

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

TIPO DE ESTUDIO: DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO	RED: CARRETERAS DEL ESTADO
---	--

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y REDUCCIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN
--

CARRETERA: B-24	PUNTOS KILOMÉTRICOS: INICIO P.K. 3+500 FIN P.K. 8+500
-------------------------------	---

LOCALIDAD: CERVELLÓ	PROVINCIA: BARCELONA
-----------------------------------	------------------------------------

INGENIERA AUTORA DEL ESTUDIO:	Dña. ELISA ESTEBAN DELGADO
INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN:	D. VICENTE VILANOVA MARTÍNEZ-FALERO

CONTENIDO (TOMO ÚNICO): -MEMORIA -ANEJO 1: DEFINICIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN -ANEJO 2: PLANEAMIENTO PREVIO A LA LEY 37/2015, AUTORIZACIONES E INFORMES -ANEJO 3: SOLICITUD RECIBIDA -ANEJO 4: PLANOS

EXPEDIENTE: U0175.20	FECHA DE REDACCIÓN: La de la firma electrónica del ingeniero autor del estudio
------------------------------------	--



ÍNDICE DE DOCUMENTOS

MEMORIA	3
1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO	4
2. ANTECEDENTES	4
3. ÁMBITO DE ESTUDIO	5
4. SITUACIÓN URBANÍSTICA	6
5. MARCO LEGAL	10
6. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	12
6.1. Delimitación de travesías y tramos urbanos	13
6.2. Establecimiento de la línea límite de edificación	14
6.3. Establecimiento de la Zona de Dominio Público	14
6.4. Establecimiento de la Zona de Servidumbre	15
ANEJO 1: DEFINICIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN	16
ANEJO 2: PLANEAMIENTO PREVIO A LA LEY 37/2015, AUTORIZACIONES E INFORMES	20
ANEJO 3: SOLICITUD RECIBIDA	47
ANEJO 4: PLANOS	80

FIRMADO

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CATALUÑA

FIRMADO por : ESTEBAN DELGADO, ELISA. A fecha: 02/11/2021 01:51 PM
FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALERO, VICENTE JOSE. A fecha: 03/11/2021 08:27 AM
Total folios: 15 (3 de 15) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S9353C166B552B8EE2CC7
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

MEMORIA

1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El presente documento tiene como objeto proponer al departamento competente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) la delimitación de tramos urbanos de la autovía B-24 a su paso por la población de Cervelló, Barcelona, en aplicación de lo dispuesto artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

De acuerdo con lo dispuesto en el citado artículo, el presente estudio fija para los tramos de la autopista considerados lo siguiente:

1. Tramos que se consideran urbanos, con fijación de:
 - 1.1. Línea límite de edificación.
 - 1.2. Zona de dominio público (línea que la delimita exteriormente).
 - 1.3. Zona de servidumbre (línea que la delimita exteriormente).
2. Tramos que se consideran travesía, con fijación de:
 - 2.1. Línea límite de edificación.
 - 2.2. Zona de dominio público (línea que la delimita exteriormente).

Una vez aprobado definitivamente el presente estudio, se empleará para valorar, ante la tramitación de un expediente de autorización (art. 28.2 de la Ley 37/2015), si estamos en tramos urbanos, con las competencias atribuidas en él a este Ministerio (art. 47.2 de la Ley 37/2015).

2. ANTECEDENTES

Con fecha 27 de enero de 2021, tiene entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña Solicitud del Ayuntamiento de Cervelló (Barcelona), con número de registro 202120080000175, que contenía una comunicación de un Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de la citada Corporación del día 25 de enero de 2021 (número de expediente SSTT/EUC/1/2021/PL) en virtud de la cual se aprobaba el "ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE LA LINEA LIMITE DE EDICACIÓN ENTRE LOS P.K. 3.50 A P.K. 8.50 DE LA AUTOVIA B-24 A SU PASO POR EL TERMINO MUNICIPAL DE CERVELLÓ". En la prescripción cuarta del citado Acuerdo de la Junta de Gobierno Local se acuerda "notificar el presente acuerdo a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña para el inicio de la tramitación ante el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana".

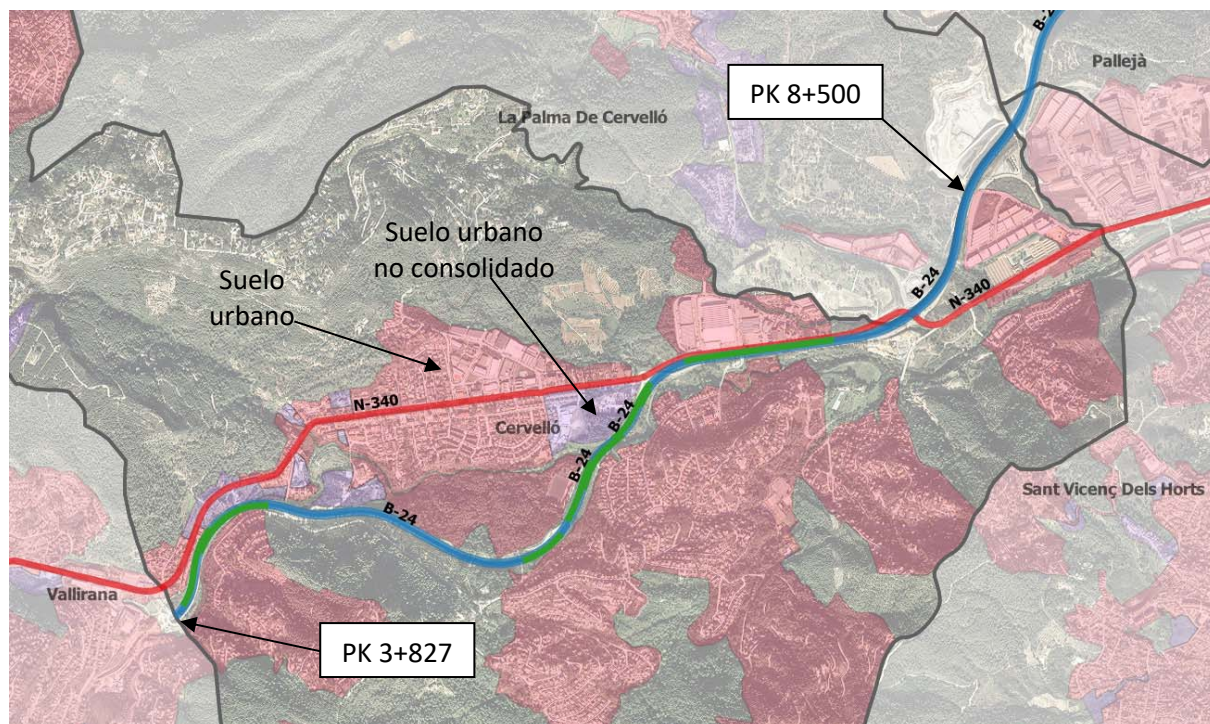
El día 26 de abril de 2021 se emite Oficio de Observaciones sobre el citado Estudio de Delimitación, con registro de salida 202120080001280, dirigido al Ayuntamiento de Cervelló, con el fin de que ese Ayuntamiento subsane una serie de errores detectados en el Estudio de Delimitación.

Con fecha 05 de julio de 2021 se registra entrada (con número de registro REGAGE21e00012439937) en esta Demarcación de Carreteras, de Decreto emitido por ese Ayuntamiento donde se responde al Oficio de 26 de abril con un nuevo Estudio de Delimitación, el cual subsana los errores detectados.



3. ÁMBITO DE ESTUDIO

La traza de la carretera objeto de estudio (la autovía B-24) discurre a lo largo de 4.673 metros, desde el PK 3+827 hasta el PK 8+500, donde la autovía no pisa suelo clasificado como urbano. De todas formas, las zonas de protección de la carretera sí que invaden suelo urbano (ver Anejo 4: Planos), con presencia de edificaciones consolidadas y con planeamiento previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (ver punto 4).



Ámbito de estudio

Cabe destacar que la autovía B-24 corresponde a la variante de la carretera N-340 a su paso por Cervelló, cuyo anteproyecto se aprueba el año 1993 y cuyo proyecto ejecutivo el año 1998, modificando sustancialmente las previsiones contenidas en el planeamiento vigente en ese momento, afectando a la edificabilidad de las parcelas colindantes a la autovía (ver punto 4).

Después de analizar el trazado, la clasificación del suelo, el planeamiento vigente y las edificaciones colindantes a los márgenes de las infraestructuras, se han considerado siete tramos que son susceptibles de ser considerados como tramos urbanos:

- **Tramo 1: casco urbano de Cervelló, comprendido entre los p.k. 3+823 y p.k. 4+211, margen izquierdo**, correspondiente a las C/ Raval Bassons y Sant Antoni, tramo afectado por la ampliación a 50 metros de la línea límite de edificación respecto al ramal de salida de la variante a la rotonda de enlace con la carretera N-340 y por la existencia de la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante. Las zonas de protección invaden suelo clasificado como urbano (ver ANEJO 4: Planos) y existe planeamiento urbanístico previo a la actual Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y a la anterior Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras (ver punto 4).

- **Tramo 2: Urbanización Santa Rosa, comprendido entre los p.k. 4+126 y p.k. 4+495, margen derecho**, tramo situado en la entrada de dicha urbanización al oeste del casco urbano y al sur de la B-24. Dicho tramo resulta afectado por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante. Las zonas de protección invaden suelo clasificado como urbano (ver ANEJO 4:Planos) y existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (ver punto 4).

- **Tramo3: Urbanización Can Castany, comprendido entre los p.k. 5+718 y 5+895, margen derecho**, afectado también por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante. Las zonas de protección invaden suelo clasificado como urbano (ver ANEJO 4:Planos) y existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Dicho planeamiento, también era previo a la anterior Ley de Carreteras de 1988 (ver punto 4).

- **Tramo 4: casco urbano correspondiente al Campo de futbol municipal de Cervelló situado en la Plana de Can Esteve, comprendido entre los p.k. 5+982 y 6+234, margen izquierdo**, afectado también por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante. Las zonas de protección invaden suelo clasificado como urbano (ver ANEJO 4:Planos) y con planeamiento urbanístico en vigor con carácter previo a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (ver punto 4).

- **Tramo 5: Urbanización Can Guitart Vell, comprendidos entre los p.k. 6+136 y 6+381, y los p.k. 6+585 y 6+638, ambos por el margen derecho**, afectados por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante. Las zonas de protección invaden suelo clasificado como urbano (ver ANEJO 4:Planos) y existe planeamiento urbanístico previo a la actual Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras e, incluso, a la anterior Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, teniendo el suelo comprendido en la citada Urbanización la calificación de urbano (ver punto 4).

- **Tramo 6: casco urbano correspondiente al Sector La Bòbila, comprendido entre los p.k. 6+366 y p.k. 6+666, margen izquierdo**, afectado por la ampliación a 50 metros de la línea límite de edificación respecto el ramal de entrada a la variante desde la rotonda de la carretera N-340. Las zonas de protección invaden suelo clasificado como urbano (ver ANEJO 4:Planos) y existe planeamiento urbanístico previo a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (ver punto 4).

- **Tramo 7: Polígono "El Grau", comprendido entre los p.k. 6+865 y p.k. 7+512, margen izquierdo**, afectado por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante. Las zonas de protección invaden suelo clasificado como urbano (ver ANEJO 4:Planos) y existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (ver punto 4).

4. SITUACIÓN URBANÍSTICA

El planeamiento urbanístico vigente de Cervelló, previa entrada en vigor de la Ley 37/2015, de Carreteras, tiene principalmente los siguientes hitos:

a) El planeamiento urbanístico de Cervelló tiene su origen en los desarrollos urbanísticos de los años sesenta y setenta. El Plan de Ordenación Urbanístico de 1956 ya configuraba como núcleos urbanos consolidados a zonas por las que con posterioridad y a pocos metros discurriría la variante (esto es, las urbanizaciones Santa Rosa, Can Castany, Can Guitart Vell o el propio casco urbano de Cervelló).

b) Dicho planeamiento se modificó en el año 1986 con vigencia desde 1990, siendo este último el planeamiento que resultó afectado por la variante con posterioridad, manteniéndose dicha afectación a día de hoy.

c) En el año 1993, se aprueba por parte del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes el “Anteproyecto de la variante N-340 a su paso por el término municipal de Cervelló” modificando sustancialmente las previsiones contenidas en el POUM aprobado en 1986. Las modificaciones afectaban, principalmente, a la reserva de espacio previsto para la construcción de la variante y a la distancia en la que se situaba la línea límite de edificación ya que el Anteproyecto había tomado como referencia las distancias que para la misma fijaba la entonces Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras mientras que el POUM de 1986 no tuvo en cuenta esas distancias sino otras.

c) Una vez aprobado en 1998 el proyecto ejecutivo de la nueva variante, el Ayuntamiento inició los trámites para la modificación de su planeamiento urbanístico dando lugar al expediente de “Modificación puntual del Plan General afectados por la variante de la N-340” cuya aprobación inicial por el Ayuntamiento de Cervelló se produjo el 6 de agosto de 2001 y definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona el 11 de diciembre de 2002 (DOGC de 21.02.2003). Además, dicha modificación del planeamiento urbanístico fue informada favorablemente por parte del Ministerio de Fomento en informe emitido el 15 de febrero de 2002.

Paralelamente, el Ayuntamiento de Cervelló inicio los pertinentes trámites ante el entonces Ministerio de Fomento para solicitar una reducción de la línea límite de edificación en el año 2002. Finalmente, la reducción de la línea límite de edificación no se materializó mediante la aprobación por parte del Ministerio de un estudio de delimitación de tramo urbano en la que se acordara dicha reducción, sino que desde entonces y hasta el día de hoy, se decidió ir resolviendo, caso a caso, en las propias licencias de edificación que se tramitaron a partir del año 2002-2003.

Lógicamente, aunque existan licencias de edificación emitidas por el Ministerio, la línea límite de edificación sigue en vigor para los tramos afectados y en la distancia que fije la ley en cada momento.

Además de los hitos principales arriba mencionados, **el Planeamiento vigente previa entrada en vigor de la Ley 37/2015 para cada tramo se resume como sigue:**

TRAMO	FIGURA DE PLANEAMIENTO
1	Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340, aprobado definitivamente por la Comisión de Territorial de Urbanismo de Barcelona el 11 de diciembre de 2002 (En adelante MP PG N-340).
	Revisión del PGOUM de Cervelló, vigente desde 1990 (En adelante R PGOUM).
2	MP PG N-340
	R PGOUM



	Plan Parcial de la urbanización Santa Rosa aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en fecha 28 de marzo de 1967. Esta figura de planeamiento se incorporó a la R PGOUM.
3	MP PG N-340
	R PGOUM
	Plan Parcial de la urbanización Can Castany aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en fecha 23 de mayo de 1975. Esta figura de planeamiento se incorporó a la R PGOUM.
4	MP PG N-340
	R PGOUM
	Resolución del Conseller de Política Territorial y obras públicas de fecha 13 de junio de 1991, adoptada respecto a un recurso de alzada interpuesto contra el acuerdo de la "Revisión del Pla General de Ordenación Urbana de Cervelló" vigente desde 1990.
	Informe relativo al Proyecto ejecutivo para la construcción de una marquesina en el campo de fútbol municipal de Cervelló, de 8 de marzo de 2019, que ajusta la línea límite de edificación a 40m respecto de la arista exterior de la calzada de la B-24.
5	MP PG N-340
	R PGOUM
	Plan Parcial de la urbanización Can Guitart Vell aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en fecha 13 de enero de 1969. Esta figura de planeamiento se incorporó a la R PGOUM.
6	MP PG N-340
	R PGOUM
	Modificación puntual del Pla general de ordenación 27a del sector la Bòbila para su cambio de uso industrial a residencial, aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en fecha 14 de diciembre de 2016.
7	Plan Especial de Reforma Interior del sector Grab, aprobado por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en sesión de 19 de junio de 1991.
	Esta figura de planeamiento estableció la línea límite de edificación a 25m respecto de la arista exterior de la calzada de la antigua carretera N-340. <u>Con la Modificación puntual del Plan General afectados por la variante de la N-340, aprobada definitivamente el 2002, el límite de parcela colindante con la carretera se contrae hasta superponerse con la Línea límite de edificación establecida por el anterior planeamiento.</u>

Finalmente, según el planeamiento vigente y teniendo en cuenta lo anterior, las parcelas colindantes con la B-24 entre los pppk estudiados, reciben las siguientes calificaciones urbanísticas y tienen las siguientes condiciones de ordenación y alineación:

ZONAS EN SUELO URBANO		
Zona	Definición	Condiciones edificación / alineaciones



7	Zona del Polígono Industrial Can Mascaró	
a1	Unifamiliar aislada, parcela mínima 200m ²	Aislada Separaciones límites parcela -No específica
a2	Unifamiliar aislada, parcela mínima 400m ²	Aislada Separaciones límites parcela -No específica
a3	Unifamiliar aislada, parcela mínima 800m ²	Aislada Separaciones límites parcela -No específica
em	Edificación entre medianeras	Entre medianeras Alineación a vial
pa	Edificación aislada plurifamiliar	Aislada Separaciones límites parcela -Frente: mínimo 3m -Laterales y fondo: mínimo 3m
ph	Patrimonio histórico	Específica, existente Según Plan Especial de protección
PMU1	Suelo urbano no consolidado - Sector la Bòbila	
vp	Verde privado	-
zi	Zona industrial	Aislada Separaciones límites parcela -Frente: mínimo 10m -Laterales y fondo: mínimo 3m

ZONAS EN SUELO URBANIZABLE O NO URBANIZABLE		
Zona	Definición	Condiciones edificación / alineaciones
21	Zona agrícola de valor	-
22	Zona de valor forestal	Aislada Separaciones límites parcela: 30m
26	Ámbito de uso extractivo	-
27	Zona de parque fluvial	-
a0_SUD	Vivienda unifamiliar en hilera en SUD	Aislada Separaciones límites parcela -No específica
a1_SUD	Edificación aislada unifamiliar en SUD	Aislada Separaciones límites parcela -No específica
D1	Desarrollo residencial	-
ph_SNU	Patrimonio histórico en SNU	Específica, existente Según Plan Especial de protección
SUNP2	Sector SUNP Industrial Norte	A desarrollar en planeamiento futuro
za	Agrícola preferente	Aislada Separaciones límites parcela: 5m
zf	Forestal preferente	Aislada Separaciones límites parcela: 20m

SISTEMAS		
Zona	Definición	Condiciones edificación / alineaciones
EP	Equipamiento público	Se ajustará a necesidades funcionales del equipamiento, al paisaje y a la organización general del tejido colindante
H	Sistema hidrológico	-
pf	Parque forestal	-
PS	Protección de sistemas	-
PU	Parque urbano	-
ST	Sistema de servicios técnicos	-
SX1	Sistema viario: ejes estructurantes	-
SX2	Sistema viario: otro viario en SU	-
SX3	Sistema viario: otro viario en SNU	-

5. MARCO LEGAL

A continuación, se exponen los preceptos legales que se consideran de aplicación referidos a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

- Referidos al uso y defensa de la carretera y a las limitaciones de la propiedad.

Artículo 28. Zonas de protección de la carretera: disposiciones generales.

Artículo 29. Zona de dominio público.

Artículo 31. Zona de servidumbre.

Artículo 32. Zona de afección.

Artículo 33. Zona de limitación a la edificabilidad.

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

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

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

- Referidos a las travesías y a los tramos urbanos.

Artículo 46. Travesías.

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

2. En las travesías de carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público [...]

Artículo 47. Tramos Urbanos.

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

2. En los tramos urbanos de carreteras corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.

Cuando dichos tramos sean asimismo considerados como travesía, prevalecerá lo establecido en el artículo 46.2.

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

Artículo 48. Estudios de delimitación de tramos urbanos.

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

Disposición Transitoria Primera. Delimitación de Tramos Urbanos.

En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta tanto no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior.

Artículo 124. Delimitación de Tramos Urbanos del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/94, de 2 de septiembre)

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

6. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

Una vez estudiada la normativa de aplicación, los tramos afectados y los principales ítems del planeamiento urbanístico en estos años, la propuesta de reducción de la distancia de la línea para cada tramo afectado es la siguiente:

Para el tramo 1, se propone reducir la línea de 50 metros a unas distancias de entre 10 y 12 metros en la zona plurifamiliar aislada situada al este de la Calle Raval Bassons y la Calle Sant Antoni, teniendo en cuenta que en este tramo y margen de la vía se clasifica el suelo como suelo urbano consolidado (SUC).

Para el tramo 2, se propone reducir la línea de 50 metros a unos 20 metros, teniendo en cuenta que en este tramo y margen de la vía se clasifica el suelo como suelo urbano consolidado (SUC).

Para el tramo 3, la propuesta se concreta en reducir a 20 metros la actual línea límite de edificación fijada en 50 metros, correspondiente al perímetro de suelo urbano de la Urbanización Can Castany, teniendo en cuenta que en este tramo y margen de la vía se clasifica el suelo como suelo urbano consolidado (SUC).

Para el tramo 4, la propuesta se concreta en reducir la actual zona de limitación de 50 metros a 40 metros y únicamente en el solar calificado como equipamiento público (es decir, la que corresponde con la posición actual del campo de fútbol municipal), teniendo en cuenta que en este tramo y margen de la vía se clasifica el suelo como suelo urbano consolidado (SUC).

Para el tramo 5, en el primer tramo situado entre los p.k. 6+136 y p.k. 6+381 se propone la reducción de la zona afectada de 50 a 20 metros y en el segundo, entre el p.k. 6+585 y 6+638 a una reducción de 50 a 25 metros, teniendo en cuenta que en este tramo y margen de la vía se clasifica el suelo como suelo urbano consolidado (SUC).

Para el tramo 6, la propuesta se concreta en fijar la línea límite de edificación situada a 50 metros a lo largo de la autovía B-24 (incluida también la línea respecto al ramal de acceso a la B-24) a una distancia que se propone variable respecto del ramal, entre los 50 metros en el punto más alejado

y los 31 metros en el más cercano a dicho ramal, teniendo en cuenta que en este tramo y margen de la vía se clasifica el suelo como suelo urbano no consolidado (SUNC).

Para el tramo 7, la propuesta de reducción de la línea límite respecto a la B-24 sería fijarla de los actuales 50 metros a unos 25 metros de la línea blanca de la autovía, teniendo en cuenta que en este tramo y margen de la vía se clasifica el suelo como suelo urbano consolidado (SUC) y algunas parcelas tienen la consideración de suelo urbano no consolidado (SUNC).

6.1. DELIMITACIÓN DE TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS

Teniendo en cuenta todo lo anterior, la consideración como travesías y tramos urbanos de los siete tramos de la traza de la carretera objeto del estudio es la siguiente:

Sobre la consideración como travesías para todos los tramos estudiados

NO se cumple que en los márgenes del conjunto de los tramos analizados en el presente Estudio existan edificaciones consolidadas, al menos en dos terceras partes de la longitud de cada tramo y un entramado de calles conectada con la autovía, en al menos una de sus márgenes. **NINGUNO de los tramos constituye, por tanto, travesía.**

Sobre el primer tramo y su consideración como tramo urbano por el margen Izquierdo, del P.K. 3+823 al P.K. 4+211

Con una longitud de 393 metros, aunque no discurre por suelo clasificado como Urbano, si lo hacen las zonas de protección de la carretera y el planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015, de carreteras, permite la edificación por delante de la línea límite de edificación de dicha Ley. **Constituye, por tanto, tramo urbano en este margen de la vía y en los ppkk señalados.**

Sobre el segundo tramo y su consideración como tramo urbano por el margen Derecho, del P.K. 4+126 al P.K. 4+495

Con una longitud de 370 metros, aunque no discurre por suelo clasificado como Urbano, si lo hacen las zonas de protección de la carretera y el planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015, de carreteras, permite la edificación por delante de la línea límite de edificación de dicha Ley. **Constituye, por tanto, tramo urbano en este margen de la vía y en los ppkk señalados.**

Sobre el tercer tramo y su consideración como tramo urbano por el margen Derecho, del P.K. 5+718 al 5+895

Con una longitud de 211 metros, aunque no discurre por suelo clasificado como Urbano, si lo hacen las zonas de protección de la carretera y el planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015, de carreteras, permite la edificación por delante de la línea límite de edificación de dicha Ley. **Constituye, por tanto, tramo urbano en este margen de la vía y en los ppkk señalados.**

Sobre el cuarto tramo y su consideración como tramo urbano por el margen Izquierdo, del P.K. 5+982 al 6+234

Con una longitud de 292 metros, aunque no discurre por suelo clasificado como Urbano, si lo hacen las zonas de protección de la carretera y el planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015, de carreteras, permite la edificación por delante de la línea límite de edificación de dicha Ley. **Constituye, por tanto, tramo urbano en este margen de la vía y en los ppkk señalados.**

Sobre el quinto tramo y su consideración como tramo urbano por el margen Derecho, del P.K. 6+136 al 6+381, y del P.K. 6+585 al 6+638

Con una longitud de 509 metros (313+196 metros), aunque no discurre por suelo clasificado como Urbano, si lo hacen las zonas de protección de la carretera y el planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015, de carreteras, permite la edificación por delante de la línea límite de edificación de dicha Ley. **Constituye, por tanto, tramo urbano en este margen de la vía y en los ppkk señalados.**

Sobre el sexto tramo y su consideración como tramo urbano por el margen Izquierdo, del P.K. 6+366 al P.K. 6+666

Con una longitud de 311 metros, aunque no discurre por suelo clasificado como Urbano, si lo hacen las zonas de protección de la carretera y el planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015, de carreteras, permite la edificación por delante de la línea límite de edificación de dicha Ley. **Constituye, por tanto, tramo urbano en este margen de la vía y en los ppkk señalados.**

Sobre el séptimo tramo y su consideración como tramo urbano por el margen Izquierdo, del P.K. 6+865 al P.K. 7+512

Con una longitud de 642 metros, aunque no discurre por suelo clasificado como Urbano, si lo hacen las zonas de protección de la carretera y el planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015, de carreteras, permite la edificación por delante de la línea límite de edificación de dicha Ley. **Constituye, por tanto, tramo urbano en este margen de la vía y en los ppkk señalados.**

6.2. ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

Puesto que el planeamiento urbanístico vigente se desarrolló con anterioridad a la vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, se puede fijar en este estudio la línea límite de edificación en base al párrafo segundo del artículo 48.1 de la citada Ley de Carreteras vigente, a una distancia inferior a la establecida en el artículo 33, apartados 1 y 2 de la misma Ley.

La definición geométrica de la línea límite de edificación se establece en los planos que se adjuntan en el ANEJO 4, donde se han extraído las coordenadas georreferencias de los vértices de dicha línea, las cuales se adjuntan en el ANEJO 1.

6.3. ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO

Se ha establecido, y así se refleja en los planos, como la envolvente exterior de las líneas definidas a 8 metros desde la arista exterior de la explanación del tronco de la carretera, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a ella.

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

6.4. ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE

Se ha establecido para los tramos urbanos sin consideración de travesía, y así se refleja en los planos, por 2 franjas de terreno a ambos lados de la carretera, sensiblemente paralelas, definidas por la zona de dominio público por su lado interior y por una línea envolvente a 25 metros de la arista exterior de la explanación del tronco de la carretera por su exterior, medidos horizontal y perpendicularmente a la arista considerada.

Fecha: la de las firmas electrónicas.

LA INGENIERA AUTORA DEL ESTUDIO
(LA ITOP DEL ESTADO)

Firmado digitalmente
ELISA ESTEBAN DELGADO

CONFORME

EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS EN CATALUÑA

Firmado digitalmente
VICENTE VILANOVA MARTÍNEZ-FALERO