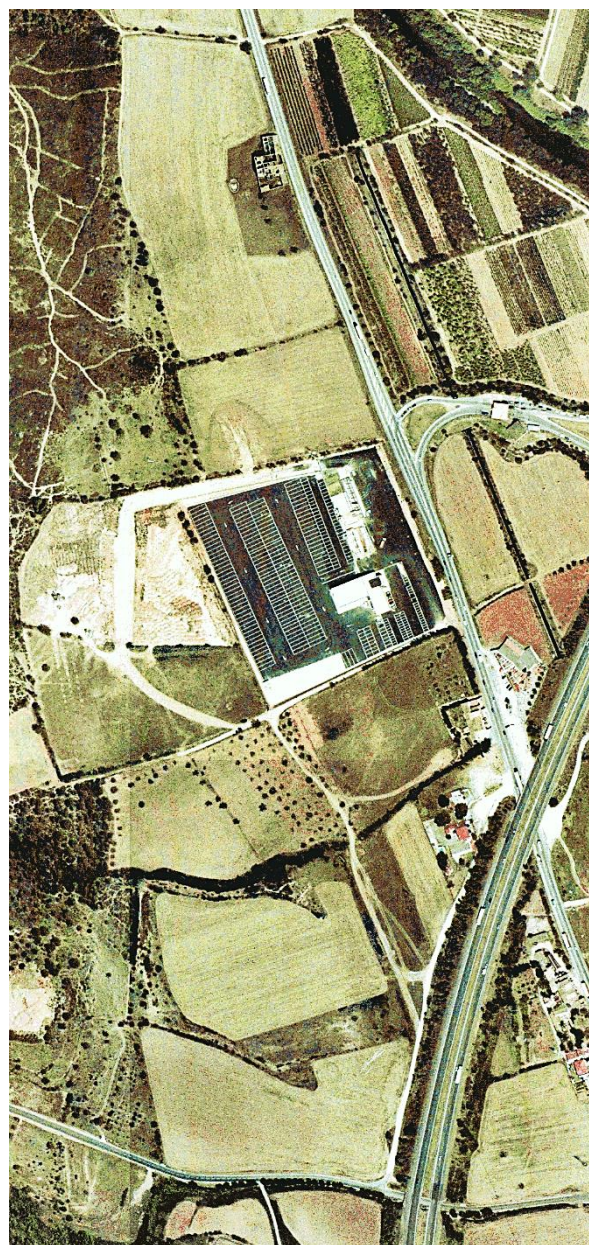
3. ANTECEDENTS

Desenvolupament del sector industrial de Llers.

El sector industrial de Llers està en una fase molt avançada del desenvolupament previst al Pla General d'Ordenació. Les imatges següents mostren cronològicament les diferents fases en aquest desenvolupament:



1996. ESTAT DELS TERRENYS ANTERIOR A LA URBANITZACIÓ



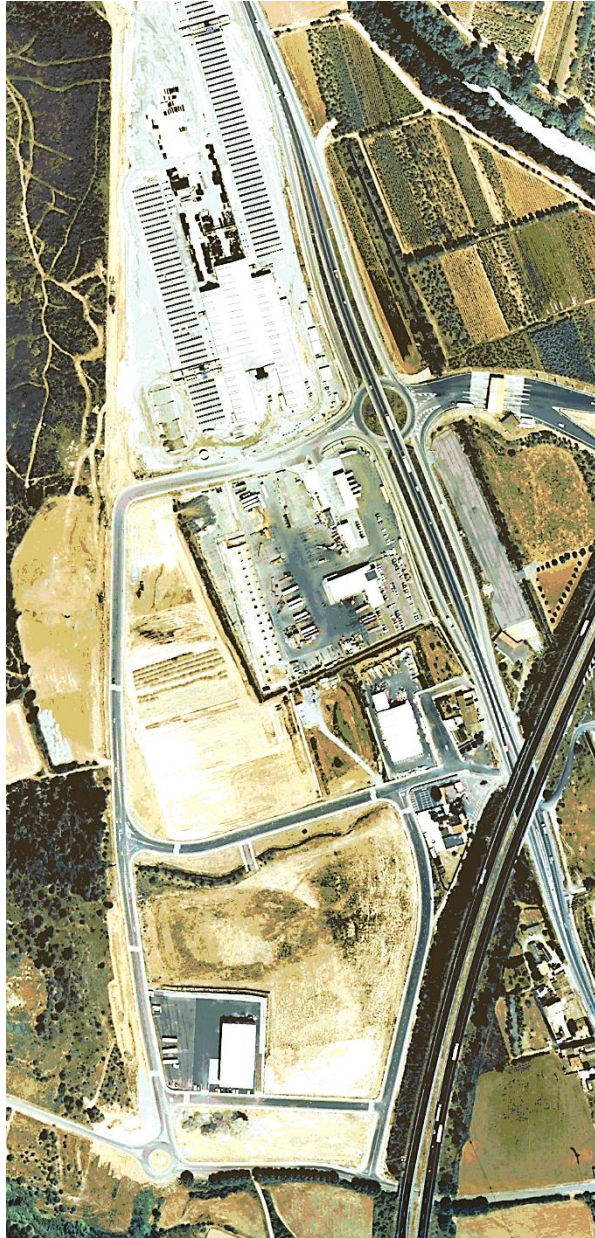
2001. IMPLANTACIÓ DE LA BASE DE TRANSPORTS PADROSA



2003. OBRES D'URBANITZACIÓ DEL POLÍGON INDUSTRIAL



2004. OBRES D'ENLLAÇ A LA CARRETERA N-II



2006. OBRES D'URBANITZACIÓ FINALITZADES I
PRIMERES ACTIVITATS



2008. IMPLANTACIÓ DE NOVES ACTIVITATS AL
SERVEI DEL TRANSPORT



2021. COLMATACIÓ D'ACTIVITATS A L'ÀREA SUD I IMPLANTACIÓ D'UNA ESTACIÓ DE SERVEI A L'ÀREA NORD.

4. DESCRIPCIÓ DE L'ESTAT ACTUAL DEL POLÍGON EN RELACIÓ A LA MOBILITAT

Actualment el sector té un grau molt avançat en la implantació d'activitats, majoritàriament destinades a serveis al transport de mercaderies: aparcaments, estacions de subministrament de carburant i serveis als conductors.



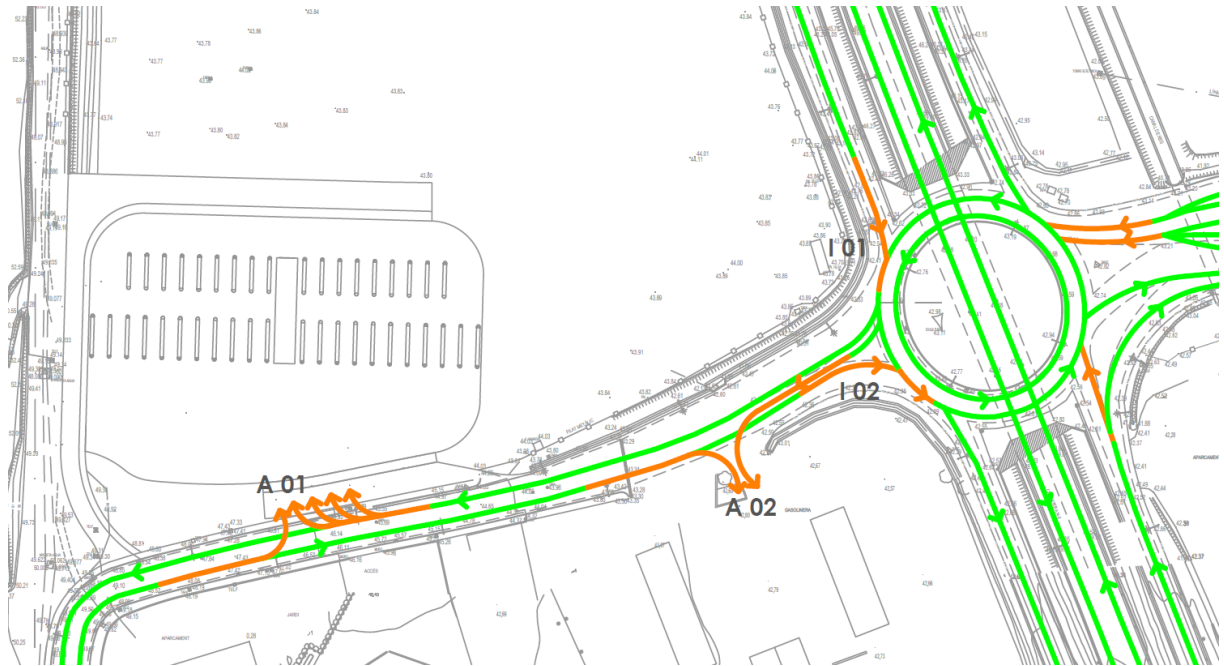
2022. ESTAT ACTUAL DE DESENVOLUPAMENT

La situació actual del sistema viari i els accessos a les parcel·les és la següent:

Enllaç amb la rotonda de la N-II i carrer Pegaso

Actualment el carrer Pegaso està configurat amb un carril d'entrada i un de sortida. Hi ha dos accessos en sentit d'entrada al polígon a parcel·les amb activitat implantada:

- Accés amb gir a l'esquerra a uns 50 metres de la sortida de la rotonda de la N-II identificat amb el codi **A02** a la imatge següent.
- Accés múltiple amb gir a la dreta entre 135 i 180 metres de la sortida de la rotonda de la N-II identificat amb el codi **A01** a la imatge següent.



ESTAT ACTUAL DEL CARRER PEGASO

La proximitat de l'accés A 02 a la rotonda del PK.760,6 de la N-II comporta una interferència a la seva funcionalitat: Els vehicles en circulació de sortida del polígon i en espera a la incorporació I02 de la rotonda poden impedir l'entrada dels camions a l'accés A 02 i comportar que l'acumulació dels vehicles en espera al carril central aturin la circulació de la rotonda.



CARRIL CENTRAL D'ESPERA I ACCÉS A02

Carrer Barreiros

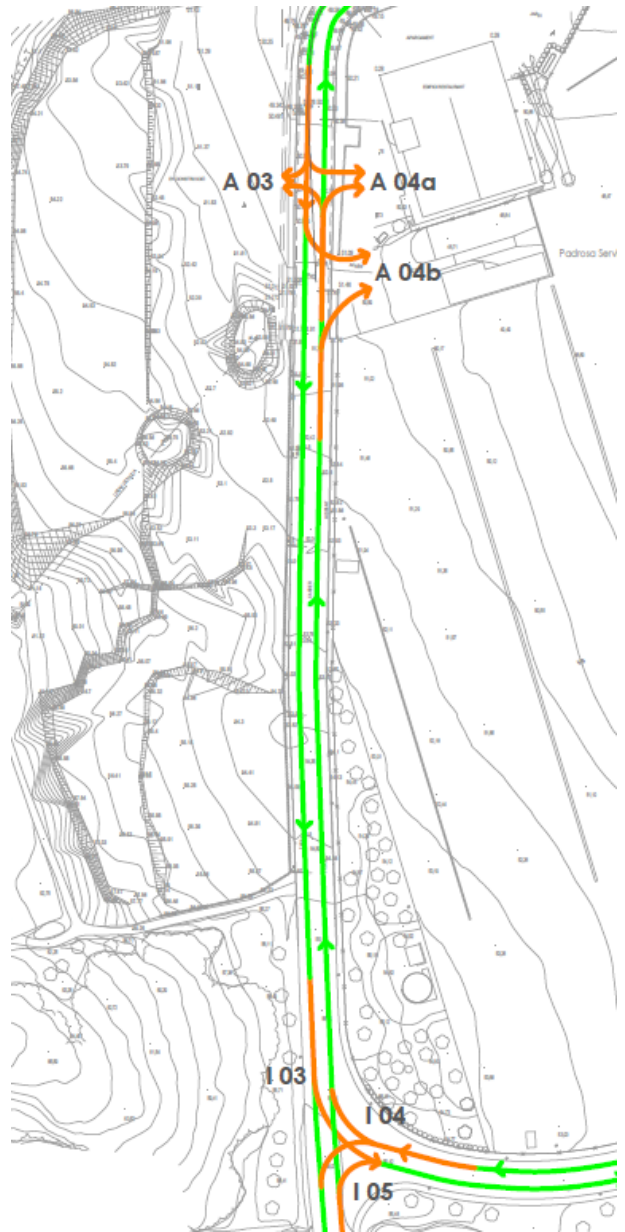
El carrer Barreiros, de 2 sentits de circulació dona continuïtat al carrer Pegaso fent un gir cap al sud i transcorre pel límit oest del sector fins a connectar amb la rotonda de la GIP-5107 i carretera d'Hostalets.

En el seu tram nord, aquest carrer dona accés a l'aparcament provisional de vehicles de la finca municipal de més a l'oest i a l'àrea de servei Padrosa. Els accessos a aquests establiments s'identifiquen a la imatge amb els codis **A03**, **A04a** (turismes) i **A04b** (camions) respectivament.

La distància entre la sortida de la rotonda de la N-II i els accessos A 03 (aparcament provisional municipal) i A04a (aparcament de turismes de àrea de servei Padrosa) és d'uns 300 metres.

La distància entre la sortida de la rotonda de la N-II i l'accés A0b (camions de l'àrea de servei Padrosa) és d'uns 330 metres.

A uns 580 metres de la sortida de la rotonda de la N-II hi ha la intersecció del carrer Barreiros amb el carrer Hispano Suiza, també de 2 sentits de circulació. Per millorar la fluïdesa del carrer Barreiros els girs al carrer Hispano Suiza es realitzen mitjançant carrils centrals d'espera.





ACCESOS A03, A04a i A04b



INTERSECCIÓ ENTRE ELS CARRERS BARREIROS I HISPANO SUIZA

Carrer Hispano Suiza

El carrer Hispano Suiza és de 2 sentits de circulació.

A més de la intersecció amb el carrer Barreiros, el carrer Hispano Suiza disposava d'un accés secundari des de la calçada d'incorporació a la carretera N-II, al PK. 759,690. Aquest accés, identificat amb els codis **109** i **110** ha estat tancat amb barreres limitant els accessos al polígon als 2 següents:

- L'accés a través de la rotonda del PK.760,600 de la N-II
- La rotonda del vèrtex sud-oest en la que conflueixen el carrer Barreiros, la GIP-5107 i la carretera d'Hostalets.



ACCES TANCAT AL CARRER HISPANO SUIZA DES DE LA CARRETERA N-II

El carrer Hispano Suiza és el carrer central del polígon i en el que es produeixen la majoria d'accessos a les parcel·les. A la imatge següent s'identifiquen amb els codis **A05**, a 740 metres de l'entrada al polígon, **A06a**, a 790 metres de l'entrada al polígon, **A06b**, a 840 metres de l'entrada al polígon, **A07**, a 890 metres de l'entrada al polígon i **A08**, a 910 metres de l'entrada al polígon.



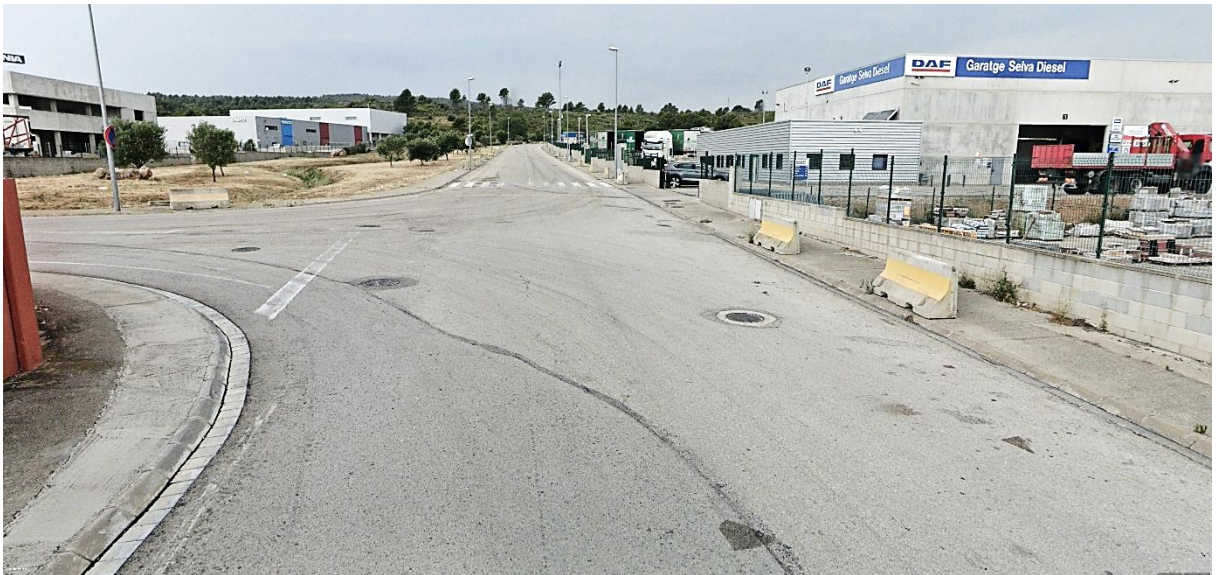
CARRER HISPANO SUIZA

Una vegada tancat l'accés secundari des de la carretera N-II (codis I09 i I10), per la distància que hi ha des de l'entrada del polígon (sortida de la rotonda del PK.760,6 de la N-II) la mobilitat interior del polígon al carrer Hispano Suiza no interfereix a cap de les infraestructures de comunicació territorial.

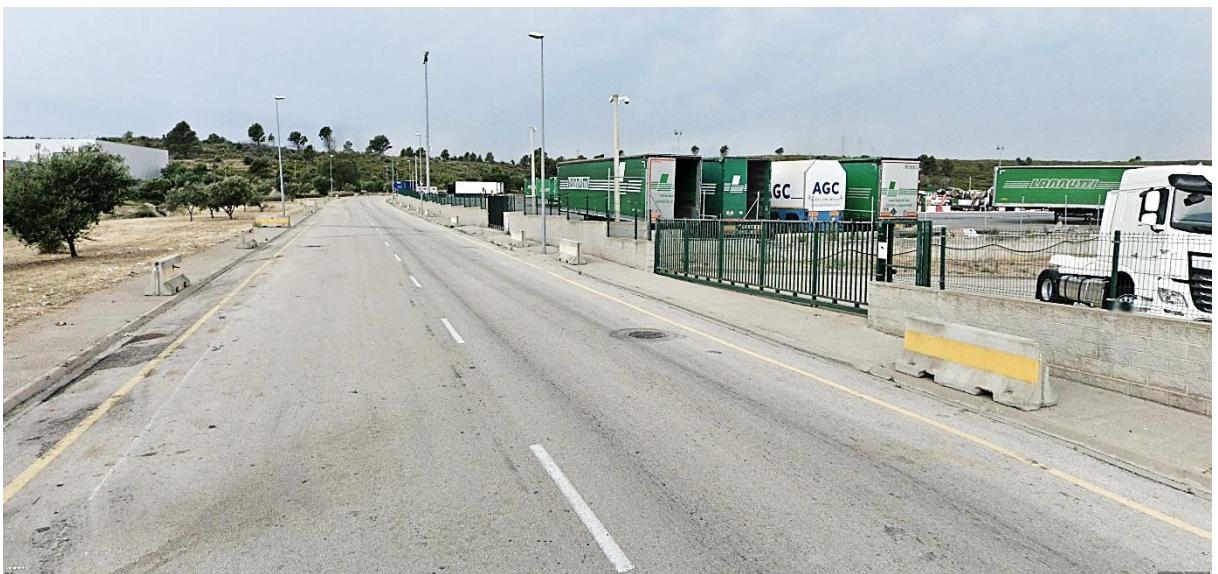
Les imatges següents mostren els accessos a parcel·les des del carrer Hispano Suiza.



ACCESSOS A07 I A8 AL CARRER HISPANO SUIZA



ACCES A06b I INTERSECCIÓ ENTRE ELS CARRERS HISPANO SUIZA I KARPETAN



ACCESSOS A05 I A06a AL CARRER HISPANO SUIZA



ACCES A09 AL CARRER HISPANO SUIZA

Carrer Karpetan

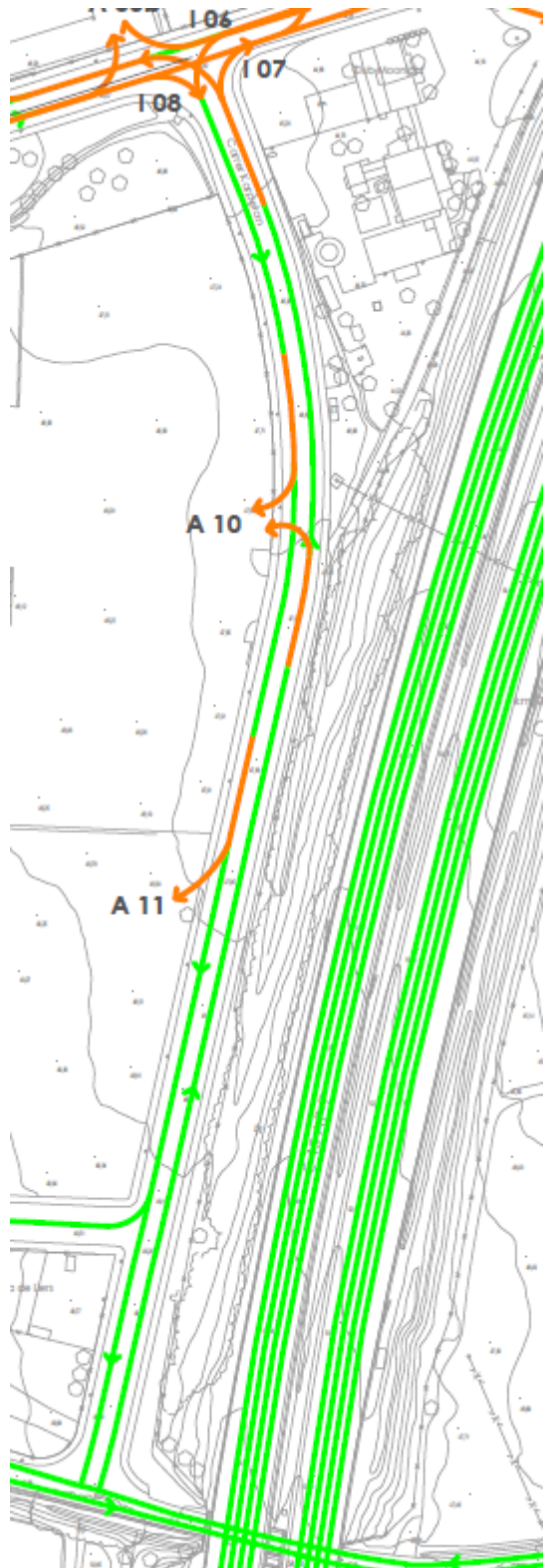
A 852 metres de l'entrada al polígon s'inicia el carrer Karpetan que deriva del carrer Hispano Suiza i adopta un traçat paral·lel a l'autopista A7.

La longitud del carrer és de 390 metres entre el carrer Hispano Suiza (intersecció identificada amb els codis **I06**, **I07** i **I08**) i la carretera d'Hostalets.

El carrer Karpetan és de 2 sentits de circulació, amb una amplada d'uns 10,80 metres destinats a la circulació de vehicles i no disposa d'aparcament.

Solament dona accés a activitats al seu costat oest. Els accessos a aquestes activitats s'identifiquen amb el codi **A10**, a una distància de 974 metres de l'accés principal al polígon, i codi **A11**, a una distància de 1.078 metres de l'accés al polígon.

Les activitats de les parcel·les a l'oest del carrer Karpetan són les de venda de carburant en estacions de servei especialitzades per a camions. L'amplada dels accessos fa que siguin aptes per a un sol vehicle. Aquesta circumstància, el curt recorregut fins als sortidors i el nombre limitat de sortidors ha comportat algunes retencions a l'exterior del carrer Karpetan. Tanmateix, una vegada tancat l'accés secundari del carrer Hispano Suiza, la distància a l'accés principal al polígon de 1Km garanteix que aquestes retencions ocasionals puguin afectar a les infraestructures territorials.





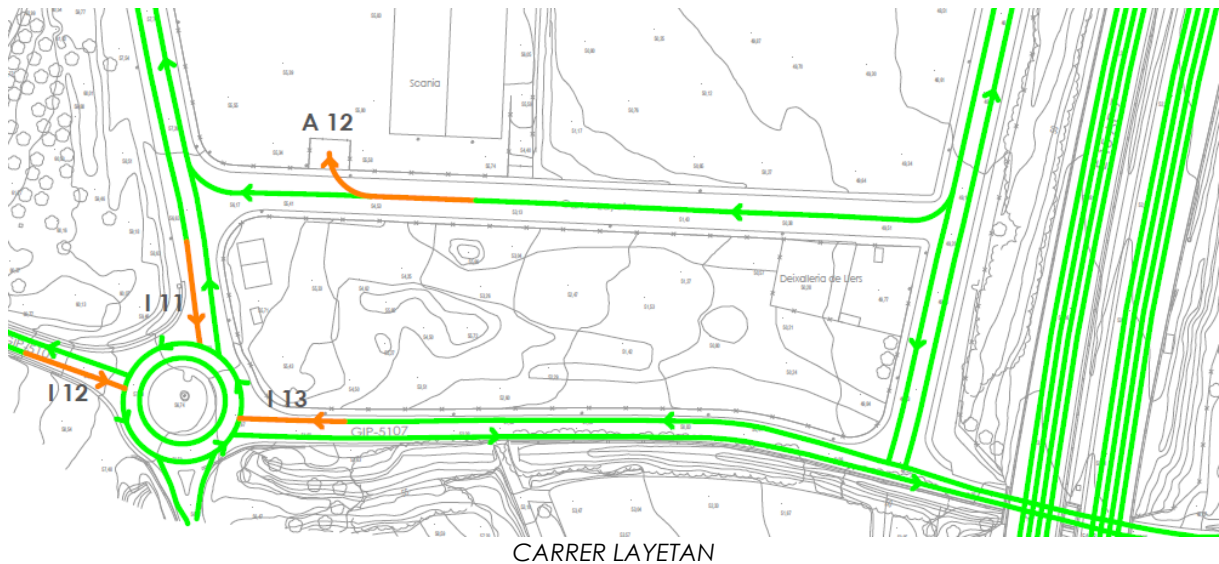
ACCÉS A10 ESTACIÓ DE SERVEI REPSOL



ACCÉS A11 ESTACIÓ DE SERVEI EUROWAG

Carrer Layetan

El carrer Layetan és l'únic del polígon industrial que té sentit únic de circulació (est-oest). Per aquesta circumstància i per donar accés a una única parcel·la (identificat amb el codi **A12**) aquest carrer no té cap disfunció apreciable pel que fa a la mobilitat.



ACCÉS A12 AL CARRER LAYETAN

5. DESCRIPCIÓ DE L'ESTAT FINAL DEL POLÍGON

Les àrees pendents de desenvolupament que generaran una nova mobilitat corresponen a les zones d'aprofitament privat del Pla parcial del sector d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis" al nord de l'estació de servei de la marca ANDAMUR

La transformació dels terrenys del sòl urbà consolidat de titularitat municipal al costat oest de l'Àrea de Servei Padrosa, ocupats actualment en part per aparcament de vehicles, no generarà un increment de la mobilitat i simplement oferiran un espai alternatiu per a aparcament als camions que són atrets per les activitats de subministrament de carburants i àrea de serveis als conductors implantades a les parcel·les d'aprofitament privat.



ÀREES D'IMPLANTACIÓ FUTURA D'ACTIVITATS

Per la situació geogràfica del polígon i la seva relació amb les grans infraestructures de transport d'abast internacional, es preveu que les activitats que s'implantaràn al sector d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis" seran similars a les que ja existeixen actualment al polígon: àrees d'aparcament i serveis destinats als conductors.

Mobilitat generada pel Pla parcial del sector d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis". Capacitat de la rotonda del PK.760,6 de la N-II.

La mobilitat generada i el seu impacte en l'enllaç amb la carretera N-II ha estat estudiada en dos documents:

- Avaluació de la mobilitat generada per al Pla Parcial Urbanístic de delimitació del sector PPUD C2 Nord Empolis de Llers, realitzat per Anthesis Lavola el 2020.
- Informe sobre l'impacte del pla parcial urbanístic de delimitació del sector PPUD C2 Nord "Empolis" de Llers en la rotonda d'enllaç de la N-II amb l'AP-7 i el propi sector, de data setembre de 2020, redactat per TRN-TÁRYET.



AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER AL PLA PARCIAL URBANÍSTIC DE DELIMITACIÓ DEL SECTOR PPUD C2 NORD "EMPOLIS" DE LLERS

INFORME SOBRE L'IMPACTE DEL PLA PARCIAL URBANÍSTIC DE DELIMITACIÓ DEL SECTOR PPUD C2 NORD "EMPOLIS" DE LLERS EN LA ROTONDA D'ENLLAÇ DE LA N-II AMB L'AP-7 I EL PROPI SECTOR

Setembre de 2020



Les conclusions dels estudis són que les entrades a la rotonda de l'enllaç de la N-II actualment presenten una capacitat sobrant elevada, entre el 94% i el 65% segons l'entrada i el mètode de càlcul. La implantació del PP Empolis suposarà un increment en hora punta de 159 vehicles. Aquests nous vehicles disminueixen molt lleugerament la capacitat sobrera, passant a nivells d'entre el 93% i el 55%. Segons els càlculs duts a terme el nivell de servei de la rotonda en hora punta ara és A i continuarà sent-ho una vegada estigui en funcionament el PP Empolis.

D'acord amb el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. La incorporació efectiva de l'activitat de l'aparcament municipal previst al Pla especial dels sistemes generals del sector C2, amb una capacitat per a 127 vehicles pesants, no suposa per si mateixa un increment de la mobilitat ja que es tracta d'una àrea no edificable de suport a les activitats de subministrament de carburants o de serveis als conductors en la que no s'exercirà cap altre ús que no sigui l'aparcament.

6. MILLORES PROPOSADES PER A LA MOBILITAT

Les millores proposades per a la millora de la mobilitat s'estableixen amb caràcter normatiu essent de compliment obligat en el desenvolupament del Sistema d'aparcaments públics del carrer Barreiros i del Pla parcial del sector d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis".

Aquestes mesures són:

Mesures al carrer Pegaso.

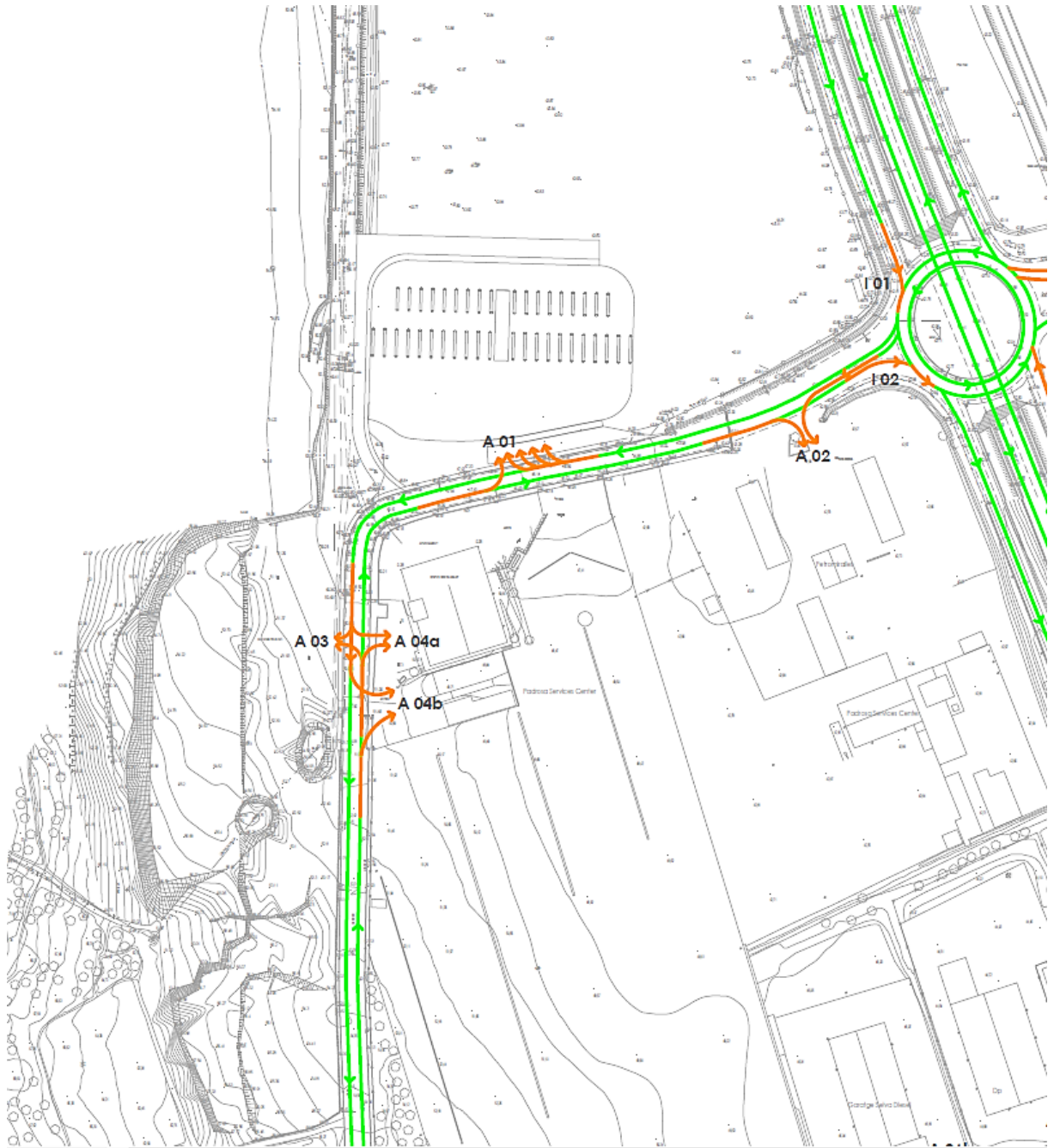
- Desdoblament del carrer Pegaso amb dos carrils en sentit d'entrada al polígon i dos carrils en sentit sortida.
- Supressió dels girs actuals a l'esquerra interposant una mitjana separadora.
- Concentració de l'accés al sector d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis" exclusivament a través de la rotonda de la confluència amb el carrer Barreiros.
- Limitació de noves interseccions entre la vialitat interior del sector d'activitats econòmiques PPUD C2 Nord "Empolis" i el carrer Pegaso exclusivament a maniobres de sortida del sector en direcció al carrer Pegaso.
- Prohibició de nous accessos a les parcel·les en sentit entrada a menys de 150 metres de l'eix de la rotonda del PK.760,6 de la N-II.

Mesures al carrer Barreiros.

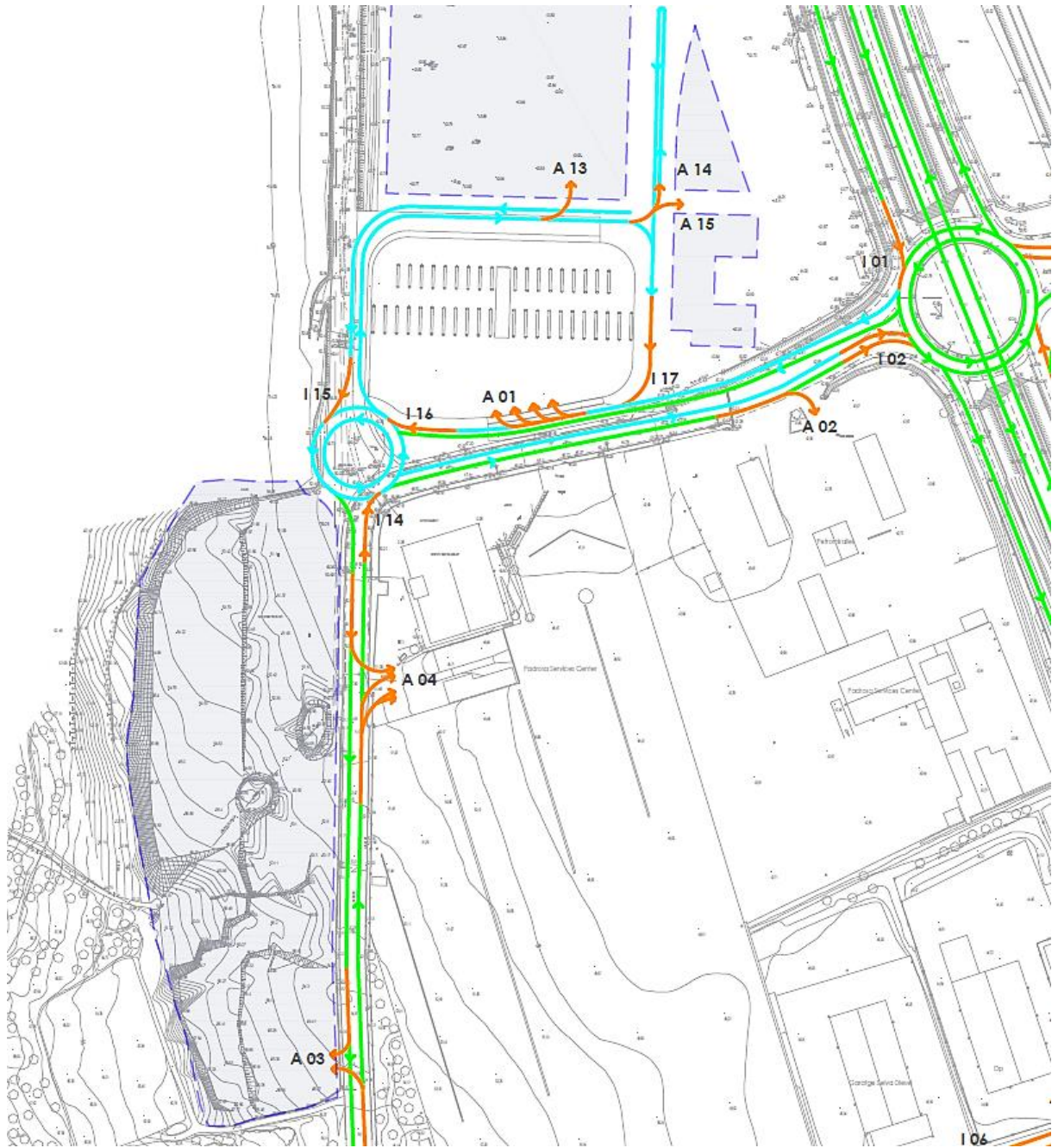
- Obligació de situar l'accés a l'aparcament de l'oest del carrer Barreiros a l'extrem més allunyat de la nova rotonda de la confluència amb el carrer Pegaso.
- Eliminació de l'accés actual.

Comparació entre l'estat actual i futur.

Les imatges següents mostren els esquemes de l'estat actual i el que resulta de les mesures correctores adoptades:



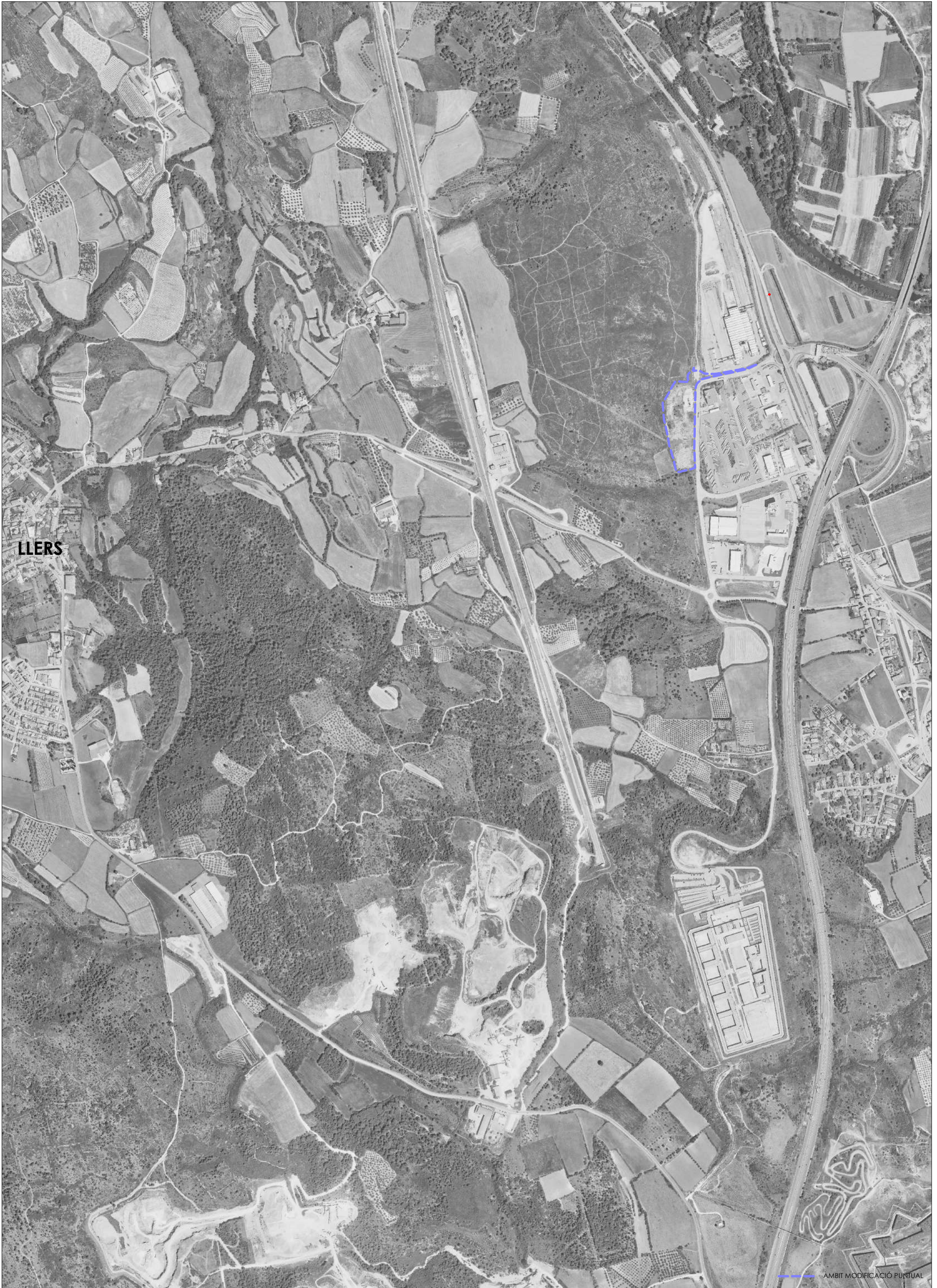
ESQUEMA DE FUNCIONAMENT. ESTAT ACTUAL



ESQUEMA DE FUNCIONAMENT. ESTAT FINAL

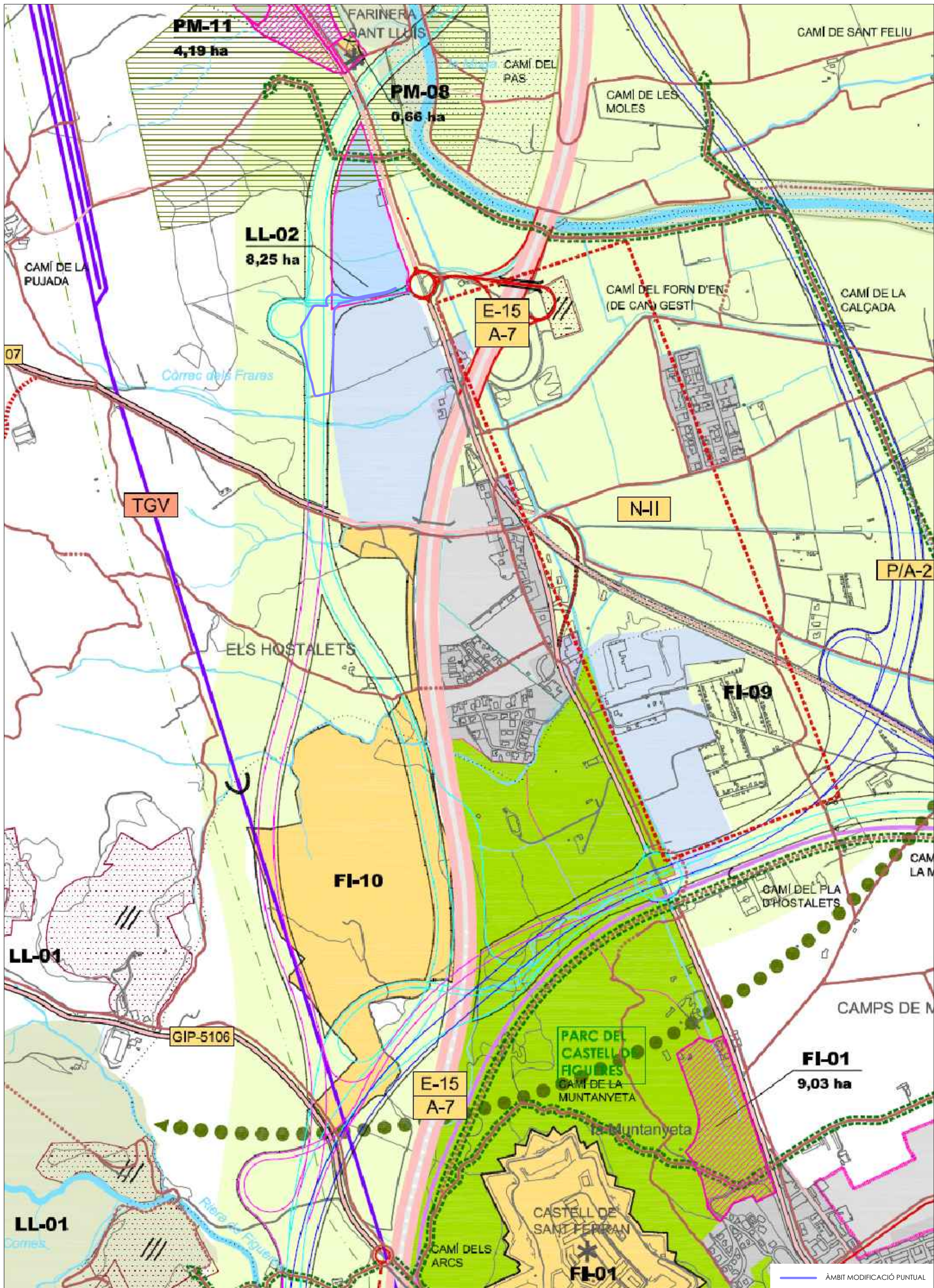
VI. PLÀNOLS

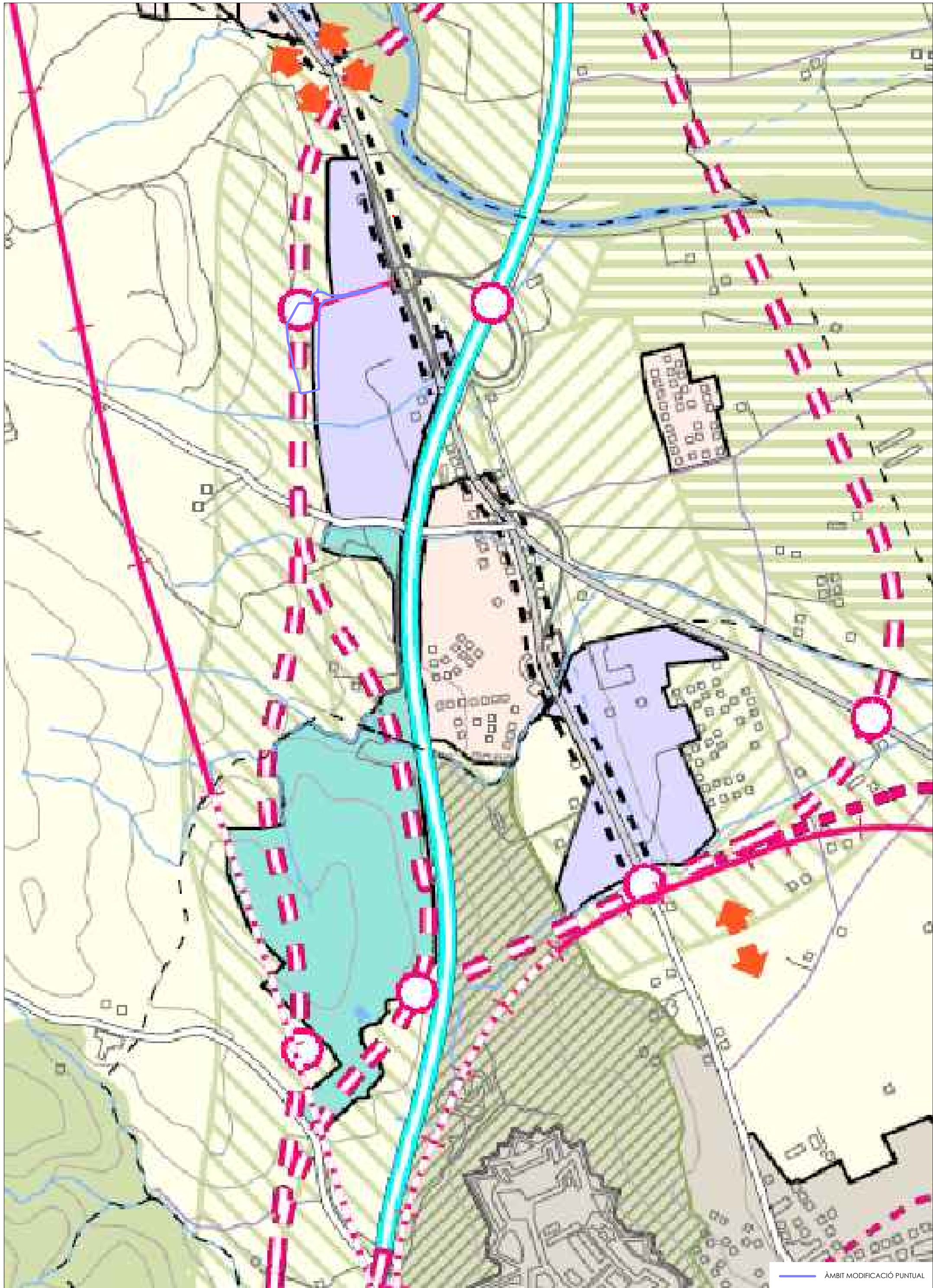
	Plànols Informatius
I-01.	SITUACIÓ
I-02.	PLANEJAMENT URBANÍSTIC ÀREA CENTRAL DEL PDUSUF
I-03.	PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES
I-04.	ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT
I-05.	PLANEJAMENT VIGENT CLASSIFICACIÓ DEL SÒL
I-06.	PLANEJAMENT VIGENT ZONIFICACIÓ
E-01	ESQUEMA DE FUNCIONAMENT. ESTAT ACTUAL
E02	ESQUEMA DE FUNCIONAMENT. ESTAT FINAL
	Plànols d'Ordenació
O-07.	PROPOSTA CLASSIFICACIÓ DEL SÒL
O-08a.	PROPOSTA ZONIFICACIÓ SOBRE TOPOGRÀFIC
O-08b.	PROPOSTA ZONIFICACIÓ SOBRE ORTOFOTO
O-09.	SISTEMES EXTERNS VINCULATS
O-10.	ÀMBIT SUSPENSÍO DE LLICÈNCIES



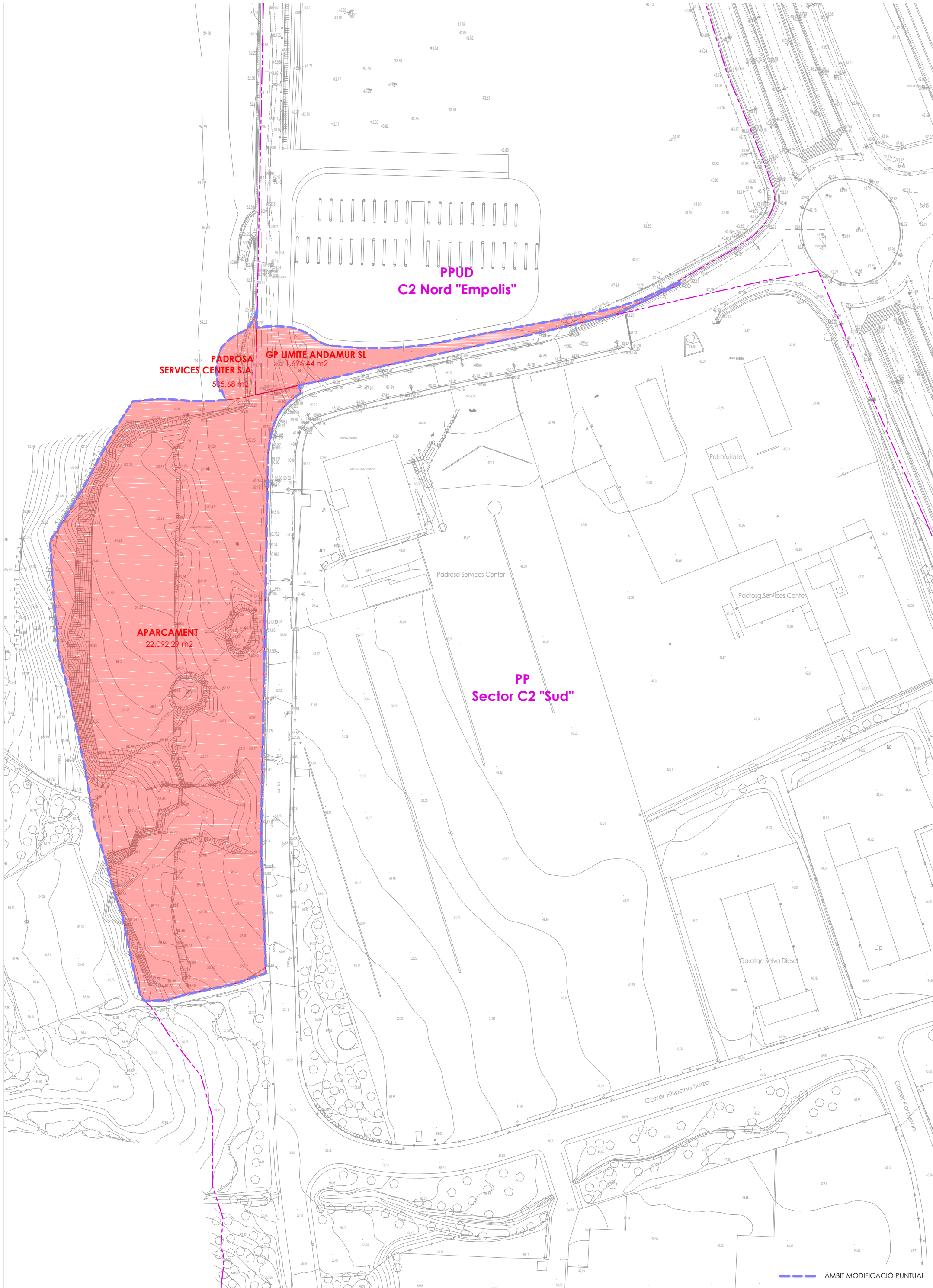
LLERS

--- AMBIT MODIFICACIÓ PUNTUAL

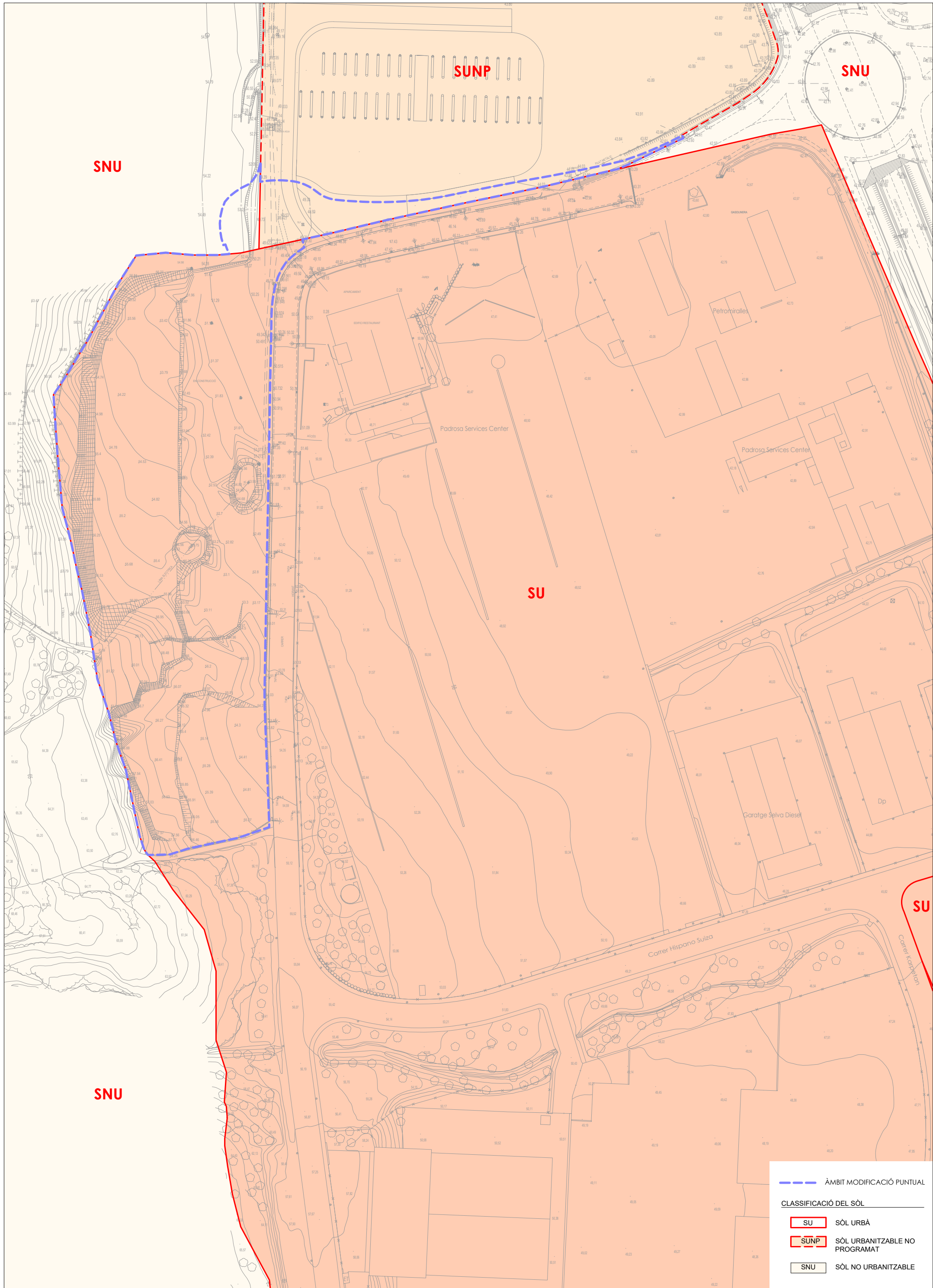




— ÀMBIT MODIFICACIÓ PUNTUAL



ÀMBIT MODIFICACIÓ PUNTUAL



SNU

SUNP

SNU

SU

SU

SNU

--- ÀMBIT MODIFICACIÓ PUNTUAL

CLASSIFICACIÓ DEL SÒL

- SU SÒL URBÀ
- SUNP SÒL URBANITZABLE NO PROGRAMAT
- SNU SÒL NO URBANITZABLE

APROVACIÓ INICIAL

MODIFICACIÓ DEL PGOU "Sistemes dels polígons industrials"
17730 - LLERS

REF. 1064

OCTUBRE 2021

DIN A1 1/750
DIN A3 1/1.500



AJUNTAMENT DE LLERS

Narcís Reverendo, arquitecte
Joaquim Ginesta, arquitecte

Reverendo-Ginesta Arquitectes Associats, SLP
Nou, 7-pral 17001 Girona
tel: 972221716 rg@rg-arquitectes.com www.rg-arquitectes.com

GIR

REVERENDO GINESTA ARQUITECTES

I-05 PLANEJAMENT VIGENT CLASSIFICACIÓ DEL SÒL





Cami públic

PPUD
C2 Nord "Empolis"

d1 c2

PE
"Sistemes generals C2"

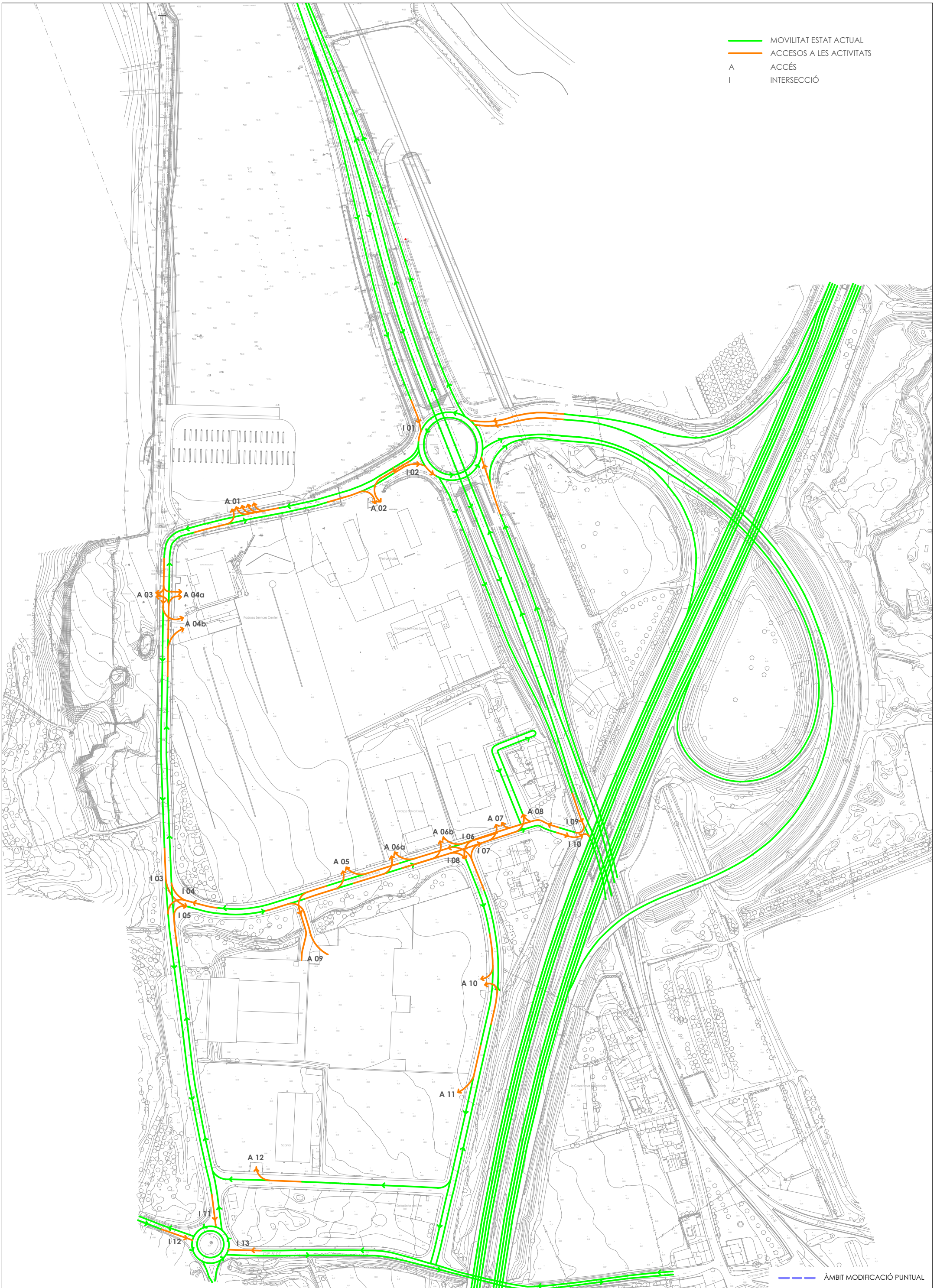
PP
Sector C2 "Sud"

LÍNEA EDIFICACIÓ

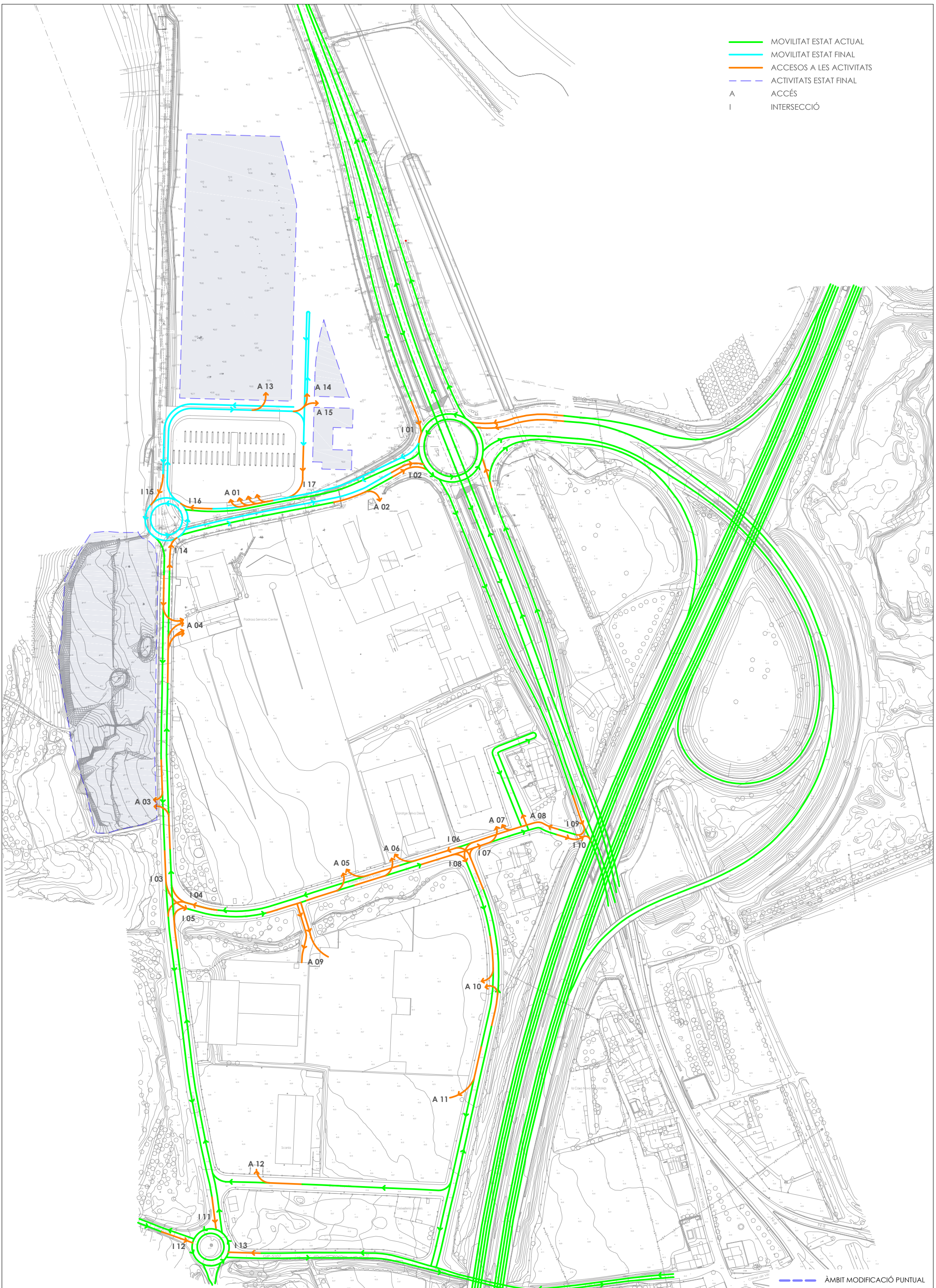
- ÀMBIT MODIFICACIÓ PUNTUAL
- ÀMBIT PLA ESPECIAL
- ÀMBIT PLA PARCIAL

SISTEMES LOCALS: EQUIPAMENTS	
ZONA VERDA	
SISTEMES GENERALS	
SISTEMES LOCALS	
ZONA INDUSTRIAL I DE SERVEIS	
VIALITAT	

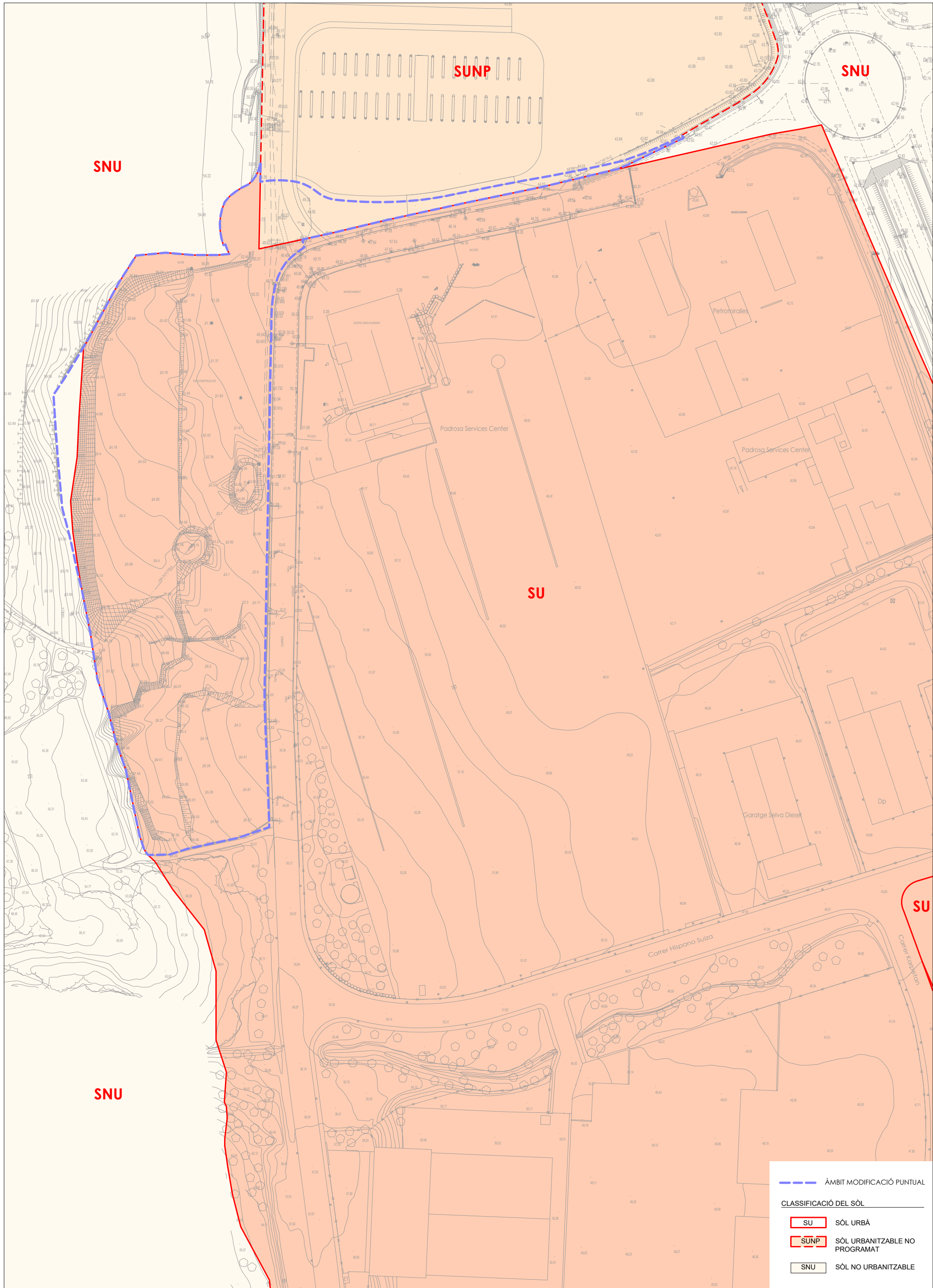
- MOVILITAT ESTAT ACTUAL
- ACCESOS A LES ACTIVITATS
- A ACCÉS
- I INTERSECCIÓ

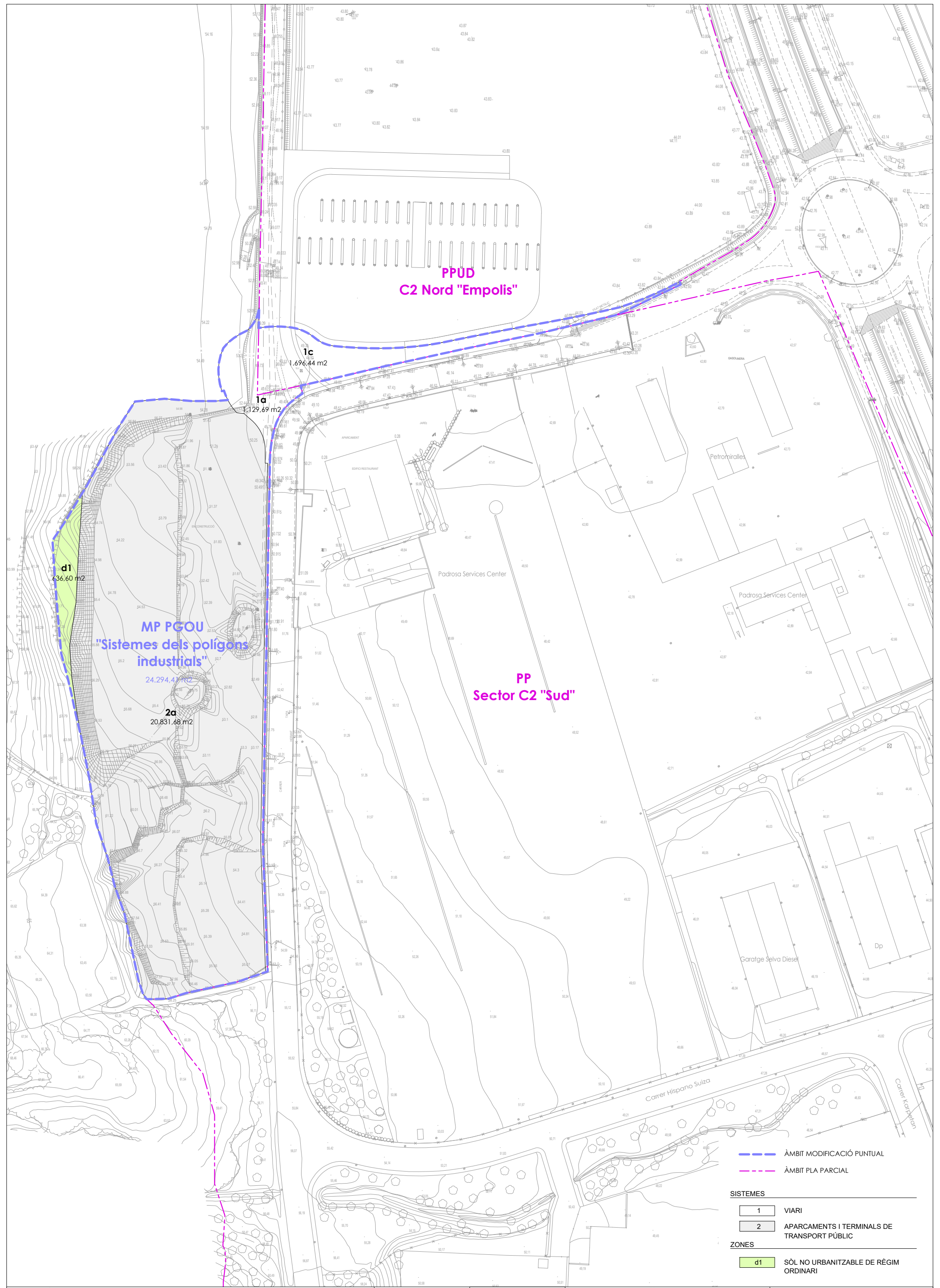


- MOVILITAT ESTAT ACTUAL
- MOVILITAT ESTAT FINAL
- ACCESOS A LES ACTIVITATS
- ACTIVITATS ESTAT FINAL
- A ACCÉS
- I INTERSECCIÓ



— — — — — ÀMBIT MODIFICACIÓ PUNTUAL





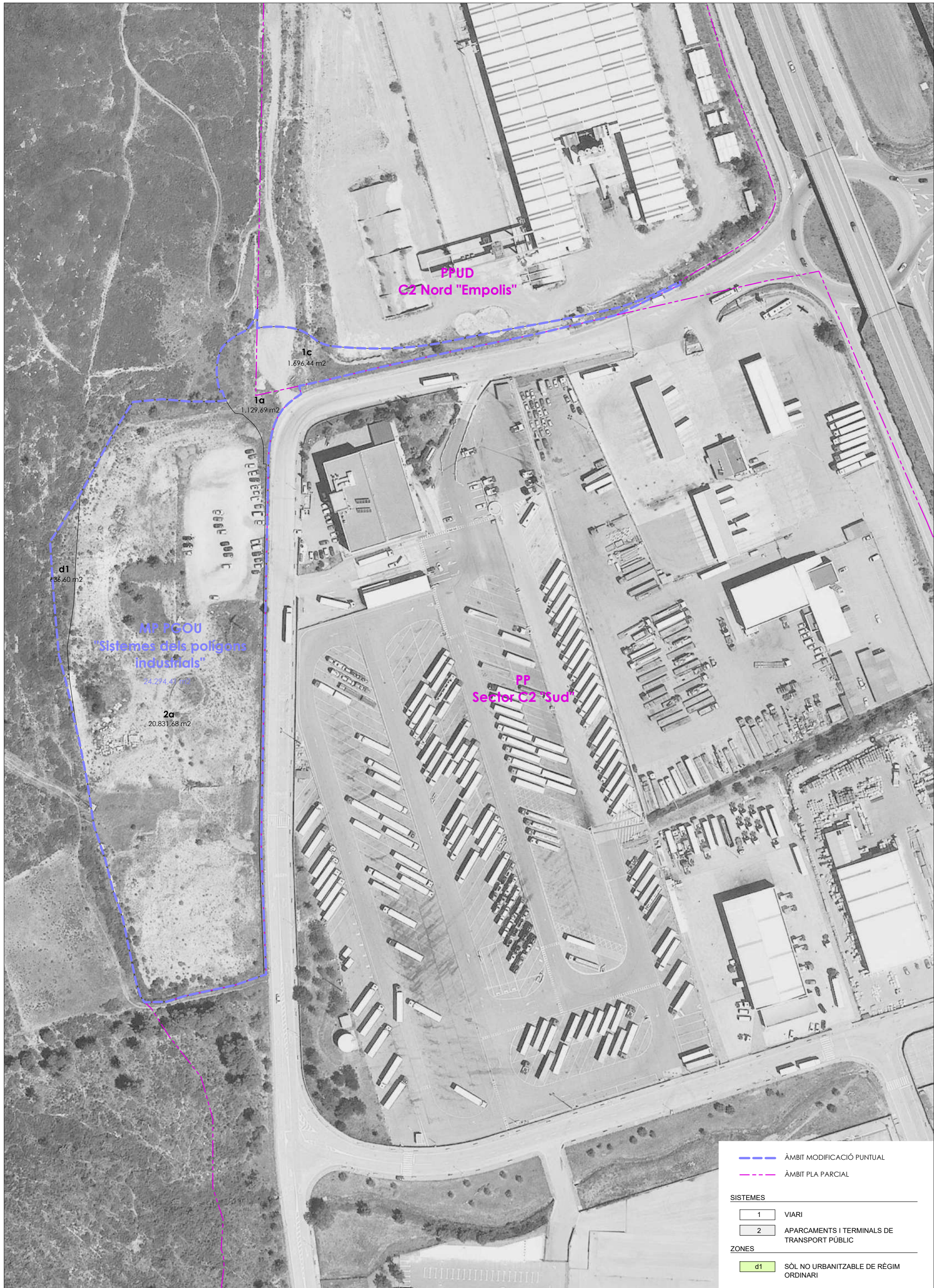
--- ÀMBIT MODIFICACIÓ PUNTUAL
--- ÀMBIT PLA PARCIAL

SISTEMES

1	VIARI
2	APARCAMENTS I TERMINALS DE TRANSPORT PÚBLIC

ZONES

d1	SÒL NO URBANITZABLE DE RÈGIM ORDINARI
----	---------------------------------------



--- ÀMBIT MODIFICACIÓ PUNTUAL
--- ÀMBIT PLA PARCIAL

SISTEMES

1	VIARI
2	APARCAMENTS I TERMINALS DE TRANSPORT PÚBLIC

ZONES

d1	SÒL NO URBANITZABLE DE RÈGIM ORDINARI
----	---------------------------------------

