



## Jutjat Contenciós Administratiu núm. 05 de Barcelona

Avinguda Gran Via de les Corts Catalanes, 111, edifici I - Barcelona  
08075 Barcelona

Tel. 93 5548463

Fax: 93 5549784

A/e: contencios5.barcelona@xij.gencat.cat

NIG 0801945320228006104

### Procediment ordinari 310/2022 B

Matèria: Altres actes en matèria urbanística (Proc. Ordinari)

Entitat bancària: **Banc de Santander**

Per a ingressos en caixa, concepte:

Pagaments per transferència bancària: IBA

Beneficiari: Jutjat Contenciós Administratiu núm. 05 de Barcelona

Concepte: 090600000031022

Part recurrent/sol·licitant/executant: UNIÓ D'EIXOS  
COMERCIALS TURÍSTICS DE BARCELONA  
(BARCELONA OBERTA)

Procurador/a: Ignacio Lopez Chocarro

Advocat/ada: JOSEP SORIA SABATÉ

Part demandada/executada: AJUNTAMENT DE  
BARCELONA

Procurador/a: Jesús Sanz López

Advocat/ada:

Lletrat/ada de corporació municipal

## SENTÈNCIA NÚM. 233/2023

Magistrada: Montserrat Raga Marimon

Barcelona, 5 de setembre de 2023

### Fets

**Primer.-** La part actora va presentar recurs contenciós administratiu contra l'acord adoptat per la Comissió de Govern en sessió de 26 de maig de 2022, que estableix:

- *Resoldre les al·legacions presentades durant el tràmit d'informació pública dels projectes*, d'acord i en el sentit que s'estableix a l'informe resposta d'al·legacions que s'inclou dins l'expedient administratiu i que es dona per reproduït als efectes de la motivació de l'acte;

- **APROVAR definitivament els Projectes executius de reurbanització** de l'àmbit a l'entorn de la nova plaça situada al creuament deis nous Eixos Verds Consell de Cent i Enric Granados. Programa Superilla Barcelona, al districte de l'Eixample de Barcelona ("els projectes"), que inclou els següents trams:



- i) Consell de Cent entre el carrer Casanova i el carrer Aribau,
- (ii) Consell de Cent entre el carrer Aribau i la Rambla Catalunya,
- (ii) Consell de Cent entre el carrer Aribau i la Rambla Catalunya,
- (iii) Consell de Cent entre la Rambla Catalunya i el carrer Bruc
- (iv) nova plaça situada al creuament deis Eixos Verds Consell de Cent - Enric Granados(...) *d'acord amb els informes tècnics dels projectes (ITP)*"

Es va admetre a tràmit i es va requerir a l'Administració demandada la remissió de l'expedient administratiu i un cop rebut, es va emplaçar a la part actora perquè presentés la demanda en el termini de 20 dies.

**Segon.-** La part actora va presentar demanda en la que després d'al.legar els fets i fonaments de dret que va entendre aplicables va fer la pètica que consta a la demanda i que dono per reproduïda.

Així mateix, la part demandada va presentar la contestació a la demanda, en la que després d'al.legar els fets i fonaments que va creure adients i va demanar la desestimació de la demandada.

**Tercer.-** Per interlocutòria es va admetre el procediment a prova i per Decret es va fixar la quantia del present procediment en indeterminada.

Un cop practicada la prova que es va considerar pertinent i útil, les parts van presentar l'escrit de conclusions, i no considerant necessari l'utilització de la previsió de l'article 61.2, van quedar les actuacions concloses per dictar sentència.

## **Raonaments jurídics**

### **Primer.- Modificació Pla General Metropolità**

La part actora recorre l'acord que ens ocupa en què s'a proven els projectes executius de l'obres ordinàries, fent la seva raó principal que en realitat estem davant d'una modificació encoberta del Pla General Metropolità en la mesura que transforma un vial (clau 5 PGM) en un espai lliure (clau 6 PGM).

L'Administració argumenta que ha tramitat aquesta transformació com un projecte d'obres ordinari per convertir, manifesta, els trams dels carrers afectat, en una via urbana de prioritat invertida amb plataforma única emparant-se en les competències municipals en matèria de medi ambient i mobilitat i en la possibilitat de modular la intensitat dels usos permesos per la legislació urbanística.

Abans de tot hem de partir del fet que estem davant de projectes d'obres ordinàries, sent aquesta figura jurídica l'escollida per l'Ajuntament per donar sortida a la idea de transformar els espais que ens ocupen. Totes les discussions



sobre denominacions son supèrflues a efectes de poder discernir i decidir la qüestió que se'ns planteja.

Respecte a les obres a realitzar pels ens locals, que és l'àmbit on ens movem ja que aquesta és l'eina emprada per l'Ajuntament per implantar aquests canvis, estan regulats als arts 324 i ss TR 2/2003, de 28 d'abril i els arts. 8 i ss Decret 179/1995, 13 de juny (ROAS). D'acord amb l'article 9 ROAS les obres locals poden ser d'urbanització i ordinàries. Les que ens ocupen son ordinàries.

D'acord amb l'article 12 " .1 A l'efecte de l'elaboració dels projectes corresponents, les obres locals ordinàries es classifiquen, segons el seu objecte i la naturalesa, en els grups següents:

- a) Obres de primer establiment, reforma o gran reparació.
- b) Obres de reparacions menors.
- c) Obres de conservació i manteniment.

12.2 Són obres de primer establiment les que donen lloc a la creació d'un bé immoble.

12.3 El concepte general de reforma abasta el conjunt d'obres d'ampliació, millora, modernització, adaptació, adequació o reforç d'un bé immoble ja existent.

12.4 Es consideren obres de reparació les necessàries per esmenar un dany produït en un bé immoble per causes fortuïtes o accidentals. Quan afecten fonamentalment l'estructura de la resistència, la sustentació, la seguretat dels edificis i instal·lacions, o suposen alteració del volum, tenen la qualificació de gran reparació. En els altres casos, que no revesteixen complexitat tècnica constructiva, per no ser necessàries obres arquitectòniques bàsiques com les esmentades, es consideren obres de reparació menor.

12.5 Quan tenen per objecte fer front al deteriorament que es produeix pel mer transcurs del temps o per l'ús natural del bé, les obres necessàries tenen la consideració d'obres de conservació i manteniment."

Dit això, la descripció de les obres a realitzar la trobem en l'acte que es recorre i la seva síntesi en les pericials aportades per les parts. Així en la pericial primera aportada per la part demandada realitzada pel senyor Josep Maria Carreras Quilis arquitecte ens descriu com era la distribució anterior i quina és la projectada per les obres:

" Les obres a realitzar estan localitzades en l'encreuament del carrer Consell de Cent amb el carrer Enric Granados i en els trams següents del carrer Consell de Cent:

- Consell de Cent entre el carrer Casanova i el carrer Aribau,
- Consell de Cent entre el carrer Aribau i la Rambla Catalunya,
- Consell de Cent entre la Rambla Catalunya i el carrer Bruc
- nova plaça situada al creuament deis Eixos Verds Consell de Cent - Enric Granados



*La secció dels esmentats carrers està organitzada actualment segons tres franges, dues que van resseguint l'alineació de les façanes, incloent les alineacions dels xamfrans, per on circulen els vianants, i una franja central per on circulen els vehicles de motor i les bicicletes.*

*La secció dels carrers fa 20 metres d'amplada aproximadament (amb petites variacions d'amplada a cada tram).*

*El projecte d'obra estableix una nova distribució de les franges del carrer, amb 5 bandes paral·leles, per a la descripció de les quals es pot posar l'exemple dels trams del carrer Consell de Cent:*

*Un espai central lliure de 5,20 m d'amplada; l'itinerari principal per als vianants, però compatible amb el pas puntual dels vehicles autoritzats, per a poder garantir el pas dels vehicles dels veïns, dels serveis i emergències, càrrega i descàrrega i el pas esporàdic dels vehicles dels bombers.*

*Dues bandes de 4,5 m d'amplada, una a cada costat, que acompanyen cada una de les dues façanes existents, en correspondència amb la part de les voreres existents; són espais per a vianants, amb accessos a locals comercials i habitatges, i contenen en el subsol, la majoria de serveis existents, a excepció del col·lector que es situa en la franja central.*

*Dues bandes intermèdies, que sumen 5,80 m d'amplada aproximadament, on s'instal·len parterres vegetals de major mida que incorporen l'arbrat existent i nous estrats de vegetació. Aquests parterres funcionen com a sistema de drenatge sostenible amb la infiltració de les aigües de pluja del carrer cap al terreny.*

*Al marge de la nova distribució de bandes de circulació, la proposta que fa el projecte d'obra substitueix la divisió de nivells calçada-vorera actuals per una plataforma de superfície única contínua d'un sol nivell, que es desplega de façana a façana i que incorpora paviments diferents segons vagin destinats a cadascuna de les franges longitudinals dels carrers. També es preveuen la càrrega i descàrrega de mercaderies així com l'ordenació de l'espai on ubicar els contenidors de residus, pensant en la seva posterior recollida.*

*Al mateix temps apareix un nou pas de vianants central en els creuaments que garanteix el recorregut directe i continu de les persones al llarg de l'eix verd, sense haver de desviar-se als xamfrans.*

*La franja central, que és contínua pels vianants en els encreuaments, es bifurca paral·lela al xamfrans pel pas del vehicles, als efectes de facilitar, sempre, l'accés des d'aquests a les façanes. Aquestes franges laterals, també permeten accedir a les persones, als vehicles i a les mercaderies als immobles del xamfrà del creuament dels carrers."*

*Així mateix en la pericial primera aportada per la part actora, realitzada per l'arquitecte senyor Carlos Pérez Lamas juntament amb els també arquitectes senyora Magdalena Uleid i el senyor Carles Marmolejo s'expressa com a ordenació dels espais " " 4.5.1 Ordenació dels espais. En els projectes aprovats es configuren dos tipus d'espais:*



*Els espais dels "eixos verds" pròpiament dits, de forma lineal ocupant tota l'amplada de 20 metres entre les alineacions de l'edificació. Inclouen la part delimitada pels xamfrans com a petites places.*

*Unes places de formalització autònoma, en l'encreuament dels "eixos verds", omplint l'espai octogonal que es forma en les cruïlles dels carrers actuals. L'ordenació s'efectua mitjançant la diferenciació dels paviments de plataforma única, la posició i forma dels parterres amb la plantació de vegetació i els arbresexistents que es conserven, així com la disposició d'un mobiliari urbà variat, els fanals i altres elements.*

*Amb elements tan senzills aparentment es modifica per complet les prestacions actuals dels carrers afectats, la distribució interior i les dimensions d'aquesta, que han caracteritzat la urbanització històrica de l'Eixample i la funció que continua reconeguda en el planejament urbanístic vigent."*

*A la vegada el pèrit senyor Josep Maria Carreras, afegeix " El tractament de la urbanització d'aquests carrers s'orienta cap a un model viari que prioritza l'espai ocupat pels vianants, que redueix el transit privat de vehicles, especialment el dels vehicles a motor, però no l'accés, manté les condicions de circulació dels vehicles de serveis, i finalment s'incrementa l'espai dedicat a la vegetació. Es tracta simplement d'establir dos eixos de prioritat invertida amb plataforma única." (...)*

*" Amb la realització de les obres, la nova senyalització i l'aplicació de les normes de trànsit corresponents es mantenen les funcions següents:*

- Es permetrà la càrrega i descàrrega.*
- S'admet i es preveu l'accés dels vehicles dels serveis municipals, així com el de les ambulàncies, policia i bombers.*
- S'admet la circulació lliure de vianants, i la de les bicicletes per carril diferenciat.*
- Es delimita un carril central per on poden circular, sense prioritat, els vehicles a motor.*

*S'estableixen les següents limitacions:*

- Els vehicles motoritzats privats hi poden circular a velocitat reduïda de 10 Km/h, sempre i quan tinguin origen o destí en el propi carrer.*

*Això vol dir que, tot hi admeten per a la mobilitat motoritzada de nivell bàsic de la ciutat."*

*Feta descripció de les mateixes, hem de tenir en compte per resoldre que no estem davant d'una actuació aïllada, però no és així ja que els projectes que estem fiscalitzant en realitat executen el Programa Superilles plasmat en el document el " Model". La pericial primera de la part actora ho exposa de la següent manera " Els projectes aprovats formen part d'una estratègia de planificació més àmplia que es canalitza principalment a través del denominat Programa Superilles Barcelona.*

*Aquesta planificació s'efectua amb total independència del planejament urbanístic.*

*La intenció municipal, mitjançant l'aprovació dels projectes i l'execució de les*



*Els espais dels "eixos verds" pròpiament dits, de forma lineal ocupant tota l'amplada de 20 metres entre les alineacions de l'edificació. Inclouen la part delimitada pels xamfrans com a petites places.*

*Unes places de formalització autònoma, en l'encreuament dels "eixos verds", omplint l'espai octogonal que es forma en les cruïlles dels carrers actuals. L'ordenació s'efectua mitjançant la diferenciació dels paviments de plataforma única, la posició i forma dels parterres amb la plantació de vegetació i els arbres existents que es conserven, així com la disposició d'un mobiliari urbà variat, els fanals i altres elements.*

*Amb elements tan senzills aparentment es modifica per complet les prestacions actuals dels carrers afectats, la distribució interior i les dimensions d'aquesta, que han caracteritzat la urbanització històrica de l'Eixample i la funció que continua reconeguda en el planejament urbanístic vigent."*

*A la vegada el pèrit senyor Josep Maria Carreras, afegeix " El tractament de la urbanització d'aquests carrers s'orienta cap a un model viari que prioritza l'espai ocupat pels vianants, que redueix el transit privat de vehicles, especialment el dels vehicles a motor, però no l'accés, manté les condicions de circulació dels vehicles de serveis, i finalment s'incrementa l'espai dedicat a la vegetació. Es tracta simplement d'establir dos eixos de prioritat invertida amb plataforma única." (...)*

*" Amb la realització de les obres, la nova senyalització i l'aplicació de les normes de transit corresponents es mantenen les funcions següents:*

- Es permetrà la càrrega i descàrrega.*
- S'admet i es preveu l'accés dels vehicles dels serveis municipals, així com el de les ambulàncies, policia i bombers.*
- S'admet la circulació lliure de vianants, i la de les bicicletes per carril diferenciat.*
- Es delimita un carril central per on poden circular, sense prioritat, els vehicles a motor.*

*S'estableixen les següents limitacions:*

- Els vehicles motoritzats privats hi poden circular a velocitat reduïda de 10 Km/h, sempre i quan tinguin origen o destí en el propi carrer.*

*Això vol dir que, tot hi admeten per a la mobilitat motoritzada de nivell bàsic de la ciutat."*

*Feta descripció de les mateixes, hem de tenir en compte per resoldre que no estem davant d'una actuació aïllada, però no és així ja que els projectes que estem fiscalitzant en realitat executen el Programa Superilles plasmat en el document el " Model". La pericial primera de la part actora ho exposa de la següent manera " Els projectes aprovats formen part d'una estratègia de planificació més àmplia que es canalitza principalment a través del denominat Programa Superilles Barcelona.*

*Aquesta planificació s'efectua amb total independència del planejament urbanístic.*

*La intenció municipal, mitjançant l'aprovació dels projectes i l'execució de les*



obres, és que l'actuació global resultant esdevingui la primera experiència completa d'implantació dels "eixos verds", en seguiment de l'actual Programa Superilles.

L'actuació serviria de plasmació pràctica d'un "model urbà" de futur, amb vocació expansiva i d'execució gradual, que es contempla de forma precisa en el Programa Superilles per al districte concret de l'Eixample. El model permetria, per exemple, la prolongació de les obres a tota la longitud dels mateixos carrers que per ara, com s'ha dit, són afectats solament en uns trams.

També seria l'actuació pilot d'un model de transformació successiva d'altres carrers de l'Eixample que han estat seleccionats en el Programa Superilles, alguns d'ells ja "programats" als barris de Sagrada Família i Fort Pienc, d'execució pròxima.

És de ressaltar per tant la vinculació inseparable dels projectes i les obres en relació al Programa Superilles, així com el paper singularíssim, fins i tot canviant, d'aquest últim (v. apartats 4.2 i 5.6).

Especialment perquè el Programa Superilles no és un pla urbanístic però fa les funcions de planejament urbanístic. Com detallarem més endavant, conté determinacions que són pròpies dels plans d'ordenació urbanística i, fins i tot, "normes" d'obligada observança en tot projecte dels "eixos verds".

Cal ressaltar també que els documents del Programa Superilles no disposen d'aprovació administrativa formal ni d'òrgan municipal amb competència executiva, que constin públicament." (...)

" Es tracta d'un conjunt de 20 (vint) projectes en total d'obra pública municipal, titulats de manera "sui generis" com Projectes executius de reurbanització. L'àmbit territorial d'aquests projectes és determinats trams de carrers del districte de l'Eixample de Barcelona i l'objectiu de les obres és la transformació dels carrers en els coneguts com eixos verds i places." (...) " La finalitat de tot plegat és convertir aquests trams dels carrers en 4 "eixos verds" respectivament, dividint les obres en trams de projecte més curts (16 projectes). També la formació de 4 places urbanes de nova creació (4 projectes) en les interseccions d'aquells mateixos carrers (els encreuaments dels futurs "eixos verds") més la cruïlla dels carrers Consell de Cent Enric Granados."

Parla dels anomenats eixos verds els quals els defineix com "es pot considerar que s'inscriu en la variant més urbana del concepte contemporani i medioambiental de corredor ecològic, o corredor verd urbà més pròpiament, i el concepte d'infraestructura verda o infraestructura ambiental." I puntualitza "Els corredors verds urbans són espais lineals i continus que volen conjuminar la natura i la urbanitat, amb una presència abundant de vegetació i l'ús exclusiu dels vianants, o almenys preferent, admetent se vehicles no motoritzats. Així es facilita les activitats de passeig, d'estada, d'esport informal i recreatives en general.

Aquests tipus de corredors travessen el teixit urbà i procuren la connectivitat entre els parcs i zones verdes de certa entitat de la ciutat, formant una xarxa o sistema d'espais verds que, enllaçant també amb els espais naturals de la perifèria urbana, pot constituir una estructura de l'ordenació urbanística i territorial. Com infraestructura verda o ambiental, el sistema d'espais resultant, naturals i semi naturals, ha de proporcionar serveis ecosistèmics o



*medioambientals (disminuir contaminació, estalviar energia, reequilibrar el cicle de l'aigua, regular el microclima, afavorir la biodiversitat, etc.) així com l'aportació d'altres serveis o beneficis socials (salut, sociabilitat, oci i esbarjo, cultura, determinada activitat econòmica, etc.) i valors paisatgístics.*

*La idea dels "eixos verds" participa a la seva manera de totes aquestes característiques i finalitats. Si bé, la condició de "verds" no li ve donada pels projectes, sinó per la realitat de l'arbrat històric existent. Així que el nom de "eixos verds" es pot entendre com un eslògan més que com un profund canvi real. "*

*El mateix perit cataloga l'obra, tota ella, com un projecte global i unitari que es vertebrava en el carrer Consell de Cent " els projectes en conjunt és evident que configuren una mateixa actuació global i integrada, per raó de la seva concepció unitària, iguals característiques tècniques de les obres i la mateixa funcionalitat d'aquestes (v. apartat 4.4, 4.5). També perquè les obres de la totalitat dels projectes està previst d'executar les simultàniament. Així, la transformació del carrer Consell de Cent (2'8 km de longitud) es pot entendre com l'eix vertebrador de tota l'actuació i les quatre places previstes operarien com els espais més singulars i d'articulació." I a més no s'esgota en aquest àmbit sinó que afecta a altres sota el nom del Programa Superilles donant lloc a un model urbà que va més enllà d'un simple projecte d'obres.*

*Aquestes afirmacions no es desmenteixen per la part demandada. En les pericials que s'aporten fan mot èmfasi en el fet que cal anar cap una nova mobilitat urbana que deixi de tenir el vehicle a motor en el centre com fins ara sent reemplaçat pel ciutadà. Aquesta necessitat ve donada per moltes raons lligades, en la seva major part, en les exigències imposades per la normativa en matèria de medi ambient.*

*Tenint en compte aquestes premisses es un fet admès que els carrers que ens ocupen estan dins del sistema viari (clau 5) d'acord amb el PGM. Anem doncs a veure que ens diu el PGM al respecte.*

*L'article 196 estableix del PGM disposa " 1. La xarxa viària bàsica comprèn les instal·lacions i espais reservats per al sistema general viari, de caràcter fonamental per a l'àrea metropolitana de Barcelona amb la intenció de mantenir els adequats nivells de mobilitat i d'accessibilitat entre les subàrees corresponents. 2. El règim de la xarxa viària bàsica serà el que correspongui, amb subjecció a la legislació vigent, segons es tracti de vies estatals, provincials o municipals. 3. La xarxa viària secundària i local té per missió principal donar accés a les edificacions i enllaçar amb les vies bàsiques, i està constituïda per les vies no compreses a la xarxa bàsica, amb alineacions i rasants definides pel planejament anterior que es conserva, o assenyalades al Pla General present o, com a desenvolupament d'aquest, en Plans Parcial, Especials o en Estudis de Detall que s'aprovin d'ara endavant. 4. Els grafismes que figuren als plànols b-2 (a escala 1:5000), dins dels límits zonals reservats per a la xarxa viària bàsica, són esquemes orientatius del funcionament dels enllaços, calçades, passos a distint nivell i altres elements anàlegs, amb la finalitat de reservar terreny suficient per a l'execució dels projectes que es redactin i s'aprovin posteriorment i, si escau, els sobrants que no s'utilitzin a tals efectes es destinaran, en fases intermèdies*





*d'execució, a espais lliures de protecció o verd."*

*L'article 197 disposa " Tipus de vies. 1. Sens perjudici del que disposa l'article següent, aquest Pla General estableix els tipus de vies següents: a. Autopistes urbanes, que es regiran, en tot cas, per la Llei 51/1974, de 19 de desembre. b. Distribuïdors bàsics: vies de trànsit intens que han de permetre una especialització elevada dels seus fluxos i alts nivells de servei, i comprenen les autopistes, les carreteres estatals, tant nacionals com comarcals, i les grans artèries de l'àmbit metropolità de Barcelona. c. Artèries urbanes: vies urbanes d'interès metropolità, fonamentals per a l'estructura urbana, d'acord amb la seva posició, de les activitats que localitzen i dels sectors urbans que relacionen. d. Vies cíviques: vies urbanes d'interès municipal i d'especial caràcter cívic com a suport d'activitats i de relacions ciutadanes, de preferent significació per a vianants i regulació especial de la circulació i aparcament. e. Vies de la xarxa local: les altres vies no enumerades. 2. Els tipus de vies a) i b) del paràgraf anterior constitueixen la xarxa viària bàsica primària. Les artèries urbanes de l'apartat c) del paràgraf esmentat integren la xarxa viària bàsica secundària, i les cíviques, la xarxa viària bàsica cívica. 3. La delimitació de la xarxa viària bàsica es fa als plànols b-1, a escala 1:10.000 i als plànols b-2, a escala 1:5.000, i hi ha representada la xarxa viària bàsica, i també algunes de les vies locals que exigeixen reserva de sòls fins ara edificables." Aquestes previsions es troben, lògicament, dins de la previsió del sistema viari bàsic. I en l'en els articles 200 i ss es refereix al sistema general d'espais lliures.*

*L'article 200 disposa " 1. Els espais lliures que formen part de l'estructura general i orgànica del territori ordenat per aquest Pla General són: a. els parcs urbans. b. els parcs forestals. 2. Els parcs urbans regulats en aquest capítol s'ordenen com a sistema general. Es diferencien dels jardins urbans pel caràcter més local d'aquests. Els parcs forestals, com a diferents que són de les àrees forestals, preservades del procés urbà, participen de la naturalesa i del règim general dels parcs urbans."*

*Així, i d'acord amb l'article 196.3 la xarxa viària local té per missió principal donar accés a les edificacions i enllaçar amb les vies bàsiques. I que la via que ocupa és xarxa viària local és un fet admès per ambdues parts i en totes les pericials aportades.*

*Ara bé, la funció principal que s'atribueix a aquestes vies és d'impossible compliment amb les obres que es realitzen en els carrers afectats ja que el mateix projecte limita el trànsit dels vehicles, extrem que evita que es faci realitat l'enllaç amb les vies bàsiques ja que només es permet l'accés als vehicles que tenen origen o destí en l'esmentat carrer, i no el pas ja que els expulsa del mateix.*

*La nova concepció que es pretén amb les reformes realitzades es que el vial passi a ser una via cívica deixant de ser una xarxa de via local, i aquest canvi no es pot materialitzar en un projecte d'obres ordinari.*

*La pericial de la part demandada emesa per l'arquitecte senyor Carreras Quilis conclou que " els eixos no son vies cíviques (art.197.4 NNUUPGM) i per realitzar*



*les obres previstes en els projectes recorregits no cal modificat la seva qualificació de xarxa viària local (art. 195.5 NNUU PGM)" Però aquesta afirmació desconeix la funció que el mateix PGM atribueix a la xarxa viària local que ja hem vist i a la vegada la creació d'una xarxa que com diu la mateixa pericial " per la qual de manera prioritària circulen els vianants amb preferència sobre els vehicles que cono son vehicles de motor i respecte dels vehicles de motor" . Aquesta afirmació o descripció encaixa en la definició de via cívica, no podent admetre que un vial que ha de garantir la connexió entre vies bàsiques hi tingui prioritat el vianant i la circulació dels vehicles es trobi restringida als que tenen origen i destí en la mateixa via.*

La mateixa contestació a la demanda ens diu que a través del quatre projectes que ens ocupen s'establiran les condicions constructives per qualificar-los de vies urbanes de prioritat invertida amb plataforma única on les condicions de la circulació de vehicles queda restringida a favor de la circulació de vianants d'acord amb la mateixa OMC de Barcelona o com a vies urbanes carrers residencials en les que els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació. Descripcions totalment alienes a una xarxa viària.

Com podem observar en la regulació esmentada cada una de les vies té funcions diferents, i aquesta funcionalitat no es pot variar en un projecte d'obres sense seguir el procediment legalment establert via art. 4 NN del PGM i art. 96 TRLUC. La part demandada manté en la seva contestació la inecessarietat de la modificació del planejament la qual resulta del caràcter de les obres com a ordinàries ja que no es modifica el règim jurídic del sol, ni la funcionalitat del carrer. Manifestació totalment errònia ja que passem d'un carrer que complia la funció que li venia atribuïda, com hem vist, de xarxa viària local a un carrer, com els mateixos informes sostenen i el document que la sustenta, pensat principalment pels vianants.

Com s'assenyala en la pericial primera de la part actora l'instrument emprat és erroni " e) *Sigui com sigui, per la transcendència de les obres i la magnitud dels canvis, es posa de manifest la necessitat d'un ordre urbà superior al de les obres materials dels projectes, tant si s'assumeixen els objectius d'aquests totalment o parcialment.*

*Si bé, la combinació del Programa Superilles i els projectes d'obres tal com està preparada no creiem que sigui la instrumentació adequada i suficient. Les raons són les mateixes que explica magníficament l'arquitecte Juli Esteban Noguera, relatives a tot projecte d'ordenació, o urbanístic, o de pretensions urbanes, o com es vulgui dir, que afecti la ciutat. És a dir, el Programa Superilles i el seu desplegament (actuacions de projectes pre dissenyats en tot allò substancial) entenem que no satisfà les condicions següents:*

*"..., la importancia de las decisiones políticas no ha de ocultar la de la idoneidad técnica de estos proyectos en relación con los problemas de ordenación existentes. En primer lugar, por su trascendencia social y económica, los proyectos de ordenación han de ajustarse escrupulosamente al marco jurídico regulador. (en el nostre cas: la normativa urbanística principalment i la de règim local)."*



O en la mateixa descripció que fa de l'ordenació dels espais que ja hem transcrit, és l'ordenació que fa dels mateixos el que impossibilita que el vial compleixi la funció que li assigna el PGM.

*En aquest sentit la pericial primera de la part actora manifesta " a) S'exclou per tant la circulació general de vehicles, en impedir se la condició més elemental que ha de complir un itinerari de qualsevol tipus de circulació, que és la continuïtat del moviment en la mateixa direcció (recte).*

*S'aconsegueix gràcies a l'ordenació i les dimensions que hem descrit dels espais, especialment pels obstacles en les parts aixamfranades i les places, així com per determinades característiques de les obres (paviments i base resistent, posició del mobiliari i de la vegetació, il·luminació nocturna, etc.).*

*És a dir, el disseny dels espais no està pensat per acollir fluxos de trànsit rodat de cap tipus, ni tampoc l'estacionament normal dels vehicles motoritzats.*

*Fins i tot es pot excloure el trànsit de bicicletes com a modalitat de transport, ja que les obres no garanteixen la seguretat dels vianants, ni ho pretenen: tot l'espai va destinat a activitats de vianants de manera expressa i decidida.*

*Per tant la mobilitat i els usos, en favor dels vianants, queden tan fixats com les obres mateixes i no solament condicionats pel disseny dels espais.*

*No val, doncs, l'excusa d'un desenvolupament ulterior dels usos "en exercici de les competències atribuïdes per la legislació d'ordenació del trànsit".*

La pericial primera que aporta la part demandada fa esment a aquest aspecte quan ens diu " Tanmateix, la proposta de les obres ordinàries que es planteja és susceptible de ser modificada, atès que l'evolució del vehicles i sistemes de transport en el futur podran canviar i establir nous requeriments, avui impredecibles (vehicle de mobilitat personal, patinets, cicles de tres rodes de transport última milla, etc.), sempre complint les missions que atribueix el PGM a la xarxa viària local.

*Finalment, seran els responsables municipals de la mobilitat, els que determinaran quin haurà de ser, a cada moment, l'ordenació en els eixos verds del trànsit dels vianants, dels vehicles no motoritzats i dels vehicles motoritzats. "*

Per tant, la mateixa pericial de la part demandada reconeix que aquests projectes han de respectar les previsions del planejament, les quals en cap moment es poden veure modificades per previsions o acords que les entitats locals pugui adoptar a l'empara de la normativa en matèria mediambiental o de seguretat viària o mobilitat, com sembla inferir-se de la contestació a la demanda. La mateixa pericial aportada per la part demandada marca els topalls que l'Ajuntament no ha respectat.

Les argumentacions fetes per la part demandada sobre la garantia de la mobilitat en la part de l'eix verd llevat del 5,80 metres de plataforma única no poden donar compliment a la seva funció principal en la mesura que el trànsit es troba restringit i només es permet com accés, deixant de donar compliment a la principal funció d'una xarxa viària local. A banda que no garanteix la connexió de les xarxes a tots els vehicles, tant sols poden accedir els de serveis i els que accedeixen a les finques.



Com ja he avançat semblaria que l'ordenació fixada per les obres executades en compliment del Programa Superilles es farien d'acord o en exercici de les competències municipals en matèria de mobilitat i medi ambient plasmades en les corresponents lleis sectorials o en execució del PMU.

Així la part demandada aporta una pericial emesa pel senyor Jordi Julià Sort enguinyer de Camins, Canals i Ports que conclou *"que les determinacions que contenen aquests projectes executius en matèria de mobilitat son coherents amb els objectius generals del Pla de Mobilitat Urbana i en concret amb l'objectiu específic de reduir els desplaçaments en vehicle privat, i incideixen en les actuacions de més alt impacte que preveu el PMU 2013-2018, d'acord amb el seu programa d'actuació". (...)* acte seguit fa un estudi històric del Pla Cerdà i de la regulació de l'urbanisme a Barcelona arribant al PGM del qual fa un estudi en les parts que han estat executades i en altres que no ho han estat o s'han fet de manera diferent com les referides al túnel central i oriental (d'Horta) de Collserola, com altres que es van fer en altres parts o carrers de la ciutat, per concloure que El PGM es redacta en un context mundial en el que l'automòbil ha esdevingut el paradigma de la mobilitat i que les inversions fetes en carreteres, no qüestionades per la ciutadania, van tenir la conseqüència d'augmentar la congestió manifestant que *"l'època de les grans inversions en la xarxa viària, almenys a nivell metropolità, anava acabant, i calia tornar a les inversions en transport públic i a les polítiques de contenció del vehicle privat. La creació de l'AMT a l'any 2000 i la Llei 9/2003, de la Mobilitat en son les dues conseqüències principals". (...)*

*"La conclusió és que el PGM té implícita una certa visió de com s'organitza la mobilitat coherent amb el que es pensava als anys 1960 i principis dels anys 1970, és a dir, fa més de 50 anys, i que les seves previsions pel que fa a infraestructures de vialitat es van anar executant en una bona part, donant lloc a una nova realitat que, inevitablement, fa aflorar nous problemes, que cal afrontar amb nous paradigmes i noves eines. D'altra banda, el document que ha de substituir el PGM, el Pla Director Urbanístic Metropolità està en curs de redacció, i en el moment que surti incorporarà la visió que sobre aquest, i altres temes, es tingui en aquell moment. Però el pla d'urbanisme no pot ser un document omnicomprensiu que resolgui tots els aspectes que donen forma a una metròpoli (...) sinó una guia per ajudar a la seva coherència i, sobretot, per a preveure reserves de sòl per a la ubicació d'activitats".*

Certament, es tracta d'una pericial encertada en la qual es reconeix que el PGM lliga les possibles variacions o modificacions que es puguin fer en matèria de mobilitat i les encotilla perquè la seva funció és qualificar el sol i donar al mateix uns usos que s'han de respectar per les diferents administracions. Sens dubte que avui en dia mobilitat, urbanisme i medi ambient han d'anar de la mà, però aquesta premissa no pot implicar que per merèixer o assolir un model d'urbanisme sostenible les mateixes es barregin i és pugui modificar les previsions d'un planejament mitjançant un projecte d'obres ordinari que incorpori acords en exercici de les competències en matèria de mobilitat i medi ambient que desconeixen el règim jurídic urbanístic del sol sobre el qual operen. Cal diferenciar cada àmbit de competències i saber quins son els seus límits i a la vegada intentar que cada Administració doni compliment a les exigències en



cada un d'ells.

La mateixa pericial primera de la part demandada ens diu " *El carrer Consell de Cent, no té la naturalesa de xarxa viària bàsica. És un carrer de la xarxa viària local i per tant no forma part de la xarxa estructurant del PGM. La constatació que aquest carrer forma part de la xarxa local es troba en les determinacions de les sèries de plànols del Pla General Metropolità de Barcelona, b-1, b-2, i b-3. (amb anàlisi del contingut dels plànols).*" Per tant, el PGM condiciona els usos a realitzar en la mesura que han de complir la finalitat o missió que tenen estipulada. No formen part de la xarxa viària bàsica però sí que tenen una tasca preferent en la mobilitat ja que la seva principal missió és garantir l'accés a les edificacions i enllaçar amb les vies bàsiques, i malament es fa aquest enllaç si el trànsit es troba limitat havent una prioritat absoluta pels vianants, aspecte que encaixa amb una via cívica però no amb una xarxa viària local.

En la contestació a la demanda se'ns diu que la major part de l'eix verd (13,20 m de 20 m) es destina a mobilitat central i lateral que garanteix la seva funció com a vial de la xarxa viària local. Però si anem a la pericial primera de la mateixa Administració quan descriu l'ordenació de l'eix no cassa amb les dites manifestacions doncs proclama " *Un espai central lliure de 5,20 m d'amplada; l'itinerari principal per als vianants, però compatible amb el pas puntual dels vehicles autoritzats, per a poder garantir el pas dels vehicles dels veïns, dels serveis i emergències, càrrega i descàrrega i el pas esporàdic dels vehicles dels bombers.*

*Dues bandes de 4,5 m d'amplada, una a cada costat, que acompanyen cada una de les dues façanes existents, en correspondència amb la part de les voreres existents; són espais per a vianants, amb accessos a locals comercials i habitatges, i contenen en el subsol, la majoria de serveis existents, a excepció del col·lector que es situa en la franja central.*

*Dues bandes intermèdies, que sumen 5,80 m d'amplada aproximadament, on s'instal·len parterres vegetals de major mida que incorporen l'arbrat existent i nous estrats de vegetació. Aquests parterres funcionen com a sistema de drenatge sostenible amb la infiltració de les aigües de pluja del carrer cap al terreny."*

I amb la mateixa restricció de la mobilitat que s'anuncia en l'informe tècnic previ a l'aprovació inicial dels projectes consistent en la permissió " *de l'accés de trànsit rodat, amb un únic carril, convertint els cotxes en agents convidats que podran circular a màxim 10 km/h. L'accés e la via rodada a l'Eix Verd sempre s'efectuarà de forma que el recorregut formi un angle agut, és a dir que no constitueixi un gir a 90 graus en el sentit de la circulació a la via rodada i sempre es garantirà l'entrada dels veïns que vulguin accedir als seus guals, i es manté la mobilitat essencial (serveis, bombers, sanitaris i mercaderies). També hi haurà zones per a càrrega i descàrrega amb control horari. (...)*

*" la mobilitat de la zona es transforma de manera radical per ajustar-se al nou model entrat en el ciutadà. Es prioritza la circulació dels vehicles privats que tinguin origen i destí en el propi carrer, a velocitat reduïda (10 km/h) i sempre donant prioritat al vianant. Tot i això, es preveu l'accés dels vehicles*



*d'emergència, neteja i manteniment.*

*Les bicicletes i els VPM son agents convidats que podran circular però donant prioritat als vianants i a velocitat de 10 km/h"*

*Així mateix, la part actora també aporta un dictamen emès pel senyor Fèlix Solaguren- Beascoa, arquitecte, en el qual després de fer un anàlisi dels antecedents urbanístics de l'Eixample de Barcelona conclou, entre d'altres " Otra máxima que queda establecida en el articulado anteriormente citado es el atribuir al sistema viario la condición de Sistema Libre, tampoco al contrario, ni tampoco simultáneamente. No se contempla una doble clave 5 y 6: no puede realizarse según la normativa actual un sistema viario que a su vez recoja la función de un sistema de espacios libres."*

I la mateixa argumentació, que a la vegada confirma que el carrer deixa de ser un vial, es dona amb els encreuaments, els quals es substitueixen per places amb la finalitat de garantir " *la connectivitat urbana a nivell de vianants, atorgar espais pacificats d'estada, ...*" com ens diu el mateix acte. Estem traient als creuaments la funció que tenen atorgada en tot vial, i variant la seva qualificació urbanística, com a xarxa viària (clau 5), transformant- los en places que d'acord amb l'article 202.3 NN PGM pertanyen al sistema d'espais lliures.

De conformitat amb la reestructuració que es fa de la mateixa, l'encreuament deixa d'existir i passa a ser una continuïtat de la via convertint el seu centre en un espai d'estada, al seu voltant es fixa una àrea central on es situen espais d'estada, terrasses de bar, etc.. i després es preveu un altre anell verd amb parterres per acabar amb una última franja diàfana per a la circulació a 10km/h de determinats vehicles.

Desapareix l'encreuament en sí, ja que es converteix directament en un una plaça.

En aquest sentit la pericial primera de la part actora explica de forma raonada el sistema viari dient " 1) *El Pla General Metropolità de Barcelona estableix el sistema o xarxa viària i la classifica diferenciant entre dos extrems de especialització i la resta dels vials (art. 197 2 N.U.):*

*En un extrem, la xarxa viària bàsica primària (autopistes, autovies, carreteres, etc.), de trànsit intens i elevada especialització dels fluxos de vehicles (art. 197 1.a i b N.U. PGM). S'identifiquen en els plànols de qualificació urbanística amb la clau 5.*

*En l'altra extrem, la xarxa viària cívica, formada per les vies cíviques (clau 5b). Són:*

*vies urbanes d'interès municipal i d'especial caràcter cívic com a suport d'activitats i de relacions ciutadanes, de preferent significació per a vianants i regulació especial de la circulació i aparcament (art. 197 1.d N.U.).*

*Entre els dos extrems, hi ha la xarxa viària bàsica secundària i la xarxa viària local, amb diferents funcions en l'estructura urbanística (art. 197 1.c. i 196 3 N.U.).* 33



Aquestes dues xarxes, classificades entremig de les especialitzades, es caracteritzen per la mobilitat general i compatible de les diverses modalitats.

El P.G.M. assigna als vials de aquestes dues últimes xarxes la mateixa qualificació urbanística (clau 5), cosa molt coherent a l'Eixample per la homogeneïtat viària.

Els carrers afectats pels "eixos verds" i les places són en el P.G.M. d'una o altra de aquestes dues últimes xarxes (bàsica secundària o bé vials locals) i de igual qualificació urbanística (clau 5).

En conseqüència, d'acord amb les diferents xarxes viàries del PGM i la qualificació urbanística del sòl:

La clau 5 identifica tots els vials de les xarxes destinades a trànsit general de vehicles amb normalitat, ja sigui amb major o menor especialitat de l'espai, d'intensitat de vehicles i la funció de la xarxa respectiva (les xarxes urbanes bàsica i local, així com la xarxa especialitzada de carreteres). L'ús pràcticament exclusiu de vianants i les activitats previstes de la ciutadania en els "eixos verds", que ja vam explicar, són una funció especialitzada dels vials que en el P.G.M. no es correspon amb la qualificació urbanística dels carrers afectats (clau 5), sinó amb les vies cíviques (clau 5b).

Així mateix, la restricció del trànsit de vehicles de manera general i extensiva és més pròpia de la xarxa de vies cíviques.

Per tant, si l'Ajuntament considera que els "eixos verds" (no les places jardí) han de continuar de sistema viari, creant tota una xarxa diferenciada de la resta de carrers de l'Eixample, aquesta decisió solament seria admissible en el cas d'una xarxa de vies cíviques, és a dir, amb la qualificació expressament determinada així (clau 5b) a través d'una ordenació urbanística. No sembla correcta, doncs, la premissa bàsica de l'Ajuntament de què el P.G.M. s'encarrega de reservar el sòl dels vials, simplement, i l'ús com a vials el poden decidir els projectes d'obres o el Programa Superilles, o el Pla de Mobilitat, o les Ordenances de circulació, lliurament de l'ordenació urbanística. Sobre tot perquè a partir del nou ús com a "eixos verds" es genera una nova xarxa o sistema funcional.

2) La destinació urbanística actual dels carrers és clarament diferent de la funcionalitat dels espais que componen el disseny dels "eixos verds" i les places, com són les places jardí, i també els itineraris de passeig junt amb el rosari de placetes entremig.

En aquest sentit, el P.G.M. diferencia, entre tots els espais públics, el sistema d'espais lliures, moltes vegades definits com "espais verds". Són principalment els parcs urbans, però també altres tipus d'espais ben coneguts: Diferents dels parcs urbans són els jardins urbans, de menor superfície i d'interès

local. Pertanyen també al sistema d'espais lliures les places, els passeigs, les rambles, i els miradors públics que es diferencien dels parcs i jardins per la sistematització del seu disseny i per la funcionalitat pròpia. (art. 202 3 N.U.).

El P.G.M. identifica els espais lliures amb la corresponent qualificació urbanística (clau 6b, si són de nova creació, o clau 6a si són preexistents al PGM). Generalment són espais de forma pròpia i independent (parcs, jardins, places). Si bé, els passeigs moltes vegades van inclosos com una part dins dels grans carrers i avingudes, amb qualificació diferenciada o no.



*Això últim és diferent dels "eixos verds". En els casos dels passeigs habituals, la gran amplada del carrer o avinguda (50 metres generalment) admet la compatibilitat del passeig, com espai o itinerari "verd" dels vianants, i el trànsit rodat en major o menor mesura. En canvi, en el cas dels "eixos verds" la totalitat de la amplada seria el passeig."*

En conclusió, duu la raó la part actora en què les obres preteses suposen una modificació de les previsions del PGM, no havent-se observat el procediment legalment establert i aquesta circumstància origina una nul·litat radical de l'acte impugnat d'acord amb l'article 47 Llei 39/2015, atès que s'ha prescindit totalment i absolutament del procediment legalment establert.

Aquesta afirmació seria suficient per no entrar en la resta de consideracions, no obstant, les tractarem atès que han estat objecte de discussió.

#### **Segon.- Manca d'un estudi o memòria socio-econòmica i ambiental.**

Al respecte s'ha de dir que amb posterioritat a la demanda es van dictar dos acords de 13 de desembre del 2022 per la Comissió D'ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat i l'acord del Consell Plenari de 23 de desembre del 2022 que posaven de relleu aquestes mancances, posant de relleu la manca dels informes. Es tracta de propostes fetes per un grup municipal i dirigides al govern per a la seva presa en consideració.

En qualsevol cas, no costa cap estudi en aquest sentit, i molt més si les previsions que es contenen en els projectes i les mateixes argumentacions donades en les seves motivacions no amaguen que la seva voluntat és inserir en aquesta mobilitat i deixar aquest espai d'ús preferent per als vianants, en un carrer que fins ara era un vial per on circulaven tots els vehicles, sense restriccions en el seu accés.

La part demandada, en la seva contestació, manifesta en relació a aquesta al·legació que la part actora no aporta alternativès i que en l'expedient existeixen múltiples informes dels diferents departaments, però no està contestant el que planteja la part actora. L'Administració només havia d'acreditar l'existència del mateix, i no ho ha fet.

I aquesta mancança aniria lligada amb una nova infracció denunciada per la part actora en relació amb l'article 10.4 a) Llei 3/2007, de l'obra pública de Catalunya al disposar " 4. L'estudi informatiu o avantprojecte ha de contenir els documents que requereix la legislació sectorial aplicable, i, en tots els casos, els documents següents:

- a) Una memòria en què s'exposin les necessitats que l'obra ha de satisfer i els factors socials, tècnics, econòmics i administratius que s'han de tenir en compte per a proposar la solució més adequada al problema a resoldre. Així mateix, s'han d'estudiar les possibilitats de l'execució de l'obra en relació amb la nova implantació o la millora o ampliació de les canalitzacions relatives als serveis de comunicacions electròniques, la





reserva d'espais adequats per a equipaments de telecomunicacions i per a emplaçaments de radiocomunicacions. També s'hi ha d'incloure una anàlisi que ponderi les diverses alternatives per a assolir els fins públics o socials que justifiquen l'obra i una motivació detallada de l'opció finalment escollida. Aquesta motivació, com a mínim, ha de tenir en compte els factors de funcionalitat per a l'ús que li pertoca, de tècnica constructiva; de seguretat, d'eficiència econòmica, d'eficiència ambiental i de sostenibilitat, i ha d'incloure les dades i els càlculs bàsics corresponents. També se n'han de justificar els preus descompostos adoptats."

No consta cap informe o estudi sobre possibles alternatives ni altres estudis econòmics i socials realitzats. I malgrat la part demandada vulgui restar importància als acords presos en dates 13 i 23 de desembre del 2022 cal tenir-los en compte de manera cabdal.

### **Tercer.- Fragmentació**

Tampoc és un fet discutit que el nou Model a implantar és divideix inicialment en 4 expedients 2BC2022/2017, 2BC2022/018, 2BC2022/019 i 2BC2022/020 i cada un d'ells es subdivideix en varis trams que donen lloc a 20 projectes executius d'obra afectant a un sol carrer i les travessies de la mateixa.

L'article 14 ROAS, com abans he manifestat, admet la fragmentació de les obres ordinàries sempre que aquestes siguin susceptibles d'utilització independent per a l'ús general, afegint que s'haurà de dictar un resolució administrativa prèvia que fonamenti la conveniència i la possibilitat d'aquest fraccionament.

En el cas que ens ocupa, aquest requisit previ no s'ha complert.

La part demandada en la contestació a la demanda sembla negar l'existència de diferents projectes executius, extrem que constitueix un fet objectiu com a la vegada la seva divisió per trams. És més, en el mateix informe resposta/valoració de les al·legacions que es van presentar en via administrativa es reconeix l'existència d'aquests diferents projectes i sembla que es justifica en el fet que " *les bases del concurs ja preveien aquesta divisió de l'àmbit en diferents projectes independents per resoldre la complexitat de projectar solucions tècniques innovadores, adequades a cada espai concret i poder assolir el treball dels quatre eixos amb varis equips, de manera transversal i simultània*". Afegint " *Aquesta divisió va comportar que la redacció de cadascuna de les vuit unitats de projecte inicial es desenvolupes en subunitats més petites, convertides en 20 projectes executius*".

Semblaria que és la complexitat la raó donada. En relació a la mateixa la pericial primera de la part actora ens diu " *Com a conseqüència de tanta subdivisió, les magnituds d'obra dels diversos projectes per separat són de petita dimensió i variades. Així mateix, com s'explicarà més endavant, les obres de cada projecte semblen de poca entitat constructiva i aparent senzillesa tècnica, però no exemptes de complexitat en el seu conjunt i de gran transcendència urbana*".



Ara bé, el que no és de rebut és que la raó o fonament s'hagi de deduir o inferir, sinó que com marca el mateix reglament s'ha de fer constar en resolució independent, fet que no s'ha fet i que per tant, implica, també, una vulneració de l'ordenament jurídic donant lloc d'acord amb l'article 48 Llei 39/15 a la seva nul.litat.

En darrer terme i respecte a la infracció de la normativa sobre contractes cal tenir en compte que l'objecte d'aquest procediment no és cap acte que s'hagi dictat en el procediment de licitació ni adjudicació, pel que no es pot fer cap fiscalització.

Per tot això, haig de revocar l'acord d'aprovació dels projectes executius impugnats per entendre que les obres projectades no respecten la qual del sòl anul·lant la funcionalitat i els usos que li han estat atorgades pel PGM. A la vegada no consta cap informe exigint en l'article 10.4.a) Llei d'obra Pública així com la manca de la deguda fonamentació en resolució independent de la necessitat de la fragmentació.

#### **Quart .- Costes**

D'acord amb l'article 139 Llei 29/98 no imposable les costes processals per entendre que el cas presentava dubtes de dret.

#### **Decisió**

ESTIMO el recurs contenciós administratiu interposat per la representació processal de l'entitat Unió d'Eixos Comercials Turístics de Barcelona contra l'acord adoptat en sessió de 26 de maig de 2022, pel qual es resol:

- *Resoldre les al·legacions presentades durant el tràmit d'informació pública dels projectes*, d'acord i en el sentit que s'estableix a l'informe resposta d'al·legacions que s'inclou dins l'expedient administratiu i que es dona per reproduït als efectes de la motivació de l'acte;

- *APROVAR definitivament els Projectes executius de reurbanització de l'àmbit a l'entorn de la nova plaça situada al creuament deis nous Eixos Verds Consell de Cent i Enric Granados. Programa Superilla Barcelona, al districte de l'Eixample de Barcelona ("els projectes")*, que inclou els següents trams:

- i) Consell de Cent entre el carrer Casanova i el carrer Aribau,
- (ii) Consell de Cent entre el carrer Aribau i la Rambla Catalunya,
- (ii) Consell de Cent entre el carrer Aribau i la Rambla Catalunya,
- (iii) Consell de Cent entre la Rambla Catalunya i el carrer Bruc
- (iv) nova plaça situada al creuament deis Eixos Verds Consell de Cent - Enric Granados(...) *d'acord amb els informes tècnics dels projectes (ITP)*"

Revocant el mateix i condemnant a l'Administració a retornar les actuacions en l



estat que es trobaven amb anterioritat a la seva aprovació.

No imposito les costes processals per entendre que el cas presentava dubtes de dret.

Notifiqueu aquesta resolució a les parts i feu-los saber que contra la present resolució hi poden interposar un recurs d'apel·lació en el termini de 15 dies davant d'aquests jutjat i que serà resol per la Sala contenciosa administrativa del TSJ de Catalunya.

Així ho acordo i ho signo.

