



ANEJO 3: SOLICITUD RECIBIDA

ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE LA LINEA LIMITE DE EDIFICACION ENTRE LOS PK 3.50 A PK 8.50 DE LA AUTOVIA B-24 A SU PASO POR EL TERMINO MUNICIPAL DE CERVELLÓ.

1. Introducción

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras ha introducido diversos aspectos en relación a las "Limitaciones de la propiedad y uso de las carreteras" como puedan ser las distintas zonas de protección de la carretera: zonas de dominio público, servidumbre y afección, añadiéndose la nueva zona denominada de limitación a la edificabilidad, que completa y mejora al concepto vigente hasta su entrada en vigor relativo a la línea límite de edificación.

La nueva zona denominada de limitación a la edificabilidad se modifica en las variantes de población respecto a las características contenidas en la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, de manera que en la nueva Ley se reduce a 50 metros la distancia a la que se ubica dicha línea límite de edificación, a contar desde la arista exterior de la calzada, en lugar de 100 metros que disponía la Ley anterior, manteniéndose en 50 metros para autopistas y autovías.

Por el contrario, se incrementa la protección en el entorno de las intersecciones, ramales de giro y nudos de carretera en general, y se establece el incremento hasta 50 m de la distancia a la que se ubica la línea límite de edificación en estos casos singulares, en lugar de los 25 metros que disponía la Ley anterior.

El artículo 33 de la citada Ley de carreteras establece los siguientes criterios para la zona de limitación de la edificabilidad:

"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.

Además, la edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido, estarán sometidas, con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera, a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por el Ministerio de Fomento, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública.

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.**

3. El Ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, podrá, **por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de**

edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, **en las variantes** o carreteras de circunvalación, cualquiera que sea su clasificación, que se construyan con el objeto de evitar el paso por poblaciones, **la línea límite de edificación se situará a 50 metros, medidos horizontal y perpendicularmente al eje, a partir de la arista exterior de la calzada, en toda la longitud de la variante.**”

2. Descripción de la problemática detectada

Teniendo en cuenta la consideración de variante contenida en el proyecto ejecutivo de construcción aprobado en 1998, y la actual denominación como autovía B-24, a raíz de la entrada en vigor del “Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado” en el que se tipifica de autovía la antigua variante de la N-340 con la nomenclatura B-24 “Acceso a Barcelona desde Vallirana”, en el caso del municipio de Cervelló, la nueva Ley de carreteras ha generado dos situaciones diferenciadas respecto a lo establecido en la Ley anterior:

1) Por un lado ha supuesto una desafectación en cuanto a la reducción de la línea límite de edificación respecto a la situación inicial, que ha pasado de 100 a 50 metros a lo largo de la longitud de la variante, o en todo caso, se consolida la afectación a 50 m prevista para las autovías.

2) Por otro lado, ha supuesto una nueva afectación puntual en las zonas contiguas a los ramales, que han visto incrementada su línea límite de edificación a 50 metros cuando con la anterior Ley estaba establecida en 25 metros.

3. Aspectos geográficos que enmarcan la propuesta

Cabe remarcar que la propia implantación de la variante en el territorio supuso en su momento una importante afectación respecto a la previsión urbanística contenida en el Planeamiento municipal del momento, aprobado en el año 1986 y vigente desde 1990, siendo que esa afectación se mantiene en parte a día de hoy.

Así, ya en el año 1993, se aprobó por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el “Anteproyecto de la variante de la N-340 a su paso por el término municipal de Cervelló”, modificando sustancialmente las previsiones urbanísticas contenidas en el Plan General de Ordenación Urbanística municipal aprobado en el año 1986 en dos aspectos fundamentales:

- por un lado, en cuanto a la reserva del espacio previsto para la construcción de la variante, ya que se proyectaba un trazado distinto al previsto por el planeamiento, que implicaba nuevas afectaciones a su paso y desafectaciones en los terrenos liberados correspondientes al antiguo trazado y,
- por otro lado, en cuanto a la distancia a la cual se situaba la línea límite de edificación a cada lado de su longitud, ya que el anteproyecto definía esta línea según las determinaciones de la Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, distintas a las previstas en el planeamiento aprobado con anterioridad a esta Ley.

Una vez aprobado en el año 1998 el proyecto ejecutivo de la variante, se inició la tramitación de una modificación de planeamiento que se materializó en el expediente “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340”, que fue aprobado inicialmente por el Ayuntamiento el 6 de agosto de 2001 y definitivamente por la Comisión de Territorial de Urbanismo de Barcelona el 11 de diciembre de 2002, y publicado dicho acuerdo en el DOGC de fecha 21 de febrero de 2003.

Esta modificación urbanística tenía por objeto concretar las nuevas afectaciones sobre el territorio que suponía el nuevo trazado de la variante, clasificando de sistema viario y de protección de sistemas todo el territorio afectado por la nueva infraestructura viaria, y definiendo la nueva clasificación urbanística coherente con su entorno, para los terrenos liberados de afectación correspondientes a la antigua reserva definida en el planeamiento urbanístico de 1986.

Si bien la autovía discurre por suelo no urbanizable en su trazado, sus zonas de protección discurren por suelo urbano con planeamiento previo a la Ley 37/2015.

En este sentido, **el nuevo trazado discurría a pocos metros de núcleos urbanos consolidados** en su mayoría en los años sesenta y setenta, en base al anterior Plan de Ordenación Urbanístico de 1956, como puedan ser las urbanizaciones Santa Rosa, Can Castany, Can Guitart Vell, el propio casco urbano de Cervelló, y polígonos como el sector Grau.

En todos ellos se producía una importante afectación, por la inedificabilidad derivada de la nueva línea límite de edificación, y en algunos casos, de forma añadida, por la afectación del propio nuevo trazado, que reducía sustancialmente los ámbitos de suelo urbano afectos a edificación.

Tal como se menciona en la memoria de dicha modificación puntual de planeamiento aprobada por la Comisión de Territorial de Urbanismo de Barcelona en 2002, se inició ante el Ministerio de Fomento, en paralelo a dicha modificación urbanística, la solicitud de la reducción de la línea de edificación por los motivos geográficos indicados que se derivan de la implantación de esta infraestructura encajada en el espacio situado entre núcleos residenciales o industriales existentes y contemplados como suelo urbano en el planeamiento anterior.

Si bien la aprobación definitiva de la modificación de planeamiento supuso una nueva definición de la clasificación urbanística del suelo urbano que permitió a partir de 2003 iniciar el proceso de consolidación de aquellos sectores y solares que habían visto suspendido su desarrollo urbanístico por las nuevas afectaciones derivadas del anteproyecto de la variante desde 1993, el tema de la reducción de la línea de edificación no se materializó mediante la aprobación por parte del Ministerio de Fomento de un estudio de delimitación de tramo urbano donde se reconociera una reducción de la línea, sino que se resolvió puntualmente, caso a caso, en las propias licencias de edificación que se tramitaron a partir de la aprobación del nuevo planeamiento, siendo que todos aquellos terrenos respecto a los cuales no se tramitó ninguna licencia en su momento, siguen afectados por la línea límite de edificación, no pudiendo consolidar la edificabilidad prevista por el planeamiento anterior a la construcción de la variante, ni tampoco por el planeamiento que resultó aprobado como consecuencia de la "Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340" vigente desde 2003.

Cabe decir que la consolidación de las zonas urbanas definida en la "Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340" contó en su momento con el informe favorable del Ministerio de Fomento, emitido en fecha 15 de febrero de 2002, y que las licencias de construcción autorizadas por el Ayuntamiento en aquellos terrenos que resultaban edificables según el nuevo planeamiento modificado a partir de 2002, estando situados dentro de la nueva franja afectada por la línea límite de edificación, contaban con el informe favorable del Ministerio de Fomento, emitido caso a caso en la tramitación de cada licencia.

Por todo ello, el presente estudio de delimitación viene a recoger la situación preexistente derivada de la "Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340" y los actos administrativos que se derivan de este expediente.

4. Descripción de la propuesta

A la vista de la nueva afectación que supone en el territorio lo establecido en el artículo 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en cuanto a la nueva zona de limitación a la edificabilidad, que determina que 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, se cree conveniente solicitar al Ministerio de Fomento el estudio de la reducción de esta línea hasta un máximo de 25 metros, que son los establecidos en la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de

Carreteras, con el objetivo de permitir que se pueda consolidar la edificabilidad prevista por el planeamiento en estos puntos concretos.

La nueva Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras supone una nueva afectación que se establece sin haber podido aún materializar los derechos urbanísticos aprobados en la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340”, siendo que a partir de 2003 se han tramitado los correspondientes instrumentos de planeamiento en base a la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en los que figuran zonas edificables próximas a la franja no edificable de 25 metros correspondiente a los ramales, que se han ido aprobando en sus diferentes fases por parte de los organismos competentes, con la solicitud previa de los correspondientes informes sectoriales, y que ahora se ven nuevamente afectadas a partir de 2015 por estar situadas en la nueva zona de limitación de edificabilidad de 50 metros.

Entendiendo que la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340” tenía por objeto resolver las afectaciones en el suelo urbano preexistente ocasionadas por la posición de la nueva infraestructura viaria en el territorio, y siendo que la reducción de la línea límite de edificación era el instrumento complementario que permitía resolver, de forma conjunta con la modificación de planeamiento, la globalidad de las afectaciones, y visto que en muchos casos esta reducción se produjo “de facto” a través de las correspondientes licencias urbanísticas de construcción, se considera necesario formalizar este ajuste de la línea límite de edificación de forma que los terrenos contiguos a los ya edificados y que se encuentran en la misma situación que aquellos, puedan materializar su edificabilidad de la misma forma, amparados por el estudio de esos tramos urbanos que pueda fijar una línea límite inferior a la establecida con carácter general en la Ley.

Por todo lo expuesto, se cree conveniente incluir también en el estudio de la reducción de la línea de edificación, todos aquellos sectores de suelo urbano que se vieron afectados en su día por la línea límite de edificación, como puedan ser las urbanizaciones Santa Rosa, Can Castany, Can Guitart Vell, el propio casco urbano de Cervelló, estableciendo la reducción de la línea de acuerdo a la licencias concedidas en su día y liberando de afectación a aquellos terrenos que aún no han visto materializados los derechos urbanísticos que les otorga el planeamiento derivado de la el expediente “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340”, que fue aprobado definitivamente por la Comisión de Territorial de Urbanismo de Barcelona el 11 de diciembre de 2002, y que ya planteaba la necesidad de tramitar en paralelo el estudio de la reducción de la línea límite de edificación por la importante afectación que había supuesto el nuevo trazado de la variante, muy próximo a zonas urbanas ya consolidadas con anterioridad.

La reducción de zona de limitación a la edificabilidad que se propone al Ministerio de Fomento mediante el presente proyecto, se ampara en lo establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que establece lo siguiente:

“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 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.

La anchura definida por dicha línea límite de edificación podrá ser no uniforme, y la misma podrá fijarse a distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de esta ley, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la presente ley.

2. A efectos de lo previsto en el apartado anterior, el Ministerio de Fomento notificará al ayuntamiento y comunidad autónoma afectados el estudio de delimitación de tramos urbanos a fin de que en el plazo de dos meses a partir del día siguiente a la fecha de dicha notificación emitan informe.

3. En caso de conformidad, o si el ayuntamiento o la comunidad afectada no contestasen en el plazo mencionado, el citado estudio podrá ser aprobado por el Ministerio de Fomento. En el supuesto de disconformidad, se procederá conforme se indica para este caso en el apartado 1 del artículo 16 de esta ley.

4. Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y según las prescripciones del artículo 12 de esta ley, un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre la repercusión que el estudio tendría en lo referente a limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones, infracciones y sanciones.

5. Los estudios de delimitación de tramos urbanos deberán actualizarse, siguiendo el procedimiento indicado, cuando las circunstancias así lo demanden, y como máximo cada cinco años después de su aprobación definitiva.”

El presente estudio concreta, a juicio del Ayuntamiento de Cervelló y como propuesta a valorar por parte del Ministerio de Fomento, los tramos de la variante de la N-340 en los cuales se cree conveniente reducir la zona de limitación a la edificabilidad y que son los siguientes:

- 1) Tramo del **casco urbano** comprendido entre los PK 3+827 y PK 4+220, margen izquierdo, correspondiente a las calles **Raval Bassons i Sant Antoni**, afectado tanto 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 N-340, como también por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante, siendo que existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, e incluso de la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en los cuales tenía la consideración de suelo urbano.
- 2) Tramo de la **urbanización Santa Rosa** comprendido entre los PK 4+110 y PK 4+480, margen derecho, afectado por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante, siendo que existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, e incluso de la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en los cuales tenía la consideración de suelo urbano.
- 3) Tramo de la **urbanización Can Castany** comprendido entre los PK 5+664 y PK 5+875, margen derecho, afectado por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante, siendo que existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, e incluso de la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en los cuales tenía la consideración de suelo urbano.
- 4) Tramo del **casco urbano** correspondiente al **campo de fútbol municipal** situado en la Plana de Can Esteve, comprendido entre los PK 5+943 y PK 6+235, margen izquierdo, afectado por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante, siendo que existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en el cual tenía la consideración de suelo urbano.
- 5) Tramos de la **urbanización Can Guitart Vell** comprendidos entre los PK 6+116 y PK 6+429, margen derecho, y los PK 6+544 y PK 6+740, margen derecho, afectados por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante, siendo que existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, e incluso de la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en los cuales tenían la consideración de suelo urbano.
- 6) Tramo del **casco urbano correspondiente al sector de la Bòbila**, comprendido entre los PK 6+350 y PK 6+661, margen izquierdo, afectado por la ampliación a 50 metros de la línea límite de edificación respecto al ramal de entrada a la variante desde la rotonda de enlace con la N-340, siendo que existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
- 7) Tramo del **polígono “El Grau”**, comprendido entre los PK 6+855 y PK 7+497, margen izquierdo, afectado por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la variante, siendo que existe

planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

En la totalidad de los tramos mencionados la autovía no discurre por suelo urbano, pero si lo hacen sus zonas de protección y existe planeamiento previo a la Ley 37/2015. A continuación, de forma individual, se detalla la propuesta de reducción de la línea límite en cada tramo y consecuentemente la concreción de una zona de limitación a la edificabilidad inferior a la prescrita por el artículo 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la presente ley, todo ello justificado en base a los antecedentes urbanísticos en cada caso, que motivan la reducción solicitada mediante el correspondiente estudio de delimitación de tramos urbanos.

Tramo 1 del casco urbano comprendido entre los PK 3+827 y PK 4+220, margen izquierdo, correspondiente a las calles Raval Bassons i Sant Antoni,

1.1 Descripción del ámbito y de la afectación

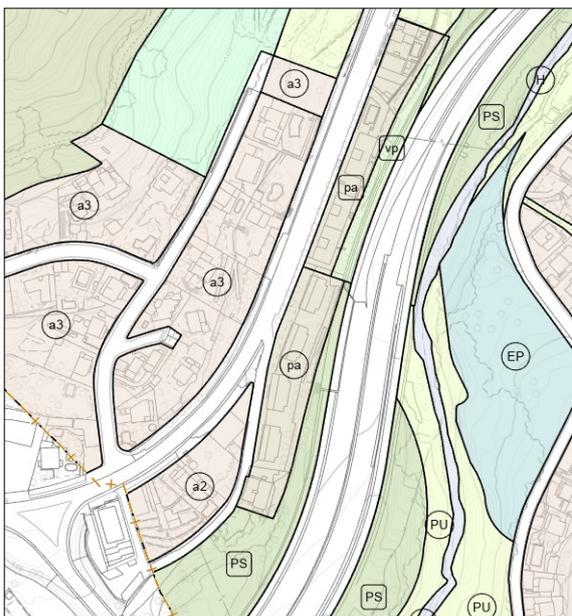
La zona del casco urbano correspondiente al “tramo 1” está situada al oeste del casco urbano, en el límite del término municipal con Vallirana. Se trata de una zona de edificaciones mayoritariamente plurifamiliares situada entre la antigua N-340 y la B-24, que limita al este con la variante de la N-340 (hoy B-24), concretamente y en una gran parte, con el ramal de salida de la variante que accede a la rotonda de enlace con la N-340 a la entrada del núcleo urbano de Vallirana.



La nueva afectación que supone la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, respecto a la situación anterior, se concreta en el tramo comprendido entre los PK 3+827 y PK 4+220, margen izquierdo, en el cual se configura una nueva zona de limitación a la edificabilidad derivada de la ampliación hasta 50 metros de la línea límite de edificación respecto a los ramales, siendo que en la anterior Ley estaba establecida en 25 metros.

Igualmente, las parcelas situadas a lo largo del margen izquierdo de la antigua N-340, correspondiente a la calle Raval Bassons, así como las situadas a ambos márgenes de la calle Sant Antoni, están afectadas por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24, siendo que existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, e incluso de la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en los cuales estas parcelas ya tenía la consideración de suelo urbano.

1.2 Antecedentes: planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.



El planeamiento vigente anterior a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, corresponde a la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340”, que fue aprobado inicialmente por el Ayuntamiento el 6 de agosto de 2001 y definitivamente por la Comisión de Territorial de Urbanismo de Barcelona el 11 de diciembre de 2002, y ejecutivo desde su publicación en el DOGC el 21 de febrero de 2003.

Con anterioridad a ese planeamiento vigente a día de hoy, tanto las zonas calificadas de “zona plurifamiliar aislada” (clave pa) situadas al este de la calle Raval Bassons i de la calle Sant Antoni, como la parte posterior de las parcelas calificadas de “zona unifamiliar aislada” (clave a2) situadas entre la calle Raval Bassons i Sant Antoni, han tenido la calificación de suelo urbano desde la aprobación de la Revisión del PGOUM en el año 1986 hasta la actualidad.

El cambio respecto a la nueva afectación de edificabilidad de estas zonas deriva en primer lugar, de la implantación en el año 1998 (fecha de aprobación del proyecto ejecutivo de la variante de la N-340) de la nueva infraestructura viaria encajada en el espacio situado entre núcleos residenciales o industriales existentes y contemplados como suelo urbano en el planeamiento vigente desde el año 1990. Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacían sus zonas de protección.

Sin haber llegado a tramitar por parte del Ministerio de Fomento de un estudio de delimitación de tramo urbano donde se reconociera una reducción de la línea de edificación, se resolvió su edificabilidad puntualmente, caso a caso, en las propias licencias de edificación que se tramitaron a partir del año 2003 (fecha de la aprobación del nuevo planeamiento) emitiendo informes favorables por parte del Ministerio de Fomento a la construcción de nuevas edificaciones a una distancia inferior a la establecida con carácter general por la Ley de Carreteras vigente en ese momento. Todos aquellos terrenos respecto a los cuales no se tramitó ninguna licencia en su momento, siguen afectados por la línea límite de edificación, no pudiendo consolidar la edificabilidad prevista por el planeamiento anterior a la construcción de la variante, ni tampoco por el planeamiento que resultó aprobado como consecuencia de la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340” vigente desde 2003.

Cabe decir que la consolidación de las zonas urbanas definida en la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340” contó en su momento con el informe favorable del Ministerio de Fomento, emitido en fecha 15 de febrero de 2002, teniendo en cuenta una futura tramitación de la reducción de la línea de edificación.

Por otro lado, el sector urbano comprendido en este “tramo 1” se ha visto nuevamente afectado por la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en el cual se configura una nueva zona de limitación a la edificabilidad derivada de la ampliación hasta 50 metros de la línea límite de edificación respecto a los ramales, siendo que en la anterior Ley estaba establecida en 25 metros.

Por todo ello, el presente estudio de delimitación viene a recoger una propuesta de reducción que pretende liberar de afectación a todos aquellos terrenos con consideración de suelo urbano desde el planeamiento urbanístico aprobado vigente en 1990 y modificado posteriormente en 2003, ya sea por la línea de 50 metros a lo largo de la B-24 como del ramal, recogiendo también los actos administrativos de las licencias de obras concedidas que se derivan de este expediente.

1.3 Propuesta

La propuesta tiene por objeto liberar de afectación a su edificabilidad a las zonas plurifamiliares y unifamiliares anteriormente indicadas, producida tanto por la ampliación a 50 metros de la línea límite de edificación respecto al ramal de salida como también por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24. Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacen sus zonas de protección.

La solicitud se basa en la existencia de planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, ya que todo este sector figura como suelo urbano tanto en la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340”, vigente desde 2003, como en la “Revisión del Pla General de Ordenación Urbana de Cervelló” vigente desde 1990.

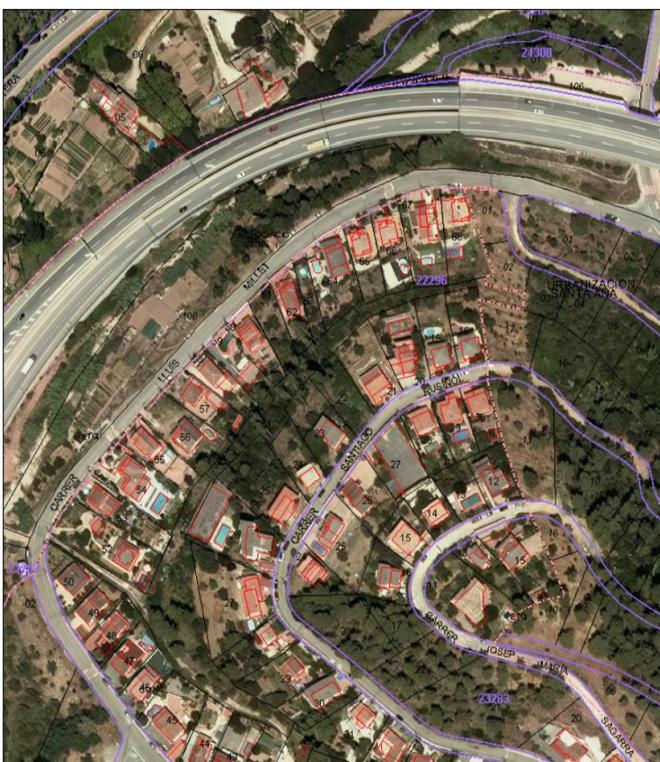
La propuesta se concreta por lo tanto en ajustar la actual zona de limitación a la línea urbanística definida en el planeamiento en vigor para la calificación de “zona plurifamiliar aislada” (clave pa) situada al este de la calle Raval Bassons y de la calle Sant Antoni, a unas distancias entre 10 y 12 metros de la línea blanca de la B-24, en coherencia con la definición de suelo urbano vigente que contó en su momento con el informe favorable del Ministerio de Fomento, así como en coherencia también a las licencias de obras autorizadas en su momento.



Tramo 2 de la urbanización Santa Rosa comprendido entre los PK 4+110 y PK 4+480, margen derecho.

2.1 Descripción del ámbito y de la afectación

La zona urbana correspondiente al “tramo 2” está situada a la entrada de la urbanización Santa Rosa al oeste del casco urbano y al sur de la B-24. Se trata de una zona de edificaciones unifamiliares que se han consolidado paulatinamente desde los años 60-70 en base al Plan Parcial de Ordenación tramitado en los años 60 y que no ha perdido su condición de suelo urbano a lo largo de las distintas revisiones y modificaciones puntuales del planeamiento tramitadas hasta la fecha.



La afectación que supone la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, respecto a la situación anterior, se concreta en el tramo comprendido entre los PK 4+110 y PK 4+480, margen derecho, en el cual se configura una zona afectada por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24, siendo que como anteriormente se ha indicado, existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, e incluso de la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en los cuales estas parcelas ya tenía la consideración de suelo urbano.

Su estado de consolidación en cuanto a la edificación es muy elevado, si bien en la zona del tramo afectado existe un solar sin edificar.

La actual afectación supone la imposibilidad de consolidar nuevas edificaciones en el solar sin edificar y también ampliaciones o nuevas construcciones en las parcelas ya consolidadas.

2.2 Antecedentes: planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.



La zona urbana incluida en el “tramo 2” corresponde a una zona de edificaciones unifamiliares que se han consolidado en base al Plan Parcial de la urbanización Santa Rosa aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en fecha 28 de marzo de 1967 y en base al cual esta urbanización adquirió su condición de suelo urbano, reconocida posteriormente en el año 1990 con la aprobación de la “Revisión del Pla General de Ordenación Urbana de Cervelló”, en la que las zonas afectadas ya figuraban como suelo urbano, y siendo que se mantiene esta consideración en la modificación de planeamiento aprobada en el expediente de la “Modificación puntual del Plan General en los

ámbitos afectados por la variante de la N-340” vigente desde 2003.

El reconocimiento como suelo urbano de esta urbanización en ambos expedientes de planeamiento urbanístico de 1990 y 2003, ha contado con el informe favorable del Ministerio de Fomento.

El cambio respecto a la nueva afectación de edificabilidad de esta zona de la urbanización deriva de la implantación en el año 1998 (fecha de aprobación del proyecto ejecutivo de la variante de la N-340) de la nueva infraestructura viaria encajada en el espacio situado entre núcleos residenciales existentes y contemplados como suelo urbano en el planeamiento en vigor. Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacen sus zonas de protección.

Cabe decir que la consolidación de las zonas urbanas definida en la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340” contó en su momento con el informe favorable del Ministerio de Fomento, emitido en fecha 15 de febrero de 2002, teniendo en cuenta una futura tramitación de la reducción de la línea de edificación.

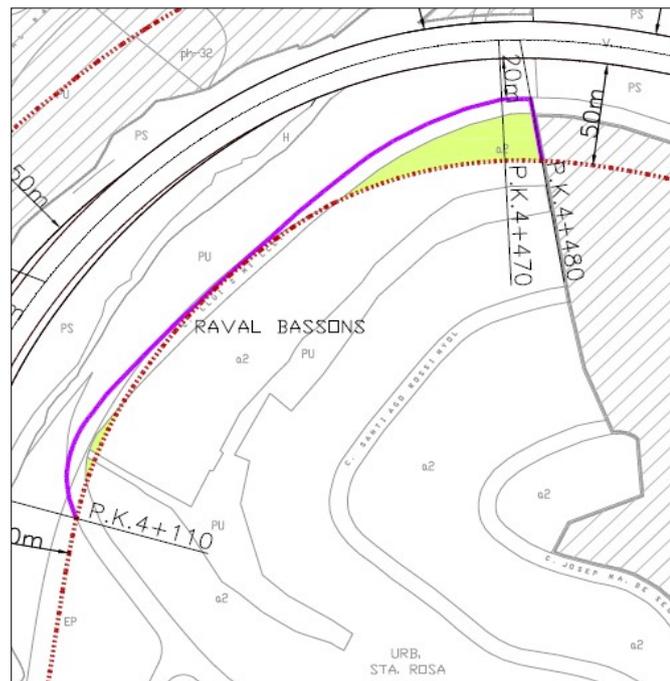
Por todo ello, el presente estudio de delimitación viene a recoger una propuesta de reducción que pretende liberar de afectación a todos aquellos terrenos con consideración de suelo urbano desde el planeamiento urbanístico aprobado vigente en 1990 y modificado posteriormente en 2003, que se concretan en la urbanización de Santa Rosa en las primeras parcelas situadas a la entrada de la urbanización por la calle Lluís Millet.

2.3 Propuesta

La propuesta tiene por objeto liberar de afectación a su edificabilidad a la zona unifamiliar anteriormente indicada, producida por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24. Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacen sus zonas de protección.

La solicitud se basa en la existencia de planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, ya que todo este sector figura como suelo urbano tanto en la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340”, vigente desde 2003, como en la “Revisión del Pla General de Ordenación Urbana de Cervelló” vigente desde 1990.

La propuesta se concreta en ajustar la actual zona de limitación a la línea urbanística definida en el planeamiento en vigor correspondiente al perímetro del suelo urbano de la urbanización Santa Rosa, que coincide en esta parte noroestes de la urbanización con la alineación de la calle Lluís Millet, en coherencia con la definición de suelo urbano vigente que contó en su momento con el informe favorable del Ministerio de Fomento.

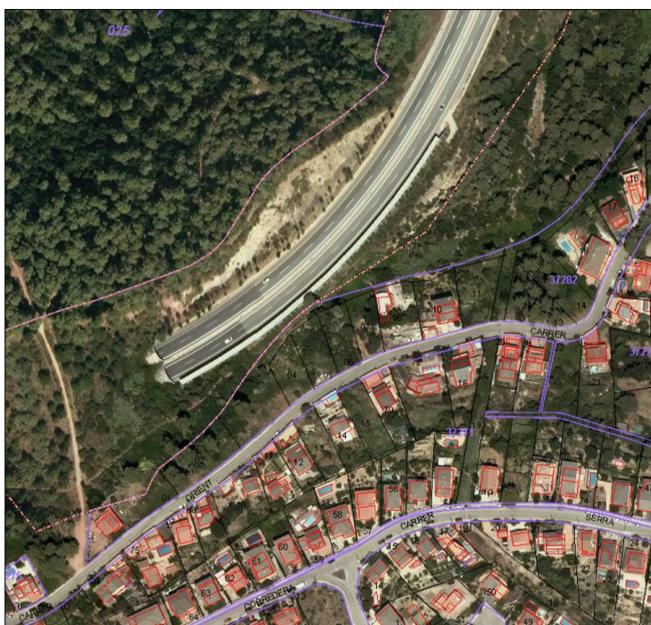


Tramo 3 de la urbanización Can Castany comprendido entre los PK 5+664 y PK 5+875, margen derecho.

3.1 Descripción del ámbito y de la afectación

La zona urbana correspondiente al “tramo 3” está situada en la parte norte de la urbanización Can Castany al sur del casco urbano y al sur de la B-24.

Se trata de una zona de edificaciones unifamiliares que se han consolidado paulatinamente desde los años 70 en base al Plan Parcial de Ordenación tramitado en los años 70 y que no ha perdido su condición de suelo urbano a lo largo de las distintas revisiones y modificaciones puntuales del planeamiento tramitadas hasta la fecha.



La afectación que supone la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, respecto a la situación anterior, se concreta en el tramo comprendido entre los PK 5+664 y PK 5+875, margen derecho, en el cual se configura una zona afectada por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24, siendo que como anteriormente se ha indicado, existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, e incluso de la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en los cuales estas parcelas ya tenía la consideración de suelo urbano.

El estado de consolidación en cuanto a la edificación en esta urbanización es muy elevado, si bien en la zona del tramo afectado existen varios solares sin edificar.

La actual afectación supone la imposibilidad de consolidar nuevas edificaciones en los solares sin edificar y también ampliaciones o nuevas construcciones en las parcelas ya consolidadas.

3.2 Antecedentes: planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.



La zona urbana correspondiente al “tramo 3” corresponde a una zona de edificaciones unifamiliares (clave a2) que se han consolidado en base al Plan Parcial de la urbanización Can Castany aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en fecha 23 de mayo de 1975, y en base al cual esta urbanización adquirió la condición de suelo urbano, reconocida en el año 1990 con la aprobación de la “Revisión del Pla General de Ordenación Urbana de Cervelló”, en la que las zonas afectadas ya figuraban como suelo urbano, y siendo que se mantiene esta consideración en la modificación de planeamiento aprobada en el expediente de la “Modificación puntual del Plan General en los

ámbitos afectados por la variante de la N-340” vigente desde 2003.

Tramo 4 del casco urbano correspondiente al campo de fútbol municipal situado en la Plana de Can Esteve, comprendido entre los PK 5+943 y PK 6+235, margen izquierdo.

4.1 Descripción del ámbito y de la afectación

La zona urbana correspondiente al “tramo 4” está situada en la parte sur del casco urbano al oeste de la B-24.

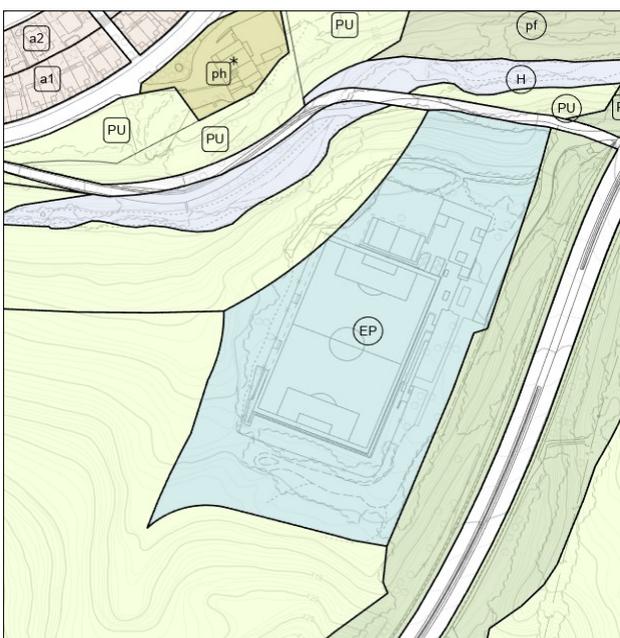


Se trata de un equipamiento deportivo donde está construido del campo de fútbol municipal que obtuvo su consideración de suelo urbano a raíz de la resolución de un recurso de alzada presentado contra la aprobación definitiva en fecha 19 de noviembre de 1986 de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Cervelló y posteriormente en fecha 15 de noviembre de 1989 de aprobación del Texto refundido del PGOUM.

En la referida resolución de 13 de junio de 1991, el Conseller de Política Territorial y obras públicas resolvió, entre otros, calificar de suelo urbano, con las calificaciones de equipamiento público y parque urbano, los terrenos cedidos al Ayuntamiento anteriormente calificados de zona forestal situados en la Plana de Can Esteve.

Desde dicha resolución del año 1991, estos terrenos no han perdido su condición de suelo urbano a lo largo de las distintas revisiones y modificaciones puntuales del planeamiento tramitadas hasta la fecha.

4.2 Antecedentes: planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.



Los terrenos calificados de sistema de equipamiento público (clave EP) obtuvieron esta calificación como antes se ha indicado, en base a la 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.

Posteriormente se tramitó la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340” vigente desde 2003, en la que se modificaba el ámbito de este equipamiento público a raíz de la expropiación por parte del Ministerio de Fomento de parte de los terrenos para la construcción de la variante de la N-340 (hoy B-24), siendo que su superficie quedó reducida a la que contempla el planeamiento actualmente en vigor.

El cambio respecto a la nueva afectación de edificabilidad de esta zona de terrenos públicos deriva de la implantación en el año 1998 (fecha de aprobación del proyecto ejecutivo de la variante de la N-340) de la nueva infraestructura viaria encajada en el espacio situado entre núcleos residenciales existentes y contemplados como suelo urbano en el planeamiento en vigor. Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacen sus zonas de protección.

Sin haber llegado a tramitar por parte del Ministerio de Fomento de un estudio de delimitación de tramo urbano donde se reconociera una reducción de la línea de edificación, se resolvió la edificabilidad de este solar municipal puntualmente, emitiendo informe favorable por parte del Ministerio de Fomento en 2001 a la construcción del campo de fútbol municipal, a una distancia inferior a la establecida con carácter general por la Ley de Carreteras vigente en ese momento, concretamente a 40 metros de la línea blanca de la B-24.

Cabe decir que la consolidación de las zonas urbanas definida en la "Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340" contó en su momento con el informe favorable del Ministerio de Fomento, emitido en fecha 15 de febrero de 2002, teniendo en cuenta una futura tramitación de la reducción de la línea de edificación.

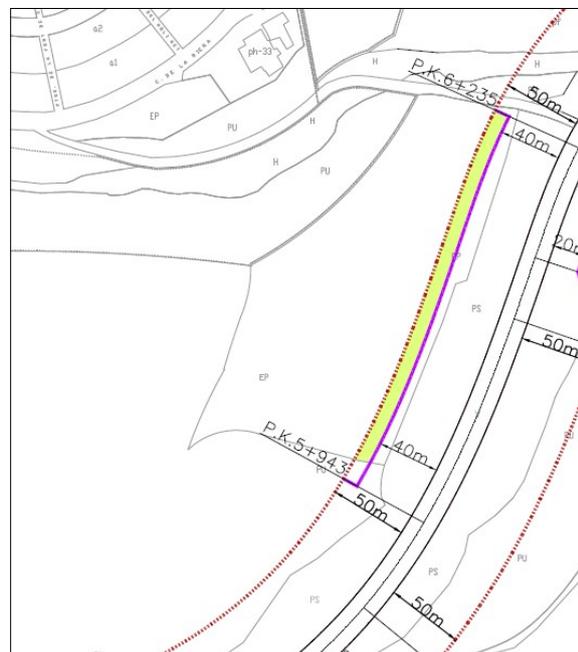
Por todo ello, el presente estudio de delimitación viene a recoger una propuesta de reducción que pretende liberar de afectación a todos aquellos terrenos con consideración de suelo urbano desde el planeamiento urbanístico aprobado vigente en 1990 y modificado posteriormente en 2003, que se concretan en la Plana de Can Esteve en el solar de titularidad municipal calificado de equipamiento público donde se ubica el campo de fútbol municipal.

4.3 Propuesta

La propuesta tiene por objeto liberar de afectación a su edificabilidad al solar de titularidad municipal calificado de equipamiento público donde se ubica el campo de fútbol municipal, producida por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24. Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacen sus zonas de protección.

La solicitud se basa en la existencia de planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, ya que todo este sector figura como suelo urbano tanto en la "Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340", vigente desde 2003, como en la "Revisión del Pla General de Ordenación Urbana de Cervelló" vigente desde 1990, en virtud de la 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 dicha revisión del PGOUM.

La propuesta se concreta por lo tanto en reducir la actual zona de limitación a 40 metros a lo largo de la B-24 y únicamente en el solar calificado de equipamiento público, en coherencia con la posición del actual campo de fútbol municipal y la de la autorización de obras emitidas en su momento.



Tramos 5 de la urbanización Can Guitart Vell comprendidos entre los PK 6+116 y PK 6+429 y los PK 6+544 y PK 6+740, margen derecho.

5.1 Descripción del ámbito y de la afectación

La zona urbana correspondiente al “tramo 5” está situada en la zona noroeste de la urbanización Can Guitart Vell, al este del casco urbano y al sureste de la B-24.



Se trata de una zona de edificaciones unifamiliares que se han consolidado paulatinamente desde los años 60-70 en base al Plan Parcial de Ordenación tramitado en los años 60 y que no ha perdido su condición de suelo urbano a lo largo de las distintas revisiones y modificaciones puntuales del planeamiento tramitadas hasta la fecha.

La afectación que supone la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, respecto a la situación anterior, se concreta en el tramo comprendido en dos tramos discontinuos entre el PK 6+116 y PK 6+429 y el PK 6+544 y PK 6+740, margen derecho, en los cuales se configuran unas zonas afectadas por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24, siendo que como anteriormente se ha indicado, existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, e incluso de la anterior Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, en los cuales estas parcelas ya tenía la consideración de suelo urbano.

El estado de consolidación en cuanto a la edificación en la urbanización Can Guitart Vell es muy elevado, siendo que no existe en la zona afectada ningún solar sin edificar. La actual afectación supone la imposibilidad de consolidar nuevas ampliaciones o nuevas construcciones en las parcelas ya consolidadas con fachada a la calle Font y Cèrvol respectivamente en cada uno de los tramos.

5.2 Antecedentes: planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.



La zona urbana incluida en el “tramo 5” corresponde a una zona de edificaciones unifamiliares que se han consolidado en base al Plan Parcial de la urbanización Can Guitart Vell aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en fecha 13 de enero de 1969 y en base al cual esta urbanización adquirió su condición de suelo urbano.

Esta clasificación de suelo urbano fue reconocida en el año 1990 con la aprobación de la “Revisión del Pla General de Ordenación Urbana de Cervelló”, en la que las zonas afectadas ya figuraban como suelo urbano, y siendo que se mantiene esta consideración en el planeamiento vigente derivado de la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340”.

El reconocimiento como suelo urbano de esta urbanización en ambos expedientes de planeamiento urbanístico de 1990 y 2003, ha contado con el informe favorable del Ministerio de Fomento.

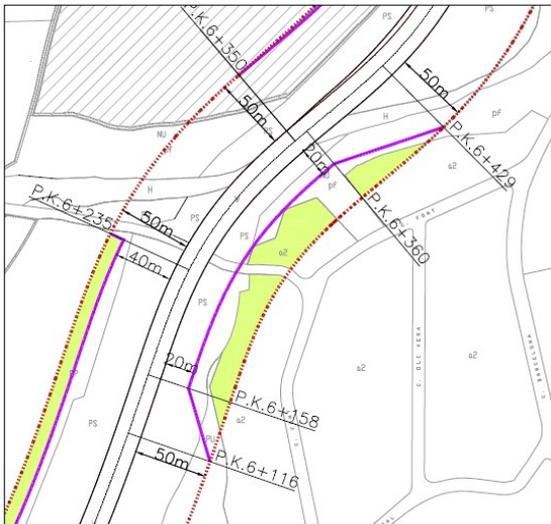
El cambio respecto a la nueva afectación de edificabilidad de esta zona de la urbanización deriva de la implantación en el año 1998 (fecha de aprobación del proyecto ejecutivo de la variante de la N-340) de la nueva infraestructura viaria encajada en el espacio situado entre núcleos residenciales existentes y contemplados como suelo urbano en el planeamiento en vigor. Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacen sus zonas de protección.

Sin haber llegado a tramitar por parte del Ministerio de Fomento de un estudio de delimitación de tramo urbano donde se reconociera una reducción de la línea de edificación, se resolvió su edificabilidad puntualmente, caso a caso, en las propias licencias de edificación que se tramitaron a partir del año 2003 (fecha de la aprobación del nuevo planeamiento) emitiendo informes favorables por parte del Ministerio de Fomento a la construcción de nuevas edificaciones a una distancia inferior a la establecida con carácter general por la Ley de Carreteras vigente es ese momento.

Cabe decir que la consolidación de las zonas urbanas definida en la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340” contó en su momento con el informe favorable del Ministerio de Fomento, emitido en fecha 15 de febrero de 2002, teniendo en cuenta una futura tramitación de la reducción de la línea de edificación.

Por todo ello, el presente estudio de delimitación viene a recoger una propuesta de reducción que pretende liberar de afectación por la línea de 50 metros a lo largo de la B-24 a todos aquellos terrenos con consideración de suelo urbano desde el planeamiento urbanístico aprobado vigente en 1990 y modificado posteriormente en 2003, recogiendo también los actos administrativos de las licencias de obras concedidas que se derivan de este expediente.

5.3 Propuesta

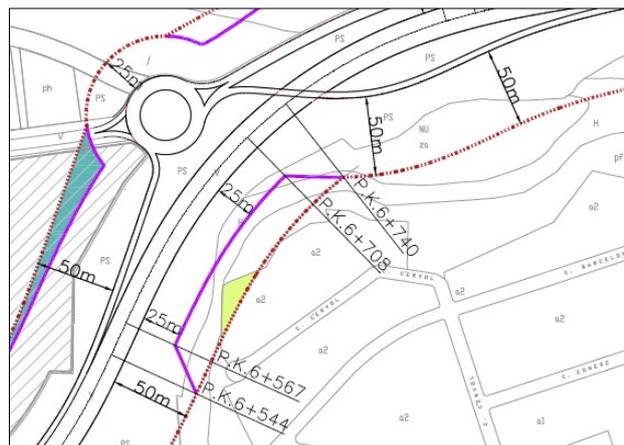


La propuesta tiene por objeto liberar de afectación a su edificabilidad a las zonas unifamiliares anteriormente indicadas, producida por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24. Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacen sus zonas de protección.

La solicitud se basa en la existencia de planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, ya que todo este sector figura como suelo urbano tanto en la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340”, vigente desde 2003, como en la “Revisión del Pla General de Ordenación Urbana de Cervelló” vigente desde 1990, y también en los antecedentes de las autorizaciones de obras emitidas dentro de la franja de afectación.

La propuesta se concreta en ajustar la actual zona de limitación a la línea urbanística definida en el planeamiento en vigor correspondiente al perímetro del suelo urbano de la urbanización Can Guitart Vell, en coherencia con la definición de suelo urbano vigente que contó en su momento con el informe favorable del Ministerio de Fomento.

En el primer tramo, situado entre el PK 6+116 y PK 6+429, se propone la reducción de la zona afectada a 20 metros a lo largo de la B-24 y en el segundo, entre el PK 6+544 y PK 6+740, a una reducción de hasta 25 metros.

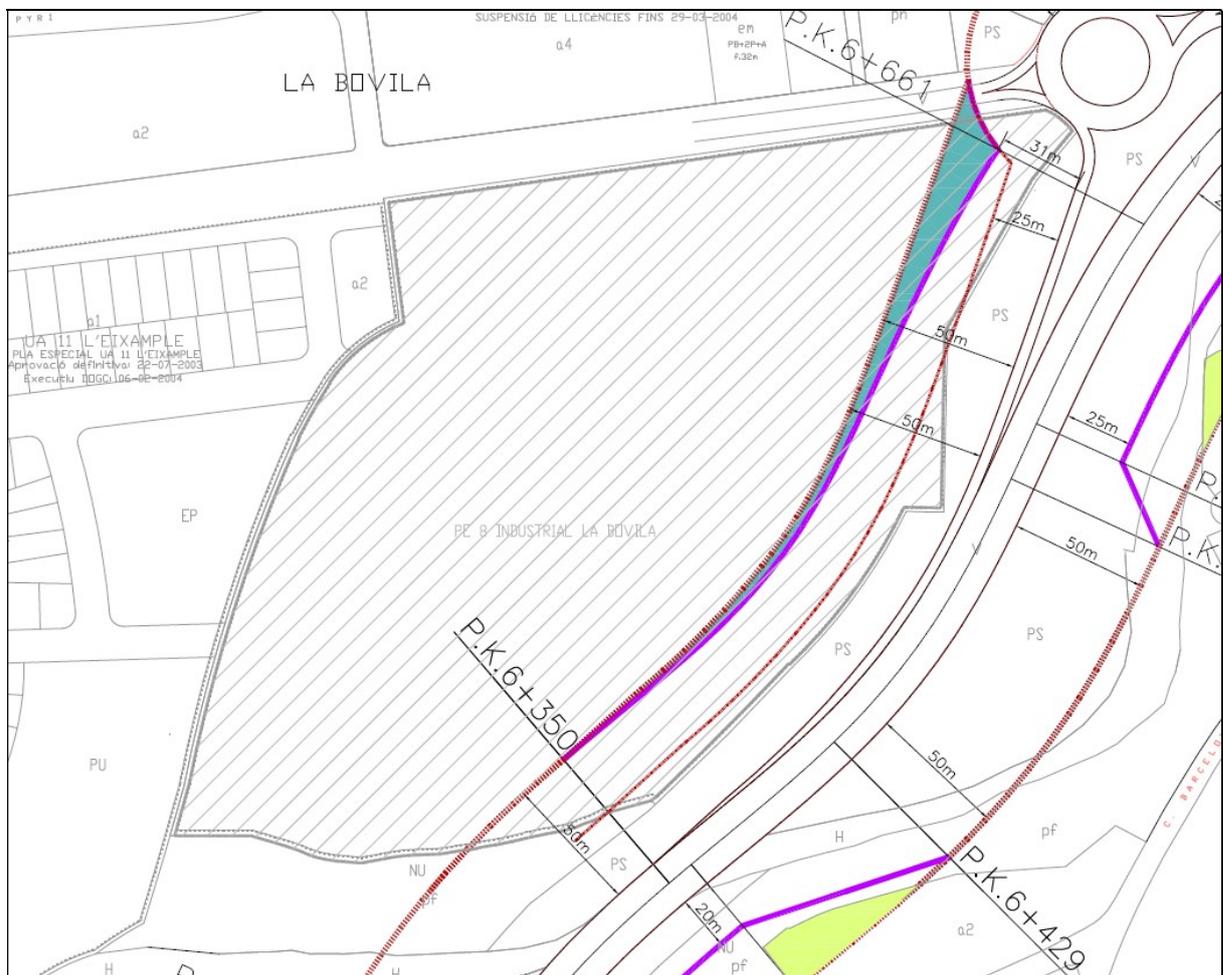


Tramo 6 del casco urbano correspondiente al sector de la Bòbila comprendido entre los PK 6+350 y PK 6+661, margen izquierdo.

6.1 Descripción del ámbito y de la afectación

El sector de “La Bòbila” está situado al sureste del casco urbano y limita al este con la variante de la N-340, concretamente con el ramal de entrada a la variante dirección Vallirana, desde la rotonda de enlace con la N-340.

La nueva afectación que supone la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, respecto a la situación anterior, se concreta en el tramo comprendido entre los PK 6+350 y PK 6+661, margen izquierdo, en el cual se configura una nueva zona de limitación a la edificabilidad derivada de la ampliación hasta 50 metros de la línea límite de edificación respecto a los ramales, siendo que en la anterior Ley estaba establecida en 25 metros.



Líneas límite edificación según Ley 25/1988

-  50 metros a lo largo del tronco central
-  25 metros desde el ramal

Líneas límite edificación según Ley 37/2015

-  50 metros a lo largo del tronco central
-  50 metros desde el ramal
-  Nueva zona de afectación

Se puede observar en el plano de detalle, respecto a las determinaciones de la Ley de 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, que la línea límite de edificación situada a 25 metros del ramal quedaba englobada dentro de la línea límite de 50 metros correspondiente al tronco central de la B-24, de manera que la afectación de no edificabilidad no iba más allá de esta última.

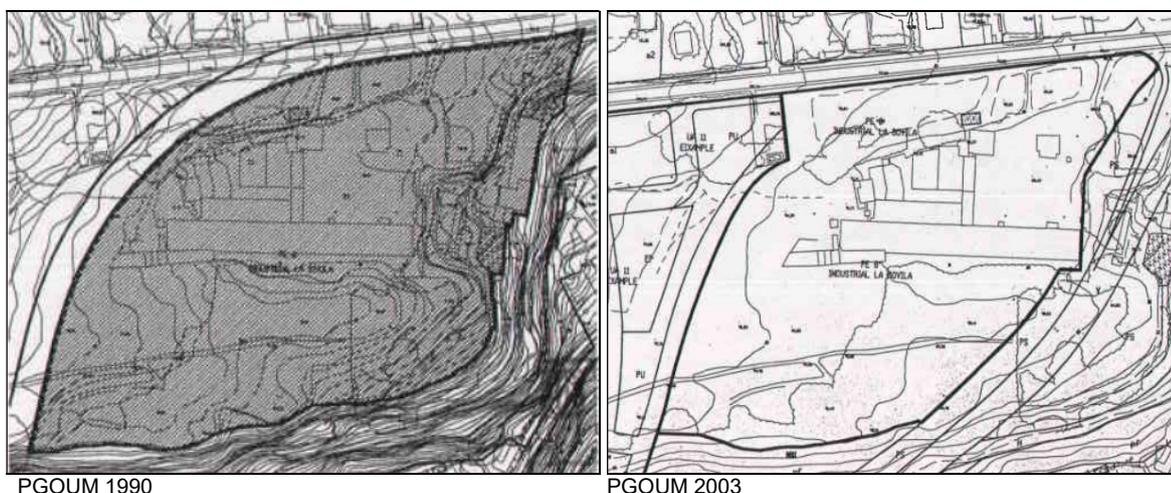
En cambio, con la nueva Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, la línea límite de edificación respecto al ramal, establecida en 50 metros, supera a la línea límite de 50 metros correspondiente al tronco central de la B-24, de manera que se genera una nueva afectación en la zona señalada. Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacen sus zonas de protección.

6.2 Antecedentes: planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

El planeamiento vigente anterior a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, corresponde a la "Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340", que fue aprobado inicialmente por el Ayuntamiento el 6 de agosto de 2001 y definitivamente por la Comisión de Territorial de Urbanismo de Barcelona el 11 de diciembre de 2002, y ejecutivo desde su publicación en el DOGC el 21 de febrero de 2003. Este nuevo planeamiento urbanístico ratificaba los usos previstos por el planeamiento anterior, aprobado en el año 1986, pero ajustándolos a la nueva delimitación física del sector que tuvo que ajustar al nuevo trazado de la variante.

La modificación de planeamiento tramitada y aprobada con motivo de la afectación del nuevo trazado de la variante así como de la nueva línea límite de edificación, establecía respecto a este sector, una nueva delimitación de su perímetro excluyendo los terrenos afectados por el nuevo trazado en su parte este, e incluyendo los terrenos liberados por el antiguo trazado de la variante en su parte oeste.

El sector, de uso industrial en ese momento, quedó configurado de la siguiente forma:



A partir de 2003, se impulsó por parte de los promotores del sector el desarrollo urbanístico del sector industrial con la presentación a trámite en fecha 31 de enero de 2003, del "Pla Especial nº 8 "La Bòbila" que fue aprobado inicialmente por el Pleno Municipal en fecha 6 de mayo de 2008.

Sin haber finalizado el trámite de aprobación de dicho planeamiento, se puso fin al expediente con motivo de la formalización de un convenio entre el Ayuntamiento y los propietarios del sector en fecha 23 de abril de 2013, que respondía a uno de los objetivos prioritarios del equipo de gobierno del momento, que consistía, básicamente, en impulsar el desarrollo del sector, con un uso industrial según el planeamiento vigente, para transformarlo en un uso residencial.

La prioridad de este nuevo desarrollo venía marcada, principalmente, por la necesaria obtención de los terrenos de equipamiento público que se destinarán a la construcción de la ampliación del CEIP "Escola Nova" y también por el incremento de cesiones de terrenos destinados a equipamientos que se obtenía por motivo del cambio de uso a residencial, que permitía obtener los terrenos necesarios para la implantación del futuro Instituto de Educación Secundaria.

Siendo que se constituyó un nuevo Ayuntamiento en fecha 13 de junio de 2015, sin haberse conseguido en la legislatura anterior aprobar provisionalmente la “27ª Modificación puntual del PGOUM del sector “La Bòbila” para su cambio de uso de industrial a residencial”, se consideró conveniente incluir nuevos aspectos en la futura ordenación con el objetivo, igualmente, de facilitar el desarrollo urbanístico del sector llamado “Plan Especial número 8 La Bòbila. A estos efectos, se formalizó un nuevo convenio urbanístico que fue aprobado por el Pleno municipal en fecha 21 de enero de 2016 i suscrito en fecha 26 de enero de 2016 y que consta inscrito en el registro de convenios urbanísticos del Registro de Planeamiento Urbanístico de la Generalitat de Catalunya.

El expediente de “27ª Modificación puntual del PGOUM del sector “La Bòbila” para su cambio de uso industrial a residencial” que había sido aprobado inicialmente por el Pleno del Ayuntamiento en fecha 11 de febrero de 2014, fue sometido a una nueva información pública en fecha 3 de febrero de 2016, por motivo de la incorporación de los nuevos parámetros recogidos en el convenio urbanístico citado anteriormente.

Figuran en el expediente diversos informes preceptivos del Ministerio de Fomento motivados por la siguiente cronología de hechos:

- Con fecha 18 de febrero de 2014 el Ayuntamiento de Cervelló solicita informe sobre la aprobación inicial de la “27ª Modificación puntual del PGOUM del sector “La Bòbila” para su cambio de uso industrial a residencial”, **habiéndose emitido informe en fecha 27 de marzo de 2014** en sentido desfavorable por quedar afecto al planeamiento terrenos de propiedad del Ministerio de Fomento así como la carretera N-340 entre sus pppk 1239+300 – 1239+700 de titularidad estatal.
- Con fecha 1 de agosto de 2014 el Ayuntamiento de Cervelló solicita nuevamente informe sobre la aprobación inicial de la “27ª Modificación puntual del PGOUM del sector “La Bòbila” para su cambio de uso industrial a residencial”, una vez se consideran corregidos todos los aspectos que motivaron el carácter desfavorable del anterior informe. Para ello se adjunta Acuerdo de Pleno del Ayuntamiento por el cual se solicita la cesión del tramo de la carretera N-340 renunciando explícitamente a la compensación económica.
- **Con fecha 1 de septiembre de 2014 se emite nuevo informe** por parte del Ministerio de Fomento en el cual se hace constar lo siguiente:
 - 1) A ambos lados de la carretera se establece la línea de edificación, desde la cual hasta la carretera se prohíbe cualquier tipo de obras de construcción, reconstrucción o ampliación a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes (art. 25 de la Ley de Carreteras y art. 84 del Reglamento).
 - 2) Se indica que **la línea límite de edificación se sitúa a 50 metros** en autopistas, autovías y vías rápidas y a 25 metros en el resto de carreteras de la arista exterior de la calzada más próxima, medida horizontalmente a partir de la mencionada arista (art. 25.1 de la Ley de Carreteras y art. 84.1 del Reglamento).

Teniendo en cuenta lo descrito en el propio informe, en cuanto a las infraestructuras de titularidad estatal en el municipio, se indica que no se puede informar favorablemente en tanto el trámite de cesión de la carretera N-340 no quede resuelto por parte de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

- Figura en el expediente el acta de cesión del referido tramo de la carretera N-340 al Ayuntamiento de Cervelló, que fue formalizada en fecha 22 de octubre de 2014.
- En fecha **4 de noviembre de 2014 se solicitó nuevamente la emisión de informe preceptivo** al Ministerio de Fomento ya que los tramos del ámbito de carretera afectados por dicha Modificación puntual habían pasado a ser de titularidad municipal. El Ministerio de Fomento no emitió ningún más informe, por lo que, se continuó con el procedimiento y el seguimiento de las actuaciones de acuerdo con las previsiones del artículo 21.1 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de

septiembre, por el que se aprueba el Reglamento general de carreteras, para entender la conformidad de dicho organismo con el documento que se sometió a aprobación inicial.

Finalmente en fecha **14 de diciembre de 2016**, la Comisión Territorial de Urbanismo del ámbito metropolitano de Barcelona, **aprobó definitivamente la “27ª Modificación puntual del Plan general de ordenación del sector la Bòbila para el cambio de uso industrial a residencial”** con la condición que se tendrá en cuenta las recomendaciones del punto 6 del estudio acústico de acuerdo con el informe de la Dirección General de Calidad Ambiental, emitido el 21 de septiembre de 2016.

Los criterios para el futuro desarrollo del sector quedan fijados en la siguiente ficha de características:

SECTOR:	PMU RESIDENCIAL “LA BÒBILA”	
Definición ámbito:	Comprendido entre la CN-340 y la Riera de Cervelló. Limitado al este por la variante y al oeste por la UA11.	
Localización:	Plano 22x20, 22x21 a escala 1/1000	
Superficie del sector:	5,38542 ha	
Edificabilidad bruta máxima:	0,685 m ² st/m ² s	
Cesiones mínimas:	Vial:	17,70 %
	Parque urbano:	37,00 %
	Equipamientos:	17,60 %
Uso:	10% como máximo de techo comercial 9% como máximo de techo hotelero 81% como mínimo de techo residencial, del cual:	
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 70% vivienda libre ▪ 20% VPO ▪ 10% concertado
Densidad:	66,66 viviendas/ha	
Gestión-Sistema de actuación:	compensación	
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> - Obtención de zonas verdes y equipamientos que den servicio a este sector de ampliación del casco urbano. - Ordenar la fachada de la Avenida Catalunya por tratarse de la entrada al casco urbano. - Obtener vivienda de protección oficial. 	
Ordenación – zonificación:	Plurifamiliar aislada con volumetría específica Altura máxima de PB+3PP+ático reculado 3 metros.	
Condiciones de ordenación:	<ul style="list-style-type: none"> - La ubicación de los solares destinados a equipamientos que se incorpora gráficamente es normativa. - Se dará continuidad a la trama viaria existente en la UA11 contigua. - El cruce entre el vial principal de acceso al sector y la Avenida Catalunya se resolverá con la creación de una rotonda. - Se ubicará una zona destinada a parque urbano en el centro del sector, con una superficie mínima de 4.000 m² que dará servicio a los edificios residenciales y a los equipamientos educativos próximos. - Se garantizará la máxima adaptación topográfica de las edificaciones y de la urbanización. - Se procurará que la disposición, tipología, cromatismo y materiales de los volúmenes edificables garantice su máxima integración paisajística, teniendo en cuenta la situación del sector en la fachada de entrada del núcleo urbano y la proximidad a la carretera B-24. - Se concretará la ubicación de una pieza de uso hotelero en el cruce entre la B-24 y la Avenida Catalunya. - Se concretará la ubicación del techo comercial en las plantas bajas de los edificios residenciales con fachada a la Avenida Catalunya y los próximos a los equipamientos educativos, así como en la planta baja del edificio con uso hotelero. - Se reservará el suelo correspondiente al 30% del techo residencial a vivienda de protección oficial. - La cesión del aprovechamiento medio será del 10% de acuerdo con lo establecido en el artículo 43 del TRLU. - En el trámite del Plan de Mejora Urbana se tendrá que solicitar informe a la Dirección General de Prevención de Incendios. 	

Hay que tener en cuenta también que **ya se ha iniciado la ejecución del planeamiento** mediante la cesión anticipada por parte de los propietarios del sector, de los terrenos afectados por equipamiento público, teniendo este trámite la consideración de instrumento complementario a la gestión urbanística que ejecuta el planeamiento en vigor, formalizándose y configurándose mediante este mecanismo una parte de la adjudicación de parcelas resultantes de la futura reparcelación.

Una vez aprobado definitivamente el nuevo planeamiento, se inició la tramitación de la referida cesión anticipada que se materializó mediante el "Convenio urbanístico para la cesión anticipada al Ajuntament de Cervelló de terrenos calificados de Equipamiento público situados en el sector "PE-8 La Bòbila" con el fin de destinarlos a la ampliación del CEIP "Escola Nova" y para la implantación del futuro IES", suscrito en fecha 1 de marzo de 2018 por las partes, y que fue aprobado definitivamente en fecha 19 de junio de 2018, siendo que consta inscrito en el registro de convenios urbanísticos del Registro de Planeamiento Urbanístico de la Generalitat de Catalunya.

El convenio conlleva en ese mismo acto, la transferencia de dominio y de la posesión de los terrenos identificados, de manera que a los cedentes, o a quien legalmente les suceda o subrogue, les corresponde el aprovechamiento urbanístico que resulta de la "27ª Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbanística Municipal del sector" La Bòbila" para su cambio de uso de industrial a residencial" derivado de esta cesión urbanística anticipada, que se contempla para este sector en un coeficiente de edificabilidad bruto máximo de 0,685 m²/m²s, el cual se materializará en los instrumentos urbanísticos que se aprueben en su día en el sector denominado "PE-8 La Bòbila".

6.3 Propuesta

A la vista de los antecedentes expuestos, se considera que el estudio de delimitación de tramos urbanos es el mecanismo que permite fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, concretamente para este tramo comprendido entre los PK 6+350 y PK 6+661, atendiendo a las circunstancias detalladas, y por el perjuicio creado respecto a la edificabilidad establecida por el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la referida Ley, que es el correspondiente a la "Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340", que fue aprobado inicialmente por el Ayuntamiento el 6 de agosto de 2001 y definitivamente por la Comisión de Territorial de Urbanismo de Barcelona el 11 de diciembre de 2002.

Hay que tener en cuenta también, que se ha iniciado la ejecución del planeamiento aprobado mediante el expediente de la "27ª Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbanística Municipal del sector "La Bòbila" para su cambio de uso de industrial a residencial" que contempla la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24, siendo que esta afectación engloba, por ser inferior, la línea límite de edificación de 25 metros en el ramal de acceso a la B-24 desde la rotonda de conexión con la antigua N-340, habiéndose materializado ya la transferencia de dominio y de la posesión de los terrenos de equipamiento público mediante el "Convenio urbanístico para la cesión anticipada al Ajuntament de Cervelló de terrenos calificados de Equipamiento público situados en el sector "PE-8 La Bòbila" con el fin de destinarlos a la ampliación del CEIP "Escola Nova" y para la implantación del futuro IES".

Por todo ello, **se considera necesario fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general respecto a los ramales de acceso**, para el tramo correspondiente al sector "La Bòbila", para mantener el desarrollo del sector de acuerdo con los objetivos de interés público que quedan recogidos en los distintos convenios urbanísticos formalizados entre el Ayuntamiento y la propiedad, conducentes a:

- La obtención de terrenos calificados de equipamiento público contiguos a los existentes de propiedad municipal, donde actualmente se encuentran el CEIP "Escola Nova" y el Instituto de Educación Secundaria, ampliando la superficie actual de las parcelas con el objetivo de cederlos a la Generalitat de Catalunya y destinarlos a la construcción y ampliación de estos centros educativos.
- La obtención de una gran zona verde que pueda ser destinada a parque urbano en el centro del sector, con una superficie mínima de 4.000 m² que dé servicio a los edificios residenciales y los equipamientos educativos próximos.

- La obtención de vivienda de protección oficial con la reserva del suelo correspondiente al 30% del techo residencial previsto.
- La ubicación de una pieza de uso hotelero en el cruce entre la B-24 y la Avenida Cataluña, teniendo en cuenta la configuración de este sector como la entrada del núcleo urbano desde la B-24.
- La concreción del diseño de la fachada de la Avinguda Catalunya por tratarse de la entrada al casco urbano, dando también continuidad a la trama viaria existente en la UA11 contigua y con la creación de una rotonda que realice las funciones de distribución de la movilidad y que permitirá un acceso directo al sector y una vía alternativa en el eje viario principal, que es la calle Mayor, desde el inicio del casco urbano.

Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacen sus zonas de protección. La propuesta se concreta en fijar la línea límite de edificación situada a 50 metros a lo largo de la B-24 como la línea máxima de limitación a la edificabilidad, entendiendo que esta línea engloba la zona de limitación a la edificabilidad respecto al ramal de acceso a la B-24, que **se propone reducir a una distancia variable respecto del ramal, entre los 50 metros en el punto más alejado y los 31 metros en el más cercano a dicho ramal.**

Tramo 7 del polígono “El Grau”, comprendido entre los PK 6+855 y PK 7+497, margen izquierdo.

7.1 Descripción del ámbito y de la afectación

La zona urbana correspondiente al “tramo 7” está situada a 300 metros de la rotonda de enlace de la B-24 con la N-340 a la entrada al casco urbano de Cervelló y al este del mismo. Se trata de un polígono de uso mixto, en parte industrial y en parte residencial consolidado en su mayor parte por la edificación, preexistente ya con anterioridad a la actual configuración del sector. Figura en los archivos municipales que en el sector existían en el año 1990 un total de 5 naves industriales y 14 viviendas.

En este sector nos encontramos con la coincidencia en el tiempo de la ejecución de las obras de urbanización de la parte industrial y la aprobación del proyecto ejecutivo de la variante de la N-340, en el que se contemplaba la afectación de uno de los viales previstos por el planeamiento en este sector, el carril lateral a la antigua N-340, hoy calle Comagrúa, que iba a ser eliminado, y en parte expropiado, para el necesario desplazamiento hacia el norte de la antigua N-340 a raíz de la construcción de la variante.



La afectación que supone la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, respecto a la situación anterior, se concreta en el tramo comprendido entre los PK 6+855 y PK 7+497, margen izquierdo, es decir, a lo largo de todo el Sector “El Grau”, en el cual se configura una zona afectada por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24, que se superpone con la línea de 25 metros a lo largo de la N-340, siendo que existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en el cual este sector, y consecuentemente cada una de las parcelas en él incluidas, ya tenía la consideración de suelo urbano.

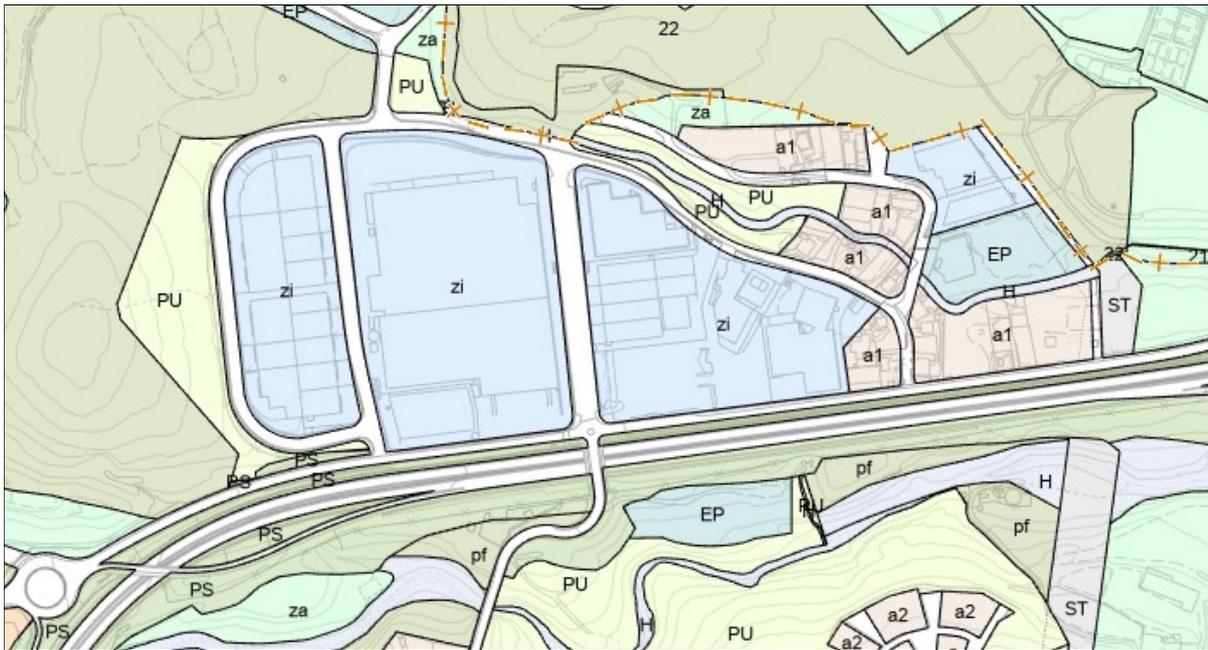
Su estado de consolidación en cuanto a la edificación es muy elevado, si bien en la zona del tramo afectado existe un solar sin edificar en la zona industrial y otro en la zona residencial.

La actual afectación supone la imposibilidad de consolidar nuevas edificaciones en los solares sin edificar y también ampliaciones o nuevas construcciones en las parcelas ya consolidadas.

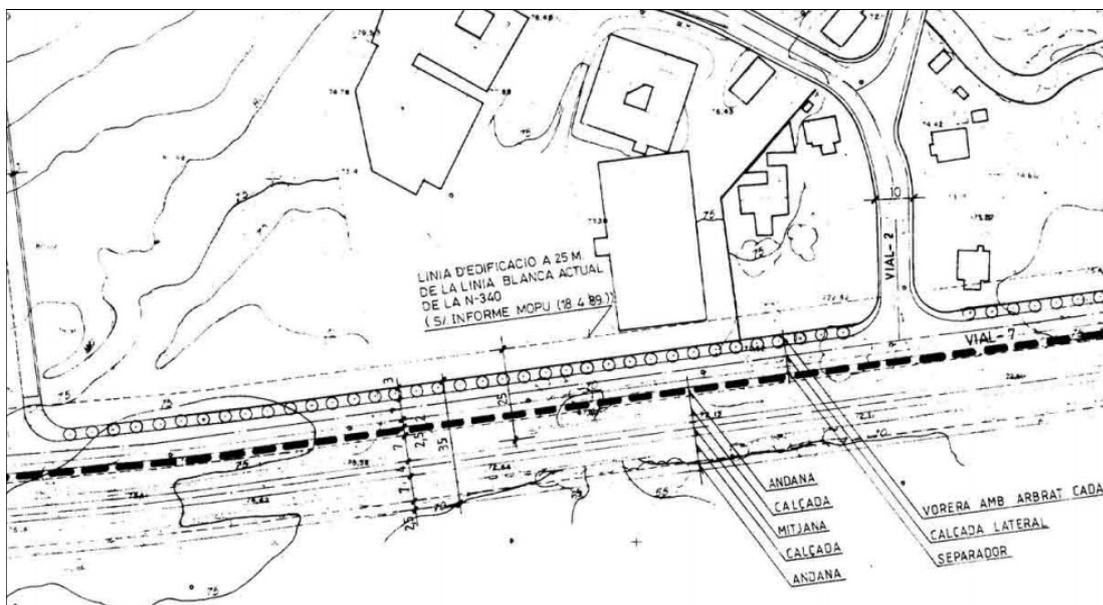
7.2 Antecedentes: planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

La zona urbana incluida en el “tramo 7” corresponde a un sector que cuenta con un Plan Especial de Reforma Interior aprobado por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en sesión de 19 de junio de 1991.

En dicho Plan se establece la ordenación del sector con una parte englobada en una unidad de actuación de uso industrial, con parcelas calificadas de zona industrial (clave zi) y otra unidad de actuación de uso residencial con parcelas calificadas de zona residencial, unifamiliar aislada (clave a1).



En dicho Plan, se hace constar la línea de edificación respecto a la carretera N-340, a 25 metros de la línea blanca de la misma según el trazado existente en ese momento, línea que es coincidente con la fachada de la edificación industrial construida en esos momentos, tal como se puede apreciar en el plano número 5 de viales del propio Plan Especial, donde se indica la referencia al informe favorable emitido por el Ministerio de Fomento en fecha 18 de abril de 1989:



Si bien el trazado actual de la N-340 ha variado respecto al existente en el momento de la aprobación de dicho Plan Especial por su desplazamiento hacia el norte a raíz de la construcción de la variante de la N-340, urbanísticamente esta línea de edificación se ha mantenido como una referencia fija a pesar de ello, siendo que la distancia a la nueva línea blanca de la CN-340 se ha visto reducida a 10 metros según consta en los acuerdos adoptados en la tramitación definitiva de dicho Plan Especial.

También el Ministerio de Fomento ha respetado la fijación de la línea que figura en el Plan Especial en la emisión de los informes vinculados a las licencias de obras de nuevas edificaciones de este sector, como es el caso de la nave industrial de INBECA situada a una distancia inferior a los 25 metros de la línea blanca de la N-340.



La consideración de suelo urbano del sector “El Grab”, actualmente llamado “El Grau” se ha mantenido en la modificación de planeamiento aprobada en el expediente de la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340” vigente desde 2003 y hasta la actualidad.

Cabe decir que la consolidación de las zonas urbanas definida en la “Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340” contó en su momento con el informe favorable del Ministerio de Fomento, emitido en fecha 15 de febrero de 2002, teniendo en cuenta una futura tramitación de la reducción de la línea de edificación.

Hay que señalar también que con la construcción de la variante de la N-340 en un trazado paralelo a la antigua carretera N-340 en este tramo correspondiente al sector Grau, ha implicado que se solapen las dos líneas de afectación a la edificabilidad, la correspondiente a la Carretera Nacional, que como se ha indicado anteriormente quedó establecida en su día a 10 metros de la misma, y la correspondiente a los 50 metros de la B-24, que implica una mayor afectación que la anterior.

Por todo ello, el presente estudio de delimitación viene a recoger una propuesta de reducción de la línea de afectación de la edificabilidad respecto de la B-24 que pretende liberar de afectación a todos aquellos terrenos con consideración de suelo urbano desde la aprobación del Pla Especial de Reforma Interior del Sector Grab, que fue aprobado definitivamente el 19 de junio de 1991 y vigente desde el 14 de febrero de 1992, y que han visto afectada su edificabilidad por la entrada en vigor de la nueva Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y quedan afectados actualmente por al zona de afectación de la edificabilidad de 50 metros desde la línea de la B-24.

7.3 Propuesta

La propuesta tiene por objeto liberar de afectación a su edificabilidad a las zonas industrial y residencial anteriormente indicadas, producida por la línea límite de edificación de 50 metros a lo largo de la B-24. Si bien la autovía no discurre por suelo urbano en ningún tramo, sí lo hacen sus zonas de protección.

La solicitud se basa en la existencia de planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, ya que todo este sector figura como suelo urbano a partir del año 1992, en que entró en vigor el Pla Especial del sector Grab, y que posteriormente fue recogida esta consideración en la "Modificación puntual del Plan General en los ámbitos afectados por la variante de la N-340", vigente desde 2003.

La propuesta se concreta en ajustar la actual zona de limitación a la edificabilidad respecto a la B-24 haciéndola coincidir con la línea que fue aprobada en su día respecto a la carretera N-340, es decir, a 10 metros de línea blanca de la carretera N-340, en coherencia con los informes emitidos en el Pla Especial, el proyecto de urbanización correspondiente, y en coherencia también con las licencias concedidas con autorización del Ministerio de Fomento a una distancia inferior a la establecida por la Ley de carreteras tanto en relación a la N-340 como a la B-24.

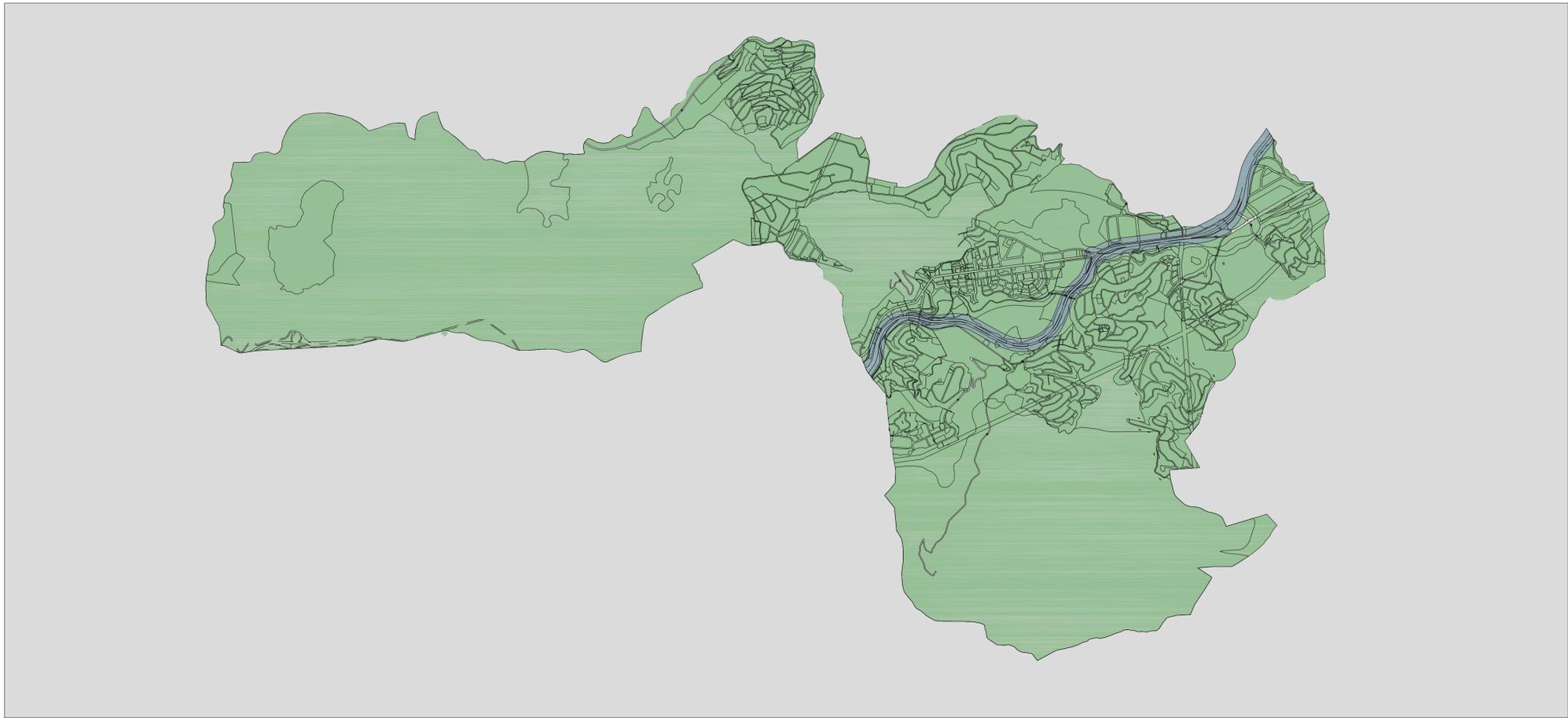
De las mediciones efectuadas, la propuesta de reducción de la línea límite respecto a la B-24 sería fijarla a 25 metros de la línea blanca de la B-24.



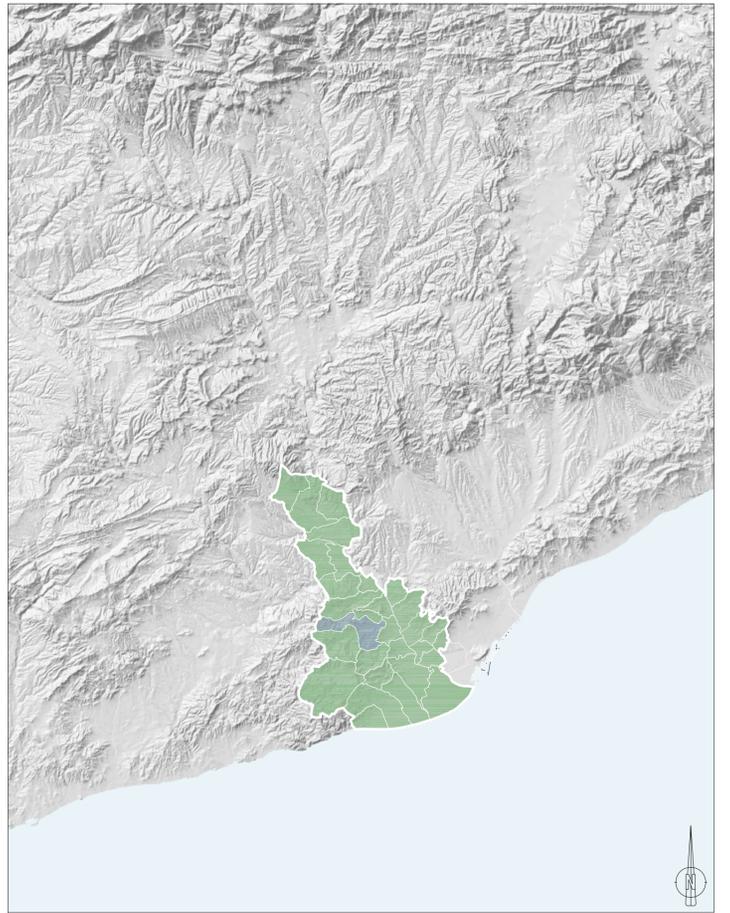
Cervelló, en la fecha de la firma electrónica.

El arquitecto municipal,

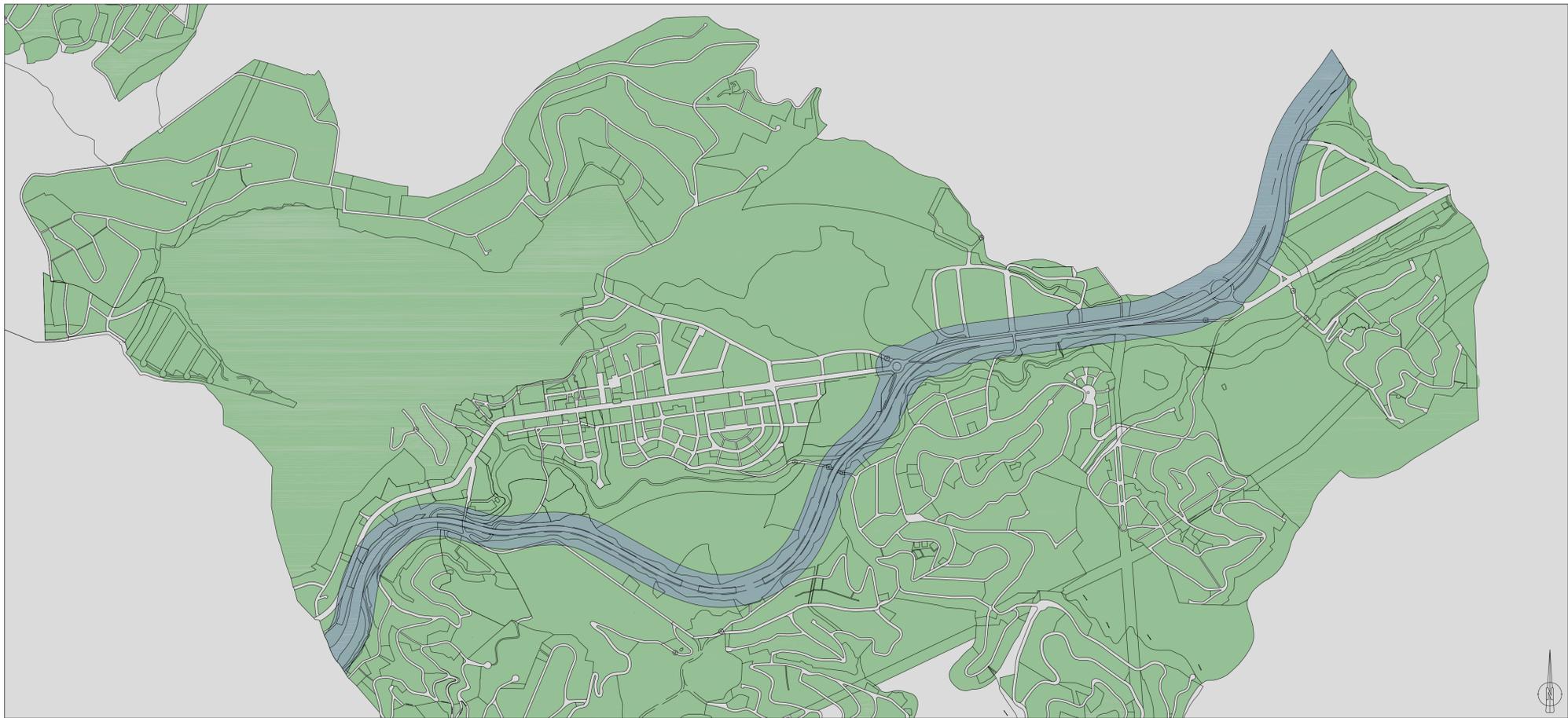
Jaume Pujol i Pedrico.



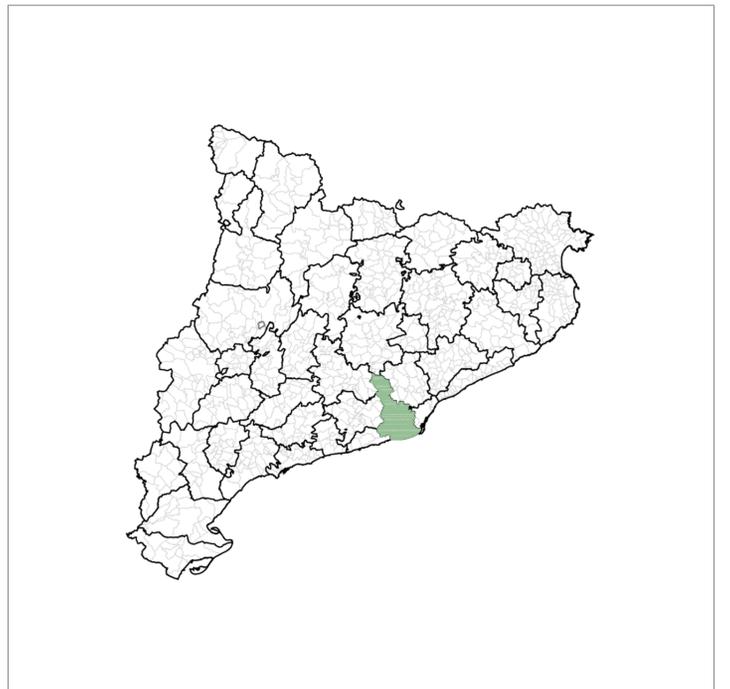
SITUACIÓN E.1/25.000



E.1/500.000

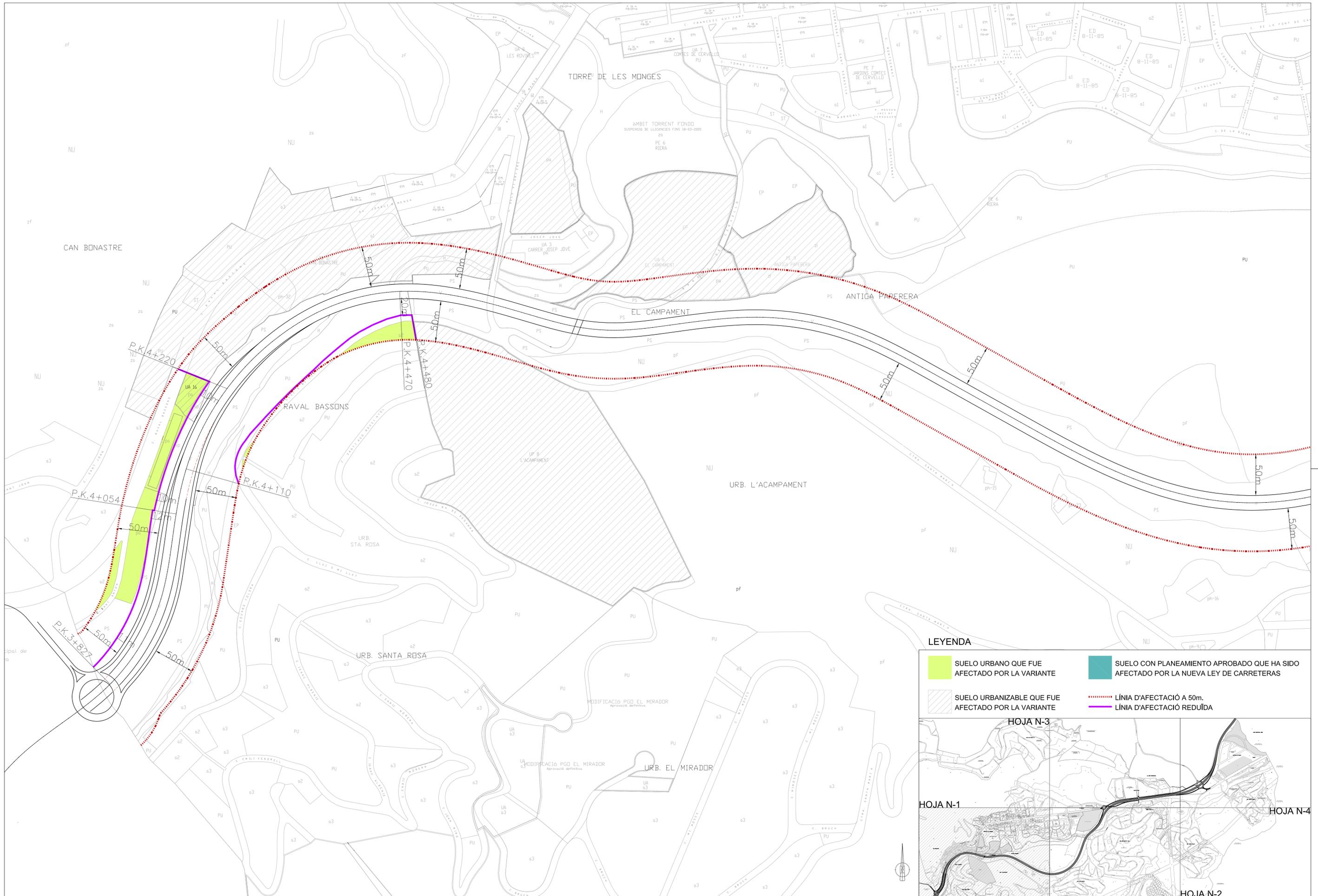


EMPLAZAMIENTO E.1/10.000



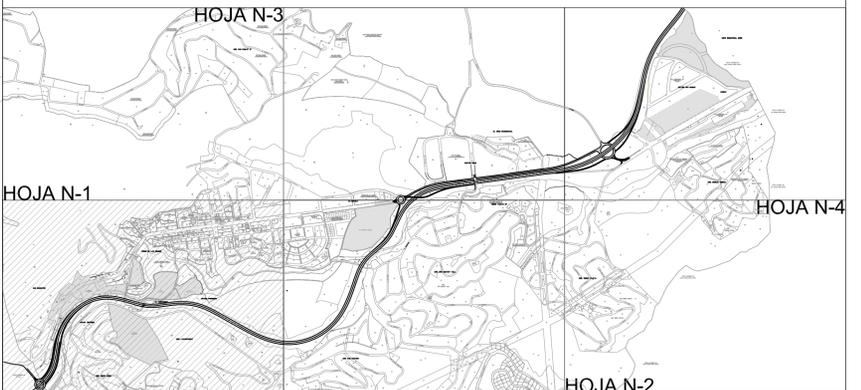
E.1/2.000.000

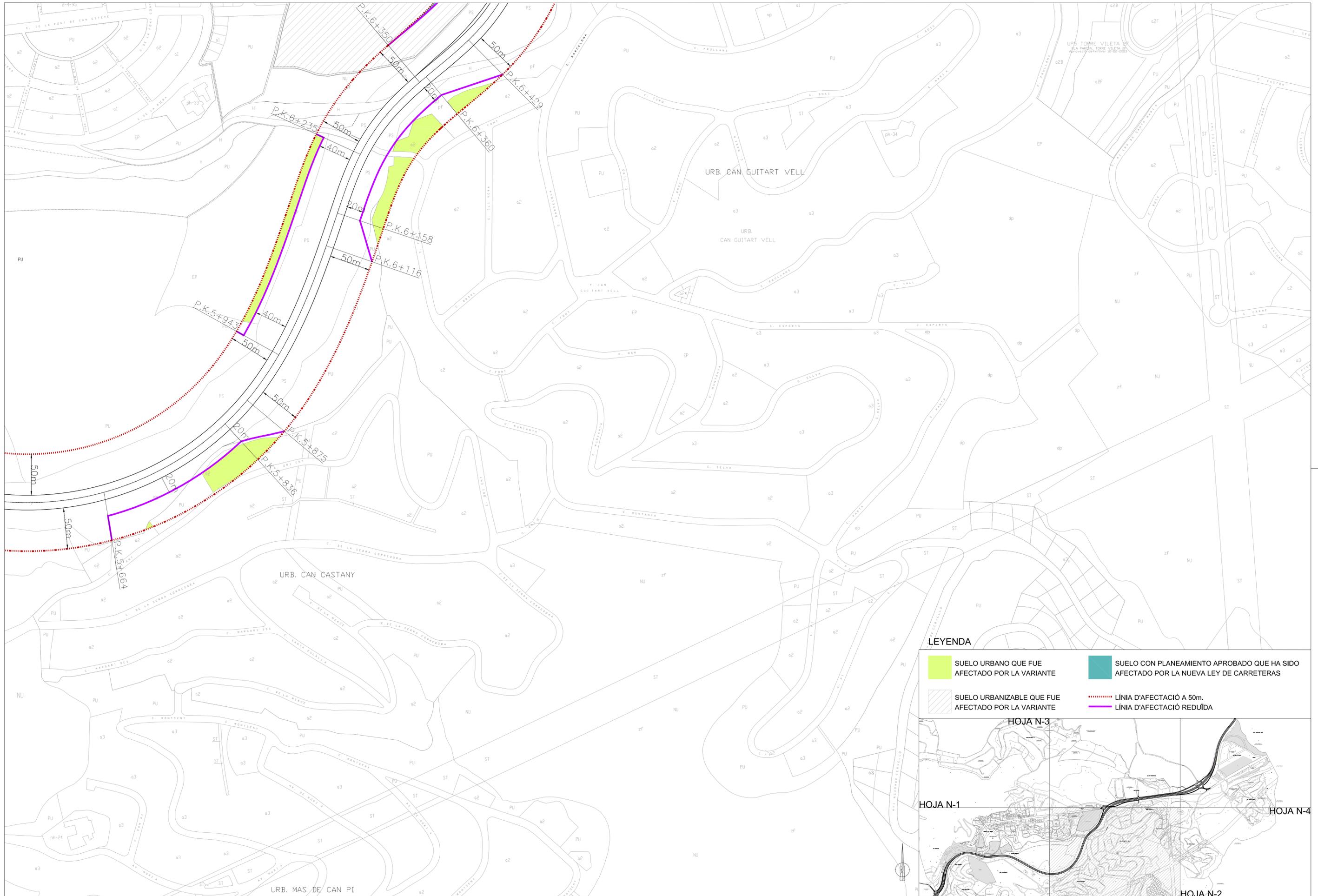
DESCRIPCIÓN	ESCALA	NUM. PLANO
DEFINICIÓN GENERAL EN RELACIÓN AL ENTORNO		
SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO	VARIOS	E01
DEFINICIÓN GENERAL		
ORDENACIÓN GENERAL		
HOJA I	1/2000	A01
HOJA II	1/2000	A02
HOJA III	1/2000	A03
HOJA IV	1/2000	A04



LEYENDA

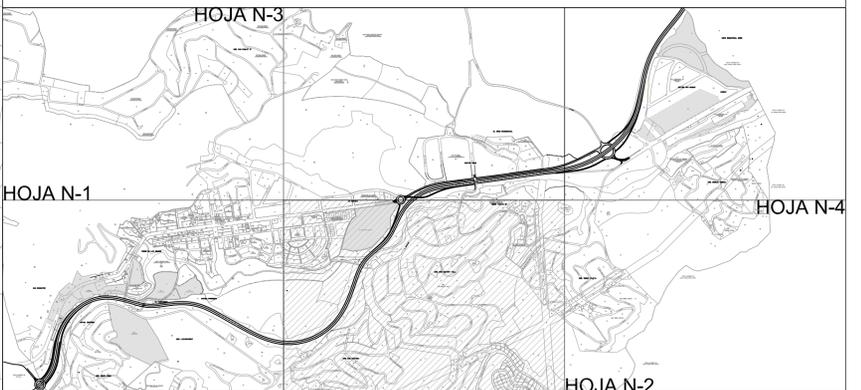
- SUELO URBANO QUE FUE AFECTADO POR LA VARIANTE
- SUELO CON PLANEAMIENTO APROBADO QUE HA SIDO AFECTADO POR LA NUEVA LEY DE CARRETERAS
- SUELO URBANIZABLE QUE FUE AFECTADO POR LA VARIANTE
- LÍNEA D'AFECTACIÓ A 50m.
- LÍNEA D'AFECTACIÓ REDUÍDA

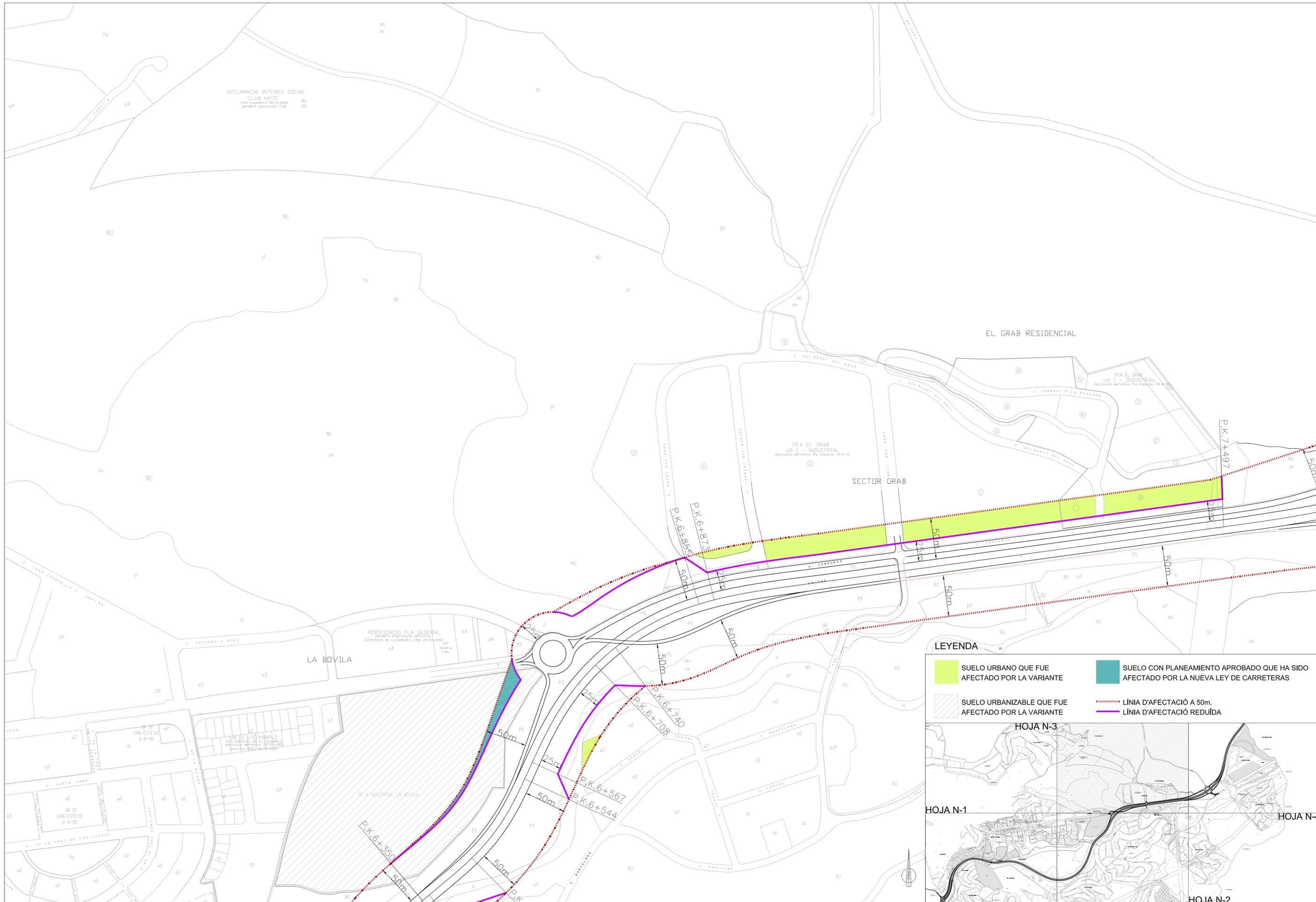




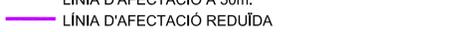
LEYENDA

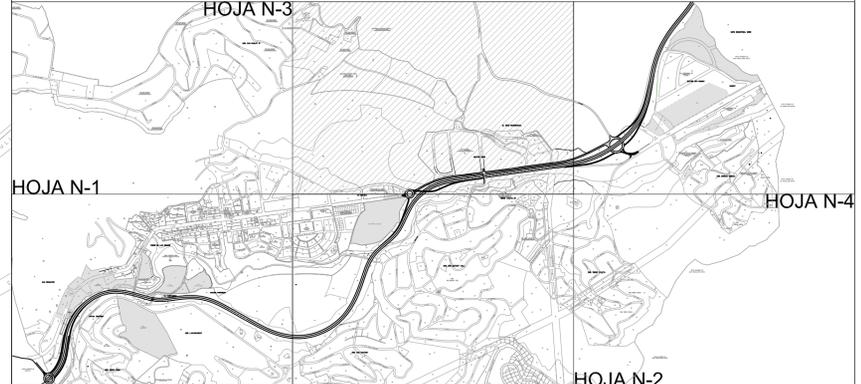
- SUELO URBANO QUE FUE AFECTADO POR LA VARIANTE
- SUELO CON PLANEAMIENTO APROBADO QUE HA SIDO AFECTADO POR LA NUEVA LEY DE CARRETERAS
- SUELO URBANIZABLE QUE FUE AFECTADO POR LA VARIANTE
- LÍNEA D'AFECTACIÓ A 50m.
- LÍNEA D'AFECTACIÓ REDUÏDA

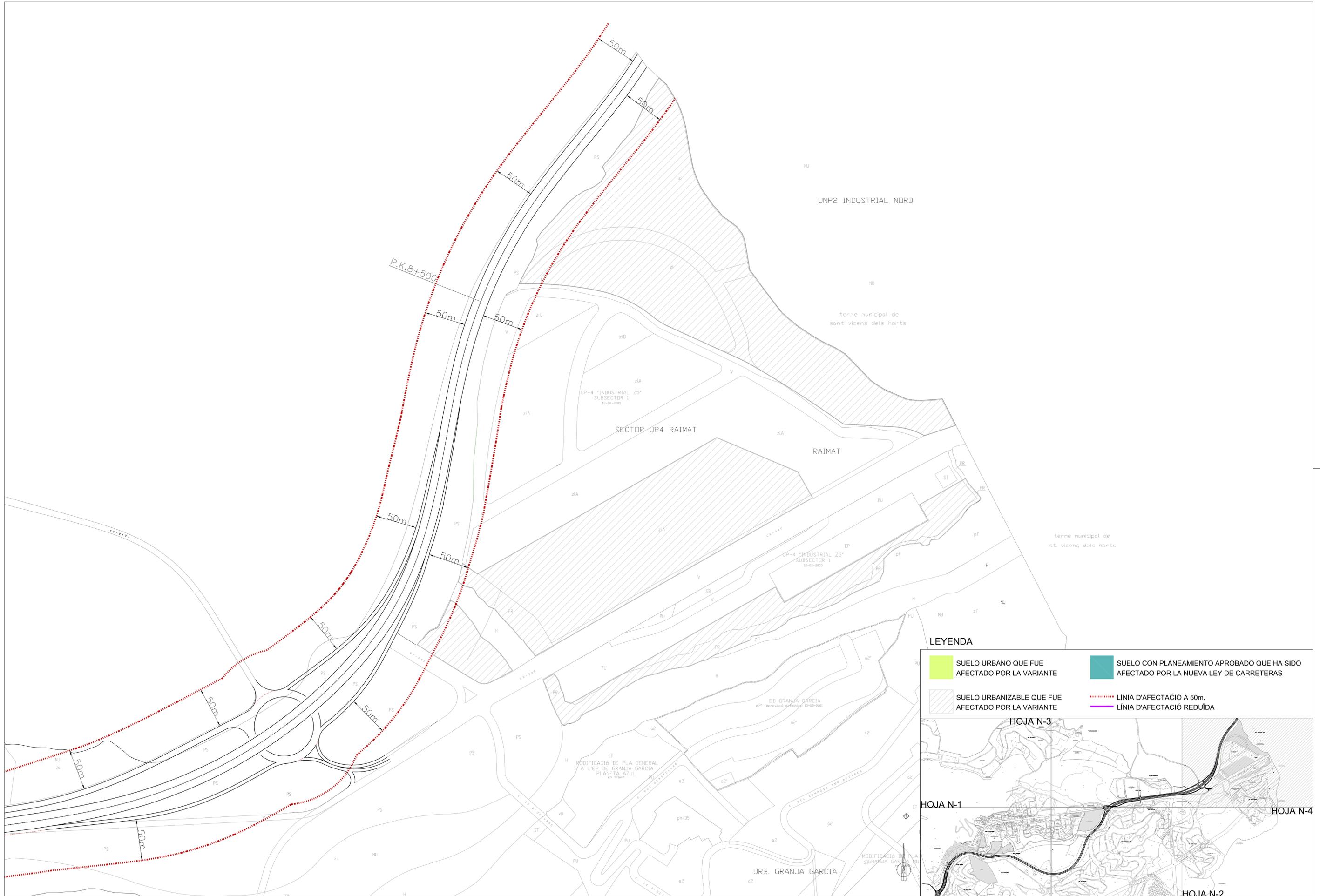




LEYENDA

 SUELO URBANO QUE FUE AFECTADO POR LA VARIANTE	 SUELO CON PLANEAMIENTO APROBADO QUE HA SIDO AFECTADO POR LA NUEVA LEY DE CARRETERAS
 SUELO URBANIZABLE QUE FUE AFECTADO POR LA VARIANTE	 LÍNEA D'AFECTACIÓ A 50m.
	 LÍNEA D'AFECTACIÓ REDUÏDA





LEYENDA

- SUELO URBANO QUE FUE AFECTADO POR LA VARIANTE
- SUELO CON PLANEAMIENTO APROBADO QUE HA SIDO AFECTADO POR LA NUEVA LEY DE CARRETERAS
- SUELO URBANIZABLE QUE FUE AFECTADO POR LA VARIANTE
- LÍNEA D'AFECTACIÓ A 50m.
- LÍNEA D'AFECTACIÓ REDUÏDA

