

 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
---	--------------------------------------

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

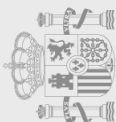
CARRETERA: AP-7 / B-30	PUNTOS KILOMÉTRICOS: INICIO P.K. 160+710 (AP-7) FIN P.K. 152+505 (AP-7)
----------------------------------	---

LOCALIDAD: SANT CUGAT DEL VALLÈS	PROVINCIA: BARCELONA
--	--------------------------------

INGENIERA AUTORA DEL ESTUDIO: EL COORDINADOR DEL AREA DE CONSERVACIÓN:	Dña. ELENA CASTRO CORREA D. SANTIAGO PALMERO MARTÍN
---	--

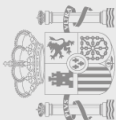
CONTENIDO (TOMO ÚNICO):	<ul style="list-style-type: none"> -MEMORIA -ANEJO 1: DEFINICIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN -ANEJO 2: REPORTAJE FOTOGRÁFICO -ANEJO 3: PLANEAMIENTO ANTERIOR A LA LEY 37/2015 -ANEJO 4: PLANOS
-------------------------	---

EXPEDIENTE: U7216.20	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	4
3.1. Tramo 1: Autovía B-30, ENTRE LOS PP.KK. 0+730 Y 1+635 MARGEN DERECHO, SENTIDO NORTE.....	5
3.2. Tramo 2: Autovía B-30, ENTRE LOS PP.KK. 3+075 Y 4+104 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR.....	6
3.3. Tramo 3: Autovía B-30, ENTRE LOS PP.KK. 5+810 Y 6+015 MARGEN derecho, SENTIDO norte, y ENTRE LOS PP.KK. 5+553 Y 6+015 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR. AUtopista AP-7, ENTRE LOS PP.KK. 153+115 Y 152+910 para ambos márgenes.	6
3.4. Tramo 4: Autovía B-30, ENTRE LOS PP.KK. 6+090 Y 6+333 MARGEN derecho, SENTIDO norte, y ENTRE LOS PP.KK. 6+090 Y 6+285 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR. AUtopista AP-7, ENTRE LOS PP.KK. 152+830 Y 152+505 MARGEN derecho, SENTIDO norte, y ENTRE LOS PP.KK. 152+830 Y 152+525 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR.	6
4. SITUACIÓN URBANÍSTICA	7
5. MARCO LEGAL	9
6. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	11
6.1. Delimitación de Tramo Urbano	11
6.2. Establecimiento de la línea límite de edificación	11
6.3. Propuesta de delimitación de tramos urbanos y modificación de la línea límite de edificación.....	11
ANEJO 1: DEFINICIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN	13
ANEJO 2: REPORTAJE FOTOGRÁFICO	16
ANEJO 3: PLANEAMIENTO ANTERIOR A LA LEY 37/2015	21
ANEJO 4: PLANOS	26





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO por : CASTRO CORREA, ELENA MARIA. A fecha: 03/03/2021 05:51 PM
FIRMADO por : PALMERO MARTIN, SANTIAGO DAVID. A fecha: 05/03/2021 10:47 AM
Total folios: 12 (3 de 12) - Código Seguro de Verificación: MF0M0ZSA0D83F2DFOFACAA4AA904
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

FIRMADO

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 autopista AP-7 y a la autovía B-30 a su paso por la población de Sant Cugat del Vallès, 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 24 de julio de 2020, tiene entrada en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña Solicitud del Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallès (Barcelona) en el que presenta una propuesta de Delimitación de tramos urbanos y modificación de la línea límite de edificación a una distancia de 25m, de la calzada de la autovía B-30 en el ámbito incluido en la Transcripción del planeamiento vigente a escala 1:1000 en Mira-Sol, esto es entre los pp.kk. 0+780 y 2+300 de la Autovía B-30 margen derecho sentido Norte.

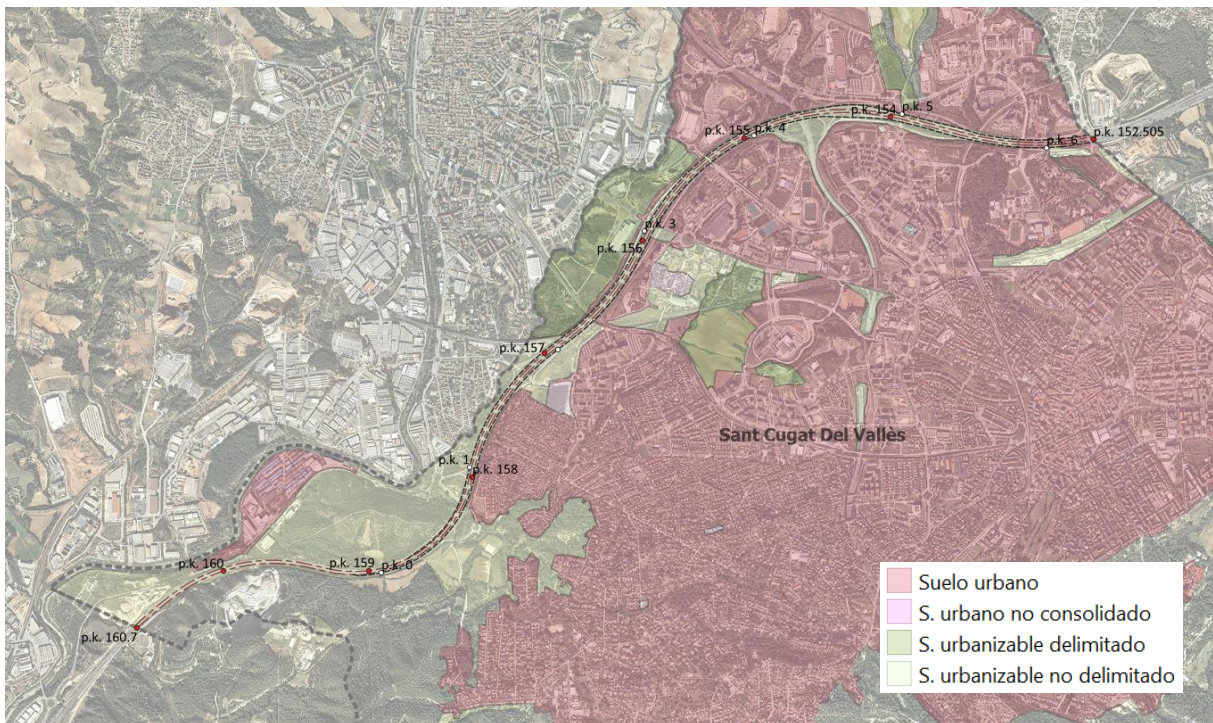
3. ÁMBITO DE ESTUDIO

Esta Demarcación, por propia iniciativa amplía el ámbito de la delimitación a todo el municipio, en virtud de lo dispuesto en el art 47.1 de la Ley 37/2015, con el objetivo responder a la Solicitud recibida y de delimitar los tramos urbanos de todo el término municipal, fijando la línea límite de edificación de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, según establece el artículo 48.2.

En este sentido, las carreteras a estudiar corresponden a la Autopista AP-7 y a la autovía B-30, las cuales son de titularidad del Estado y discurren por el término municipal de Sant Cugat. Concretamente, la traza de la autopista AP-7 objeto del estudio discurre a lo largo de 8.195 metros, entre los pp.kk. 160+700 y 152+505 margen Derecho, sentido Norte y a lo largo de 8.185 metros entre los pp.kk. 160+710 y 152+525 margen Izquierdo, sentido Sur. Por otro lado, la traza de la autovía B-30

objeto del estudio discurre a lo largo de 6.333 metros, entre los pp.kk. 0+000 y 6+333 margen Derecho, sentido Norte y a lo largo de 6.285 metros entre los pp.kk. 0+000 y 6+285 margen Izquierdo, sentido Sur.

Cabe aclarar que la B-30 discurre en paralelo a la AP-7, situando sus calzadas a ambos márgenes y a modo de calzadas laterales de la AP-7. La traza de la B-30 tiene su inicio en el PK 159+000 de la AP-7, por lo que el trazado de la autopista está contenido por las calzadas de la B-30, exceptuando el tramo que transcurre desde el límite municipal más occidental (pk 160+700) hasta el pk 159+000, donde la AP-7 discurre sin la presencia de la B-30. Agregar que la numeración de los PK de la autopista va decreciendo en sentido Norte, mientras que la numeración de los PK de la autovía va aumentando, como se puede ver en los planos.



Ejes AP-7 y B-30

Como se puede ver en la imagen anterior, el trazado de estas dos vías discurre casi en su totalidad por suelo clasificado como urbanizable no delimitado, según los datos que se indican respecto del planeamiento urbanístico vigente (apartado 4) y como puede verse en la documentación gráfica anexa (planos).

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 cuatro tramos que son susceptibles de ser considerados como tramos urbanos:

3.1. TRAMO 1: AUTOVÍA B-30, ENTRE LOS PP.KK. 0+730 Y 1+635 MARGEN DERECHO, SENTIDO NORTE.

En este tramo, a pesar de que las infraestructuras pisan suelo clasificado como urbanizable no delimitado, existen edificaciones consolidadas en el margen derecho de la B-30. Estas edificaciones

están construidas sobre suelo urbano, cuyo planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015 contemplaba una Línea límite de edificación a una distancia inferior a los 50m de la arista exterior de la explanación (ver punto 4 de este informe). En este sentido, a fin de adaptar la LLE al planeamiento vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, se considerará tramo urbano, atendiendo a lo dispuesto en los arts. 47 y 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

3.2. TRAMO 2: AUTOVÍA B-30, ENTRE LOS PP.KK. 3+075 Y 4+104 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR.

En este tramo, a pesar de que las infraestructuras pisan suelo clasificado como urbanizable no delimitado, existen edificaciones consolidadas en el margen derecho de la B-30. Estas edificaciones están construidas sobre suelo urbano, cuyo planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015 contemplaba una Línea límite de edificación a una distancia inferior a los 50m de la arista exterior de la explanación (ver punto 4 de este informe). En este sentido, a fin de adaptar la LLE al planeamiento vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, se considerará tramo urbano, atendiendo a lo dispuesto en los arts. 47 y 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

3.3. TRAMO 3: AUTOVÍA B-30, ENTRE LOS PP.KK. 5+810 Y 6+015 MARGEN DERECHO, SENTIDO NORTE, Y ENTRE LOS PP.KK. 5+553 Y 6+015 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR. AUTOPISTA AP-7, ENTRE LOS PP.KK. 153+115 Y 152+910 PARA AMBOS MÁRGENES.

En este tramo, ambas infraestructuras pisan suelo clasificado como urbano por el planeamiento vigente, entre los pp.kk. 5+553 y 6+015 para ambos márgenes de la autovía B-30 y entre los pp.kk. 153+115 y 152+910 para ambos márgenes de la autopista AP-7, por lo que se considera tramo urbano, teniendo en cuenta lo dispuesto en el art. 47 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Agregar que existe una edificación consolidada que invade los 50m de la Línea límite de edificación de la B-30, situada entre los ppkk 5+810 y 5+553 del margen izquierdo, sentido Sur de la B-30. Esta edificación fue objeto de autorización por parte de esta Demarcación de Carreteras, que se aprobó teniendo en cuenta que en el ámbito de la solicitud existía planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015, el cual contemplaba una Línea límite de edificación a una distancia inferior a los 50m de la arista exterior de la explanación (ver punto 4 de este informe). En este sentido, a fin de adaptar la LLE al planeamiento vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, se considerará tramo urbano, atendiendo a lo dispuesto en los arts. 47 y 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

3.4. TRAMO 4: AUTOVÍA B-30, ENTRE LOS PP.KK. 6+090 Y 6+333 MARGEN DERECHO, SENTIDO NORTE, Y ENTRE LOS PP.KK. 6+090 Y 6+285 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR. AUTOPISTA AP-7, ENTRE LOS PP.KK. 152+830 Y 152+505 MARGEN DERECHO, SENTIDO NORTE, Y ENTRE LOS PP.KK. 152+830 Y 152+525 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR.

En este tramo, ambas infraestructuras pisan suelo clasificado como urbano por el planeamiento vigente, entre los pp.kk. 6+090 y 6+333 margen derecho, sentido norte, y entre los



pp.kk. 6+090 y 6+285 margen izquierdo, sentido sur, para la autovía B-30, y entre los pp.kk. 152+830 y 152+505 margen derecho, sentido norte, y entre los pp.kk. 152+830 y 152+525 margen izquierdo, sentido sur, para la autopista AP-7, por lo que se considera tramo urbano, teniendo en cuenta lo dispuesto en el art. 47 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

4. SITUACIÓN URBANÍSTICA

Antecedentes:

El día 14 de julio de 1976 se aprobó definitivamente el Plan General Metropolitano de Barcelona, el cual fue objeto de múltiples modificaciones e implicó la redacción de múltiples figuras de planeamiento derivado. Ese mismo año entra en servicio el tramo de la autopista AP-7, a su paso por Sant Cugat del Vallès, la cual conllevaba el establecimiento de una Línea límite de edificación a una distancia de 50m medidos desde la arista exterior de la calzada.

El año 2000 entra en servicio la autovía B-30, que en ese entonces se consideró una carretera convencional, razón por la cual su Línea límite de edificación se estableció a una distancia de 25m medidos desde la arista exterior de la calzada.

El día 20 de abril de 2010 se aprobó definitivamente el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, que pasó a ser el planeamiento general vigente para el municipio y que también ha sido objeto de modificaciones y ha derivado en múltiples figuras de planeamiento.

Con la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de Carreteras, momento en el que la B-30 pasó a tener la consideración de autovía, se establecieron las Líneas límite de edificación a una distancia de 50m medidos desde las aristas exteriores de las calzadas de la B-30 y la AP-7. Este cambio afectó a una serie de parcelas que habían sido definidas por figuras de planeamiento aprobadas definitivamente con anterioridad, y que vieron mermadas su edificabilidad.

En este sentido se detalla a continuación la afectación que tuvo este hecho para los tramos susceptibles de ser considerados como tramos urbanos:

Tramo 1:

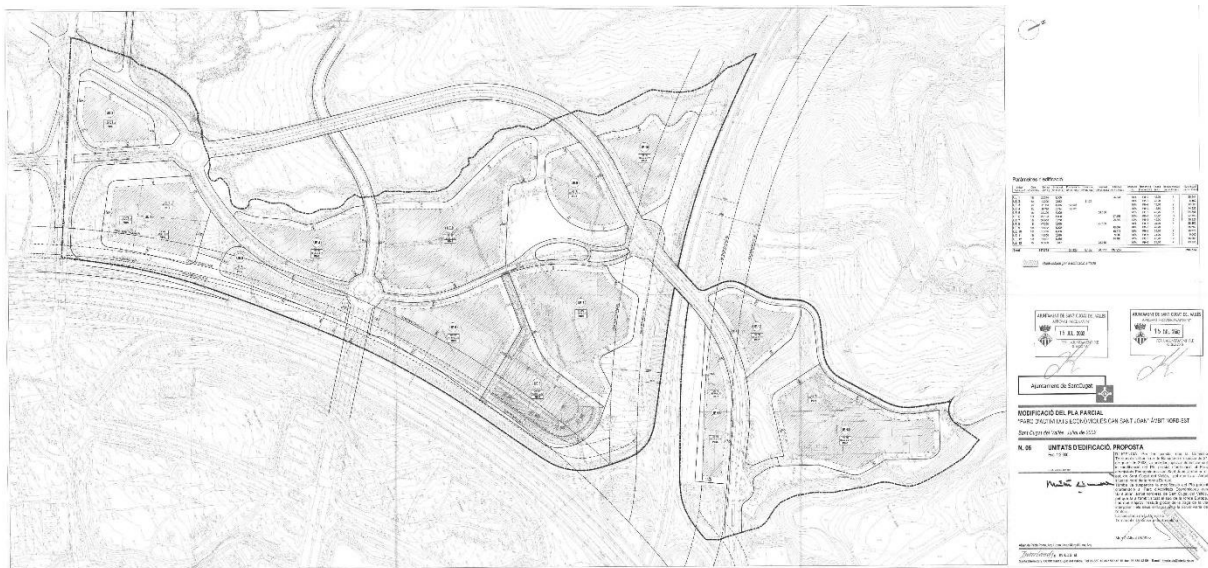
A fecha 21 de junio de 2003, se aprueba definitivamente la Modificación de la Transcripción del Plan General Metropolitano y del planeamiento vigente a escala 1/1000 en el sector de Mira-Sol, de Sant Cugat del Vallès.



En dicha Modificación se definió una separación ente la carretera y las edificaciones, teniendo en cuenta las Líneas límite de edificación a una distancia de 25m y 50m medidos desde las aristas exteriores de las calzadas de la B-30 y la AP-7 respectivamente. Teniendo en cuenta lo anterior, la consideración de la B-30 como autovía a partir de la entrada en vigor de la Ley 37/2015, y la definición de los 50m de separación para la Línea límite de edificación, afectó a una serie de parcelas que vieron mermadas su edificabilidad.

Tramo 2:

El día 21 de enero de 2003, la Comisión territorial de Urbanismo de Barcelona aprobó definitivamente la Modificación del Plan parcial "Parc d'activitats econòmiques Can Sant Joan" Ámbito Nordeste.



Plano N.06 del PAE Can Sant Joan

Esta figura urbanística establecía las Líneas límite de edificación a una distancia de 25m y 50m medidos desde las aristas exteriores de las calzadas de la B-30 y la AP-7 respectivamente. Teniendo en cuenta lo anterior, la consideración de la B-30 como autovía a partir de la entrada en vigor de la Ley 37/2015, y la definición de los 50m de separación para la Línea límite de edificación, afectó a una serie de parcelas que vieron mermadas su edificabilidad.

Tramo 3:

En relación con la edificación que invade los 50m de la Línea límite de edificación de la B-30, el día 18 de febrero de 1999 se autorizaron las Obras para ampliación de las oficinas de Catalana Occidente, situada entre los ppkk 5+810 y 5+553 del margen izquierdo, sentido Sur de la B-30. Según la Solicitud de la autorización, el planeamiento vigente en ese momento era el siguiente:

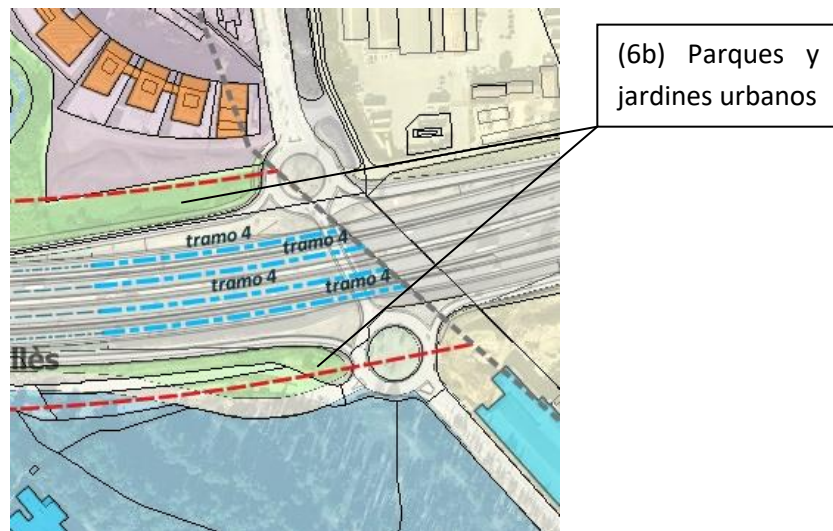
- Plan Especial de reforma urbana del sector "Baixador de Sant Joan", aprobado definitivamente el 2 de febrero de 1979.
- Estudio de detalle de Ordenación volumétrica de la Área 3 del "PERU del Sector Baixador de Sant Joan", aprobado definitivamente el 21 de enero de 1992.

En relación con lo anterior, no se tienen datos del Estudio de detalle de 1992 pero si de una modificación del Plan Especial de 1979, concretamente la Modificación del PERU del sector “Baixador de Sant Joan”, de 1987.

No constan grafiadas en los planos de dicha figura las Líneas límite de edificación de la AP-7 ni de la B-30. De todas formas, en 1987 la actual B-30 se correspondía con las dos calzadas laterales de lo que era la actual AP-7. No fue hasta el año 2000 que entró en servicio la B-30 y en ese entonces tenía consideración de carretera convencional. En este sentido, se entiende que la Línea límite de edificación considerada para la autorización se estableció en 25m.

Tramo 4:

En este tramo no existen edificaciones que invadan la Línea límite de edificación definida después de la consideración como autovía de la B-30. Tampoco se afecta a la edificabilidad de las parcelas colindantes ya que estas están calificadas con clave (6b) parques y jardines urbanos por el planeamiento vigente.



5. MARCO LEGAL

A continuación, se exponen los preceptos legales que se consideran de aplicación en este caso:

Artículo 124. Delimitación de Tramos Urbanos, del Reglamento General de Carreteras, establece:

“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”.

Artículo 47. Tramos Urbanos, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece:

“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”

Artículo 48. Estudios de delimitación de tramos urbanos, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece:

“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.

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

En este sentido, **la Disposición Transitoria Primera, Delimitación de Tramos Urbanos**, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece que:

“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.”

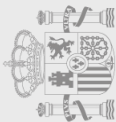
Por otro lado, **el Artículo 33. Zona de limitación a la edificabilidad**, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, establece:

“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.

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 un informe,



podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar la línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados.”

6. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

6.1. DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO

Los tramos de carretera considerados a continuación se consideran tramos urbanos en virtud de lo establecido en el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, aprobado el 20 de abril de 2010 y en el artículo 47 de la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras:

- TRAMO 1: AUTOVÍA B-30, ENTRE LOS PP.KK. 0+730 Y 1+635 MARGEN DERECHO, SENTIDO NORTE.
- TRAMO 2: AUTOVÍA B-30, ENTRE LOS PP.KK. 3+075 Y 4+104 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR.
- TRAMO 3: AUTOVÍA B-30, ENTRE LOS PP.KK. 5+810 Y 6+015 MARGEN DERECHO, SENTIDO NORTE, Y ENTRE LOS PP.KK. 5+553 Y 6+015 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR. AUTOPISTA AP-7, ENTRE LOS PP.KK. 153+115 Y 152+910 PARA AMBOS MÁRGENES.
- TRAMO 4: AUTOVÍA B-30, ENTRE LOS PP.KK. 6+090 Y 6+333 MARGEN DERECHO, SENTIDO NORTE, Y ENTRE LOS PP.KK. 6+090 Y 6+285 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR. AUTOPISTA AP-7, ENTRE LOS PP.KK. 152+830 Y 152+505 MARGEN DERECHO, SENTIDO NORTE, Y ENTRE LOS PP.KK. 152+830 Y 152+525 MARGEN IZQUIERDO, SENTIDO SUR.

6.2. ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

Puesto que el planeamiento urbanístico para los tramos considerados 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.

Teniendo en cuenta lo expuesto en los puntos 1 al 5, esta Demarcación de Carreteras del Estado propone establecer una Línea límite de edificación para los tramos 1, 2 y 3, de acuerdo con el planeamiento vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

6.3. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS Y MODIFICACIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN.

En virtud de todo lo anterior, esta Demarcación de Carreteras propone:

1. Delimitar como tramos urbanos la totalidad de los tramos estudiados (1, 2, 3 y 4), de acuerdo con lo establecido en el artículo 47 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

2. Delimitar como zona de dominio público la envolvente más exterior de las líneas definidas a 8 metros desde la arista exterior de la explanación del tronco de la carretera, distancias estas medidas horizontal y perpendicularmente a la arista considerada, de acuerdo con la definición recogida en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
3. Delimitar como zona de servidumbre, fijada la arista de la misma forma que para el dominio público, dos franjas a ambos lados de la carretera definidas por la zona de dominio público en el interior y en el exterior por una línea envolvente a 25 metros de la arista exterior de la explanación del tronco de la carretera, medidos horizontal y perpendicularmente a la arista considerada.
4. Fijar la línea límite de edificación para los tramos urbanos de la autopista AP-7 y a la autovía B-30 definidos anteriormente, en consonancia con el planeamiento urbanístico vigente a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y de acuerdo con la misma Ley. Se adjunta como anejo 1 las tablas de coordenadas que delimitan las líneas límite de edificación. La definición gráfica de tramo urbano, travesía y línea límite de edificación se representa en los planos adjuntos del anejo 4.

Fecha: la de las firmas electrónicas.

LA INGENIERA AUTORA DEL ESTUDIO
(LA INSPECTORA DE AUTOPISTAS)

Firmado digitalmente
ELENA CASTRO CORREA

EL COORDINADOR DEL AREA
DE CONSERVACIÓN

Firmado digitalmente
SANTIAGO PALMERO MARTÍN

