

	Pesetas
Presupuesto y financiación:	
CEE	40.051.286
Ministerio de Asuntos Sociales	32.560.840
Comunidad Autónoma de Castilla y León	16.280.485
Corporaciones Locales	5.604.009
Total	94.496.620

Cuenta bancaria del proyecto a los efectos de lo establecido en la cláusula quinta del Convenio:

Caja de Ahorros Municipal de Belorado (Burgos), número de cuenta corriente 16/3. Titular: Programa de desarrollo rural integral en la Comarca Montes de Oca.

Madrid, 11 de noviembre de 1991.

Por la Comunidad Autónoma
de Castilla y León,

Por el Ministerio
de Asuntos Sociales,

José Manuel Fernández Santiago,
Consejero de Sanidad y Bienestar
Social

Matilde Fernández Sanz
Ministra

COMUNIDAD AUTONOMA VALENCIANA

4160 RESOLUCION de 9 de enero de 1992, de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba definitivamente el Programa de Actuación Urbanística «Ciudad del Transporte», de Castellón de la Plana, con determinadas advertencias y consideraciones.

Visto el expediente administrativo instruido a instancia del Ayuntamiento de Castellón, relativo al Programa de Actuación Urbanística «Ciudad del Transporte», de Castellón de la Plana.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.-El Ayuntamiento de Castellón aprobó inicialmente el Proyecto el 28 de febrero de 1991 y, tras un periodo de información pública de un mes, en el que no se produjeron alegaciones, lo aprobó provisionalmente el 25 de abril de 1991.

Segundo.-El Proyecto consta de Memoria informativa, Memoria justificativa, plan de etapas, normas urbanísticas, estudio económico-financiero, planos de información y de ordenación. Asimismo obra en el expediente informe favorable de la excelentísima Diputación Provincial de Castellón de 14 de junio de 1991 y de la Confederación Hidrográfica del Júcar de 4 de julio de 1991.

Tercero.-La Comisión Territorial de Urbanismo de Castellón, en sesión celebrada el día 24 de septiembre de 1991, acordó informar favorablemente el Proyecto de Actuación Urbanística «Ciudad del Transporte», de Castellón, antes citado.

Cuarto.-La formulación del Proyecto de Actuación Urbanística se realiza directamente por el Ayuntamiento de Castellón, a través de la «Gestora Urbana Municipal, Sociedad Anónima», constituida por una mayoría de participación municipal y la integración de diversos colectivos profesionales. El objeto del Programa de Actuación Urbanística es desarrollar la Ciudad del Transporte, que comprende los terrenos necesarios para ubicar las instalaciones requeridas por las industrias relacionadas con la actividad del transporte, con inclusión de las actividades auxiliares y complementarias del mismo, como talleres de reparación, suministradores de vehículos y recambios, estación de servicio, Inspección Técnica de Vehículos, Aduana y SOIVRE.

El Plan General Municipal de Ordenación de Castellón de la Plana preveía para la Ciudad del Transporte un área de suelo urbanizable no programado SUNP-12, de 23,44 hectáreas de superficie. Advertido el hecho de que esta dimensión era insuficiente para el desarrollo de la Ciudad del Transporte, se tramitó por el Ayuntamiento una modificación puntual del Plan General que amplió el área de actuación hasta una superficie total de 70,56 hectáreas. Esta modificación fue aprobada definitivamente por Resolución del honorable señor Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 14 de noviembre de 1990. Por lo tanto, el área de actuación queda delimitada por los siguientes elementos: Cuadra Saboner, acceso a la Autopista A-7, Cuadra Leirón, Área de suelo urbano industrial, carretera nacional N-340 y camino de Fadrell.

Las determinaciones fundamentales que establece el Plan General para el desarrollo de este SUNP-12 son las siguientes:

Edificabilidad: 4,5 m³/m² sobre parcela bruta.
Ocupación de parcela: Menor del 75 por 100.
Retranqueos: Líndes = 3 metros. Viales = 5 metros.

Quinto.-En fecha 25 de julio de 1991 se emitió informe por parte de la Unidad de Carreteras de Castellón del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el que se muestra la conformidad al Proyecto de Actuación Urbanística en lo que se refiere a la afección a la CN-340. Este Organismo a su vez solicitó informe a la Dirección General de Carreteras del Estado sobre la afección al Acceso Sur de Castellón a la Autopista A-7 y la Variante de Castellón. En fecha de 23 de agosto de 1991 la Subdirección General de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras emitió informe en el que se manifestaba lo siguiente:

«En general, el Programa de Actuación Urbanística y el Plan Parcial «Ciudad del Transporte» de Castellón deberán contemplar lo dispuesto en el capítulo III, Uso y defensa de las carreteras; Sección 1.ª, Limitaciones de la propiedad, y en el capítulo IV, Travesías y redes arteriales, de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras («Boletín Oficial del Estado» del 30), en las partes del texto legal que resulten aplicables.

En particular y con respecto al ramal de acceso del enlace Sur de Castellón en la Autopista A-7, salida número 47, dirección del peaje de salida a la carretera N-340, y en ésta misma, deben contemplarse los puntos siguientes:

No se modificará el drenaje superficial no profundo del terreno en las proximidades de las vías.

El previsto enlace a desnivel sobre el acceso al enlace de Castellón Sur, deberá cumplir las características ordenadas por la Instrucción 3.1.IC de Carreteras, y Recomendaciones para el proyecto de enlaces y demás normativa vigente, en especial las longitudes de ramales de entrada y salida a dicho acceso, de la O.C. 306/89 P. y P. sobre calzadas de servicio y accesos a zonas de servicio de esta Dirección General de Carreteras.

La construcción del enlace a desnivel sobre el ramal de acceso al enlace de Castellón Sur se deberá aprovechar para mejorar la ordenación de tráfico que circula por los caminos o cuadras de la zona que cruzan el ramal con riesgo de accidentes, encauzando el tráfico a través del enlace y distribuyéndolo por el camino de Fadrell.

No se permitirá ningún tipo de publicidad de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 25/1988, de Carreteras, citado.

Previamente a la iniciación de las obras en la zona de influencia deberá solicitarse autorización de este Ministerio de Obras Públicas y Transportes conforme a lo establecido en el artículo 21 y siguientes sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38 de la Ley 25/1988, de Carreteras, citada.»

Sexto.-La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, en informe emitido el 19 de septiembre de 1991, formula las siguientes consideraciones:

1.º Que en ninguno de los planos aparece grafiada la Variante de la carretera nacional N-340, que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes redactó en su día el Estudio informativo y se presentó a la consideración del Ayuntamiento de Castellón, habiéndose aprobado como solución buena la variante Oeste, que en el trazado de la zona sur atraviesa el Plan Parcial, que ahora se presenta a la aprobación de la Comisión. Por lo tanto, entendemos que mientras no se modifique el trazado de la solución de la variante aprobada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Ayuntamiento, ésta debe aparecer reflejada en el Plan General de Ordenación Urbana de Castellón, tal como indica la Ley del Suelo.

2.º Que los accesos a la Ciudad del Transporte y el diseño del viario urbano interior del Plan Parcial, deben contemplar la posibilidad de un acceso desde la futura variante de Castellón, o desde el ramal de acceso al puerto, por el lado sur del Plan Parcial, y con mayor motivo por tratarse de un Plan Parcial que se desarrolla para dar servicios al sector del transporte.

3.º Que el acceso que se ha diseñado para el Plan Parcial solamente resuelve los problemas de acceso al mismo y no soluciona los problemas del cruce de la carretera de acceso a Castellón con la futura vía urbana de la Cuadra del Saboner, así como las interferencias con los accesos al Centro Comercial de «Alcampo», problemas que se deben resolver con la construcción de dicho enlace, por seguridad vial y para rentabilizar la propia infraestructura. En cualquier caso, el enlace de acceso que se diseña debe contemplar una obra de fábrica para el paso de cuatro carriles, para cuando en el futuro se construya un nuevo acceso oeste a Castellón que conectará con la Ronda Sur.

4.º Que el enlace que se ha diseñado para acceder al Plan Parcial ocupa suelo de otro sector y que por lo tanto habría que proceder a la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana en el sentido de modificar las limitaciones del Plan Parcial. Al mismo tiempo esta infraestructura de acceso debe ser costeada, tanto la adquisición de

suelo como la construcción a cargo del Plan Parcial, salvo en el caso que se estudiara otra alternativa que al mismo tiempo resolviera los accesos a la calle de Cuadra del Saboner y a otros sectores de suelo urbanizable. En este supuesto se debería repartir el coste de la infraestructura entre los diversos sectores a los que resuelve sus accesos.»

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.-La tramitación es correcta en función de lo exigido en el artículo 41 de la Ley del Suelo en relación con el artículo 127 a 134 del Reglamento de Planeamiento, por remisión del artículo 142.2 del mismo cuerpo legal.

Segundo.-La documentación está completa de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 74 del Reglamento de Planeamiento, ajustándose su contenido a las determinaciones establecidas en los artículos 71 al 73 del referido Reglamento de Planeamiento, teniendo en cuenta las siguientes observaciones:

1. En los planos de Proyecto se dibuja la realización de una carretera en forma de bucle para el acceso al Programa de Actuación Urbanística por el lado opuesto de la carretera de acceso al ramal de enlace Sur de Castellón con la Autopista A-7. Asimismo, en el Estudio Económico-Financiero se prevé su financiación que asciende a la cantidad total de 140.000.000 de pesetas (capítulo V: Acceso a desnivel). A este respecto cabe realizar las siguientes consideraciones:

a) Que dicho bucle, al haberse recogido en el Programa de Actuación Urbanística, debe ser ejecutado a la vez que se urbaniza el mismo y financiado por los adjudicatarios de la actuación urbanística.

b) Por otra parte, al situarse fuera de la delimitación del Programa de Actuación Urbanística en una zona clasificada como Suelo Urbanizable No Programado Residencial (SUNPR.4) según el Plan General, supone que su integración en el ámbito de actuación del Programa de Actuación Urbanística se realice a través de una modificación puntual del Plan General en el que se recoja el mismo, al no estar contemplado previamente.

2. En otro orden de cosas, deberán tenerse en cuenta las puntualizaciones recogidas en el informe emitido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 25 de julio de 1991. Y las consideraciones manifestadas por la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 19 de septiembre de 1991.

Tercero.-El honorable señor Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes es la autoridad competente para otorgar la aprobación definitiva del expediente de referencia, previo informe de esta Comisión Territorial de Urbanismo, conforme a lo establecido en el artículo 142.3 por remisión al artículo 138.3 del Reglamento de Planeamiento.

Vistos los preceptos legales citados, Reglamento de Planeamiento, Ley del Suelo y demás de pertinente aplicación, resuelvo:

Aprobar definitivamente el Programa de Actuación Urbanística «Ciudad del Transporte», de Castellón de la Plana, con la advertencia de que la carretera en forma de bucle para el acceso al PAU por el lado opuesto de la carretera de acceso al ramal de enlace Sur de Castellón con la Autopista A-7, deberá ser ejecutada y financiada simultáneamente a las obras de urbanización del PAU por los mismos adjudicatarios de la actuación urbanística, y dado que supone una modificación puntual del Plan General (al no estar contemplado previamente en el mismo), a efectos de su integración en el PAU, deberá ser recogido en dicho Plan General, considerando la propuesta de emplazamiento y las recomendaciones formuladas por la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 19 de septiembre de 1991. Asimismo, deberán tenerse en cuenta las puntualizaciones recogidas en el informe emitido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 25 de julio de 1991.

Por otra parte, se traslada al Ayuntamiento de Castellón de la Plana la recomendación de que tome en consideración que el diseño y ordenación del PAU de la «Ciudad del Transporte» no deberá hipotecar la solución definitiva que se adopte, en su día, con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en relación al trazado de la variante de la carretera N-340.

Contra esta Resolución, que no agota la vía administrativa, cabe interponer recurso de reposición ante este mismo Consejero en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente al de la publicación de la misma, previo al contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, debiendo interponerse este último recurso en el plazo de dos meses desde la publicación de la resolución del recurso de reposición, o en esta forma expresa, o en el plazo de un año desde la fecha de

interposición de dicho recurso de reposición, si no fuera objeto de resolución; todo ello sin perjuicio de la interposición de cualquier otro recurso que se estime procedente.

Valencia, 9 de enero de 1992.-El Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Eugenio Burriel de Orueta.

COMUNIDAD AUTONOMA DE ARAGON

4161 RESOLUCION de 9 de enero de 1992, del Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes, por la que se da publicidad al acuerdo de 20 de mayo de 1991, en relación con la modificación puntual del Plan General Municipal de Ordenación de Zaragoza, consistente en el cambio de uso de la parcela de equipamiento 1.44, de docente por el de Servicios de la Administración.

La Diputación General de Aragón, en la sesión celebrada el día 20 de mayo de 1991, adoptó el siguiente acuerdo:

«Aprobar, con carácter definitivo, la modificación puntual del Plan General Municipal de Ordenación de Zaragoza, consistente en el cambio de uso de la parcela de equipamiento 1.44, de docente por el de Servicios de la Administración.»

Contra el transcrito acuerdo se puede interponer recurso de reposición ante la Diputación General de Aragón, en el plazo de un mes, computado a partir del día siguiente al de esta publicación, teniendo este recurso el carácter de preceptivo y previo a la interposición del recurso contencioso-administrativo, y sin perjuicio de la formulación de cualquier otro recurso que se estime procedente.

Zaragoza, 9 de enero de 1992.-El Secretario general, José María Auria Pueyo.

BANCO DE ESPAÑA

4162 RESOLUCION de 19 de febrero de 1992, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios oficiales del Mercado de Divisas del día 19 de febrero de 1992.

Divisas convertibles	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	102,883	103,193
1 ECU	127,915	128,299
1 marco alemán	62,505	62,693
1 franco francés	18,377	18,433
1 libra esterlina	180,324	180,866
100 liras italianas	8,333	8,359
100 francos belgas y luxemburgueses	303,827	304,739
1 florín holandés	55,556	55,722
1 corona danesa	16,129	16,177
1 libra irlandesa	167,072	167,574
100 escudos portugueses	72,703	72,921
100 dracmas griegas	54,244	54,406
1 dólar canadiense	86,632	86,892
1 franco suizo	69,212	69,420
100 yenes japoneses	80,190	80,430
1 corona sueca	17,228	17,280
1 corona noruega	15,962	16,010
1 marco finlandés	22,853	22,921
100 chehines austriacos	888,305	890,973
1 dólar australiano	77,728	77,962

Madrid, 19 de febrero de 1992.-El Director general, Luis María Urdin de Castro.