

Aprovat inicialment per l'Ajuntament Ple
en la sessió de data 25 d'abril de 2025
En dono fe,
El secretari general de l'Ajuntament de Lleida,

Antonio Roperó Vilaró
Secretari General

2025.05.07
15:26:39
+02'00'

urban
arku3

Carrer de l'Olivera, núm. 16. 25199 LLEIDA
T. 973 982 431 - 618 303 817
arku3@arku3.com - www.arku3.com

MODIFICACIÓN DEL PGLL CON ORDENACIÓN DETALLADA EN EL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE MILSA Y TERRENOS DE SUELO NO URBANIZABLE

DOCUMENTO COMPRENSIVO PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Situación:

Carretera LL-11, Km. 5, LLEIDA

Promotor:



Ajuntament de Lleida

Redactor:

ARKU 3 URBAN, SLP

JULIO 2024

Los documentos que integran el DOCUMENTO COMPRENSIVO PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA de la **MODIFICACIÓN del PLAN GENERAL de LLEIDA con ORDENACIÓN DETALLADA en el ámbito del PLAN ESPECIAL URBANÍSTICO DE MILSA Y TERRENOS DE SUELO NO URBANIZABLE** del municipio de Lleida, en la comarca del Segrià, provincia de Lleida, tienen el siguiente contenido:

DOCUMENTACIÓN ESCRITA

- 1 Objeto del documento**
- 2 Apartados de la modificación que afectan a la Red Ferroviaria**
 - 2.1 Apartado 1.4.2. Planeamiento municipal
 - 2.2 Apartado 1.5 Marco legal aplicable
 - 2.3 Apartado 2.4 Descripción de la propuesta de modificación
 - 2.4 Apartado 2.5.8 Sistema ferroviario
 - 2.5 Apartado 3.1 Normativa urbanística modificada
 - 2.6 Anexo 6 Ordenanzas reguladoras del PEU de Milsa

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PLANOS INFORMACIÓN

- I.4c** Planejament vigent

PLANOS ORDENACIÓN

- O.1** Proposta Modificació
- O.2** Zonificació

DOCUMENTACIÓN ESCRITA

1 Objeto del documento

El objeto del presente **documento comprensivo** es acompañar al documento de la **Modificación del Plan General de Lleida con ordenación detallada en el ámbito del Plan Especial de MILSA y terrenos de Suelo No Urbanizable**, incorporando la traducción al castellano de los apartados del mismo que hacen referencia de forma directa o indirecta a la Red Ferroviaria, dando cumplimiento al artículo 15.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, **para que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pueda emitir informe.**

“La Administración Pública instructora deberá traducir al castellano los documentos, expedientes o partes de los mismos que deban surtir efecto fuera del territorio de la Comunidad Autónoma y los documentos dirigidos a los interesados que así lo soliciten expresamente. Si debieran surtir efectos en el territorio de una Comunidad Autónoma donde sea cooficial esa misma lengua distinta del castellano, no será precisa su traducción.”

En el presente documento también se adjuntan directamente los planos del documento de la Modificación donde se grafian las limitaciones a la propiedad del sistema ferroviario.

2 Apartados de la modificación que a la Red Ferroviaria

En el presente apartado se transcriben traducidos al castellano los apartados del documento de la modificación que afectan de forma directa o indirecta a la Red Ferroviaria.

A nivel de guía, se adjunta el índice del documento de la Modificación, resaltando los apartados que se transcriben:

“DOCUMENTACIÓ ESCRITA

0 ANTECEDENTS

- 0.1 Tràmit Consulta Ambiental
 - 0.1.1 Informe del Departament de Cultura
 - 0.1.2 Informe de l'Agència Catalana de l'Aigua
 - 0.1.3 Informe del Departament d'Interior. Protecció Civil
 - 0.1.4 Informe del Departament de Territori
 - 0.1.5 Informe de l'Oficina de Gestió Ambiental Unificada
 - 0.1.6 Informe Ambiental Estratègic

1 MEMÒRIA INFORMATIVA

- 1.1 Objecte del document
- 1.2 Emplaçament de l'actuació
 - 1.2.1 Emplaçament
 - 1.2.2 Àmbit de la modificació
 - 1.2.3 Preexistències
 - 1.2.4 Serveis existents
- 1.3 Estructura de la propietat
 - 1.3.1 Estructura de la propietat
 - 1.3.2 Relació dels titulars anteriors
- 1.4 Planejament general vigent
 - 1.4.1 Planejament territorial

1.4.2 Planejament municipal

1.5 Marc legal aplicable

2 MEMÒRIA DE LA PROPOSTA DE MODIFICACIÓ I DE L'ORDENACIÓ DEL SUR-44

- 2.1 Antecedents urbanístics
- 2.2 Objectiu i criteris generals de la modificació
- 2.3 Síntesis de les alternatives considerades
 - 2.3.1 Alternatives considerades
 - 2.3.2 Valoració de les alternatives
- 2.4 Descripció de la proposta de modificació
 - 2.4.1 Delimitació d'un sector industrial (SUR-44) i creació d'una nova clau de desenvolupament (Clau 13B)
 - 2.4.2 Ordenació detallada del SUR-44
 - 2.4.3 Creació d'una nova subzona de creixement industrial: Clau 6D2
 - 2.4.4 Qualificació de l'Estació depuradora com a Sistema d'Infraestructures en sòl no urbanitzable
- 2.5 Justificació i compliment del marc legal aplicable
 - 2.5.1 Paràmetres aprofitament
 - 2.5.2 Cessió de l'aprofitament urbanístic
 - 2.5.3 Cessions mínimes per a Zones verdes i Equipaments
 - 2.5.4 Avaluació ambiental
 - 2.5.5 Mobilitat
 - 2.5.6 Avaluació econòmica i financera
 - 2.5.7 Memòria social i impacte de gènere
 - 2.5.8 Sistema ferroviari**
 - 2.5.9 Inundabilitat
 - 2.5.10 Servituds aeronàutiques
 - 2.5.11 Carreteres
 - 2.5.12 Urbanització
 - 2.5.13 Justificació article 95.5 del TRLUC
- 2.6 Quadres resum
 - 2.6.1 Planejament vigent
 - 2.6.2 Proposta modificació
 - 2.6.3 Quadre comparatiu
- 2.7 Justificació de la iniciativa, conveniència i oportunitat de la modificació

3 NORMATIVA URBANÍSTICA

- 3.1 Normativa urbanística
 - Article 1. Modificació de l'article 190
 - Article 2. Creació d'un nou article 130bis
 - Article 3. Creació d'un nou article 199bis
 - Article 4. Modificació de l'article 176ter

Article 5. Modificació de l'Annex 2 del PGLL

Disposició derogatòria

4 GESTIÓ I PLA D'ETAPES

- 4.1 Delimitació Poligonal
- 4.2 Sistema d'actuació
- 4.3 Determinació de la cessió de d'Aprofitament urbanístic
- 4.4 Les càrregues d'urbanització i la cessió de les obres d'urbanització
- 4.5 Garanties d'urbanització
- 4.6 Projecte de Parcel·lació
- 4.7 Agenda i Pla d'etapes

DOCUMENTS ANNEXES

- ANNEX 1 NOTES REGISTRALS**
- ANNEX 2 DOCUMENT AMBIENTAL ESTRATÈGIC**
- ANNEX 3 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**
- ANNEX 4 AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA I INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA**
- ANNEX 5 ESTUDI URBANITZACIÓ BÀSICA**
- ANNEX 6 MEMÒRIA TÈCNICA INSTAL·LACIONS DE DEPURACIÓ**
- ANNEX 7 ESTUDI D'IMPACTE I INTEGRACIÓ PAISATGÍSTICA**

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

PLÀNOLS INFORMACIÓ

- I.1 Situació
- I.2 Ortofotomapa
- I.3 Topogràfic
- I.4a Planejament vigent: PTPP i PGLL
- I.4b Planejament vigent: PEU MILSA
- I.4c Planejament vigent**
- I.5 Servituds aeronàutiques
- I.6 Estructura de la propietat

PLÀNOLS ORDENACIÓ

- O.1 Proposta Modificació**
- O.2 Zonificació**

2.1 Apartado 1.4.2 Planeamiento municipal

“1.4.2 Planeament municipal

(...)

1.4.2.1 Text Refós del Pla General municipal d'ordenació urbana i territorial de Lleida

(...)

Debido a que el ámbito de la presente modificación limita con el sistema ferroviario, se transcriben a continuación los artículos del PGLL relativos a este sistema:

"APARTADO 4 - SISTEMA FERROVIARIO

Art. 131 Definición, identificación y tipo

El sistema ferroviario comprende los espacios e instalaciones reservados para las líneas de transporte por ferrocarril y las actividades directa o indirectamente relacionadas con esta actividad como son las estaciones de viajeros, mercancías, apeaderos, los servicios complementarios e instalaciones anexas, y los talleres de limpieza y reparación. Se identifican con la clave F en los planos de ordenación.

Sin menospreciar la competencia estatal o autonómica en esta materia, este plan contiene las previsiones de ordenación que corresponden al sistema ferroviario, y en el que se incluyen las líneas de ferrocarril a cielo abierto existentes o en proyecto, así como su entorno de protección. Especialmente se establecen las opciones de trazado y reservas ferroviarias de las instalaciones técnicas y de servicio a los viajeros, para la red del TGV y la velocidad alta. Red actualmente en proceso de desarrollo, que debe concretarse en los proyectos correspondientes, además de las reservas que contiene el Plan General.

Art. 132 Titularidad y régimen urbanístico

El suelo calificado de sistema ferroviario será de titularidad pública, sin perjuicio de que las formas de construcción, explotación, mantenimiento y gestión de las redes o estaciones o áreas de servicio sean de gestión privada.

1.- La obtención de suelo, la proyección de la infraestructura, la construcción, el uso, la explotación y la conservación de la red ferroviaria se regulará por lo que disponen estas Normas y la legislación sectorial vigente.

2.- Las condiciones que regulan el entorno de las vías férreas se regirán por lo que dispone la legislación sectorial vigente sobre limitaciones de la propiedad y sobre el entorno de las vías férreas, como también para las correspondientes disposiciones urbanísticas o determinaciones de los Planes Especiales que se redacten para la ordenación específica de los diversos trazados o ámbitos ferroviarios.

Art. 133 Condiciones de ordenación y de protección

1. Condiciones de ordenación:

En general hay que afirmar que las obras e instalaciones que son destinadas a estos usos quedan sujetas a la normativa específica sobre la materia.

a) No obstante, en suelo urbano hay una ordenación detallada del Sistema Ferroviario.

b) Aun teniendo en cuenta aquello que se prevé en los planos de ordenación, la edificación en las zonas de Suelo Urbano y Urbanizable Programado, se separará, como mínimo, lo establecido en la normativa sectorial ferroviaria vigente.

c) En los Suelos Urbanizables No Programados y No Urbanizables, y los destinados a otros sistemas, la edificación se situará de acuerdo con la normativa sectorial ferroviaria vigente.

d) Los Planes Parciales de Ordenación urbana correspondientes a sectores de Suelo Urbanizable, cruzados o inmediatos a las vías férreas, regularán la edificación y el uso y ordenarán el suelo respetando las limitaciones impuestas por la legislación especial ferroviaria vigente y por las presentes Normas, que tendrán la consideración de mínimas. En estos Planes Parciales, la inedificabilidad a que se refiere el artículo anterior, podrá ser ampliada hacia áreas o sectores determinados.

e) Cuando la proximidad del ferrocarril no impida, limite o estorbe, total o parcialmente, el destino de la franja no edificable a espacios verdes o estacionamientos, este suelo podrá destinarse a esta finalidad; sin computar, sin embargo, a los tales efectos la superficie adscrita al Sistema Ferroviario que sea de dominio público.

2. Protección del sistema ferroviario:

Los nuevos instrumentos de planificación urbanística, cuando incluyan dentro de su ámbito alguna línea de ferrocarril en servicio, o planificada, que cuente con un estudio informativo aprobado o en trámite de información pública, deberán tener en cuenta la legislación sectorial ferroviaria, cuyas normas básicas son, en el ámbito de las competencias del Estado, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del sector ferroviario, en todos aquellos aspectos que no contravengan la nueva ley.

Los principales aspectos de esta legislación con incidencia en el planeamiento urbanístico son los siguientes:

- Calificar de sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, los terrenos ocupados por infraestructuras ferroviarias que forman parte de la red ferroviaria de interés general, así como aquellos que deban ocuparse a tal fin, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente o en trámite de información pública, y no deberá incluirse en el planeamiento urbanístico ninguna determinación que impida o que perturbe el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas. el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).
- Establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y una línea límite de edificación.
- Definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en las zonas mencionadas, con el objetivo de garantizar la seguridad tanto de la infraestructura como del transporte ferroviario. Éstas se regulan en los artículos 12 a 18 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y en los artículos correspondientes del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del sector ferroviario.
- Requerir, en las zonas de dominio público y de protección, para ejecutar cualquier tipo de obras o de instalaciones fijas o provisionales, para cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se pueda realizar en ellas, y para plantar o para talar árboles, la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), sin perjuicio de las competencias de otras administraciones.
- Prohibir, en ambos lados de la línea ferroviaria, en los terrenos situados en la línea límite de edificación, cualquier tipo de obra de construcción, de reconstrucción o de ampliación, salvo las que resulten necesarias para la conservación y para el mantenimiento de las edificaciones existentes, para las que también se requerirá la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Las construcciones, las edificaciones, las instalaciones, así como los usos que se establezcan dentro del ámbito de influencia del sistema ferroviario, estarán sujetos al régimen de protección establecido en la legislación sectorial ferroviaria vigente y concordante en la materia. Todo ello sin perjuicio de lo previsto en este Plan General y las áreas de afección delimitadas en base al trazado para la implantación del Tren de Alta Velocidad.

Cuando la proximidad del ferrocarril no impida, limite o estorbe, total o parcialmente, el destino de la franja no edificable a espacios verdes o estacionamientos, este suelo podrá destinarse a esta finalidad; sin computar, sin embargo, a los tales efectos la superficie adscrita al Sistema Ferroviario que sea de dominio público.

En relación con la definición de la zona de dominio público, de la zona de protección y de la línea límite de edificación, salvo que el Ministerio de Fomento, de manera expresa, determine unas distancias inferiores aplicables a una determinada línea ferroviaria, las limitaciones serán las siguientes:

- La zona de dominio público, que comprenderá los terrenos ocupados por la explanación de la línea ferroviaria y una franja de terreno de 8 m a ambos lados de ésta, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la línea desde las aristas exteriores de la explanación. No obstante, en el suelo calificado de suelo urbano o de suelo urbanizable, y siempre que éste cuente con el planeamiento derivado que requiera la legislación urbanística aplicable para iniciar su ejecución, esta distancia se reducirá a 5 m.
- La zona de protección, constituida por las franjas de terreno situadas a ambos lados de la línea ferroviaria y delimitadas, interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por unas líneas paralelas al eje de la línea que delimita ésta, y situadas a 70 m de la arista exterior de la explanación más próxima. No obstante, en el suelo calificado de suelo urbano o de suelo urbanizable, y siempre que éste cuente con el planeamiento derivado que requiera la legislación urbanística aplicable para iniciar su ejecución, esta distancia se reducirá a 8 m.
- Las líneas límite de edificación se sitúan a 50 m de la arista exterior de la plataforma, medidas

horizontalmente a partir de ésta. No obstante, en los tramos de las líneas que discurren por zonas urbanas la distancia mencionada se reducirá, con carácter general, a 20 m.

3. Medidas de seguridad:

a) Las actuaciones urbanísticas, en suelos Urbanizables, contiguos, o que incluyen elementos del sistema ferroviario, exigirán la colocación de vallas o de sistemas de seguridad, los cuales serán considerados como gastos de urbanización, a cargo del sujeto que debe asumir el coste de las obras de urbanización.

b) La supresión de los pasos a nivel y su sustitución por otros a diferente nivel, será regulada por la legislación específica en la materia. En el caso de que la supresión o sustitución sea a cuenta, parcial o totalmente, de la administración pública titular de la carretera o calle, el incremento de la circulación sea ocasionada por la urbanización del sector inmediato a la vía férrea, el coste de la supresión o sustitución repercutirá, total o parcialmente, a cargo del sujeto que debe asumir el coste de las obras de urbanización.

Las obras e instalaciones que son destinadas a estos usos quedan sujetas a la normativa específica sobre la materia.

4.- Ruidos y vibraciones:

En las solicitudes de licencia de obras de edificación destinadas al uso residencial y oficinas en sectores de planeamiento que incluyan el sistema general ferroviario o sean colindantes con este sistema, será de aplicación la legislación sectorial ferroviaria vigente y concordante en la materia.

Cualquier actuación que se realice en el ámbito de protección de las líneas ferroviarias actuales deberá cumplir lo establecido en la legislación estatal, autonómica y local en materia de ruidos y vibraciones. Éstas no comportarán para el ferrocarril, ni para la empresa explotadora del mismo, ninguna carga y, en ningún caso, supondrá afectación a la correcta explotación ferroviaria.

De acuerdo con el artículo 16.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, cualesquiera de las obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección y que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tráfico por las líneas ferroviarias, irán a cargo de los promotores de las mismas.

Los proyectos constructivos de todas las edificaciones contenidas en los ámbitos colindantes con el sistema general ferroviario, en los que alguna parte de éstas esté a menos de 20 m de la arista exterior más próxima de la plataforma ferroviaria o, en las zonas cubiertas, desde el intradós de la estructura que sirva de apoyo a la losa de cobertura, incluirán una separata que estudie el impacto por ruido y por vibraciones producidas por el ferrocarril y las medidas adoptadas en su caso, para que los niveles de ruido y de vibraciones estén dentro de los niveles admisibles por la normativa sectorial vigente.

Art .134 Condiciones de uso, edificación y desarrollo

1. La ordenación del Sistema ferroviario referido a los nuevos trazados de líneas ferroviarias, definido por el Plan General se desarrollará de acuerdo con la redacción de un Plan Especial que determinará la intensidad y los usos vinculados directamente con la función ferroviaria de explotación, conservación y mejora del servicio como la particularización de calificaciones y aprovechamiento de los terrenos incorporados dentro de la delimitación.

2. Licencia municipal: Las construcciones, instalaciones y edificaciones y otras actividades de la zona adyacente a las vías férreas que integran el sistema ferroviario, estarán sujetas a licencia municipal, sin perjuicio de otras intervenciones e informes en el trámite de concesión de la misma.

3. Medidas medioambientales: En la realización del Sistema Ferroviario, las obras deben prever la restitución de la continuidad de caminos, acequias y en general infraestructuras del territorio así como tomar medidas para la recomposición parcelaria, la reserva y no afectación de corredores ecológicos, la previsión de elementos contra los ruidos y barreras acústicas. Por último también se deberá justificar la reducción del impacto sobre los "paisajes, producidos por las obras y por las vallas de protección del sistema ferroviario."

2.2 Apartado 1.5 Marco legal aplicable

1.5 Marc legal aplicable

El presente documento se ha redactado de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente en materia urbanística:

- (...)
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- (...)

2.3 Apartado 2.5.8 Sistema ferroviario

2.5.8 Sistema ferroviario

Dado que el PEU de Milsa limita con el sistema ferroviario, se deberá dar cumplimiento a la normativa sectorial de aplicación:

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF'15).
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF'04).
- Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (MLSF'22).

Los principales aspectos de esta legislación con incidencia con el planeamiento urbanístico quedan recogidos normativamente en el Apartado 4 – Sistema Ferroviario del PGLL (artículos del 131 al 134), siendo de aplicación en el ámbito de la presente modificación.

A nivel de limitaciones a la propiedad, en los terrenos que configuran el vigente PEU de Milsa se mantienen las distancias informadas en el documento de la **Modificación del Plan especial urbanístico de Milsa (MPEU)**, en base al informe de ADIF de 20 de septiembre de 2017 (Expediente: Petición de informe urbanístico de "Modificación del Plan especial urbanístico de MILSA en la partida de Les Canals, polígono 15, parcelas 249, 250 y 252, exp. 65/2016). En los nuevos terrenos de suelo no urbanizable que se incorporan dentro del ámbito de la modificación se establecen las distancias genéricas fijadas por la normativa sectorial.

En base a lo anterior, las limitaciones a la propiedad de la presente modificación quedan reguladas de la siguiente forma, y recogidas en los planos de ordenación **O.1 Propuesta Modificación** y **O.2 Zonificación**:

- **Ámbito Estación Depuradora:**
 - o Zona de Dominio Público: ocho metros (8m) desde la arista exterior de la explanación.
 - o Zona de Protección: setenta metros (70m) desde la arista exterior de la explanación.
 - o Límite de Edificación: veinte metros (20m) de la arista exterior de la plataforma, manteniendo la distancia establecida en la "Modificación del Plan especial urbanístico de MILSA".

- **Ámbito SUR-44:**

- o Zona de Dominio Público: ocho metros (8m) desde la arista exterior de la explanación.
- o Zona de Protección: setenta metros (70m) desde la arista exterior de la explanación.
- o Límite de Edificación:
 - cincuenta metros (50m) de la arista exterior de la plataforma en la parte del ámbito calificada de sistema viario (Clave VB), equipamientos (Clave EC) y zonas verdes (Clave VJ).
 - Veinte metros (20m) de la arista exterior de la plataforma en la parcela industrial (Clave 6D2), manteniendo la distancia establecida en la "Modificación del Pla especial urbanístico de MILSA".

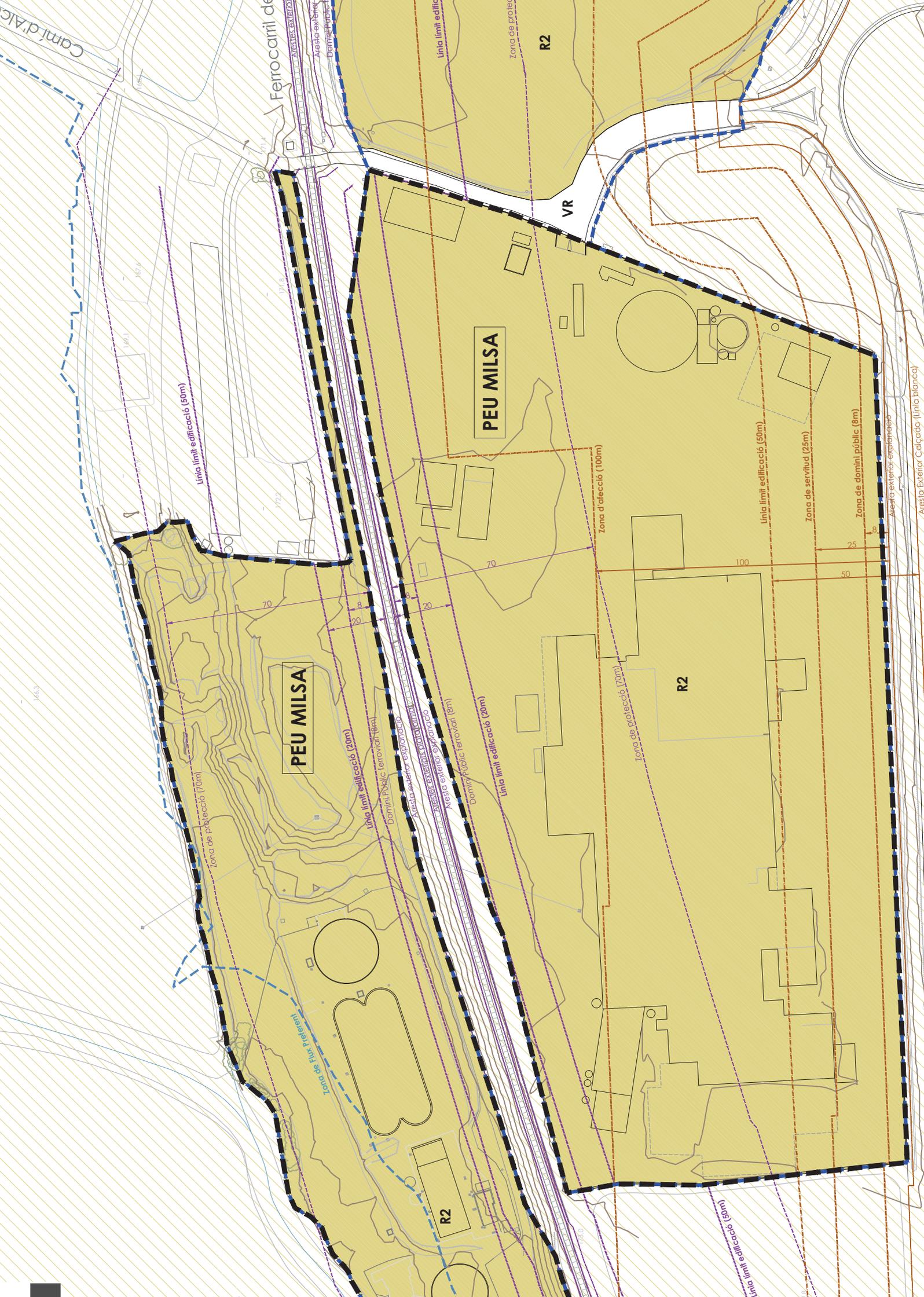
Lleida, julio 2024

2024.07.15
arku3 12:52:18
+02'00'

Arku3 Urban, SLP.

Arquitecte

Marc Ribes i Mesalles



Ferrocarril de Catalunya

PEU MILSA

PEU MILSA

R2

R2

VR

Línia límit edificació (50m)

Línia límit edificació (20m)

Zona d'afecció (100m)

Zona de protecció (70m)

Línia límit edificació (8m)

Zona de protecció (70m)

Línia límit edificació (50m)

Zona de servitud (25m)

Zona de domini públic (8m)

Zona de Fixeig Preexistent

R2

Línia límit edificació (50m)

Aresta exterior expandida

Aresta Exterior Calçada (línia blanca)

