

MODIFICACIÓ PUNTUAL

DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DE PLANEJAMENT

*Modificació del límit edificable i la zona d'afectació de la
Carretera N-II al seu pas per Canet de Mar*

Serveis Tècnics Municipals

Octubre 2010



EXCM. AJUNTAMENT DE CANET DE MAR

MODIFICACIÓ PUNTUAL DE LES NORMES SUBSIDIÀRIES DE PLANEJAMENT
 Modificació del límit edificable i la zona d'afectació de la
 Carretera N-II al seu pas per Canet de Mar

MEMÒRIA	2
1 Antecedents urbanístics	2
2 Conveniència i oportunitat.....	2
3 Tramitació administrativa i normativa aplicable.....	3
4 Redacció.....	5
5 Àmbit	6
6 Documents	6
7 Objectius i criteris.....	11
PLÀNOLS	14

MEMÒRIA

1 Antecedents urbanístics

El 31 de gener de 1992, al DOGC núm. 1549 pàgina 687, es van publicar i, per tant, van entrar en vigor els acords de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona de 13 de febrer i 16 d'octubre de 1991 aprovant definitivament i donant conformitat al text refós de les Normes Subsidiàries de Planejament de Canet de Mar.

El 16 de setembre del 2005, al DOGC núm. 4471 pàgina 28643, es va publicar l'acord de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona d'aprovar definitivament un nou text refós de les Normes Subsidiàries de Planejament que incorpora totes les modificacions aprovades fins al maig del 2005.

Finalment, en referència a la part gràfica, es disposa de la documentació en format digital d'un Text Refós aprovat per acord de la CUB publicat en data 23 de juliol del 2010 al DOGC núm. 5677, pàgina 56985.

2 Conveniència i oportunitat

Les infraestructures de transport des del 1992, any de redacció del planejament general, i fins a l'actualitat han evolucionat de manera paral·lela als processos d'ocupació del territori, donant suport al procés d'extensió. El principal canvi ha estat la prolongació de l'autopista del Maresme C-32 que ha absorbit la major part del trànsit de la carretera Nacional II.

En data 20 d'abril de 2010, va ser aprovat definitivament el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) el qual defineix la carretera N-II al seu pas pel Maresme com una "antiga carretera que ha esdevingut carrer i que, sense alternativa, segueix suportant trànsit avui impropï". En aquest sentit el PTMB a la memòria general al punt 7.4.3 sobre el "Sistema d'infraestructures viàries" proposa substituir el traçat actual de la carretera per una actuació sobre l'autopista C-32, convertint així definitivament l'antiga carretera un carrer integrat al municipi.



EXCM. AJUNTAMENT DE CANET DE MAR

La conveniència d'adaptar el planejament a aquesta nova situació comporta, entre altres, la redacció d'aquesta modificació puntual, que permetrà edificar els solars que actualment es troben afectats de forma innecessària.

3 Tramitació administrativa i normativa aplicable

Per iniciar-se el tràmit de modificació puntual de les normes subsidiàries de planejament amb posterioritat a l'entrada en vigor del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, en la seva tramitació s'ha de tenir en compte allò que en ell es disposa .

L'article 96 fa referència a la modificació de les figures de planejament urbanístic, i es disposa que:

- “a) La modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació. No obstant això, en el cas de les modificacions dels plans urbanístics plurimunicipals la incidència territorial dels quals quedi limitada a un únic terme municipal, correspon a l'ajuntament afectat per la modificació d'acordar-ne l'aprovació inicial i l'aprovació provisional.
- b) Les modificacions dels sistemes urbanístics d'espais lliures, zones verdes o d'equipaments esportius, es subjecten al procediment que estableix l'article 98 i en cas de manca de resolució definitiva dintre de termini s'entén denegada la modificació.
- c) Les modificacions d'instruments de planejament urbanístic que comportin un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat de l'ús industrial, o la transformació dels usos anteriorment establerts, resten subjectes a les particularitats que estableixen els articles 99 i 100”.

La remissió que fa aquest precepte a les normes de procediment de la formació dels plans urbanístics, obliga a fer referència a l'article 85 regulador de la tramitació dels

plans d'ordenació urbanística municipal i dels plans urbanístics derivats, on s'estableix que:

“4. Els plans d'ordenació urbanística municipal i els plans urbanístics derivats, un cop se n'ha acordat l'aprovació inicial, s'han de posar a informació pública, per un termini d'un mes. Els edictes de convocatòria de la informació pública s'han de trametre en el termini de deu dies des de l'adopció de l'acord d'aprovació inicial.

5. Simultàniament al tràmit d'informació pública d'un pla d'ordenació urbanística municipal o d'un pla urbanístic derivat, s'ha de sol·licitar un informe als organismes afectats per raó de llurs competències sectorials, els quals l'han d'emetre en el termini d'un mes, llevat que una disposició n'autoritzi un de més llarg.

6. En el cas que, d'acord amb la normativa aplicable, sigui preceptiu d'efectuar l'avaluació ambiental d'un pla d'ordenació urbanística municipal o d'un pla urbanístic derivat regeix el que estableix la disposició addicional sisena. L'informe de sostenibilitat ambiental ha d'ésser incorporat al pla i ha d'ésser sotmès a informació pública conjuntament amb aquest pel termini mínim de 45 dies que estableix la normativa aplicable sobre avaluació ambiental de plans i programes. En el cas que el pla urbanístic estableixi actuacions executables directament sense requerir el desenvolupament de projectes d'obres posteriors i s'hagi de sotmetre al procediment de declaració d'impacte ambiental,

7. Simultàniament al tràmit d'informació pública d'un pla d'ordenació urbanística municipal, s'ha de concedir audiència als ajuntaments l'àmbit territorial dels quals confini amb el del municipi que és objecte del pla.

8. Si un pla d'ordenació urbanística municipal o un pla urbanístic derivat no és tramitat per l'ajuntament afectat, se li ha de concedir audiència per un termini d'un mes, a continuació de la informació pública.



EXCM. AJUNTAMENT DE CANET DE MAR

9. En el supòsit de tramitació simultània de diverses figures del planejament urbanístic, o bé d'aquestes i d'instruments de gestió, cadascuna d'aquestes tramitacions s'ha de configurar en expedients separats. L'executivitat de cadascuna d'elles queda supeditada a la de l'instrument o la figura superior."

Per la redacció de la present modificació també s'han seguit les prescripcions descrites als art. 28 i 30 de la llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres que es transcriuen a continuació:

"Article 28 - Zona d'afectació

La zona d'afectació consisteix en dues franges de terreny a banda i banda de la carretera, delimitades interiorment per la zona de servitud i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, a una distància de cent metres en les autopistes i vies preferents, de **cinquanta metres** en les carreteres convencionals de la xarxa bàsica i de trenta metres en la resta de carreteres de les altres xarxes, mesurats des de les esmentades arestes."

"Article 30 - Línia d'edificació

- 1) La línia d'edificació s'estableix a banda i banda de la carretera. En la zona compresa entre la línia i la carretera es prohibeix qualsevol tipus d'obra de construcció, reconstrucció o ampliació, llevat de les que siguin imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les construccions existents.
- 2) La línia d'edificació s'ha de situar, respecte a l'aresta exterior de la calçada, a cinquanta metres en les autopistes, les vies preferents i les variants que es construeixen amb l'objecte de suprimir les travesseres de població, i a **vint-i-cinc metres** en la resta de les carreteres."

4 Redacció

La present modificació ha estat promoguda per l'Ajuntament de Canet de Mar i redactada pels serveis tècnics municipals.

5 Àmbit

L'àmbit de la modificació puntual és el dels sòls urbans situats al nord-oest de la carretera N-II entre la ronda Sant Elm i el carrer Miramar. La modificació afecta a algunes de les parcel·les amb front al carrer Castellmar i a algunes amb front al carrer Quirze Planet en que es produeix la modificació del límit d'edificació i la zona d'afectació respecte la carretera N-II, sense produir cap canvi de qualificació.

6 Documents

La present modificació puntual de les normes subsidiàries de planejament per la “Modificació del límit edificable i la zona d'afectació de la Carretera N-II al seu pas per Canet de Mar” està composta de memòria justificativa i dels següents plànols:

1. SITUACIÓ
2. PLANEJAMENT VIGENT
3. PLANEJAMENT MODIFICAT

L'abast de la modificació afecta únicament a documents gràfics, pel que no es considera necessari incloure un apartat normatiu. Als efectes de la normativa aplicable, segueix vigent l'article 13 de les Normes Subsidiàries de Planejament sobre el sistema viari i ferroviari que es transcriu a continuació:

“ Article 13. Sistema viari i ferroviari

1. El sistema viari inclou:

Les carreteres, els camins i les reserves de sòl per altres vies que es defineixen al plànol d'Estructura General i Orgànica del Territori.

Els carrers, els passatges, els passeigs i altres espais públics annexos queden reflectits als plànols d'ordenació i zonificació.



EXCM. AJUNTAMENT DE CANET DE MAR

2. Tindran consideració de sistemes generals les vies incloses a l'apartat primer del nombre anterior, que s'indiquen com a tals al plànol d'Estructura General i Orgànica del Territori.

Les carreteres quedaran subjectes a la Llei de carreteres en tot allò que sigui referent al seu projecte, construcció, finançament, ús i explotació. Les Normes subsidiàries preveuen les zones de domini públic, servitud, afecció i línia d'edificació.

Els enllaços i els creuaments es projectaran seguint les indicacions de disseny incorporades a les Normes subsidiàries, especialment en sòl urbà.

3. Tindran consideració de sistemes locals la resta de vies definides, així com les que s'incorporin com a conseqüència del desenvolupament dels plans parcials.

4. Les característiques de la secció de cada via es decidiran per l'Ajuntament o bé per l'organisme actuant, en funció de la seva relació amb els espais urbans, la topografia, els fluxos rodats i de vianants i altres paràmetres rellevants, tenint en compte les indicacions incorporades a les Normes subsidiàries quant a distribució i amplada de les franges enjardinades, voreres i passeigs, carrils i separadors centrals.

5. El sistema ferroviari inclou les línies dels ferrocarrils a cel obert existents, en projecte, o simplement previstes per al futur, així com els seus entorns de protecció. Aquests elements queden subjectes a la legislació ferroviària.

Les Normes subsidiàries preveuen les zones de domini públic, servitud, afecció i línia d'edificació.

6. Les afeccions dels sistemes viari i ferroviari, s'ajustaran al quadre següent:

		DOMINI PÚBLIC	ZONA SERVITUD	ZONA AFECCIÓ	LÍMIT EDIFICACIÓ
carreteres	SU	3 m	8 m	50 m	grafiada
	SAU/SNU	3 m	8 m	50 m	25 m
autovies	SU	8 m	25 m	100 m	50 m
ferrocarril	SU	5 m	8 m	25 m	grafiada
	SAU/SNU	8 m	20 m	50 m	50 m

SU sòl urbà, SAU sòl apte per ser urbanitzat i SNU sòl no urbanitzable.

Les zones de domini públic, servitud i afecció es mesuraran des del límit de l'explanació (art. 20 a 23 de la Llei 25/1988 de 29 de juliol BOE 30-7-88 i 280 a 282 del Reglament de la Llei de transports terrestres, RD 1211/1990 de 28-9-90).

La zona límit d'edificació amb respecte al ferrocarril, es mesurarà des del carril exterior.

Els edificis que no respectin les distàncies mínimes d'edificació quedaran en situació de fora d'ordenació.

7. Autoritzacions en zones d'afecció de carreteres i autovies:

A) En sòl urbà:

A1) En zona de domini públic

L'atorgament d'autoritzacions per fer obres o activitats, no executades pel Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient a la zona de domini públic dels trams urbans correspon als ajuntaments, previ informe vinculant de l'esmentat Departament Ministerial, que haurà de versar sobre aspectes relatius a disposicions de la Llei de carreteres: "L'atorgament d'autoritzacions per fer obres o activitats que afectin a la zona de domini públic a les carreteres que discorren per



EXCM. AJUNTAMENT DE CANET DE MAR

zona urbana o estiguin incloses en xarxes arterials correspondrà a l'Ajuntament. Quan aquest no tingui aprovat cap Pla d'ordenació urbana, sol·licitarà informe a l'entitat o a l'organisme titular de la carretera i, en el seu cas, al Ministeri d'Obres Públiques. L'informe desfavorable de qualsevol d'aquests organismes suposarà la denegació de l'autorització sol·licitada.

A2) En zones de servitud i afecció

En les zones de servitud i afecció de les carreteres, els ajuntament atorgaran les autoritzacions de tipus i obres, previ informe del MOPTMA i, en el seu cas, de l'organisme o entitat titular de la via, que haurà de tractar sobre aspectes relatius a les disposicions de la Llei de Carreteres.

Per a l'atorgament de les autoritzacions a què es refereixen els apartats A1) i A2), s'observaran les normes següents:

- a) Serà sempre preceptiu l'informe del MOPTMA, fins i tot quan es tracti de travessies.
- b) Quan es tracti d'actuacions o canvi d'ús dins de la zona de domini o que quedi afectada directament i no hi hagi pla d'ordenació, l'informe del MOPTMA i, en el seu cas, el de l'organisme titular de la carretera tindrà caràcter vinculant.
- c) Aquests informes s'hauran de referir a aspectes relatius a les disposicions de la Llei de carreteres.
- d) Per garantir la perfecta execució de les obres o activitats que afectin a l'explanació de la carretera o via, els ajuntaments podran exigir a l'interessat un dipòsit suficient per assegurar l'acompliment de les condicions imposades. Per tant, s'haurà de sol·licitar informe per part de l'Ajuntament, per qualsevol tipus d'actuació que afecti a la zona d'influència de la carretera (que serà de 50 m a partir de l'aresta exterior de l'explanació per la carretera i 100 m per l'autovia).

B) En sòl apte per a la urbanització i no urbanitzable

Per fer qualsevol tipus d'obres o instal·lacions fixes o provisionals de qualsevol naturalesa, en qualsevol de les tres zones considerades a l'art. 20 de la Llei de carreteres, fins i tot els moviments de terres, canviar-ne l'ús o la destinació i plantar o tallar arbres, serà necessària la prèvia autorització de l'organisme administratiu del qual depengui la carretera.

No es podrà concedir llicència municipal d'obres sense l'autorització prèvia, descrita als apartats a) i b) anteriors.

8. Queda prohibit tot tipus de publicitat visible des de la zona de domini públic de la carretera.

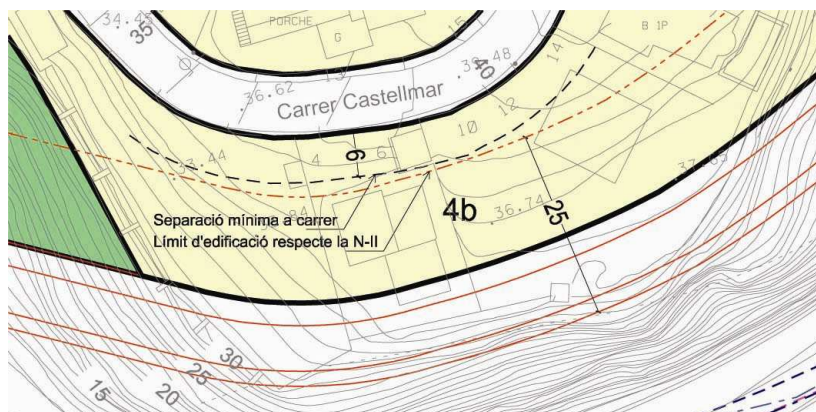
9. Queden prohibits l'emissió de fums i els abocaments residuals a les zones que confrontin amb les carreteres."



EXCM. AJUNTAMENT DE CANET DE MAR

7 Objectius i criteris

El planejament general vigent estableix que els solars corresponents als núm. 2, 4, 6, 10 i 14 del carrer Castellmar són edificables amb les determinacions establertes per a la zona amb clau 4b de cases aïllades amb parcel·la mínima de 400m². Per altra banda, la part gràfica de la normativa estableix un límit d'edificació respecte la carretera Nacional II situat a 25 metres d'una línia teòrica de reserva per a la construcció d'un futur lateral. Seguint el que estableixen les Normes Subsidiàries de planejament, l'edificació d'aquestes parcel·les s'ha de separar 6m de l'alineació de carrer i, respectant l'afectació produïda per la carretera, en resulten unes parcel·les ineducables, tal i com es mostra al gràfic següent:



La reserva de sòl per a la construcció d'un lateral a la carretera N-II en aquest tram té una **dubtosa funcionalitat**, doncs ja s'ha exposat al punt 2 d'aquesta modificació que a nivell de planejament territorial el PTMB proposa convertir aquest eix viari en una via urbana i, per altra banda, proposa la construcció d'un eix de comunicació transversal entre municipis recolzat sobre el traçat de l'autopista C-32. Per altra banda, a nivell de planejament municipal, aquesta reserva de sòl per a la construcció d'un possible lateral queda tallada a l'alçada del carrer Miramar a causa de la manca d'amplada

An aerial photograph of a coastal city. A prominent multi-story building with colorful balconies (red, yellow, green, and blue) is situated on a steep, rocky cliff. The cliff face is light-colored and shows signs of erosion. The building is surrounded by lush green trees and vegetation. Below the cliff, a wide, multi-lane highway runs horizontally across the frame. In the foreground, there is a sandy beach area with several small, low-rise buildings and parking lots. The background shows a dense urban area with various residential buildings and more greenery. The overall scene depicts a coastal urban environment with a mix of natural and built-up areas.



EXCM. AJUNTAMENT DE CANET DE MAR

Per tot l'exposat, la present modificació puntual proposa establir el límit d'edificació respecte la carretera N-II a 25 metres de l'aresta exterior de la calçada seguint el traçat actual de la carretera i sense tenir en compte la reserva per a l'ampliació lateral que estableixen les Normes Subsidiàries de Planejament l'any 1992. Així mateix, es proposa modificar la zona d'afectació també agafant com a referència el traçat actual de la carretera.

Canet de Mar, octubre del 2010

Alba Farré Nàcher, arquitecta municipal

PLÀNOLS

1. ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ
2. PLANEJAMENT VIGENT
3. PLANEJAMENT MODIFICAT