



Ajuntament de L'Hospitalet

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DELS POLÍGONS D'ACTUACIÓ NÚMERO 1 I NÚMERO 2  
I REFOSA DEL PLA DE MILLORA URBANA DE L'ILLA DELIMITADA PER  
L'AV.CARRILET – L'AV DE LA FABREGADA – C/COBALT – L'AV.PAU CASALS  
L'HOSPITALET DE LLOBREGAT**

**REVISIÓ SETEMBRE 2021**

**A D U**  
Agència de Desenvolupament Urbà  
de L'Hospitalet

NOVEMBRE 2020



## **ÍNDEX**

### **0.- ANTECEDENTS DE TRAMITACIÓ**

#### **MEMÒRIA**

#### **1.- MEMÒRIA DE LA INFORMACIÓ**

- 1.1.- Antecedents i Objecte de la present proposta de Modificació
- 1.2.- Àmbit de la present proposta de Modificació
- 1.3.- Promotor
- 1.4.- Equip tècnic redactor
- 1.5.- Planejament vigent
- 1.6.- Estructura de la propietat
- 1.7.- Urbanització i traçat viari actual
- 1.8.- Preexistències
- 1.9.- Informació pública

#### **2.- MEMÒRIA DE LA ORDENACIÓ**

- 2.1 Modificació proposada
  - 2.1.1.- Descripció de la Modificació Proposada
  - 2.1.2.- Sistema d'Espais Lliures
  - 2.1.3.- Quadre comparatiu
- 2.2- Justificació de la conveniència i oportunitat de la proposta
- 2.3.- Viabilitat jurídica de la Modificació
- 2.4.- Adequació de la present Modificació a la normativa urbanística
  - 2.4.1.- La reserva complementària de terrenys per a sistema d'espais lliures
  - 2.4.2.- Compliment del percentatge de cessió de l'aprofitament urbanístic de l'àmbit
- 2.5.- Informe de sostenibilitat econòmica
  - 2.5.1.- Agenda, avaluació econòmica i financera i avaluació de la rendibilitat de l'operació
- 2.6.- Adequació de la present modificació a la normativa d'avaluació ambiental
- 2.7.- Adequació de la present modificació a la normativa de mobilitat
- 2.8.- Polígons d'actuació
- 2.9.- Agenda d'actuacions

#### **2.10.- Sistemes d'actuació**

#### **2.11.- Prescripció relativa als projectes d'urbanització**

#### **2.12.- Suspensió de llicències**

### **3.- NORMES URBANÍSTIQUES MODIFICADES**

### **4.- INFORME QUALITATIU I QUANTITATIU PER A LA MODIFICACIÓ DE ZONES VERDES**

#### **ANNEX I - Justificatiu del manteniment de l'equilibri de la divisió poligonal**

#### **ANNEX II - Estudi de Mobilitat**

#### **ANNEX III – Estudi Assolellament**

#### **PLÀNOLS**

Plànol 01 Informació Situació-Emplaçament	E-1/10.000
	1/2.000
Plànol 02 Informació Ortofotoplà	E-1/5.000
Plànol 03 Informació Àmbit I Topogràfic	E-1/1.000
Plànol 04 Informació Cadastre i estructura de la propietat	E-1/1.500
Plànol 05 Informació Planejament vigent PMU: Zonificació	E-1/1.000
Plànol 06 Informació Planejament vigent PMU: Ordenació Edificació.	
Parcel·lació	E-1/1.000
Plànol 07 Informació Infraestructures I. Aigua i Clavegueram	E-1/1.000
Plànol 08 Informació Infraestructures II. Telecomunicacions	E-1/1.000
Plànol 09 Informació Infraestructures III. Gas i Electricitat (BT iMT)	E-1/1.000
Plànol 10 Informació Infraestructures IV Metro L1 i FFCC.	E-1/1.500
Plànol 01 Ordenació Proposta: Zonificació	E-1/1.000
Plànol 02 Ordenació Proposta: Ordenació Edificació Parcel·lació	E-1/1.000
Plànol 03 Ordenació Servituds aeronàutiques d'operació	E-1/20.000
Plànol 04 Ordenació Servituds aeronàutiques radioelèctriques	E-1/20.000
Plànol 05 Ordenació Àmbit del polígon d'actuació	E-1/1.000
Plànol 01 PSL Plànol de suspensió de llicències	E-1/1.000

## 0.- ANTECEDENTS DE TRAMITACIO

En el tràmit d'informació pública obert mitjançant acord emès en data 10 de març de 2021 per la Junta de Govern Local de l'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat pel qual es va aprovar inicialment la Modificació puntual dels polígons d'actuació núm. 1 i núm. 2 i refosa del Pla de millora urbana de l'illa delimitada per l'avinguda del Carrilet, avinguda de la Fabregada, carrer Cobalt i avinguda Pau Casals, publicat al BOP de data 24 de març de 2021, es va presentar un únic escrit d'al·legacions per part de la societat ALMAYTOR.

Atès que a l'informe de la mateixa al·legació es proposa estimar parcialment l'escrit d'al·legacions presentat per l'empresa ALMAYTOR SL, únicament en el sentit de fer constar a l'Annex I "justificació de l'equilibri poligonal" que les diferències existents hauran de ser compensades d'acord amb allò establert en l'article 123 del RLU, tot sense perjudici dels acords que es puguin arribar entre propietaris, tal i com s'ha produït entre les propietaris dels Polígons 1 i 2, de conformitat amb allò que consta en els apartats C.1, C.2 i D "viabilitat econòmica" de l'Annex I de la Modificació Puntual de Pla de Millora que ha estat aprovada inicialment; i desestimar la resta de les formulades en l'esmentat escrit.

El present document de **Revisió Setembre 2021**, incorpora l'esmentada prescripció a l'ANNEX I, sense modificar cap altre de la resta de documentació integrant de la present Modificació puntual dels polígons d'actuació núm. 1 i núm. 2 i refosa del Pla de millora urbana de l'illa delimitada per l'avinguda del Carrilet, avinguda de la Fabregada, carrer Cobalt i avinguda Pau Casals a l'Hospitalet de Llobregat.

## **MODIFICACIÓ PUNTUAL DELS POLÍGONS D'ACTUACIÓ NÚMERO 1 I NÚMERO 2 I REFOSA DEL PLA DE MILLORA URBANA DE L'ILLA DELIMITADA PER L'AV. CARRILET- L'AV. DE LA FABREGADA- C/COBALT- L'AV. PAU CASALS DEL TERME MUNICIPAL DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT**

### **MEMÒRIA**

#### **1.- MEMÒRIA DE LA INFORMACIÓ**

##### **1.1.- Antecedents i objecte de la present Modificació puntual:**

En el marc del **Pla per a la Renovació de les Àrees Industrials de l'Hospitalet**, aprovat pel Ple Municipal en data 4 de desembre de 2002, es va tramitar la **Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la Renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat delimitada pels carrers Travessia Indústria – Riera dels Frares – Avinguda del Carrilet – Carrer de Famades – Carretera del Mig – Carrer d'Arquímedes (en endavant, MPPGM)**, que va ser aprovada definitivament el 14 de desembre de 2004 pel Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (DOGC 4302 de 17 de gener de 2005), i que tenia per objecte, a més de la renovació dels sòls industrials de la ciutat transformant-los en sectors residencials, la transformació dels sòls industrials existents per transformar-los en una zona d'activitat econòmica més competitiva i adaptada a les demandes de la nova economia urbana, restringint els usos industrials per a la implantació de nous usos emergents, tals com el comercial, terciari o d'oficines.

Concretament, la referida MPPGM va delimitar dos sectors (el sector de Riera dels Frares i el de Famades), qualificats com a subzona industrial urbana de renovació (22at), en els que es preveia la transformació de l'ús industrial preexistent per a la implantació de nous usos (comercial, industrial amb restriccions, residencial-hoteler, oficines, religiós, terciari, recreatiu i esportiu), mitjançant la tramitació de Plans de Millora Urbana de les illes existents en aquests dos sectors, d'acord amb l'establert per l'article 68.2 de la Llei vigent Llei d'Urbanisme (actual article 70.2 del DL 1/2010), venint fixats per la referida MpPGM els índex d'edificabilitat bruta, les densitats, els usos principals i compatibles, les ocupacions i les característiques de la parcel·lació.

Dins de l'àmbit del sector de la Riera dels Frares delimitat per la MpPGM, en data 4 de novembre de 2010, es va aprovar definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme el **Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals (en endavant, PMU)**, publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya número 4518, de 24 de gener de 2011, que té per objectiu el desenvolupament de les previsions de la referida MpPGM, permetent la implantació de nous usos terciaris, comercials i d'oficines, per tal de complir amb les necessites socioeconòmiques de la ciutat. En aquest Pla de Millora es van delimitar tres

polígons d'actuació, amb un règim d'usos i un pla d'etapes propi i diferenciat per a cadascun d'ells, als efectes de facilitar la transformació i la gestió del Sector.

El Pla de Millora Urbana finalment no va contemplar, però, la implantació de l'ús residencial, tot i estar expressament permès a la MpPGM.

D'altra banda, cal destacar que a un altre Sector de planejament molt proper a aquest sector delimitat per l'avinguda del Carrilet, la Travessia industrial, l'avinguda Fabregada i el carrer Rosalia de Castro, es va aprovar definitivament, en data 22 de maig de 2017, pel conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, una Modificació del Pla General Metropolità que té per objecte acollir indústries culturals, a més de la tipologia d'empreses actual.

Aquesta modificació esmentada es tracta del darrer pas perquè la zona compresa entre les avingudes del Carrilet i la Fabregada, la travessia Industrial i el carrer de Rosalia de Castro esdevingui el cor del Districte Cultural de L'Hospitalet de Llobregat.

Arrel de la previsió de la implantació dels nous usos emergents a la zona, tals com el comercial, el terciari, oficines, així com de la recent vocació de la implantació de noves activitats culturals emergents, neix la necessitat de dotar aquesta zona també d'usos hotelers i altres usos residencials que doni servei al flux de persones que es preveu, per la qual cosa es proposa una Modificació puntual dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals que tingui per objecte principal incloure l'ús residencial, ja admès per la MPPGM, als Polígons 1 i 2 del referit Pla de Millora Urbana, el que comportarà l'increment de les corresponents cessions per a zones d'espais lliures i equipaments corresponents a la implantació d'aquest ús.

Així mateix, en data 1 de març de 2019, es va aprovar definitivament la modificació del PGM per a la regulació de les condicions d'emplaçament dels habitatges d'ús turístic i dels establiments destinats a allotjament temporal a l'Hospitalet de Llobregat. En aquesta s'exposa que l'Ajuntament de l'Hospitalet està impulsant l'activitat turística amb fets com la formulació del Pla d'hotels (Pla L'H 2010) i del més recent document d'Oportunitats i criteris urbanístics d'implantació hotelera a l'Hospitalet de Llobregat (juliol 2016) i la inclusió de mesures de foment del turisme local en el Programa d'Actuació Municipal 2016-2019 per tal de dotar a la ciutat de l'Hospitalet de Llobregat de certa capacitat hotelera i contribuir a alleugerir la problemàtica de concentració excessiva que s'està donant a algunes parts de la veïna ciutat de Barcelona. A la vegada en la dita Modificació Puntual es fa palesa la necessitat d'exercir les potestats de planejament amb l'objectiu d'ordenar aquest ús i planificar-lo.

D'altra banda, la propietat dels terrenys del Polígon 1 del PMU de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals va presentar per a la seva tramitació la Modificació Puntual del Polígon d'Actuació número 1 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'avinguda del Carrilet, l'avinguda de la Fabregada, el carrer Cobalt i l'avinguda Pau Casals de l'Hospitalet de Llobregat amb l'objectiu d'incloure l'ús residencial (allotjaments comunitaris i

allotjaments temporals per a viatgers) ja admès per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la Renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat delimitada pels carrers Travessia Indústria – Riera dels Frares – Avinguda del Carrilet – Carrer de Famades – Carretera del Mig – Carrer d'Arquímedes en l'esmentat polígon.

Mitjançant acord emès en data 22 de maig de 2018, per la Junta de Govern Local de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat es va resoldre aprovar inicialment la Modificació Puntual del Polígon d'Actuació número 1 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'avinguda del Carrilet, l'avinguda de la Fabregada, el carrer Cobalt i l'avinguda Pau Casals de l'Hospitalet de Llobregat (en endavant, **MpPMU**) i sotmetre'l a informació pública pel termini d'un mes. Aquest acord es va publicar al DOGC número 7645 de data 19 de juny de 2018.

Dintre del citat termini d'informació pública, part de la propietat dels terrenys inclosos en el Polígon 2 del PMU aprovat l'any 2010 va presentar escrit d'al·legacions en relació a l'acord anteriorment esmentat tot sol·licitant, entre d'altres, que s'acceptés també l'ús residencial en el dit polígon 2 atès que aquest acollia la mateixa qualificació urbanística per a l'aprofitament privat de Zona d'ordenació subjecte a volumetria específica, clau 18, que la prevista per al Polígon 1 i atès que aquest estava sotmès al mateix règim d'execució urbanística que el Polígon 1 de conformitat amb allò establert en el PMU aprovat l'any 2010, a diferència del que restava previst per al Polígon 3 que continuava qualificat amb la clau 22at, industrial.

Fruit d'aquestes al·legacions en data 30 d'abril de 2019, el Ple de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat va denegar l'aprovació provisional de l'esmentada modificació del PMU en l'àmbit del Polígon 1, entre d'altres, per considerar que es produïa un possible greuge comparatiu amb la resta de propietaris del Polígon 2 que també donen façana a l'Avinguda Carrilet amb terrenys qualificats amb la clau 18.

En definitiva, i en el context exposat anteriorment, constitueix el propòsit i finalitat de la present Modificació Puntual del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals en l'àmbit dels Polígons 1 i 2 d'aquest sector i no sent objecte d'aquesta modificació puntual el Polígon 3 ni la seva ordenació, per tal de portar a bon fi la transformació d'usos interessada per la pròpia municipalitat, a fi de disposar de sòl i sostre destinat als referits usos comercial, oficines i residencial (allotjaments comunitaris i allotjaments temporals per a viatgers), atenent a les necessitats de desenvolupament socioeconòmic de la ciutat, afavorint la cohesió social, la participació de la comunitat en les plusvàlues i el repartiment equitatiu de beneficis i càrregues del planejament, i respectant les cessions per a espais lliures i equipaments previstos per la MPPGM.

L'objectiu principal de la present Modificació puntual consisteix en establir que a la clau 18, Zona d'Ordenació Volumètrica Específica dels Polígons 1 i 2 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals s'inclouï l'ús residencial (allotjaments comunitaris i allotjaments temporals per a viatgers) ja admès per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la Renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat delimitada pels carrers Travessia Indústria – Riera dels Frares – Avinguda del Carrilet

– Carrer de Famades – Carretera del Mig – Carrer d'Arquímedes. No és objecte de la present Modificació puntual del PMU esmentat el Polígon 3 atès que en aquest polígon el sòl està qualificat urbanísticament com a Zona Industrial Urbana de renovació, clau 22at, la qual no és una de les claus urbanístiques on la Modificació puntual del PGM per a la regulació de les condicions d'emplaçament dels habitatges d'ús turístic i dels establiments destinats a allotjament temporal a l'Hospitalet de Llobregat permeti directament l'ús residencial en el sentit d'establiments d'allotjament temporal.

### **1.2.- Àmbit de la present proposta de Modificació:**

L'àmbit de la present proposta de Modificació puntual abasta una superfície total de 17.857 m<sup>2</sup> que correspon a la superfície dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals aprovat definitivament en data 4 de novembre de 2010, L'àmbit objecte de la present modificació puntual resta grafiat en el Plànol d'informació 03 incorporat a la present figura de planejament.

Dels tres polígons d'actuació delimitats en l'esmentat PMU, únicament són objecte d'aquesta modificació puntual els Polígons 1 i 2. És doncs, on es proposa implantar l'ús residencial, al Polígon 1 amb una superfície total de 10.540,00 m<sup>2</sup> i al Polígon 2 de superfície 7.317m<sup>2</sup>, amb un sostre de 21.080 m<sup>2</sup>st i 14.634 m<sup>2</sup>st respectivament., concretament a la Zona qualificada d'Ordenació Volumètrica Específica, amb la Clau 18 amb 3.956,00 m<sup>2</sup> de sòl (polígon 1) i 3.379,00m<sup>2</sup> de sòl (polígon 2) actuals de sòl amb aprofitament privat, sense, en cap cas, modificar el sostre total de les zones del PMU aprovat definitivament a l'any 2010.

### **1.3.- Promotor**

La iniciativa del planejament li correspon als actuals propietaris del Polígon 1 que son VIOCA REAL ESTATE S.L. i IMPOSS SL i als propietaris del Polígon 2 que son NATURGY ENERGY GROUP SA i SOLRAC Oil SL de conformitat amb l'establert a l'article 101 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'urbanisme (TRLU).

### **1.4.- Equip tècnic redactor:**

Victoriano Guarner Muñoz, arquitecte, amb despatx professional al [REDACTED]

Almudena García Cebrián, advocada, de LEXURB ADVOCADES SLP amb despatx professional al [REDACTED]

### **1.5.- Planejament vigent:**

En data 14 de desembre de 2004, el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya va aprovar definitivament, prèvia redacció i aprovació d'un Text Refós integrador de la Normativa Municipal, la **Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la Renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat delimitada pels carrers Travessia Indústria – Riera dels Frares – Avinguda del Carrilet – Carrer de Famades – Carretera del Mig – Carrer d'Arquímedes**, publicant-se al DOGC 4302 de 17 de gener de 2005, que tenia per objecte, a més de la renovació dels sòls industrials de la ciutat transformant-los en sectors residencials, la transformació dels sòls industrials existents per transformar-los en una zona d'activitat econòmica més competitiva i adaptada a les demandes actuals de la nova economia urbana, restringint els usos industrials per a la implantació de nous usos emergents, tals com el comercial, terciari o d'oficines.

Per la transformació de l'ús industrial, la MPPGM preveia que, per a la implantació de nous usos, es redactessin plans de millora urbana, de conformitat amb l'establert a l'article 8.3 del Capítol II de la MPPGM, venint fixats per la referida MPPGM els índex d'edificabilitat, les densitats, els usos principals i compatibles, les ocupacions i les característiques de la parcel·lació.

En aquest sentit, la MPPGM per al Sector de la Riera dels Frares va adaptar la normativa i va crear la subzona 22at establint com a proposta de transformació un índex d'edificabilitat de 2 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s calculat sobre el sòl industrial que es qualificava amb aquesta clau urbanística procedent del Pla Parcial del sector Carretera del Mig. En aquest sentit, la MPPGM va preveure una superfície qualificada de 22at en aquest àmbit de 208.556 m<sup>2</sup> tot establint que es mantenia vers aquella superfície un índex d'edificabilitat de 2m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s i així va ser establert en l'article 8 de l'esmentades normes urbanístiques.

Fruit d'aquesta regulació, consta en l'acord d'aprovació definitiva de la MPPGM de referència que els plans de millora urbana per a la implantació de nous usos com a ampliació dels previstos, en tot cas es referiran a una illa completa i s'ajustaran a l'índex de 2m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s, en referència a l'esmentada Illa.

En execució de les determinacions de la MPPGM es va redactar sobre una illa del sector Riera dels Frares qualificada en la seva totalitat per la MPPGM de referència com a Subzona industrial urbana de renovació, clau 22at, el **Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals** el qual, en data 4 de novembre de 2010 es va aprovar definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme, i va ser publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya número 4518, i que té per objectiu el desenvolupament de les previsions de la referida MPPGM, permetent la implantació de nous usos terciaris, comercials i d'oficines, per tal de complir amb les necessites socioeconòmiques de la ciutat.

El quadre de superfícies i qualificacions urbanístiques establertes per a la totalitat del Pla de Millora Urbana (Polígon 1, 2 i 3) és el següent:

#### QUADRE DE SUPERFÍCIES SÒL

<b>SUPERFÍCIE ÀMBIT</b>		32.828,00 m <sup>2</sup> s
<b>SISTEMES</b>		
	ZONES VERDES (6)	3.304,00 m <sup>2</sup> s
	EQUIPAMENTS (7)	3.283,00 m <sup>2</sup> s
	VIALITAT (5)	5.215,00 m <sup>2</sup> s
<b>ZONES</b>		
	VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)	7.335,00 m <sup>2</sup> s
	SUBZ. IND. URBANA DE RENOVACIÓ (22at)	13.690,00 m <sup>2</sup> s

L'edificabilitat prevista per als tres Polígons d'actuació delimitats en l'esmentat PMU deriva tal i com hem dit de l'aplicació de l'índex d'edificabilitat de 2 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s a la superfície qualificada com a Zona 22at que era la totalitat de la Illa objecte del PMU. Així, a la total superfície de 32.828 qualificada de 22at se li va aplicar l'índex d'edificabilitat determinat per la MPPGM que s'executava del que va resultar una edificabilitat total per al sector de Pla de Millora Urbana de 65.656 m<sup>2</sup>st en aplicació d'allò establert per l'article 8 "Règim general d'edificació", apartat 3.b), per a la subzona industrial urbana de renovació (22at) de la MPPGM, que fixa un índex d'edificabilitat per a aquesta zona de 22at de 2,00 m<sup>2</sup> sostre / m<sup>2</sup> sòl, és a dir, l'edificabilitat total del sector resulta d'aplicar aquest índex a la total superfície amb aquesta qualificació, que és coincident amb la superfície de l'àmbit del sector de pla de millora urbana. L'edificabilitat del sector i dels Polígons prevista en el PMU resta resumida en el següent quadre:

L'edificabilitat total del Sector és de 65.656,00 m<sup>2</sup>, corresponent una edificabilitat de 21.080,00 m<sup>2</sup> de sostre pel Polígon 1, de 14.634,00 m<sup>2</sup> de sostre pel Polígon 2 i una edificabilitat de 29.942,00 m<sup>2</sup> de sostre pel Polígon 3, segons resulta del quadre següent i del propi acord d'aprovació definitiva del dit PMU en el que s'assenyala que el PMU preveu una edificabilitat per a tot el sector de 2m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s de la que resulta un sostre màxim de 65.656 m<sup>2</sup>st, essent les següents dades les vigents:

#### QUADRE D'EDIFICABILITAT

<b>SUPERFÍCIE ÀMBIT APLICACIÓ</b>	32.828,00 m <sup>2</sup> s
<b>ÍNDEX EDIFICABILITAT</b>	2,00 m <sup>2</sup> st / m <sup>2</sup> s
<b>EDIFICABILITAT TOTAL</b>	65.656,00 m <sup>2</sup> st

SOSTRE

POLÍGON 1 - VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18) 21.080,00 m<sup>2</sup>st

POLÍGON 2 – VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18) 14.634,00 m<sup>2</sup>st

POLÍGON 3 - SUBZ. IND. URBANA DE RENOVACIÓ (22at) 29.942,00 m<sup>2</sup>st

El Text Refós del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per la Avinguda Carrilet, Avinguda de la Fabregada, c/ Cobalt y Av. Pau Casals justifica la necessitat de delimitar tres polígons d'actuació, amb un règim d'usos i un pla d'etapes propi i diferenciat, als efectes de facilitar la transformació i la gestió del Sector, atenent a les especialitats de cadascun dels fronts edificatoris existents al Sector.

Concretament, el Polígon 1 té una superfície de sòl de 10.540,00 m<sup>2</sup>, amb 3.956,00 m<sup>2</sup> de sòl privat amb aprofitament qualificat com zona d'ordenació volumètrica específica (clau 18) i assumeix part de les cessions per a espais lliures i equipaments que resulten de l'article 8 "Règim general d'edificació", apartats 3.c) i 3.d) de la MPPGM. Així, es preveu la cessió d'una superfície de 625,00 m<sup>2</sup> destinada a espais lliures (sistema de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local (clau 6b). Igualment, es preveu la cessió d'una superfície de 3.283,00 m<sup>2</sup> destinada a equipaments (equipaments comunitaris i dotacions de nova creació de caràcter local, 7b), superfície que representa el 10,00 % de la total superfície del Sector.

Pel que fa al Polígon 2 té una superfície de sòl de 7.317,00 m<sup>2</sup>, amb 3.379,00 m<sup>2</sup> de sòl privat amb aprofitament qualificat com zona d'ordenació volumètrica específica (clau 18) i assumeix part de les cessions per a espais lliures i equipaments que resulten de l'article 8 "Règim general d'edificació", apartats 3.c) i 3.d) de la MPPGM. Així, es preveu la cessió d'una superfície de 2.679,00 m<sup>2</sup> destinada a espais lliures (sistema de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local (clau 6b).

El Polígon 1 també assumeix una cessió per a vialitat de 2.676,00 m<sup>2</sup> de sòl i el Polígon 2 una cessió de 1.259,00 m<sup>2</sup> de sòl.

D'altra banda, el Polígon 3 té una superfície de 14.971 m<sup>2</sup> amb un sòl privat de 13.691 m<sup>2</sup> i una superfície de cessió per a vialitat de 1.280 m<sup>2</sup>. Les superfícies de sistemes de zones verdes i equipaments venen concentrades en els Polígons 1 i 2 delimitats atenent a l'equilibri poligonal establert i justificat en el dit PMU.

Tot això resta recollit gràficament al plànol 05 d'informació d'aquet document.

De conformitat amb l'establert al Pla de Millora Urbana, atès que els Polígons 1 i 2 tenen un menor grau d'industrialització, existeix una major diversificació d'activitats, i la seva situació amb

front a l'Av. Carrilet com a un dels eixos de connexió principals de la ciutat i més pròxim a la trama urbana pròpiament residencial, es preveu la implantació d'activitats pròpiament terciàries, d'oficines i comercials, d'acord amb l'establert per l'article 8, apartat 3.a) MPPGM:

Usos admesos:

*Comercial. S'admeten els establiments dedicats a la venda de maquinària, material de transport i elements auxiliars de la indústria.*

*S'admeten cafeteries, restaurants, bars i similars, tot respectant les limitacions i el contingut que s'estableixen en el Pla especial de regulació dels establiments d'ambientació musical i de restauració del municipi.*

*La resta d'usos comercials s'admeten, amb una superfície útil d'exposició i venda màxima de 2.500 m<sup>2</sup>, quina ubicació i dimensió s'adequarà, tant al contingut dels propis usos, com a la seva correcta ubicació en relació a l'entorn urbà on es desenvolupi l'activitat.*

*S'admetrà l'ús comercial a la primera planta soterrani, sempre vinculat a l'ús de la planta baixa, tot respectant les corresponents normatives de seguretat, salubritat, etc.*

*Pel que fa a la materialització d'aquests usos, estarà al règim de comunicació o llicència comercial, d'acord amb el que estableix el Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre d'ordenació d'equipaments comercials.*

*Oficines. S'admet.*

*Religió i cultural. S'admet (atenent a la normativa del Pla Especial sobre establiments destinats a Centre de Culte de l'Hospitalet de Llobregat, que va ser aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona en data 5 de novembre de 2013).*

*Terciari. S'admeten usos terciaris emergents, com són activitats artístiques, professionals, recerca i disseny.*

*Esportiu. S'admet*

*b. Usos compatibles*

*Industrial. S'admeten l'ús industrial de categories 1a i 2a, tal com es defineixen a l'article 287 de les NNUU del PGM, sempre ubicat a planta baixa i sense ocupar la façana a l'avinguda Carrilet.*

*No s'admeten les activitats de dipòsit i emmagatzematge de mercaderies com a ús exclusiu.*

**Recreatiu.** S'admet respectant les limitacions i el contingut que s'estableixen en el Pla especial de regulació dels establiments d'ambientació musical i de restauració del municipi.

**c. Usos prohibits**

Es prohibeix l'ús d'habitatge, en qualsevol de les seves categories.

L'edificabilitat prevista en el PMU que no es modifica és de 21.080,00 m<sup>2</sup> de sostre pel Polígon 1 i de 14.634 m<sup>2</sup> de sostre pel Polígon 2. Aquesta edificabilitat resulta de l'aplicació d'allò establert per l'article 8 "Règim general d'edificació", apartat 3.b), per a la subzona industrial urbana de renovació (22at) de la MPPGM, que fixa un índex d'edificabilitat per a aquesta zona de 22at de 2,00 m<sup>2</sup> sostre / m<sup>2</sup> sòl, és a dir, l'edificabilitat total del sector resulta d'aplicar aquest índex a la total superfície amb aquesta qualificació, que és coincident amb la superfície de l'àmbit del sector de pla de millora urbana.

L'ocupació màxima de l'edificació en planta baixa en les zones qualificades amb la clau 18 serà del 70% podent destinar la part no edificada a jardí, àrea lliure, zona de càrrega i descàrrega i aparcament. En el cas de l'aparcament, s'hi podrà destinar la superfície no ocupada, sempre i quan no superi el 5 % de la zona privada resultant exclosos els vials.

**1.6.- Estructura de la propietat**

L'àmbit de la present proposta de Modificació Puntual del PMU limitada als Polígons d'Actuació número 1 i número 2 està configurat per les propietats assenyalades del següent quadre, restant les altres propietats, pertanyents al polígon 3, fora de l'àmbit d'aquesta esmentada proposta:

Propietaris	Titular	Adreça	Finca Registral	Superfície (m <sup>2</sup> )
<b>Polígon 1</b> D'acord al projecte de reparcel·lació aprovat definitivament en data 09-10-2017				
<b>A</b>	VIOCA REAL ESTATE S.L.	Av. Carrilet, 275	Pendent d'inscripció	3.956
<b>B, C, D</b>	Ajuntament de l'Hospitalet		Pendent d'inscripció	6.584
<b>Polígon 2</b>				
<b>E</b>	Solrac Oil SL	Av. Carrilet, 269	8632	3.206
<b>F</b>	NATURGY ENERGY GROUP SA	Av. Carrilet, 257	7358	4.111
<b>Total Superfície dels Polígons</b>				<b>17.857</b>

Cal afegir d'altra banda, que en l'àmbit del Polígon 1 que és un dels que són objecte de la present Modificació, la Junta de Govern Local de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, en sessió de **31 de juliol de 2012**, va aprovar inicialment el **Projecte de Reparcel·lació, en la modalitat de compensació bàsica, de l'àmbit del Polígon 1 del Pla Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Avda. del Carrilet, Avda. de la Fabregada, carrer Cobalt i Avda. Pau Casals, en el terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat**, presentat pels propietaris del referit Polígon d'Actuació Urbanística 1.

Que a l'acord d'aprovació inicial s'establia "Tenir per aprovat definitivament el Projecte de Reparcel·lació per compensació bàsica mencionat a l'acord primer d'aquest Dictamen, pel cas que, durant el termini d'informació pública no es presentessin al·legacions ni informes en contra, i, aleshores, procedir a la seva publicació en els mitjans reglamentaris per la seva immediata execució"

Per la qual cosa, atès que durant el termini d'exposició al públic del Projecte de Reparcel·lació de l'àmbit del Polígon 1 del Pla Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Avda. del Carrilet, Avda. de la Fabregada, carrer Cobalt i Avda. Pau Casals no es van presentar al·legacions ni informes en contra, va esdevenir automàticament l'aprovació definitiva del Projecte de Reparcel·lació.

**1.7.- Urbanització i traçat viari actual.**

L'entorn de la urbanització actualment existent, concretament el corresponent a l'avinguda del Carrilet i el corresponent a l'avinguda de Pau Casals i a l'avinguda de la Fabregada, que són les vies d'accés que conforma l'àmbit de planejament, es troben totalment urbanitzades amb voreres i vorades.

L'avinguda del Carrilet, segons el Pla Director de Mobilitat Sostenible de l'Hospitalet de Llobregat, aprovat pel Ple de l'Ajuntament en data 28 de juny de 2016, la defineix com a xarxa vertebral de dos sentits de circulació. Per un altra banda, l'avinguda de Pau Casals queda definida com a xarxa articular de dos sentits de circulació. Les restants vies que conformen l'illa, carrer Cobalt i avinguda de la Fabregada, pertanyen a la xarxa articular i a la vertebral respectivament.

L'avinguda del Carrilet té una amplada de 40 metres. La seva secció de vial respon a dos carrils per cada sentit de circulació i amb una separació a través d'una mitjana. L'amplada de les voreres es de 3,00 metres

L'avinguda de Pau Casals té una amplada de 14 metres. La secció de vial respon a un carril per cada sentit de circulació. La amplada de les voreres són de 3,00 metres i l'avinguda de la Fabregada 30 metres.

El carrer Cobalt té 20 metres d'amplada.

### **1.8.- Preexistències.**

L'àmbit de Polígon 1 actualment no acull cap edificació atès que ja van ser enderrocades en execució del PMU que es modifica puntualment.

Per contra, el Polígon 2 si alberga edificacions en les que s'hi emplacen activitats en funcionament. En aquest sentit, en l'Avinguda Carrilet núm. 269 s'hi troba una benzinera amb tots les serveis associats a aquesta com una tenda de conveniència, un taller de reparació, un restaurant i una zona de serveis per al rentat de cotxes.

Així mateix, s'hi troben emplaçades diverses instal·lacions de NATURGY ENERGY GROUP SA destinades a activitats d'oficina, laboratori, magatzem i garatge/aparcament, i qualssevol d'altres usos relacionats o connexos amb la gestió tècnica i comercial de les activitats de comercialització i distribució de gas natural i electricitat.

### **1.9.- Informació pública**

La Disposició addicional primera de la Ley 39/2015 de 1 d'octubre, del *Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, exclou l'exigència del procés de participació ciutadana, previst a l'art. 132 de la mateixa norma, aquells procediments que, per raó de la matèria, es regeixin per les seves normes especials i que no requereixin cap dels tràmits previstos per l'esmentada llei.

D'altre banda, l'art. 105 del Reglament de la Llei d'Urbanisme de Catalunya (Decret 305/86, de 18 de juliol), en remissió a l'art. 22 del mateix Reglament, determina que els programes de participació ciutadana únicament operen en els processos de formulació i revisió dels Plans d'ordenació urbanística municipal i són potestatsius per a la resta de figures de planejament. En el present cas, al tractant-se d'un pla de millora urbana, aquesta exigència no resulta d'obligat compliment.

La convocatòria del tràmit d'informació pública del planejament inicialment aprovat, a través de la publicació, al diari Oficial o al Butlletí Oficial, al Tauler d'anuncis de l'Ajuntament, a la pàgina web Municipal i a un dels diaris de la premsa periòdica de més divulgació, que determina l'art. 85.4 del TRLUC i art. 23 del RLUC, així com la seva difusió pels mitjans de comunicació municipals, és la via procedimental establerta com a garantia del dret a informació respecte als procediments urbanístics del que gaudeixen tots els ciutadans segons el que disposa l'article 15 del Reglament de la Llei d'Urbanisme de Catalunya (Decret 305/2006, de 18 de juliol).

## 2.- MEMÒRIA DE LA ORDENACIÓ

### 2.1. Modificació Proposada

#### 2.1.1.- Descripció de la Modificació Proposada

La present **Modificació dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 i Refosa del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals** té per objecte única i exclusivament incorporar l'ús residencial (allotjaments comunitaris i allotjament temporal per a viatgers) entre els usos permesos als Polígons 1 i 2 delimitats en el Pla de Millora Urbana, així com delimitar la seva ubicació, sense modificar en cap cas l'edificabilitat establerta pel Pla de Millora Urbana del 2010, exposada en l'anterior apartat 1.5. del present document.

Com s'ha indicat en anteriors apartats, el referit ús residencial (allotjaments comunitaris i allotjament temporal per a viatgers), ve contemplat entre els usos admesos mitjançant la formulació prèvia d'un pla de millora urbana, per a la Subzona industrial urbana de renovació (Clau 22at) de la **Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la Renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat delimitada pels carrers Travessia Indústria – Riera dels Frares – Avinguda del Carrilet – Carrer de Famades – Carretera del Mig – Carrer d'Arquímedes**, de la que porta causa els Polígons d'Actuació número 1 i número 2 del Pla de Millora Urbana que és objecte de la present modificació, motiu pel qual el present document únicament té per objecte modificar el Pla de Millora Urbana, que és la figura que qualifica els sòls amb la Clau 18 (Zona de Volumetria Específica), i regula i concreta els usos admesos en aquesta Zona, en el sentit d'introduir l'ús residencial previst en la MPPGM i aprovada definitivament a l'any 2004, en la clau urbanística 18 i entre els usos previstos en el Pla de Millora Urbana pels Polígons 1 i 2.

Per una banda, la present modificació exclou del seu àmbit el Polígon 3 delimitat pel Pla de Millora Urbana i, per tant, no són objecte de modificació les determinacions previstes pel referit Pla de Millora Urbana pel Polígon 3.

Per tant, la present proposta de Modificació es limita als Polígons 1 i 2 del Pla de Millora Urbana, incloent l'ús residencial (allotjaments comunitaris i allotjament temporal per a viatgers) i, en conseqüència, els usos admissibles proposats als Polígons 1 i 2 del PMU són els següents:

*“Es permetran els següents usos:*

#### *a. Usos admesos:*

**Comercial.** *S'admeten cafeteries, restaurants, bars i similars, tot respectant les limitacions i el contingut que s'estableixen en el Pla especial de regulació dels establiments d'ambientació musical i de restauració del municipi.*

*La resta d'usos comercials s'admeten, amb una superfície útil d'exposició i venda màxima de 2.500 m<sup>2</sup>, quina ubicació i dimensió s'adequarà, tant al*

*contingut dels propis usos, com a la seva correcta ubicació en relació a l'entorn urbà on es desenvolupi l'activitat.*

*Pel que fa a la materialització d'aquests usos, estarà al règim de comunicació o llicència comercial, d'acord amb el que estableix el Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre d'ordenació d'equipaments comercials.*

<i>Oficines.</i>	<i>S'admet.</i>
<i>Religiós</i>	<i>S'admet. (atenent a la normativa del Pla Especial sobre establiments destinat a Centre de Culte de l'Hospitalet de Llobregat, que va ser aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona en data 5 de novembre de 2013)</i>
<i>Cultural:</i>	<i>S'admet</i>
<i>Terciari.</i>	<i>S'admeten usos terciaris emergents, com són activitats artístiques, professionals, recerca i disseny.</i>
<i>Esportiu.</i>	<i>S'admet</i>
<i>Residencial</i>	<i>S'admet l'ús residencial tals com: allotjaments comunitaris, com són residències d'estudiants, llars per la tercera edat, o de joventut i a l'allotjament temporal per a viatgers, com hotels, apart-hotels, i, en general, els del ram de l'hoteleria, amb un màxim de 10.000 m<sup>2</sup> al Polígon 1 i de 6.941m<sup>2</sup> al Polígon 2. Tots els establiments hotelers hauran de ser de categoria 3* o superior.</i>

#### *b. Usos compatibles*

**Industrial.** *S'admet l'ús industrial de categories 1a i 2a, tal com es defineixen a l'article 287 de les NNUU del PGM, sempre ubicat a planta baixa i sense ocupar la façana a l'avinguda Carrilet.*

*No s'admeten les activitats de dipòsit i emmagatzematge de mercaderies com a ús exclusiu.*

**Recreatiu.** *S'admet respectant les limitacions i el contingut que s'estableixen en el Pla especial de regulació dels establiments d'ambientació musical i de restauració del municipi.*

#### *c. Usos prohibits*

*Es prohibeix l'ús d'habitatge, en qualsevol de les seves categories.*

*d. Usos sota rasant*

*Les plantes sota rasant hauran de complir amb l'article 226.3, 4 i 5 de les NN.UU. del PGM, en referència als seus usos, a les seves alçades lliures mínimes i al seu còmput com superfície de sostre.*

*e. Transitorietat dels usos*

*En tant no es produeixi el procés d'execució del Polígon 2, s'admetran els usos i activitats actuals, les quals es podran mantenir en les condicions actuals:*

- A la illa 2: l'ús de benzinera amb tots les serveis associats a aquesta, com una tenda de conveniència, un taller de reparació, un restaurant i una zona de serveis per al rentat de cotxes.*
- A l'illa 3 : l'ús d'oficina, laboratori, magatzem i garatge/aparcament, i qualssevol d'altres usos relacionats o connexos amb la gestió tècnica i comercial de les activitats de comercialització i distribució de gas natural i electricitat"*

La incorporació de l'ús residencial-hoteler dintre dels usos previstos en l'àmbit dels Polígons 1 i 2 és adequada i coherent amb allò previst en la modificació del PGM per a la regulació de les condicions d'emplaçament dels habitatges d'ús turístic i dels establiments destinats a allotjament temporal a l'Hospitalet de Llobregat, aprovada definitivament en data 1 de març de 2019, en la que s'estableix que aquest ús residencial serà admissible, entre d'altres, en la qualificació urbanística de Zona d'ordenació en volumetria específica, clau 18 i en les condicions que en aquesta figura de planejament s'estableixen.

D'altra banda, i en coherència amb l'actual context i marc econòmic molt influït per la crisi causada per la pandèmia, es preveu el manteniment dels edificis actualment existents i la continuïtat dels usos i activitats existents en el Polígon 2.

Amb aquest objectiu, a l'agenda s'estableixen les previsions temporals per a l'execució de les actuacions urbanístiques definides en el pla establint terminis diferenciats que obeeixen al diferent grau de consolidació dels polígons ja delimitats en el PMU vigent. Atenent a la divisió poligonal que no varia, segons s'ha esmentat anteriorment, la present Modificació puntual del PMU, preveu de la mateixa manera que es va preveure en el PMU vigent, tres terminis diferenciats per al desenvolupament de cadascun dels polígons, que continuen obeint al diferent grau de consolidació de les activitats industrials i de la major o menor diversificació d'usos existents en un o altre polígon, així com a l'entorn eminentment industrial del Polígon 3 respecte de la frontalitat a una zona residencial i a un eix viari de centralitat de la ciutat com l'Av. Carrilet del Polígon 1 i del Polígon 2, i que pretenen facilitar la gestió i transformació del Sector considerant les característiques pròpies de cada polígon.

Als efectes, s'introdueix el corresponent règim transitori en l'article 21.e) per als usos i edificacions preexistents que busca, d'acord amb la nova legislació d'urbanisme i el règim que s'hi estableix, mantenir les activitats existents o possibles canvis.

L'ordenació plantejada pel Pla de Millora Urbana de l'edificació en la **Zona de volumetria específica, clau 18** (apartat 8.1 Descripció de l'ordenació de la Memòria del Pla de Millora Urbana), es tradueix en l'ordenació de l'edificació en quatre torres d'alçades i alineacions diferents, apostant pel dinamisme i sense deixar en l'oblit l'estudi de la proximitat entre elles i l'afectació de l'assoleix en els espais públics generats.

D'aquestes quatre torres, dues estan incloses en la parcel·la de sòl privat del Polígon 1 i les altres dues a les parcel·les del sòl privat del Polígon 2.

Al respecte, el perfil regulador de les edificacions queda definit en el plànol d'ordenació 02 (Proposta d'ordenació de l'edificació. Parcel·lació) del Pla de Millora Urbana i es defineixen tres perfils, un per cada illa de les delimitades en els plànols d'ordenació del PMU 2010. Concretament, al Polígon 1 es defineixen dos edificis de PB+13 cadascun que es correspon amb una alçada màxima respecte de la planta baixa de 53,50 m. A l'illa 2 del polígon 2 es defineix un edifici de PB +9 que es correspon amb una alçada màxima respecte de la planta baixa de 38,50 m. Per altre banda, a l'illa 3 del polígon 2 es defineix un edifici PB+10 que es correspon amb una alçada màxima de 42,50 m.

Mitjançant la present proposta de Modificació s'adapten les alçades dels edificis previstos en els polígons 1 i 2:

D'una banda, en aquesta proposta de Modificació Puntual dels Polígons d'Actuació núm. 1 i núm. 2, s'incrementa lleugerament l'altura del volum de sòcol de l'edificació del Polígon 1 que pot ocupar el 70% de la parcel·la. Aquest sòcol, formalitzat en una planta baixa i en una planta pis, tindrà una alçada màxima total de 8,90 metres. La planta baixa del mateix (sòcol) podrà tenir una alçada màxima de 5,00 metres (veure plànol 02-Ordenació. Proposta ordenació de l'edificació).

D'altra banda, els edificis torre situats al Polígon 1 poden arribar a una alçada de PB + 13 Plantes (incrementant 1 planta respecte a l'assenyalat al PMU vigent), i l'edifici situat a la grafiada en el PMU del 2010, illa 2 del Polígon 2 podrà arribar a una alçada de PB + 9 (incrementant 2 plantes respecte a l'assenyalat al PMU vigent), i l'edifici de l'illa 3 contemplada en el dit Polígon 2 podrà tenir una alçada de PB + 10 (incrementant 1 planta respecte a l'assenyalat al PMU vigent), (veure el mateix plànol anteriorment esmentat).

Aquest petit increment d'alçada, ve motivat principalment per la necessitat d'enquibir la mateixa edificabilitat prevista al PMU, en parcel·les de menor dimensió, degut al increment de cessions per espais lliures que es proposa a la present modificació puntual.

Així mateix, la ubicació dels edificis fent front a les futures zones verdes públiques que es generen amb la proposta de planejament, confrontants amb l'avinguda del Carrilet, junt amb l'amplada d'aquesta avinguda, permeten garantir l'asolellament dels edificis ubicats al seu voltant. S'adjunta a la present proposta de Modificació puntual, a l'Annex III, el corresponent estudi d'asolellament que confirma el compliment de la normativa del PGM al respecte.

Així mateix, s'adjunta documentació gràfica demostrativa del compliment amb les disposicions vigents en relació a les servituds aeronàutiques, restant el compliment de les determinacions de les normatives de seguretat e incendis a contemplar en els respectius projectes dels edificis.

La present Modificació manté en tot cas l'edificabilitat permesa pel Pla de Millora Urbana, als Polígons d'Actuació número 1 i 2, la qual es resumeix en el següent quadre:

EDIFICABILITAT PMU		
POLÍGON 1	- ZONA VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)	21.080,00 m <sup>2</sup> st
	ÚS RESIDENCIAL	10.000,00 m <sup>2</sup> st
	ALTRES USOS	11.080,00 m <sup>2</sup> st
POLÍGON 2	- ZONA VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)	14.634,00m <sup>2</sup> st
	US RESIDENCIAL	6.941,00 m <sup>2</sup> st
	ALTRES USOS	7.693,00 m <sup>2</sup> st

## 2.1.2.- Sistema d'Espais Lliures i Equipament

### a) Increment de la superfície qualificada com a Sistema d'Espais Lliures i Equipament. Manteniment de la funcionalitat dels sistemes vers el previst en el planejament vigent

Tal i com es justifica a l'apartat 2.4.1.- de la present Modificació, aquesta modificació preveu, per una banda, augmentar 2.118 m<sup>2</sup> la superfície qualificada al planejament vigent de Sistema d'espais lliures-Parcs i jardins, (Clau 6b) al Sector del Pla de Millora Urbana, la qual passa de ser de 3.304 m<sup>2</sup> a 5.422m<sup>2</sup>, i, per altra banda, preveu mantenir la superfície qualificada al planejament vigent de Sistema d'Equipament públic, (Clau 7b) de 3.283 m<sup>2</sup> al Sector del Pla de Millora Urbana.

Concretament, la nova superfície de 2.118 m<sup>2</sup>s destinada a Sistema d'espais lliures-Parcs i jardins, (Clau 6b) se situa en els Polígons 1 i 2 del Pla de millora urbana, al costat de la peça qualificada pel planejament vigent com a Sistema d'espais lliures-Parcs i jardins, (Clau 6b), creant una franja de terrenys davant de la parcel·la de sòl privat del Polígon 1 i davant de les parcel·les del sòl privat del Polígon 2; en tots dos casos amb un ample variable situada entre els edificis de la Zona d'Ordenació Volumètrica Específica (clau 18). Així mateix, es crea un espai a l'altre costat del carrer interior, davant de la parcel·la d'equipaments que, a manera de passeig, ha de servir per connectar amb el nou accés a la veïna illa de ponent, així com l'àrea verda situada entre les parcel·les del sòl privat del Polígon 2 que connecta la nova vialitat i l'àrea verda que està al davant de les parcel·les. La disposició i disseny d'aquesta última franja, s'estima molt més adient que altres solucions alternatives, per al mateix emplaçament, i que permetrien concentrar la seva superfície en comptes d'una més que dubtosa qualitat funcional.

L'emplaçament de les zones verdes previstes en la modificació puntual no difereix, en essència, de la prevista en el PMU vigent, la qual s'amplia i s'ajusta la seva configuració per tal de facilitar la millor implantació i adequació a l'entorn de les edificacions futures previstes, i garantir un millor asolellament i privacitat de les edificacions i del sistema d'equipaments previst.

En concret, la reordenació del sistema de parcs i jardins té l'objectiu, d'una banda, de garantir una façana verda que fa de separació entre les futures edificacions i l'avinguda del Carrilet, i d'altra banda la creació d'un espai enjardinat que ordena l'encaix del nou vial amb les noves edificacions. La funcionalitat però no es disminueix vers el plantejat en el PMU vigent doncs essencialment les zones verdes es situen allà on estaven previstes per aquest i s'amplien en la seva superfície.

En tot cas, queda suficientment justificat que l'increment de la superfície destinada a Sistema d'espais lliures al Sector i la seva ubicació manté la seva funcionalitat.

## b) Tractament de la Modificació de Sistemes urbanístics de Espais Lliures i Equipaments

En tant que la modificació proposada afecta terrenys destinats a sistemes urbanístics de Espais Lliures (Zones verdes), cal tenir en compte el que disposa l'article 98 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprovà el Text Refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya:

*"1. La modificació de figures del planejament urbanístic que tingui per objecte alterar la zonificació o l'ús urbanístic dels espais lliures, les zones verdes o els equipaments esportius considerats pel planejament urbanístic com a sistemes urbanístics generals o locals ha de garantir el manteniment de la superfície i de la funcionalitat dels sistemes objecte de la modificació. Els canvis proposats dels terrenys qualificats d'equipaments esportius només poden comportar que se n'ajusti la superfície quan ho requereixi l'interès prevalent de llur destinació a espai lliure o zona verda.*

*2. El conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques aprova definitivament la modificació de les figures de planejament a què fa referència l'apartat 1, amb l'informe previ favorable de la comissió territorial d'urbanisme competent i de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya.*

*3. El conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques, no obstant el que disposa l'apartat 2, en el cas que un terç del nombre legal de persones membres de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya ho sol·liciti, ha de sotmetre l'expedient de modificació a dictamen de la Comissió Jurídica Assessora. En aquest supòsit, la resolució definitiva de l'expedient correspon al Govern i només pot ésser aprovatòria si l'informe de la Comissió Jurídica Assessora és favorable.*

*4. La resolució definitiva de les modificacions a què fa referència l'apartat 1 s'ha d'adoptar en el termini de dos mesos des de l'emissió del darrer informe. Si, un cop transcorregut aquest termini, no s'ha adoptat cap resolució expressa, s'entén que la modificació ha estat denegada.*

*5. La tramitació regulada per l'apartat 2 no s'aplica a les modificacions esmentades que siguin incloses en el procediment de revisió d'un pla d'ordenació urbanística municipal, ni tampoc als ajustos en la delimitació dels espais esmentats que no n'alterin la funcionalitat, ni la superfície, ni la localització en el territori.*

*6. Les propostes de modificació regulades pels apartats 1 i 5 han de justificar en la memòria pertinent, i mitjançant la documentació gràfica que sigui necessària, que es compleix el que estableix aquest article."*

En aplicació d'aquest article, consta en el punt 4 el corresponent informe qualitatiu i quantitatiu pel que fa a les zones verdes en el que s'acredita que no només es manté la seva superfície, sinó que aquesta és incrementada i que es garanteix així, mateix, el manteniment de la seva plena funcionalitat.

D'altra banda, la present Modificació no empitjora les condicions de qualitat i funcionalitat de la superfície prevista al Pla de Millora Urbana com equipament sinó que tant la ubicació com la superfície prevista en el vigent PMU es mantenen en aquesta modificació puntual i no son objecte de modificació.

## c) Sistemes destinats a la vialitat interna

El PMU partia de oxigenació de l'àmbit, mitjançant una xarxa interna de vials, com a eina per aconseguir un esponjament de l'illa, alhora que permetrà la interrelació dels usos industrials situats al polígon 3 amb els d'oficines, terciari, residencials i equipament situats en els polígons 1 i 2.

La xarxa interna plantejada al PMU combina un vial principal rodat, amb d'altres de prioritat invertida, disposats procurant l'encaix a futur amb les obertures en les altres illes, permetent que la gestió global del sector industrial faciliti la connexió i continuïtat amb altres vials interns de les illes properes.

Aquesta xarxa interna no té cap modificació, ni formal ni funcional respecte a la proposta inicial del PMU vigent, pel que es manté la viabilitat funcional dels polígons tal com es va disposar en el Pla de Millora Urbana.

En qualsevol cas, la disposició d'aquesta vialitat interna en els diferents polígons, i la previsió de desenvolupament esgraonat dels mateixos, seguint l'ordre de: polígon 1, polígon 2 i polígon 3, ja va preveure que la circulació es realitza sempre amb entrada i sortida als vials existents, sense la creació de vials en "cul de sac". Amb el que resta garantida la viabilitat funcional de la present Modificació encara que la urbanització no sigui coincident en el temps.

S'ha de tenir en compte també que tots els polígons, i les seves illes i parcel·les confronten a carrers existents i consolidats, i la vialitat interna ja es plantejava només com a complementaria per a l'esponjament de l'illa i per tal d'afavorir la connexió i interrelació d'illes i polígons, pel que també es podrien desenvolupar en un ordre diferent, el que reforça encara més la viabilitat funcional del planejament.

### 2.1.3.- Quadres comparatius Planejament vigent /Proposta de modificació

Planejament vigent (Polígon 1 del PMU)		Modificació Proposada (Polígon 1 del PMU)	
<b>Sòl</b>			
<b>SUPERFÍCIE ÀMBIT</b>	10.540 m <sup>2</sup> s	<b>SUPERFÍCIE ÀMBIT</b>	10.540 m <sup>2</sup> s
<b>SISTEMES</b>		<b>SISTEMES</b>	
<b>ZONES VERDES (6b)</b>	625 m <sup>2</sup> s	<b>ZONES VERDES (6b)</b>	1.690 m <sup>2</sup> s
<b>EQUIPAMENTS (7b)</b>	3.283 m <sup>2</sup> s	<b>EQUIPAMENTS (7b)</b>	3.283 m <sup>2</sup> s
<b>VIALITAT (5)</b>	2.676 m <sup>2</sup> s	<b>VIALITAT (5)</b>	2.214 m <sup>2</sup> s
<b>ZONES</b>		<b>ZONES</b>	
<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>	3.956 m <sup>2</sup> s	<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>	3.353 m <sup>2</sup> s
Planejament vigent (Polígon 1 del PMU)		Modificació Proposada (Polígon 1 del PMU)	

Sostre	
<b>SOSTRE POLÍGON 1:</b>	<b>SOSTRE POLÍGON 1:</b>
<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>	<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>
21.080,00 m <sup>2</sup> st	21.080,00 m <sup>2</sup> st
<b>USOS AL POLÍGON 1:</b>	<b>USOS AL POLÍGON 1:</b>
Usos admesos pel planejament aprovat definitivament en data 15-04-2010 per la CTUB (exclòs residencial): 21.080 m <sup>2</sup> st	Ús residencial: 10.000 m <sup>2</sup> st Usos admesos pel planejament aprovat definitivament en data 15-04-2010 per la CTUB i també contemplats en la present proposta: 11.080 m <sup>2</sup> st

Planejament vigent (Polígon 2 del PMU)		Modificació Proposada (Polígon 2 del PMU)	
<b>Sòl</b>			
<b>SUPERFÍCIE ÀMBIT</b>	7.317 m <sup>2</sup> s	<b>SUPERFÍCIE ÀMBIT</b>	7.317 m <sup>2</sup> s
<b>SISTEMES</b>		<b>SISTEMES</b>	
<b>ZONES VERDES (6b)</b>	2.679 m <sup>2</sup> s	<b>ZONES VERDES (6b)</b>	3.732 m <sup>2</sup> s
<b>VIALITAT (5)</b>	1.259 m <sup>2</sup> s	<b>VIALITAT (5)</b>	1.259 m <sup>2</sup> s
<b>ZONES</b>		<b>ZONES</b>	
<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>	3.379 m <sup>2</sup> s	<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>	2.326 m <sup>2</sup> s
Planejament vigent (Polígon 2 del PMU)		Modificació Proposada (Polígon 2 del PMU)	

Sostre	
<b>SOSTRE POLÍGON 2:</b>	<b>SOSTRE POLÍGON 2:</b>
<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>	<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>
14.634,00 m <sup>2</sup> st	14.634,00 m <sup>2</sup> st
<b>USOS AL POLÍGON 2:</b>	<b>USOS AL POLÍGON 2:</b>
Usos admesos pel planejament aprovat definitivament en data 15-04-2010 per la CTUB (exclòs residencial): 14.634,00 m <sup>2</sup> st	Ús residencial: 6.941 m <sup>2</sup> st Usos admesos pel planejament aprovat definitivament en data 15-04-2010 per la CTUB i també contemplats en la present proposta: 7.693 m <sup>2</sup> st

Planejament vigent (Polígon 1+ 2 del PMU)		Modificació Proposada (Polígon 1+ 2 del PMU)	
<b>Sòl</b>			
<b>SUPERFÍCIE ÀMBIT</b>	17.857 m <sup>2</sup> s	<b>SUPERFÍCIE ÀMBIT</b>	17.857 m <sup>2</sup> s
<b>SISTEMES</b>		<b>SISTEMES</b>	
<b>ZONES VERDES (6b)</b>	3.304 m <sup>2</sup> s	<b>ZONES VERDES (6b)</b>	5.422 m <sup>2</sup> s
<b>EQUIPAMENTS (7b)</b>	3.283 m <sup>2</sup> s	<b>EQUIPAMENTS (7b)</b>	3.283m <sup>2</sup> s
<b>VIALITAT (5)</b>	3.935 m <sup>2</sup> s	<b>VIALITAT (5)</b>	3.473 m <sup>2</sup> s
<b>ZONES</b>		<b>ZONES</b>	
<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA(18)</b>	7.335 m <sup>2</sup> s	<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>	5.679 m <sup>2</sup> s
Planejament vigent (Polígon 1+2 del PMU)		Modificació Proposada (Polígon 1+ 2 del PMU)	

Sostre	
<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>	35.714,00 m <sup>2</sup> st
<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>	35.714,00 m <sup>2</sup> st
<b>USOS AL POLÍGON 1+2:</b>	
Usos admesos pel planejament aprovat definitivament en data 15-04-2010 per la CTUB (exclòs residencial):	35.714,00 m <sup>2</sup> st
Ús residencial:	16.941 m <sup>2</sup> st
Usos admesos pel planejament aprovat definitivament en data 15-04-2010 per la CTUB i també contemplats en la present proposta:	18.773 m <sup>2</sup> st

## 2.2.-Justificació de la conveniència i oportunitat de la proposta

Tal i com s'ha exposat a l'anterior apartat 1.1.- *Antecedents i objecte* de la Memòria de la present Modificació puntual, la gènesis de la present proposta la trobem en la necessitat d'incorporar expressament l'ús residencial (allotjaments comunitaris i allotjament temporal per a viatgers) entre els usos admesos als Polígons 1 i 2 del Pla de Millora Urbana, a la Zona qualificada com Zona de volumetria específica (clau 18), en la que, actualment, es permetien únicament usos d'oficines, comercial o terciari.

Cal insistir en que l'ús residencial ja estava previst i permès per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la Renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat delimitada pels carrers Travessia Indústria – Riera dels Frares –Avinguda del Carrilet– Carrer de Famades – Carretera del Mig – Carrer d'Arquímedes a la Zona.

Concretament, la referida Modificació del Pla General Metropolità, a l'article 8, apartat 3.a) de les seves normes urbanístiques, establí que a la Subzona industrial urbana de renovació (22at), mitjançant la tramitació d'un Pla de Millora Urbana es podia delimitar un sector de millora per la implantació de nous usos, entre els quals, l'ús residencial s'admetia en les tipologies previstes a l'article 277.1 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità: allotjaments comunitaris, com són residències, asils, llars per la tercera edat, de matrimonis amb pocs recursos o de joventut i a l'allotjament temporal per a viatgers, com hotels, apart-hotels, motels i, en general, els del ram de l'hosteleria. No es va incorporar però aquest nou ús en el PMU vigent atenent a que no es van preveure els corresponents sistemes urbanístics en proporció als usos residencials.

De conformitat amb l'establert, l'objecte de la present Modificació de PMU és totalment conforme a les determinacions contingudes en el planejament urbanístic general vigent doncs precisament el que es preveu és la incorporació de l'ús residencial en la Zona subjecte a ordenació volumètrica, clau 18 preveient.-se així mateix els sistemes urbanístics en proporció adequada als nous usos residencials.

Per tant, reiterem, que als efectes de la justificació de la present modificació i en el marc per a la renovació de les Àrees industrials de l'Hospitalet, aprovat pel Ple municipal en data 4 de desembre de 2002, es va tramitar la Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat. La referida Modificació, aprovada el 14 de desembre de 2004 va ser publicada en el DOGC de 17 de gener de 2005 i delimitava, entre altres sectors, els de Riera de Frares i el de Famades, en els que s'admetien els usos residencials i del que forma part l'illa delimitada per Av. Carrilet, Av. Fabregada, Pau Casals i carrer Cobalt.

I pel que fa la present modificació dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 del PMU és senzillament materialitzar uns usos permesos per la MPPGM de la que porta causa, com és l'ús residencial en totes les seves accepcions.

I aquesta materialització es fa i és estrictament necessària pel municipi quan fa tretze anys ja es permetien els esmentats usos i a data d'avui les necessitats socio-econòmiques del municipi han crescut potencialment, sense que en l'àmbit objecte d'aquest document cap modificació d'usos

en aquest sentit s'hagi dut a terme i quan a més a més aquest àmbit es troba en l'entorn del "Districte Cultural de l'Hospitalet de Llobregat", que està impulsant una gran transformació socio-econòmica en els àmbits que formen part de l'esmentat Districte.

Però a més a més amb independència de l'exposat anteriorment cal tenir present que en els últims anys, la progressió econòmica i social de l'Hospitalet ha estat importantíssima, fet que ha generat, ajudat per la saturació en alguns barris de la ciutat de Barcelona, una demanda forta de noves places hoteleres al municipi i d'allotjament comunitari, que donant atenció a la mateixa comportarà la reactivació de l'economia, la generació de riquesa i llocs de treball tant necessaris per a l'Hospitalet de Llobregat.

Places hoteleres - 2015								
Estrelles	Hotels						Hostals i pensions	Total
	1	2	3	4	5	Total		
Barcelona	2.651	3.537	14.729	36.449	9.449	66.815	6.131	72.946
L'Hospitalet	0	0	194	2.740	666	3.600	12	3.612

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

Places hoteleres - 2015				
Any 2014	L'Hospitalet	Barcelona	Barcelonès	Catalunya
Hotels, hostals i pensions	13	678	704	2.941
Places	3.612	72.946	77.525	306.691

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

També cal tenir present que la quasi totalitat de places hoteleres ja implantades i que tenen una ràtio d'ocupació altíssima o a implantar, estan localitzades i preveuen a la Plaça Europa o a l'entorn del recinte firal Granvia.

Distribució % per categories de les places dels hotels a l'Hospitalet de Llobregat - 2015	
3 estrelles	5,4
4 estrelles	76,1
5 estrelles	18,5

Font: Institut d'Estadística de Catalunya i elaboració pròpia.

Oferta d'hotels possibles segons el sostre d'ús hotelier que es tramiten		
Número	Nom	Habitacions estimades
16	Hotel Pedrosa, carrer J.A.Gpytisoló, 14-20	250
17	Hotel Can Rigal (nota 1)	150
18	Hotel al Sector Fembasa-Granvia (nota 2)	184
19	Hotel City Metropolitana 1	172
20	Hotel City Metropolitana 2	172
21	Hotel City Metropolitana 3	172
22	Hotel City Metropolitana 4	171
23	Hotel City Metropolitana 5	171
24	Hotel a la Plaça Europa (EIO-17 del S.1)	160
<b>Total planificats</b>		<b>1.602</b>
Nota 1: en concessió; terrenys municipals. Nota 2: en aquest sector hi ha un projecte d'edificació en fase d'atorgament de llicència d'obres majors (amb data 19-04-2016 i expedient número 19/16) per part del grup Easy Hotels España per construir un hotel d'unes 184 habitacions amb la previsió d'obertura de 2018.		
Font: ADU, Ajuntament de l'Hospitalet.		

Per tant, és significatiu que a la centralitat del municipi no es prevegin quasi implantacions hoteleres i més quan part d'aquesta centralitat forma part del nou Districte Cultural.

En definitiva, amb l'oferta existent i planificada, més la previsió prevista al PDU de la Granvia, més les possibilitats que ofereixen la Carretera del Mig i l'àrea del Districte Econòmic Granvia L'Hospitalet conformada per la Plaça d'Europa, Pedrosa i Gran Via Sud, l'Hospitalet s'ofereix com una part de la ciutat central amb un notable potencial hotelier.

Aquesta potencialitat de L'Hospitalet pot contribuir a alleugerar la problemàtica de concentració excessiva que s'està donant a algunes parts de la ciutat de Barcelona, on massa oferta inserida en el teixit residencial provoca externalitats negatives sobre els veïns, sobre la mateixa operativitat dels agents del sector d'allotjament deis negocis i turístics i sobre la pròpia qualitat del recurs turístic que s'ofereix.

Per altra banda, i pel que fa als usos residencials previstos en l'article 277 del PGM i recollits també en aquesta Modificació Puntual, cal assenyalar que en Modificacions Puntuals recents trameses en el municipi de l'Hospitalet de Llobregat s'ha constatat l'increment de manera significativa de l'envelliment de la població el que anticipa les futures necessitats de places residencials per a gent gran, entre d'altres, tant a curt com a mig termini.

En aquest sentit, i tal i com consta en la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit discontinu que conformen les finques situades al carrer Francesc Moragas números 20 i 22-28, 11B i 13 aprovada definitivament en data 5 de juny de 2020 i publicada al DOGC en data 25 de juny de 2020, el municipi de Hospitalet de Llobregat palesa un dèficit registrat de 1.740 places residencials adequades per a gent gran i en situació de dependència per a aconseguir l'objectiu bàsic fixat per la Organització Mundial de la Salut consistent en preveure una dotació mínima de 5 places residencials per cada 100 persones majors de 65 anys. En efecte, en la citada modificació puntual del PGM es confirma

que la dotació de 893 places de residència instal·lades a Hospitalet de Llobregat, ni tan sols suposa un 2% sobre el total de persones majors de 65 anys de la localitat. La previsió dels usos residencials en els àmbits dels Polígons 1 i 2 possibilitarà, si s'escau, la possible implantació de residències o asils que ajudin a pal·liar els dèficits esmentats, d'evident interès públic, i tot de conformitat amb el règim d'usos ja previst en el planejament general vigent del municipi.

Així mateix, també és palesa la manca de disponibilitat d'allotjament universitari al terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat. En aquest sentit encara no existeix cap residència universitària en el municipi a banda de la projectada en la Modificació Puntual del PGM per a la creació d'un equipament destinat a residència universitària (c/ de la Residència 8-12) aprovada definitivament en data 24 de gener de 2019 i publicada en el DOGC en data 18 de març de 2019 i de la del Pla Especial per a la concreció d'ús i de les condicions d'edificació d'un equipament privat situat als carrers del Dr. Jaume Ferran i Clua, 12b-24, entre els carrers Pujós i Fortuny, per a una residència d'estudiants, aprovada definitivament en data 30 de juliol de 2019 i publicada en el DOGC 7958 de data 12 de setembre de 2019. Aquesta manca d'oferta d'aquest tipus d'allotjament temporal també es veu agreujada per la gran demanda existent al municipi limítrof de Barcelona. En conseqüència, resta acreditada la conveniència i oportunitat del pla en la previsió dels usos residencials exposats (allotjaments comunitaris) donat el dèficit de places existents en el municipi de Hospitalet de Llobregat.

Així es considera convenient i oportú, amb independència que el seu ús ja estigui previst des del 2005, tenir la possibilitat de materialitzar l'ús residencial (allotjaments comunitaris i allotjament temporal per a viatgers) fora de l'àmbit Gran Via/Plaça Europa.

Quan es va tramitar el corresponent Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals, es va preveure que aquest tingués per objectiu el desenvolupament de les previsions de la MPPGM, als efectes de permetre la implantació de nous usos terciaris, comercials i d'oficines, que permetia la MPPGM per que s'entenia que amb aquests usos es donava compliment a les necessitats socioeconòmiques de la ciutat d'aquell moment. No obstant, no es va preveure de forma expressa l'ús residencial (allotjaments comunitaris i allotjament temporal per a viatgers) com ús admès.

A l'actualitat, han transcorregut 10 anys des de l'aprovació del Pla de Millora Urbana i 16 anys des de l'aprovació de la Modificació del Pla General Metropolità, i les necessitats socioeconòmiques del municipi han variat.

Es un fet rellevant que a la zona compresa entre les avingudes del Carrilet i la Fabregada, la travessia Industrial i el carrer de Rosalia de Castro s'està desenvolupant el conegut "Districte Cultural de l'Hospitalet de Llobregat" en el que es preveu la implantació de nous usos culturals.

D'altra banda, i tal i com s'ha assenyalat en l'apartat d'Antecedents d'aquesta memòria, en data 26 de juliol de 2016, la Junta de Govern Local de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat va aprovar el document relatiu a les oportunitats i criteris urbanístics d'implantació hotelera al terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat. La present Modificació Puntual del PMU en els àmbits dels Polígons 1 i 2 queda emmarcada dins de l'àmbit que assenjala el document anteriorment esmentat

com a "Carretera del Mig". Aquest àmbit es recolza en un dels tres eixos (eix de la Carretera del Mig) que dinamitzen les implantacions de noves activitats, entre les quals estan les hoteleres, en el extrem sud de la Ciutat.

En virtut de tot l'exposat, els propietaris de les finques dels Polígons 1 i 2, amb la finalitat d'incloure l'ús residencial permès a la MPPGM als usos previstos al PMU de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals, formulen la Modificació puntual del Polígon 1 i 2 del referit planejament, d'acord amb el que disposa l'article 101 del TRLUC.

### **2.3.- Viabilitat jurídica de la present modificació:**

De conformitat amb l'establert als articles 94 i 96 del TRLU, el Planejament urbanístic és susceptible de modificació.

Per tant, de conformitat amb els objectius assenyalats en la present proposta de Modificació, l'objecte i l'abast de les determinacions contingudes en el present document comporten la necessitat de tramitar una Modificació Puntual dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals, aprovat definitivament el 4 de novembre de 2010 i publicada al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya número 4518, de 24 de gener de 2011, per tal de afegir l'ús residencial (allotjaments comunitaris i l'allotjament temporal per a viatgers), ús expressament admès en el planejament general vigent, entre els usos admesos a les Illes 1, 2 i 3 dels Polígons 1 i 2 delimitat en el Pla de Millora Urbana, a la Zona qualificada com Zona de volumetria específica (clau 18), en la que, actualment, es permetien únicament usos d'oficines, comercial o terciari.

D'acord amb el que disposa l'article 101 del TRLUC, els propietaris poden formular els plans derivats, estant també legitimats per a formular la seva modificació.

Així mateix, aquesta proposta de Modificació, de conformitat amb l'establert a l'article 97.1 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme, raona i justifica la necessitat de la iniciativa, i l'oportunitat i la conveniència amb relació als interessos públics i privats concurrents, tant i en quant la proposta desenvolupa allò que contempla el planejament superior de referència que és la Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la Renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat delimitada pels carrers Travessia Indústria – Riera dels Frares – Avinguda del Carrilet – Carrer de Famades – Carretera del Mig – Carrer d'Arquímedes, que va ser aprovada definitivament, prèvia redacció i aprovació d'un Text Refós integrador de la Normativa Municipal, el 14 de desembre de 2004.

Per tot plegat, la present Modificació Puntual dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 del Pla de Millora Urbana és jurídicament viable.

### **2.4.- Adequació de la present modificació a la normativa urbanística:**

L'article 96 del TRLU determina que la modificació de qualsevol dels elements d'una figura de planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació, amb un seguit de particularitats que es relacionen en el citat precepte.

Pel que fa a les disposicions que en regeixen la formació, cal tenir en compte que la regulació de la tramitació dels plans de millora urbana la trobem a l'article 85 del TRLU. En conseqüència, els tràmits a seguir per a la modificació que aquí es proposa seran els previstos en l'esmentat precepte.

Així mateix, cal tenir en compte que la regulació de la documentació que ha d'integrar els plans de millora urbana la trobem a l'article 66 per remissió de l'article 70.7 del TRLU.

D'altra banda, cal tenir en compte allò que s'estableixen a l'article 96 del TRLU. Concretament l'apartat c) estableix:

- 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 dels usos, o la transformació dels usos ja establerts, resten subjectes a les particularitats que estableixen els articles 99 i 100.*

Tal i com es pot observar, al supòsit que ens ocupa, tenint en compte que la Modificació comporta la concreció d'uns usos establerts al planejament general, sense augmentar en cap cas l'edificabilitat prevista pel planejament vigent, li és d'aplicació per analogia aquest apartat c) de l'esmentat precepte. I de conformitat amb el citat apartat, cal tenir en compte les particularitats establertes als articles 99 (referit a les Modificacions de les figures de planejament general) i 100 (referit a les Modificacions de les figures de planejament urbanístic que requereixen un increment de les reserves per a sistemes urbanístics) del TRLU.

De conformitat amb l'establert als articles 100 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'urbanisme i 118 del seu Reglament, les modificacions dels instruments de planejament urbanístic han de justificar el compliment si s'escau, de l'increment de reserves de sòl per espais lliures públics i equipaments públics que exigeixen els apartats 1, 2, 3 i 4 del referit article 100.

Per tal de determinar en quin dels supòsits establerts en l'esmentat precepte ens trobem, d'inici, descartem l'aplicació dels apartats 1, 2 i 3 de l'esmentat precepte, atès que està clar que la present figura de planejament no preveu en cap cas un increment de sostre edificable, ni un augment de la densitat de l'ús residencial (habitatge) sense increment de l'edificabilitat, ni una reordenació general d'un àmbit que comporta la transformació global dels usos previstos pel planejament. Cal tenir en compte que, mitjançant la Modificació Puntual dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 que ens ocupa, no s'està reordenant de forma general l'àmbit del Pla de Millora Urbana, sinó que l'únic objectiu de la present Modificació puntual és incloure l'ús residencial (allotjaments comunitaris i allotjaments

temporals per a viatgers) als polígons 1 i 2 del Sector, conforme al planejament general vigent, sense augmentar en cap cas l'edificabilitat de l'àmbit ni la densitat.

Un cop descartats els citats apartats, resta clar que la present modificació puntual planteja una actuació aïllada de dotació les quals venen definides en la disposició addicional segona del TRLUC, en virtut de la qual:

*3. A l'efecte de l'aplicació del Text refós de la Llei estatal de sòl, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2008, de 20 de juny, són actuacions de transformació urbanística de dotació aquelles actuacions aïllades previstes en modificacions del planejament, sobre terrenys que en origen tenen la condició de sòl urbà consolidat, i que tenen per objecte l'ordenació i l'execució d'una actuació que, sense comportar una reordenació general d'un àmbit, dona lloc a la transformació dels usos preexistents o a l'augment de l'edificabilitat o de la densitat de determinades parcel·les i a la correlativa exigència de majors reserves per a zones verdes, per espais lliures i per equipaments prevista a l'article 100.4.*

En conseqüència, i per tot l'exposat, veiem com al supòsit que ens ocupa li és d'aplicació l'apartat 4 de l'article 100, el qual estableix:

*100.4. Quan la modificació del planejament té per objecte una actuació aïllada de dotació s'han d'incrementar les reserves per a zones verdes, espais lliures i equipaments d'acord amb les regles següents:*

**a) Si la modificació comporta transformació dels usos preexistents, s'han de complir les reserves mínimes que estableix l'apartat 3.**

*b) Si la modificació comporta únicament un increment de sostre edificable o de la densitat, s'han d'incrementar les reserves d'acord amb el que estableixen els apartats 1 i 2 respectivament.*

*c) En el cas que les reserves exigides d'acord amb les lletres a i b no es puguin emplaçar en el mateix àmbit, per raons d'impossibilitat material, es poden substituir per l'equivalent del seu valor econòmic, que l'ajuntament competent ha de destinar a nodrir un fons constituït per adquirir espais lliures o equipaments de nova creació en el municipi.*

Als efectes, l'article 100.3 aplicable per tant per al càlcul dels estàndards urbanístics exigibles determina el següent:

***“3. En sòl urbà, quan la modificació del planejament té per objecte a reordenació general d'un àmbit que comporta la transformació global dels usos previstos pel planejament, ha d'incorporar una reserva mínima de 22,5 m<sup>2</sup> per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre residencial per a zones verdes, espais lliures públics i equipaments públics. D'aquesta reserva, s'ha de destinar un mínim de 15 m<sup>2</sup> de sòl per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre residencial a zones verdes***

***i espais lliures públics. Així mateix, s'ha d'incorporar una reserva per a zones verdes, espais lliures públics i equipaments públics de 7,5 m<sup>2</sup> de sòl per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre destinat a altres usos. Aquestes reserves s'apliquen sobre la obtingut o s'han previst per a qualsevol ús per raó de la destinació de l'àmbit en qüestió d'acord amb el planejament anterior i s'hi ha d'aplicar el que estableix l'article 65.5”.***

Per tant, mitjançant la Modificació Puntual del PMU dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 que ens ocupa, cal preveure una reserva mínima de 22,5 m<sup>2</sup> per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre residencial per a zones verdes, espais lliures públics i equipaments públics i 7,5 m<sup>2</sup> de sòl per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre destinat a altres usos. D'aquesta reserva, s'ha de destinar un mínim de 15 m<sup>2</sup> de sòl per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre residencial a zones verdes i espais lliures públics i computen les reserves que s'han obtingut o s'han previst per a qualsevol ús per raó de la destinació de l'àmbit en qüestió d'acord amb el planejament anterior.

#### **2.4.1.-La reserva de terrenys per a sistema d'espais lliures i equipaments:**

De conformitat amb l'establert, cal tenir en compte les següents dades per al còmput dels estàndards urbanístics:

- Edificabilitat total del sector (que no es modifica respecte la prevista al planejament vigent: 65.656 m<sup>2</sup>st)
- Edificabilitat total polígons 1 i 2: 35.714 m<sup>2</sup>st, que tampoc es modifica.
- Edificabilitat usos residencials: 16.941 m<sup>2</sup>st (10.000 m<sup>2</sup>st al Polígon 1 i 6.941 m<sup>2</sup>st al Polígon 2)
- Edificabilitat altres usos: 18.773 m<sup>2</sup>st als Polígons 1 i 2 i 29.942 m<sup>2</sup>st al Polígon 3, el que fa una edificabilitat total per altres usos no residencials de 48.715 m<sup>2</sup>st.

En aquest sentit, cal fer constar que es fa referència també a l'edificabilitat del Polígon 3 única i exclusivament atenent a que les reserves de sistemes urbanístics corresponents a l'edificabilitat d'aquest Polígon s'emplacen, tal i com s'ha justificat en l'apartat 1.5 d'antecedents de planejament vigent d'aquesta memòria, en els Polígons 1 i 2, motiu pel qual cal tenir en compte aquesta edificabilitat també als efectes d'acreditar que encara que només es modifiquen els usos dels Polígons 1 i 2 es dona compliment a les exigències globals d'estàndards urbanístics del total sector del PMU.

En virtut del citat article 100.3 del TRLU caldrà preveure per tant les següents reserves de sistemes urbanístics, podent-se computar, als efectes, les reserves previstes en el planejament vigent o existents:

	M2 SOSTRE POLIGONS 1, 2 I 3	ESTÀNDARDS SEGONS ARTICLE 100.3 TRLU M2SÒL (ZONES VERDES I EQUIPAMENTS)
USOS RESIDENCIALS	16.941,00	3.811,73
ALTRES USOS	48.715,00	3.653,63
<b>TOTAL</b>	<b>65.656,00</b>	<b>7.465,36</b>

Veiem per tant, que en aplicació de l'esmentat article 100.3 del TRLU, cal preveure una reserva mínima d'estàndards urbanístics de 7.465,36 m2 de sòl. És a dir, de l'aplicació de la ràtio de 22,5 m2 sòl per cada 100 m2st residencial als 16.491 m2st residencials que es preveuen, en resulta que en atenció a aquests usos cal preveure una superfície mínima de 3.811,73 m2 de superfície destinada a zones verdes i equipaments. I així mateix, pels restants 48.715 m2 de sostre destinats a altres usos previstos per al total del sector obtenim que cal preveure una reserva mínima de 3.653,63 m2 de sòl destinat a zones verdes i equipaments que respon a l'aplicació de la ràtio de 7,5 m2 sòl per cada 100 m2st destinat a altres usos.

En aquest sentit, i de conformitat amb els quadres continguts en l'apartat 2.1 d'aquesta Memòria d'ordenació, resta acreditat que la present Modificació Puntual del Pla de Millora dona compliment als requisits establerts en el TRLU en quant als estàndards urbanístics. Així la present modificació puntual del PMU preveu dins l'àmbit total del Pla de Millora Urbana (del qual ara es modifiquen els polígons d'Actuació número 1 i número 2), una superfície de **5.422,00 m2s destinada a zones verdes i espais lliures públics (que representa el 16,52 % de la total superfície del Sector) i una superfície de 3.283,00 m2s destinada a equipaments (que representa el 10 % de la total superfície del Sector) el que fa un total de 8.705 m2.**

La previsió d'aquesta superfície destinada a sistemes representa així mateix, respecte al que actualment preveia el PMU vigent en l'àmbit, un increment absolut de 2.118 m2 de sòl destinats a sistemes urbanístics, superfície que en aquest cas, es destina la seva totalitat a zones verdes.

Aquestes cessions de sòl s'adeqüen, així mateix, a l'establert a l'article 8.3 de les Normes Urbanístiques de la MPPGM, de la que porta causa el Pla de Millora Urbana, que preveia per la implantació dels nous usos la cessió del 10 % de la superfície del sector a sistema d'espais lliures i la cessió del 10 % de la superfície del sector a equipaments.

Així mateix, cal afegir que la present modificació puntual del PMU també dona compliment a allò establert en l'article 97.2 bis del TRLU de conformitat amb la nova redacció prevista pel Decret Llei 17/2019 de 23 de desembre de mesures urgents per millorar l'accés a l'habitatge atès que en cap cas es redueix la superfície destinada a sistemes d'equipaments públics la qual es manté invariable en 3.283 m2.

En definitiva, aquesta Modificació Puntual dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 ha justificat convenientment el compliment adequat de les reserves per a zones verdes previstes en

l'article 100 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme per l'increment de l'aprofitament de l'ús residencial; i d'altra banda ha justificat el compliment de les exigències que estableix l'article 98.1 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme en relació amb el manteniment de la superfície i la funcionalitat de les zones verdes. Recordar al respecte que aquest planejament no redueix la superfície de zones verdes, amb el que la seva funcionalitat no es veu minvada en cap cas.

#### 2.4.2.- Compliment del percentatge de cessió de l'aprofitament urbanístic de l'àmbit

De conformitat amb l'apartat quart de la disposició addicional segona del TRLU, aquesta Modificació de planejament al referir-se a un sector que ja està subjecte a la cessió ordinària de sòl amb aprofitament, d'acord amb el previst a l'article 43.1 del Text Refós de la Llei d'urbanisme, ha de preveure a més el percentatge de cessió del 10 % de l'increment de l'aprofitament urbanístic que comporta el nou ús residencial.

En efecte, cal tenir present que el Pla de Millora Urbana ja contemplava la cessió del sòl corresponent al 10 % de l'aprofitament urbanístic del sector corresponent objecte d'aquesta modificació, de conformitat amb el previst a l'article 43 del TRLU.

Concretament, a l'apartat "7.6.- Cessions" de la Memòria del Pla de Millora Urbana s'establia:

*"es cedirà gratuïtament a l'administració actuant el 10 % de l'aprofitament urbanístic de l'àmbit, d'acord amb el que determina l'article 43 del Decret Legislatiu 1/2005, Llei d'urbanisme de Catalunya, la situació i valoració del mateix es determinarà en els corresponents Projectes de Reparcel·lació que desenvolupin els Polígons fixats en el present Pla de Millora Urbana."*

Ara bé, l'apartat b) del referit article 43.1 del TRLU estableix per les actuacions de transformació urbanística de dotació que els propietaris, apart de la cessió ordinària referida, hauran de cedir el 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic que comporti la nova actuació de dotació respecte l'aprofitament urbanístic existent atribuït als terrenys inclosos en l'actuació.

Per tant, als efectes del compliment dels deures de cessió, aquesta modificació comporta que a part de la cessió ordinària del 10 % de l'aprofitament urbanístic del sector prevista en el PMU vigent, la cessió del 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic que comporti el nou ús residencial.

De conformitat amb l'article 46.2. a) i b) del TRLUC atès que el sòl de cessió obligatòria, per raó dels usos de l'àmbit, no es podrà destinar a la construcció d'habitatges de protecció pública, i atès que, de conformitat amb la proposta d'ordenació prevista, no hi ha alternatives d'ordenació raonables que permetin materialitzar la cessió de sòl obligatòria en una o diverses parcel·les de resultat que es puguin adjudicar individualment a l'Administració competent, el projecte de reparcel·lació que es desenvolupi en qualsevol dels dos Polígons d'actuació contemplarà la substitució dels sòls de cessió amb aprofitament urbanístic per la seva substitució en metàl·lic per destinar-lo a conservar, administrar o ampliar el patrimoni públic de sòl i d'habitatge.

## **2.5.- Determinacions del planejament en relació amb el principi de desenvolupament sostenible.**

D'acord amb el que prescriuen els articles 70.6 i 7 i per remissió a l'article 66.1 d) del TRLU, així com l'article 22.4 de Reial Decret Legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Sòl i Rehabilitació Urbana ( des d'ara, TRLSRU), la memòria descriptiva i justificativa d'aquesta MpPMU incorpora un informe de sostenibilitat econòmica, en el qual es justifica la suficiència i adequació del sòl destinat a usos productius, i es pondera l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

La finalitat de l'informe de sostenibilitat econòmica és la de garantir la sostenibilitat dels nous creixements urbans sobre l'estructura actual del municipi, de tal manera que s'asseguri un equilibri entre les despeses de manteniment generats per l'augment de les necessitats en l'àmbit de la nova creixement, és a dir, de sistemes, i l'increment d'ingressos municipals via impostos, IBI, IAE o ICIO, o taxes per llicències d'obres o activitats. En resum, s'ha de garantir que la modificació de pla no altera el funcionament econòmic del municipi.

La proposta que planteja la present MpPMU suposa una actuació de dotació amb transformació dels usos en un sòl urbà, que comporta canvis en els paràmetres que, segons els preceptes legals anteriorment esmentats, ha de ser objecte d'anàlisi mitjançant l'informe de sostenibilitat econòmica que s'incorpora a la present memòria. En aquest cas, i pel que fa a l'impacte econòmic de la proposta sobre les finances municipals resulta evident que l'actuació proposada en la present Modificació Puntual no suposa cap afectació negativa ja que no suposen cap increment de la despesa municipal, més enllà del manteniment dels vials interiors i la zona verda que serà objecte de cessió obligatòria i gratuïta, i per contra aquesta actuació implica un impacte econòmic i social positiu per al municipi de l'Hospitalet de Llobregat. De fet, la present modificació puntual del PMU no suposa la delimitació ni creació d'un nou sector de planejament i creixement urbà sinó que aquest ja venia previst en el planejament vigent i aquest PMU es limita a reconèixer uns usos que ja venien admesos pel planejament general, motiu pel qual resulta evident que les determinacions d'aquesta figura de planejament continua assegurant la sostenibilitat econòmica d'aquesta actuació respecte les finances del municipi.

Així mateix, s'ha de tenir en compte que l'efectiva execució de l'actuació urbanística que es proposa suposarà a l'Ajuntament l'obtenció dels ingressos corresponents a les taxes per llicències d'obres i activitats i de l'Impost sobre construccions, instal·lacions i obres, així com els ingressos recurrents derivats de l'IAE de les activitats que siguin desenvolupades en execució de la modificació puntual.

D'altra banda, l'Ajuntament rebrà, a títol de cessió obligatòria i gratuïta, el percentatge de cessió del 10% de l'increment de l'aprofitament urbanístic de l'àmbit, així com els sistemes urbanístics, els quals seran objecte d'urbanització pels propietaris dels polígons 1 i 2.

### **2.5.1.- Agenda, avaluació econòmica i financera i avaluació de la rendibilitat de l'operació**

De conformitat amb el que prescriuen els articles 70.6 i 7 i per remissió a l'article 66.1 d) i f) del TRLUC, la present MpPMU conté l'agenda i l'avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar.

En compliment dels citats articles a l'agenda s'estableixen les previsions temporals per a l'execució de les actuacions urbanístiques definides en el pla. Atenent a la divisió poligonal prevista s'estableixen terminis diferenciats que obeeixen al diferent grau de consolidació dels dits polígons, tot tenint en compte que en el Polígon 2 actualment s'hi desenvolupen diverses activitats molt arrelades als terrenys. Aquests diferents terminis facilitaran la gestió i transformació urbanística dels polígons atenent a les característiques pròpies de cadascun d'ells. Així mateix, atenent a que a data d'avui no s'ha donat compliment al Pla d'etapes que establia el PMU vigent aprovat definitivament, la present modificació té com a objectiu també preveure un nou Pla d'etapes per a dur a terme l'execució de les seves determinacions.

En el Pla d'etapes, la present MpPMU proposa per al Polígon 1 un termini de desenvolupament de 4 anys per l'acabament de les obres d'urbanització, comptats des de que tingui lloc la inscripció del Projecte de reparcel·lació corresponent en el Registre de la Propietat.

El projecte de reparcel·lació del polígon 1 s'haurà de presentar a aprovació inicial en el termini màxim d'un any a comptar des de l'entrada en vigor de la MpPMU i haurà d'accedir al registre de la Propietat en un termini màxim de deu mesos a comptar des de la certificació de la seva fermesa administrativa per part l'Ajuntament.

Per contra, i atenent a la major diversitat d'usos i activitats que s'hi desenvolupen es proposa per al Polígon 2, un termini de quatre anys per finalitzar les obres d'urbanització a comptar, també, des del moment en que tingui lloc la inscripció del Projecte de reparcel·lació corresponent al Registre de la Propietat. Tot això queda recollit a l'apartat 2.9 (Agenda d'actuacions) d'aquesta memòria de l'ordenació.

El projecte de reparcel·lació del polígon 2 s'haurà de presentar a aprovació inicial en el termini màxim de quatre anys a comptar des de l'entrada en vigor de la MpPMU i haurà d'accedir al registre de la Propietat en el termini màxim de deu mesos a comptar des de la certificació de la seva fermesa administrativa per part de l'Ajuntament.

Si fos necessari, en el mateix termini per a presentar el projecte de reparcel·lació s'hauran de constituir les Juntes de Compensació. Serà requisit per a l'expedició del certificat previst a l'article 152 del Reglament de la Llei d'Urbanisme, haver abonat a l'ajuntament l'import total que resulti de les indemnitzacions substitutòries del deure de cessió d'aprofitament urbanístic.

Pel que fa al Polígon 3, i tot i no ser objecte de la present modificació puntual de PMU es preveu un nou termini d'execució atenent a que s'han superat i no s'ha donat compliment als establerts en el PMU vigent.

L'incompliment de qualsevol dels terminis anteriorment exposats facultarà a l'ajuntament per instar al seu compliment o si fos necessari per a revertir la MpPMU al planejament anterior.

Així mateix, d'acord amb el que disposa l'article 66.1 d) per remissió de l'article 70.6 del TRLU, l'avaluació econòmica i financera incorporada a aquesta MpPMU conté l'estimació del cost econòmic de les actuacions previstes, la determinació del caràcter públic o privat de les inversions necessàries per a l'execució del pla, les previsions de finançament públic, i l'anàlisi de la viabilitat financera de les actuacions derivades de l'execució de el pla.

Així mateix, es preveu una avaluació econòmica de la rendibilitat de l'operació, en la qual es justifica, en termes comparatius, el rendiment econòmic derivat de l'ordenació vigent i el que resulta de la nova ordenació.

Per tal d'avaluar la viabilitat econòmica de les actuacions, es procedeix a analitzar els costos d'implantació de nous serveis i urbanització per dotar les finques de el sector dels serveis necessaris per desenvolupar les noves activitats previstes en la present Modificació puntual de PMU, així com per urbanitzar les noves zones lliures verdes de cessió gratuïta i obligatòria.

### 1. Urbanització

El cost aproximat de les obres d'urbanització es pot determinar a través de mètodes empírics de cost segons metre quadrat dels diferents sistemes, si bé el cost real de totes les obres es determinarà en el corresponent projecte d'urbanització.

El cost de les obres d'urbanització per als dos polígons serà aproximadament el següent:

Superfícies vials:

- Urbanització vials interiors illa polígon 1 i polígon 2

$$(2.214+1.259) \times 275 \text{ € / m}^2 = 955.075 \text{ €}$$

Superfície espais lliures:

- Parcs i jardins de nova creació polígon 1 i polígon 2:

$$(1.690+3.732) \text{ m}^2 \times 200 \text{ € m}^2 = 1.084.400 \text{ €}$$

Pressupost urbanització total polígon 1 i polígon 2: 2.039.475 €

Aquest import no inclou les despeses de redacció de projectes i direcció de les obres, gestió i realització de control de qualitat, seguretat i salut en l'execució de les obres. Tampoc inclou els impostos que es deriven de el desenvolupament urbanístic.

El cost estimat dels anteriors capítols i les despeses corresponents a la gestió es poden avaluar en un 25% de el cost de les obres:

$$2.039.475 \times 25\% = 509.868,75 \text{ €}$$

Pressupost urbanització i gestió: 2.549.343,75 €

El pressupost estimat ascendeix a la quantitat de DOS MILIONS CINC-CENTS QUARANTA NOU MIL TRES-CENTS QUARANTA TRES EUROS AMB SETANTA-CINC CENTIMS

### 2. Repercussió costos

La repercussió dels costos d'urbanització i gestió sobre el sostre edificable de les parcel·les serà:

- Superfície sostre residencial (hoteler..):  $10.000 + 6.941 = 16.941 \text{ m}^2$

- Superfície sostre terciari:  $11.080 + 7.693 = 18.773 \text{ m}^2$

Total sostre edificable privat polígon 1 i polígon 2: 35.714 m<sup>2</sup>

La repercussió resultant per metre quadrat de sostre serà:

$$2.039.475 \text{ € / } 35.714 \text{ m}^2 = 57,11 \text{ € / m}^2$$

A la vista de la repercussió econòmica per m<sup>2</sup> de sostre edificable de les despeses d'urbanització i gestió, i tenint en compte els valors de mercat de la repercussió de la valor de terra per als usos a què es destina, es pot considerar que l'operació és totalment viable a efectes econòmics.

D'altra banda, i pel que fa a la repercussió de la despesa municipal del manteniment de l'obra urbanitzadora i conservació dels sistemes. L'increment de la despesa pel manteniment de la nova zona de parc públic es compensarà sobradament amb la meritació dels tributs directes (IBI) de caràcter real que graven el valor dels futurs immobles i que suposarà una major recaptació d'impostos.

### 3. Estudi comparatiu de la rendibilitat de l'operació.

Per a això, caldrà determinar el valor unitari de repercussió de terra segons la seva qualificació i ubicació, mitjançant la verificació de valors de mercat immobiliari.

#### 3.1 Oferta d'hotels a la venda

Per contrastar el valor del mercat hoteler a l'Hospitalet de Llobregat s'ha dut a terme un estudi de mercat d'hotels. El quadre següent resumeix les operacions que s'han tingut en compte en l'estudi de mercat. Atès que l'oferta és molt escassa s'ha ampliat el radi d'acció de l'estudi.

Totes les mostres obtingudes corresponen a hotels de característiques similars i superiors, situats en entorn proper de l'Hospitalet i Barcelona.

El quadre adjunt estableix el preu de venda mitjana de 6.299 € / m<sup>2</sup>.

Ubicació	superfície		preu €/m2	categoria *	nº llaves	en explotac	equipado
	m2	preu €					
Camp Nou	800	5.500.000	6875	2*	33	si	si
Fira C	8007	50.043.750	6250	3*	241	no	no
Sant Adria	540	3.500.000	6481	Hostel	17		
Sants Montjuic	4740	26.500.000	5.591	3*	80	si	si

### 3.1.2 Obtenció del Valor de venda de sostre hotelier a partir del mètode de comparació de mercat

De l'estudi de mercat realitzat a la zona pot deduir-se que els valors de mercat d'immobles hotelers són molt heterogenis.

En el següent quadre s'ha realitzat l'homogeneïtzació de cada oferta en funció de la localització, la qualitat (categoria, antiguitat, qualitat), equipament, i si es troben en funcionament.

Ubicació	superfície		preu €/m2	qualitat	superfície	localització	equipam.	Valor homogeneïtzador
	m2	preu €						
Camp Nou	800	5.500.000	6875	1	0,85	0,8	0,75	3.506
Fira C	8007	50.043.750	6250	0,8	1	0,85	1	4.250
Sant Adria	540	3.500.000	6481	1,1	0,85	1	0,75	4.545
Sants Montjuic	4740	26.500.000	5.591	0,9	0,9	0,9	0,75	3.057

A partir de l'homogeneïtzació de la informació de l'estudi de mercat de productes immobiliaris d'ús hotelier, s'ha deduït uns valors de venda de sostre hotelier mitjana de 3.840 €/ m<sup>2</sup>

S'aplicarà un coeficient de minusvaloració per consideracions d'oferta i demanda equivalent al 85%.

El que donarà un valor de 3.265 €/ m<sup>2</sup>

Per determinar el valor de construcció per a edificis hotelers s'ha partit de l'experiència en projectes d'edificis de característiques similars i interpretant les dades i valors del Butlletí Econòmic de la Construcció, resultant per a aquest tipus d'edificis un valor de 1.250 €/ m<sup>2</sup> que inclou els costos de construcció i els de la Seguretat i salut en l'obra.

Així mateix, aquest valor s'incrementarà amb les despeses generals i el benefici industrial amb la qual cosa el valor a considerar serà de 1250 + 13% GG + 6% BI = 1.487,50 €/ m<sup>2</sup>

### Valor de repercussió del Sòl VRS

I per tant el valor de repercussió de Sòl VRS per a aquesta tipologia d'edifici a la zona serà:

$$\text{VRS} = (3.265 / 1,4) - 1.487,50 = 850 \text{ €/ m}^2$$

### 3.1.3 Comprovació de la valor de repercussió per a ús hotelier mitjançant estudi de mercat de terrenys

Per contrastar el valor de repercussió obtingut pel mètode residual, hem realitzat un estudi de mercat de 3 terrenys oferts en l'entorn amb ús hotelier:

Els preus de repercussió obtinguts mitjançant l'estudi de mercat de terrenys són variables, oscil·lant entre .1214 i 1.956 €/ m<sup>2</sup> de repercussió en funció de la ubicació.

A partir de la informació de l'estudi de mercat de terrenys d'ús hotelier, hem homogeneïtzat les mostres, deduït uns valors de repercussió en funció de:

- Coeficient de localització
- Coeficient de superfície: 100% per superfície optima per rendibilitat explotacions hoteleres.
- Coeficient de qualitat: En aquest supòsit s'estima equivalent al 100% al ser tots ells a solars urbans.

L'homogeneïtzació considera la possible tipologia hotelera permesa en la parcel·la, considerant les superfícies construïdes totals i la seva ubicació.

	Valor repercussió	Localització	Superfície	Qualitat	Valor homogeneïtzat
Bcn Navas/Mallorca	1.956	55%	80%	100%	<b>860</b>
Castelldefels platja	1.600	75%	70%	100%	<b>840</b>
Sitges Casc Urba	1.375	85%	70%	100%	<b>818</b>
Badalona 1ª linia	1.214	70%	100%	100%	<b>850</b>
					<b>843</b>

El resultat dels valors homogeneïtzats és: 843 €/m<sup>2</sup>

### 3.2 Oferta oficina en venda

Per contrastar el valor del mercat de oficines a l'Hospitalet de Llobregat s'ha dut a terme un estudi de mercat de solars i edificis. El quadre següent resumeix les operacions que s'han tingut en compte en l'estudi de mercat.

Totes les mostres obtingudes corresponen a oficines de característiques similars, situats en entorn proper de l'Hospitalet i Barcelona.

El quadre adjunt estableix el **preu de venda mitja en 2.760 € / m<sup>2</sup>**. S'ha obtingut, tenint en compte coeficients de homogeneïtzació en funció de si es en edifici usat o si es d'obra nova, així com per la seva localització.

Ubicació	superfície m2	preu€	Preu€/m2	Estat conservació
Avda.Carrilet	150	144.000	960	Edifici usat
Plaça Europa	800	2.725.000	3.406	Obra nova
C/. Goytisoló	4.052	10.180.000	2.512	Edifici rehabilitat
Gran Via	1.350	925.000	1.459	Edifici usat

### 3.2.1 Obtenció del Valor de repercussió del sòl per a ús oficines

Càlcul de la valor de repercussió mitjançant el mètode residual.

S'aplica la metodologia residual estàtica recollida en l'article 22.2 de l'RLS, Pel que el valor de repercussió de sostre s'obté de la següent fórmula:

$$VRS = (Vv / k) - Vcon,$$

- Vv = valor en venda del m2 d'edificació del producte immobiliari acabat
- K = coeficient de ponderació
- Vc = valor de la construcció

El valor de venda obtingut de l'estudi de mercat: 2.760 € / m<sup>2</sup>

#### Coeficient K:

Segons el que es determina d'acord amb els criteris del RLS, per al càlcul de valoració s'adopta el valor de: 1,40

#### Valor de construcció

Per determinar el valor de construcció per a edificis d'oficines s'ha partit de l'experiència en projectes d'edificis de característiques similars i interpretant les dades i valors del Butlletí Econòmic de la Construcció, resultant per a aquest tipus d'edificis un valor de 1.171€ / m2 que

inclou els costos de construcció i els de la Seguretat i salut en l'obra. Així mateix, aquest valor inclou les despeses generals i el benefici

#### Valor de repercussió del sòl VRS

I per tant el valor de repercussió de sòl VRS per a aquesta tipologia d'edifici a la zona serà:

Ubicació	Superfície m2	Precio venta €	Valor repercussió €/m2
Bcn Navas/Mallorca	4.500	8.800.000	1.956
Castelldefels platja	2.000	3.200.000	1.600
Sitges Casc Urba	2.400	3.300.000	1.375
Badalona	7.000	8.500.000	1.214

$$VRS = (2.760/1,4) - 1.170 = 800 \text{ €/m}^2$$

### 3.2.2 Comprovació del valor de repercussió per oficines mitjançant estudi de mercat de terrenys:

Per contrastar el valor de repercussió obtingut pel mètode residual, hem realitzat un estudi de mercat de 3 terrenys oferts en l'entorn amb ús oficines:

Ubicació	Superfície m2	Preu €	Valor repercussió €/m2
Gran Via	455	425.000	934
C. Ciències	451	695.000	1.541
Sant Josep	740	650.000	878

Els preus de repercussió obtinguts mitjançant l'estudi de mercat de terrenys són variables, oscil·lant entre 878-1.541 € / m<sup>2</sup> de repercussió en funció de la ubicació.

A partir de la informació de l'estudi de mercat de terrenys d'ús oficines, hem homogeneïtzat les mostres, deduït uns valors de repercussió en funció de:

- Coeficient de localització

L'homogeneïtzació considera la possible tipologia permesa al solar, considerant sobretot la seva ubicació.

El resultat dels valors homogeneïtzats és:

$$\text{Gran Via: } 934 \text{ € / m}^2 \text{ (coef100\%)}$$

C. Ciències: 1.001 € / m2 (coef65%)  
 Sant Josep: 878 € / m2 (coef. 100%)

El valor de repercussió mitjana obtinguda de terrenys és de l'ordre de 937,66 € / m<sup>2</sup> de sostre, que aplicant un coeficient de minoració del 85% en funció de la llei d'oferta / demanda ens dona un resultat de 797,02 € / m<sup>2</sup> molt similar a el valor de repercussió obtingut pel mètode residual

A continuació, s'expressa en una taula en termes comparatius, el rendiment econòmic derivat de l'ordenació vigent i el que resulta de la nova ordenació.

### Planejament vigent PMU

	Superfície	u.a/m2	u.a.	u.a. 90%	u.a. Descomptant urbanització	u.a./ m2 sòl
<b>POLIGON 1</b>	<b>10.540</b>					
<b>Verd</b>	625	200	125.000			
<b>Vialitat</b>	2.676	275	735.900			
<b>Enderrocs</b>	6.332	75	474.863			
<b>Gestio</b>	25%		333.941			
<b>Total carregues urb.</b>	<b>3.301</b>		<b>1.669.703</b>			
<b>Sostre edificable</b>	21.080		16.864.000	<b>15.177.600</b>		
Residencial	0	843	0			
Terciari	21.080	800	16.864.000			
					13.507.897	1.281,58
<b>POLIGON 2</b>	<b>7.317</b>					
<b>Verd</b>	2.679	200	535.800			
<b>Vialitat</b>	1.259	275	346.225			
<b>Enderrocs</b>	7.299	75	547.425			
<b>Gestio</b>	25%		357.363			
<b>Total carregues urb.</b>	<b>3.938</b>		<b>1.786.813</b>			
<b>Sostre edificable</b>	14.634		11.707.200	<b>10.536.480</b>		
Residencial		843	0			
Terciari	14.634	800	11.707.200			
					8.749.668	1.195,80

El total de unitats d'aprofitament privat al PMU vigent resultava ser de 22.257.566 €

### Modificació puntual polígons 1 i 2 proposta

	Superfície	u.a/m2	u.a.	u.a. 90%	u.a. Descomptant urbanització	u.a./ m2 sòl
<b>POLIGON 1</b>	<b>10.540</b>					
<b>Verd</b>	1.690	200	338.000			
<b>Vialitat</b>	2.214	275	608.850			
<b>Enderrocs</b>	6.332	75	474.863			
<b>Gestio</b>	25%		355.428			
<b>Total carregues urb.</b>	<b>3.904</b>		<b>1.777.141</b>			
<b>Sostre edificable</b>	21.080		17.294.000	<b>15.564.600</b>		
Residencial	10.000	843	8.430.000			
Terciari	11.080	800	8.864.000			
					13.787.459	1.308,11
<b>POLIGON 2</b>	<b>7.317</b>					
<b>Verd</b>	3.732	200	746.400			
<b>Vialitat</b>	1.259	275	346.225			
<b>Enderrocs</b>	7.299	75	547.425			
<b>Gestio</b>	25%		410.013			
<b>Total carregues urb.</b>	<b>4.991</b>		<b>2.050.063</b>			
<b>Sostre edificable</b>	14.634		12.005.663	<b>10.805.097</b>		
Residencial	6.941	843	5.851.263			
Terciari	7.693	800	6.154.400			
					8.755.034	1.196,53

El total de unitats d'aprofitament privat a la present Modificació puntual dels polígons 1 i 2 del PMU resultarà ser de 22.542.493 €

Del que es dedueix que la diferència de valor entre les dues permet afirmar que la nova ordenació és prou rendible per poder desenvolupar-se.

### 2.6.- Adequació de la present modificació a la normativa d'avaluació ambiental

El present Pla de Millora se situa en un àmbit de sòl urbà i comporta l'execució de les determinacions previstes en el planejament general vigent en l'àmbit, el qual fixa l'edificabilitat i usos que precisament preveu aquest PMU.

Als efectes, cal tenir present allò que disposa la Disposició addicional Vuitena de la Llei 16/2015 del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica:

*“Regles aplicables fins que la Llei 6/2009 s'adapti a la Llei de l'Estat 21/2013*

*1. Mentre no es duu a terme l'adaptació de la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, a la normativa bàsica continguda a la Llei de l'Estat 21/2013, del 9 de desembre, d'avaluació ambiental, s'han d'aplicar les prescripcions de la Llei 6/2009 que no contradiguin la dita normativa bàsica, d'acord amb les regles contingudes en la present disposició.*

*5. Pel que fa a l'avaluació ambiental estratègica simplificada, en el cas que el promotor d'un pla o programa, o de la modificació d'un pla o programa, subjecte a avaluació ambiental estratègica simplificada consideri, sense necessitat de cap estudi o treball addicional, que no té efectes significatius sobre el medi ambient, la informació del document ambiental estratègic ha de consistir en la justificació d'aquesta circumstància. Si l'òrgan ambiental constata que el pla o programa, o la modificació del pla o programa, no té efectes significatius sobre el medi ambient ni hi ha cap administració pública afectada, pot determinar directament en l'informe ambiental estratègic que el pla o programa, o la modificació del pla o programa, no té efectes significatius sobre el medi ambient, sense necessitat de fer cap consulta prèvia.*

*6. Pel que fa a l'avaluació ambiental estratègica del planejament urbanístic, s'estableixen les regles següents:*

*a) Són objecte d'avaluació ambiental estratègica ordinària:*

*Primer. Els plans d'ordenació urbanística municipal.*

*Segon. Els plans parcials urbanístics de delimitació.*

*Tercer. El planejament urbanístic que estableixi el marc per a la futura autorització de projectes i activitats sotmesos a avaluació d'impacte ambiental o que pugui tenir efectes apreciables en espais de la Xarxa Natura 2000 en els termes establerts per la Llei 42/2007, del 13 de desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat, o en altres espais del Pla d'espais d'interès natural.*

*Quart. Les modificacions dels plans urbanístics que estableixin el marc per a la futura autorització de projectes i activitats sotmesos a avaluació d'impacte ambiental o que puguin tenir efectes apreciables en espais de la Xarxa Natura 2000 en els termes establerts per la Llei 42/2007 o en altres espais del Pla d'espais d'interès natural.*

*Cinquè. Les modificacions dels plans urbanístics que són objecte d'avaluació ambiental estratègica ordinària que constitueixin variacions fonamentals de les estratègies, les directrius i les propostes o de la cronologia del pla que produeixin diferències en els efectes previstos o en la zona d'influència.*

*Sisè. Els instruments de planejament urbanístic inclosos en l'apartat b, si així ho determina l'òrgan ambiental en l'informe ambiental estratègic o a sol·licitud del promotor.*

*b) Són objecte d'avaluació ambiental estratègica simplificada:*

*Primer. Els plans directors urbanístics i les normes de planejament urbanístic.*

*Segon. Els plans parcials urbanístics i els plans especials urbanístics en sòl no urbanitzable no inclosos en l'apartat tercer de la lletra a en el cas que desenvolupin planejament urbanístic general no avaluat ambientalment o planejament urbanístic general avaluat ambientalment si aquest ho determina.*

*Tercer. Les modificacions dels plans urbanístics dels apartats primer i segon que constitueixin variacions fonamentals de les estratègies, les directrius i les propostes o de la cronologia del pla que produeixin diferències en els efectes previstos o en la zona d'influència.*

*Quart. Les modificacions dels plans urbanístics que són objecte d'avaluació ambiental estratègica ordinària que no constitueixin variacions fonamentals de les estratègies, les directrius i les propostes o de la cronologia del pla, però que produeixin diferències en els efectes previstos o en la zona d'influència.*

*c) No han d'ésser objecte d'avaluació ambiental estratègica, per la manca d'efectes significatius que produeixen sobre el medi ambient, o perquè els efectes ja han estat avaluats en el planejament urbanístic general:*

*Primer. El planejament urbanístic derivat no inclòs en l'apartat tercer de la lletra a que es refereix només a sòl urbà o que desenvolupa planejament urbanístic general avaluat ambientalment.*

*Segon. Les modificacions de planejament urbanístic no incloses en l'apartat quart de la lletra a que es refereixen només a sòl urbà.*

*d) En el cas de plans especials urbanístics en sòl no urbanitzable que no qualifiquin sòl, si llur contingut es restringeix a l'establiment d'actuacions executables directament sense requerir el desenvolupament de projectes d'obres posteriors, no s'aplica cap procediment d'avaluació ambiental estratègica. Aquests plans han de seguir el procediment d'avaluació d'impacte ambiental ordinària o simplificada, si escau.*

*e) L'òrgan ambiental pot determinar que no tenen efectes significatius sobre el medi ambient les modificacions dels plans urbanístics que no constitueixen variacions fonamentals de llurs estratègies, directrius i propostes o llur cronologia i que no produeixen diferències en els efectes previstos o en la zona d'influència. Per a obtenir aquesta declaració, el promotor, en la fase preliminar de l'elaboració de la modificació, ha de presentar una sol·licitud en què justifiqui les circumstàncies descrites. El termini per a adoptar i notificar la declaració és d'un mes des de la presentació de la sol·licitud. La manca de resolució expressa té efectes desestimatoris”.*

De conformitat amb l'exposat aquesta modificació puntual de Pla de Millora no està subjecte a avaluació ambiental estratègica, d'acord amb el que estableix l'apartat segon de la lletra c) del punt 6 de la disposició Addicional Vuitena, de la Llei 16/2015 del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, ja que refereix exclusivament a un àmbit de sòl urbà, respecte el qual no s'incrementen les edificabilitats ni s'amplien els usos sinó que aquests ja estaven previstos en el planejament general de municipi i no es troba inclòs en cap dels supòsits de la lletra a) de la Disposició Addicional Vuitena, de la Llei 16/2015 del 21 de juliol.

Per contra, la previsió d'un increment de les zones verdes previstes en el planejament general vigent en un emplaçament altament urbanitzat comporta l'addició d'efectes ambientalment positius per a l'entorn on s'implanta i s'adequa a allò establert en l'article 9 del TRLUC les administracions amb competències en matèria urbanística han de vetllar perquè les determinacions i l'execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics.

En conseqüència, i tenint en compte que la present modificació puntual de pla de millora urbana no incorpora cap canvi que afecti al model d'utilització del territori derivat del planejament vigent ni a cap element o valor objecte de protecció, ni preveu una modificació de les estratègies, les directrius o propostes d'ordenació previstes en el planejament vigent i que per tant no altera els criteris d'ordenació que poden repercutir en la consecució dels objectius del principi de desenvolupament urbanístic sostenible, es considera que aquest Pla de Millora no té repercussions ambientals envers la situació urbanística actual i, en conseqüència, no està sotmesa al procediment d'avaluació ambiental ni cal incorporar un informe ambiental als efectes.

En el mateix sentit, els canvis i modificacions que s'incorporen en el Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Avinguda Carrilet, l'Av. de la Fabregada, el carrer Cobalt i l'Avinguda Pau Casals tampoc no comporten cap variació en les determinacions urbanístiques que puguin alterar la capacitat del sòl en relació amb els riscos geològics, hidràulics o tecnològics. El sòl de l'àmbit es troba inserit en un àmbit de sòl urbà i sense un valor ambiental significatiu, al no comptar amb zones enjardinades ni arbrat rellevants.

En el cas que es trobin sòls contaminats es tractaran d'acord amb la normativa vigent.

La incorporació d'elements per l'estalvi energètic, la utilització d'energies alternatives, el disseny d'elements integradors al paisatge urbà i totes aquelles mesures que contribueixin al manteniment sostenible de les noves edificacions, s'hauran de justificar al projecte o projectes constructius que definiran les futures construccions.

## **2.7.- Adequació de la present modificació a la normativa de mobilitat**

De conformitat amb l'article 91.1 en relació amb l'article 85 del RLU, caldrà incorporar en el document de Pla de Millora Urbana, en els casos en què ho exigeix la legislació sobre mobilitat, un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, amb el contingut que determina aquesta legislació.

La legislació vigent sobre mobilitat ve conformada pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. En aquest sentit, l'article 3.1 de l'esmentat Decret 344/2006 estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada (en endavant, EAMG) han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

*“a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.*

*b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.*

*c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats”.*

De conformitat amb l'exposat, en la present MpPMU no seria necessari incorporar l'esmentat estudi d'avaluació de la mobilitat generada atès que ens trobem davant d'un pla de millora urbana que no comporta una nova classificació de sòl i que es limita a establir un ús residencial que ja ve previst en el planejament general i admès en aquest sector.

No obstant això, s'adjunta com a **Annex 1** un Estudi de Avaluació de Mobilitat Generada que dona compliment a l'esmentat Decret al concretar aquest PMU un nou ús residencial que efectivament, no estava previst en el PMU vigent encara que sí en el planejament general del municipi.

Per redactar el mateix, cal considerar les dimensions del ús residencial que es proposa: allotjaments comunitaris i allotjament temporal per a viatgers, previst en un màxim de 16.941 m<sup>2</sup>st edificable i, conseqüentment, una reducció de 16.941 m<sup>2</sup>st edificable destinats inicialment a l'ús d'oficines, a més de tenir en compte l'increment de superfície destinada a zones verdes i la disminució del possible sostre edificable destinat a comercial.

Per avaluar els viatges generats al dia per l'establiment residencial (allotjaments comunitaris i allotjament temporal per a viatgers), es parteix de les “ratios” que figuren a l'Annex I del mateix D. 344/2.006 per a ús residencial.

Per tal d'obtenir realment la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Polígon d'Actuació número 1 i número 2 del PMU, cal avaluar l'increment de mobilitat respecte a la preexistent, o la mobilitat requerida per l'anterior ús, que és d'oficines, considerant que les superfícies edificables són les mateixes.

Com a conclusió de l'Estudi de Mobilitat de l'annex 1 resulta que la comparativa de la mobilitat generada és negativa perquè es generen menys desplaçaments que els que es generaven en virtut dels usos previstos en el PMU vigent. Es a dir, menys demanda de transport que abans.

Cal recordar que, entre les infraestructures de transport públic existents a l'emplaçament, destaca la proximitat de la línia 1 del transport de ferrocarril metropolità de Barcelona (metro), amb l'estació de l'avinguda del Carrilet, situada a 200 metres de distància, amb correspondència amb l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya de Carrilet-L'Hospitalet. D'aquesta última infraestructura (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) dista una altra estació, la de Sant Josep, a 350 metres de l'emplaçament d'aquesta proposta de planejament.

### **2.8.- Polígons d'actuació**

La divisió poligonal prevista en el Pla de Millora de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet –l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals es manté. La configuració dels 3 polígons (plànol 01 d'ordenació) no varia respecte la prevista en el PMU vigent i la modificació que es proposa solament incideix i té per objecte els Polígons número 1 i número 2.

### **2.9.- Agenda d'actuacions**

Atenent a la divisió poligonal que no varia, segons s'ha esmentat anteriorment, la present Modificació puntual del PMU, preveu de la mateixa manera que es va preveure en el PMU vigent, tres terminis diferenciats per al desenvolupament de cadascun dels polígons, que continuen obeint al diferent grau de consolidació de les activitats industrials i de la major o menor diversificació d'usos existents en un o altre polígon, així com a l'entorn eminentment industrial del Polígon 3 respecte de la frontalitat a una zona residencial i a un eix viari de centralitat de la ciutat com l'Av. Carrilet del Polígon 1 i del Polígon 2, i que pretenen facilitar la gestió i transformació del Sector considerant les característiques pròpies de cada polígon.

Així mateix, atenent a que a data d'avui no s'ha donat compliment al Pla d'etapes que establia el PMU vigent aprovat definitivament, la present modificació té com a objectiu també preveure un nou Pla d'etapes per a dur a terme l'execució de les seves determinacions.

En aquest punt també s'ha de fer notòria la greu crisi del sector immobiliari que s'ha produït en la darrera dècada i que, d'una forma generalitzada, ha paralitzat les actuacions urbanístiques en curs com aquelles previstes a curt i mig termini, així com la crisi econòmica actualment provocada pel covid-19 el que obliga a plantejar-se una actualització en la programació del sector de PMU que ens ocupa.

Atenent a la divisió poligonal prevista s'estableixen terminis diferenciats que obeeixen al diferent grau de consolidació dels dits polígons, tot tenint en compte que en el Polígon 2 actualment s'hi desenvolupen diverses activitats molt arrelades als terrenys. Aquests diferents terminis facilitaran

la gestió i transformació urbanística dels polígons atenent a les característiques pròpies de cadascun d'ells.

Als efectes, la present MpPMU proposa per al Polígon 1 un termini de desenvolupament de 4 anys per l'acabament de les obres d'urbanització, comptats des de que tingui lloc la inscripció del Projecte de reparcel·lació corresponent al Registre de la Propietat.

El projecte de reparcel·lació del polígon 1 s'haurà de presentar a aprovació inicial en el termini màxim d'un any a comptar des de l'entrada en vigor de la MpPMU i haurà d'accedir al registre de la Propietat en un termini màxim de deu mesos a comptar des de la certificació de la seva fermesa administrativa per part l'Ajuntament.

Per contra, i atenent a la major diversitat d'usos i activitats que s'hi desenvolupen es proposa per al Polígon 2, un termini de quatre anys per finalitzar les obres d'urbanització a comptar, també, des del moment en que tingui lloc la inscripció del Projecte de reparcel·lació corresponent al Registre de la Propietat.

El projecte de reparcel·lació del polígon 2 s'haurà de presentar a aprovació inicial en el termini màxim de quatre anys a comptar des de l'entrada en vigor de la MpPMU i haurà d'accedir al registre de la Propietat en el termini màxim de deu mesos a comptar des de la certificació de la seva fermesa administrativa per part de l'Ajuntament.

Si fos necessari, en el mateix termini per a presentar el projecte de reparcel·lació s'hauran de constituir les Juntes de Compensació. Serà requisit per a l'expedició del certificat previst a l'article 152 del Reglament de la Llei d'Urbanisme, haver abonat a l'ajuntament l'import total que resulti de les indemnitzacions substitutòries del deure de cessió d'aprofitament urbanístic

Pel que fa al Polígon 3, i tot i que aquest no és objecte de la present modificació puntual de PMU, atès que ja ha transcorregut el termini d'execució establert en el PMU vigent es preveu un nou termini per finalitzar les obres d'urbanització de quatre anys a comptar, també, des del moment en que tingui lloc la inscripció del Projecte de reparcel·lació corresponent al Registre de la Propietat, el qual s'haurà de tramitar en un termini màxim de 10 anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Modificació de planejament, juntament amb el corresponent Projecte d'Urbanització.

L'incompliment de qualsevol dels terminis anteriorment exposats facultarà a l'ajuntament per instar al seu compliment o si fos necessari per a revertir la MpPMU al planejament anterior.

### **2.10.- Sistemes d'actuació**

El sistema d'execució urbanística per a cadascun dels polígons no és objecte d'aquesta modificació puntual i per tant, aquests no varien respecte als previstos en el planejament vigent. Així, i de conformitat amb allò que ja estava previst en el planejament vigent, l'execució o la gestió dels polígons 1 i 2 del planejament s'efectua mitjançant el sistema d'actuació urbanística de reparcel·lació

en la modalitat de compensació bàsica; i la del Polígon 3 es gestionarà pel sistema de reparcel·lació en la modalitat de cooperació.

### 2.11.- Prescripció relativa als projectes d'urbanització

D'acord amb el que disposa l'article 107.3 del Decret Legislatiu 1/2010 de 3 d'agost, per a la publicació de l'acord d'aprovació definitiva d'aquest planejament derivat i del seu projecte d'urbanització, és requisit previ que s'asseguri l'obligació d'urbanitzar mitjançant la constitució de la garantia corresponent, per l'import del 12% del valor total de les obres d'urbanització, tant del Polígon 1 com del Polígon 2, que conformen l'àmbit d'aquest planejament.

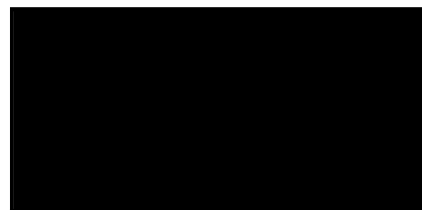
### 2.12.- Suspensió de llicències

Amb l'aprovació inicial d'aquesta proposta de Modificació de Pla de Millora resta també aprovada la suspensió, en l'àmbit dels Polígons 1 i 2 del PMU, de la tramitació de plans urbanístics derivats concrets i de projectes de gestió urbanística, com també de suspendre l'atorgament de llicències de parcel·lació per a divisió dels terrenys, d'edificació, de reforma i rehabilitació de construccions, d'instal·lació d'activitats o usos concrets i d'altres autoritzacions municipals connexes establertes per la legislació sectorial, tal i com assenyala l'article 73 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost (no modificat per la Llei 3/2012 del 22 de febrer), si bé, de conformitat amb l'article 102.4 del Reglament de la Llei d'urbanisme, es podran atorgar llicències fonamentades en el règim vigent que siguin compatibles amb les determinacions d'aquest Pla de Millora Urbana.

D'acord amb allò establert en l'article 73 del TRLU, s'acompanya Plànol de suspensió de llicències en el que s'identifica gràficament l'àmbit de suspensió referit.

El termini de suspensió de tramitació de llicències serà com a màxim de dos anys al no existir cap acord de suspensió amb anterioritat a l'aprovació inicial del present instrument de planejament, de conformitat amb l'article 74 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost o bé fins que s'hagi aprovat i publicat definitivament la figura de planejament que aquí es proposa.

L'Hospitalet del Llobregat, Novembre 2020



V. Guarner Muñoz, Arquitecte  
**VIGUM PROJECT, SLP**



Almudena Garcia Cebrián. Advocada  
**LEXURB ADVOCADES SLP**

### 3.- NORMATIVA. TEXT REFÓS PLA DE MILLORA URBANA DE L'ILLA DELIMITADA PER L'AV. CARRILET, L'AV DE LA FABREGADA, EL C/ COBALT I L'AV. PAU CASALS

#### Capítol 1. Disposicions generals

##### Article 1.- Àmbit d'aplicació

Aquestes normes urbanístiques són d'aplicació a la totalitat de l'àmbit del Pla de Millora urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals de L'Hospitalet de Llobregat, segons queda delimitat a tots els plànols que l'integren i que s'acompanyen.

##### Article 2.- Marc legal de referència

L'àmbit del present planejament, tal com s'ha definit a l'article anterior, té la qualificació de sòl urbà, zona industrial 22a, subzona industrial en renovació (22at) segons la Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la Renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat delimitada pels carrers Travessia Indústria – Riera dels Frares – Avinguda del Carrilet – Carrer de Famades – Carretera del Mig – Carrer d'Arquímedes, aprovada definitivament, prèvia redacció i aprovació d'un Text Refós integrador de la Normativa Municipal, el 14 de desembre de 2004 pel Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. D'aquí la possibilitat d'establir una ordenació detallada del sector amb el grau de precisió propi d'un pla urbanístic derivat.

En tot cas, i per tot allò que no sigui expressament regulat en les presents normes urbanístiques o sigui de dubtosa interpretació, s'estarà al que determinin la normativa de l'esmentada Modificació del PGM i la normativa general del propi Pla General Metropolità.

##### Article 3.-Definició de conceptes

Sempre i quan no quedin expressament definits en aquestes normes urbanístiques, els conceptes que s'hi empren seran d'aplicació els definits a les Ordenances i Normes urbanístiques del propi Pla General Metropolità, i per tant, no serà admesa cap altra interpretació.

#### Capítol 2. Desenvolupament

##### Article 4.- Desenvolupament del Pla

Per al desenvolupament del present Pla de Millora Urbana caldrà la tramitació i aprovació dels corresponents projectes d'urbanització i els projectes de reparcel·lació que respectaran, en tot cas, aquestes determinacions i les del planejament superior.

#### Capítol 3. Gestió i execució

##### Article 5.- Divisió poligonal

Als efectes de desenvolupament i gestió s'estableixen tres polígons d'actuació segons es determina als plànols del present document.

##### Article 6.- Projectes d'urbanització

1. Els projectes d'urbanització es referiran a la totalitat de l'àmbit de cadascun dels tres Polígons d'Actuació del present Pla de Millora Urbana. **També hauran d'abastar les obres necessàries per a la connexió amb les xarxes generals així com el seu reforç si fos necessari.**
2. El projectes d'urbanització no poden modificar les previsions del planejament, sense perjudici de les adaptacions de detall necessàries. Les rasants establertes es podran modificar si és per millorar l'adaptació a la topografia o millorar el traçat de les xarxes **d'acord a la conformitat prèvia dels serveis tècnics municipals.** El projectes d'urbanització han de mantenir les amplades dels vials però podran modificar la seva secció.

##### Article 7.- Projectes de reparcel·lació

La parcel·lació definitiva es determinarà en el corresponent Projecte de reparcel·lació de cada polígon.

##### Article 8.- Modificacions

Les modificacions de les normes urbanístiques i la documentació gràfica que integra la regulació d'aquest Pla de Millora Urbana hauran de respectar les determinacions, per ordre de jerarquia, establertes a les normes urbanístiques del Pla General Metropolità, i s'ajustaran al que prescriuen **els articles 96 al 100 del Decret Legislatiu 1/2010 de 3 d'agost pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya.**

No seran supòsit de modificació les petites variacions de les alineacions ocasionades per a la millor adaptació sobre el terreny del projecte d'urbanització, que no suposin modificacions en la superfície i, per tant, en l'edificabilitat de les illes superiors al 2%.

##### Article 9.- Precisió i ajustos de límits

Els límits i les superfícies de l'àmbit de les zones definides en el present document podran ser ajustades al detall, en els termes següents:

Alineacions o línies d'edificacions vigents.

Característiques topogràfiques del terreny.

Límits de la propietat.

Existència d'arbres o altres elements d'interès.

Adaptacions tècniques de detalls fruit del subsòl.

No variarà ni l'edificabilitat ni la resta de paràmetres urbanístics fixats pel planejament.

No produiran distorsions en la forma de les unitats de zona, polígon o sistema ni augments o disminucions de superfície de més **de dos per cent (2%)**, en relació amb les superfícies delimitades als plànols d'ordenació del present planejament.

El projecte d'urbanització i els instruments de gestió urbanística poden, si s'escau, efectuar les adaptacions tècniques de detall exigides per les característiques del sòl i del subsòl en l'execució material de les obres o en la concreció de la delimitació i superfície de l'àmbit de l'actuació.

#### **Article 10.- Aprofitament urbanístic**

D'acord amb l'article 37, del DL 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya, s'entén per aprofitament urbanístic la resultant de ponderar la intensitat dels usos, la rigidesa a la demanda de cadascun dels usos, llur localització, i la repercussió admissible del valor de la urbanització.

L'ordenació del present Pla de Millora Urbana compleix amb la fitxa de la MPGM en relació a l'edificabilitat permesa en el Sector i, en conseqüència, s'estableix una edificabilitat de 2,0 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s, de la qual resulta un sostre edificable global de 65.656,00 m<sup>2</sup>st. En concret, es preveu una edificabilitat de 21.080 m<sup>2</sup> de sostre pel POLÍGON 1 i de 14.634,00 m<sup>2</sup> de sostre pel POLÍGON 2.

#### **Article 11.- Deure de cessió de sòl amb aprofitament urbanístic.**

S'estableix el deure de cedir gratuïtament a l'administració actuant el 10% de l'aprofitament urbanístic de l'àmbit, d'acord amb el que determina l'article 43 i la disposició transitòria segona, apartat 1.b) del Decret Legislatiu 1/2010 pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme.

**De conformitat amb l'article 46.2. a) i b) atès que el sòl de cessió obligatòria, per raó dels usos de l'àmbit, no es podrà destinar a la construcció d'habitatges de protecció pública, quan no resulti possible materialitzar la cessió de sòl obligatòria en una o diverses parcel·les de resultat que es puguin adjudicar individualment a l'Administració competent, el projecte de reparcel·lació que es desenvolupi en qualsevol dels Polígons d'actuació contemplarà la**

**substitució dels sòls de cessió amb aprofitament urbanístic per la seva substitució en metàl·lic per destinar-lo a conservar, administrar o ampliar el patrimoni públic de sòl i d'habitatge.**

**El deure de pagament substitutori de la cessió referida es durà a terme en el moment de l'aprovació dels respectius projectes de reparcel·lació, com a requisit per a l'expedició del certificat necessari per a la inscripció en el Registre de la Propietat i com a condició prèvia a la concessió de les llicències.**

#### **Capítol 4. Règim urbanístic del sòl**

##### **Article 12.- Coherència en la regulació**

La normativa d'aquesta Modificació Puntual dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 del Pla de Millora Urbana estableix unes limitacions complementàries a les que estableix el planejament general vigent, en base a criteris d'ordenació i d'assignació d'aprofitaments a les parcel·les resultants.

La normativa del planejament general serà d'aplicació per allò no especificat en la normativa d'aquest Pla de Millora Urbana.

##### **Article 13.- Classificació i qualificació del sòl**

**El sòl que conforma l'àmbit del pla de millora urbana està classificat com a sòl urbà .**

El sòl comprès en l'àmbit del PMU es qualifica en zones i sistemes.

S'entén per zona aquella part de terreny dins la qual es poden exercir els drets relatius a l'edificació.

S'entén per sistemes, els terrenys que en virtut de l'aplicació del article 34 i 44 del DL 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya, constitueixen l'estructura de l'àmbit d'actuació i són de cessió obligatòria i gratuïta.

##### **Article 14.- Zones**

És el sòl susceptible d'aprofitament privat, que es concreta amb l'ordenació dels usos i els volums edificables mitjançant diversos tipus d'ordenació. Les condicions d'edificació i ús es defineixen en els plànols d'ordenació juntament amb aquestes ordenances.

Es defineixen les zones següents:

Volumetria específica	18	
Subzona Industrial urbana de renovació		22at

## Capítol 5. Normes particulars per a zones

### REGULACIÓ DE LA ZONA 18 - Zona d'ordenació volumètrica específica

#### Article 15.- Tipus d'ordenació

El tipus d'ordenació serà el de volumetria específica, en la seva modalitat flexible, amb els següents paràmetres reguladors:

#### Article 16.- Parcel·lació

L'àmbit dels Polígons 1 i 2 estarà integrat per tres illes, (Illes 1, 2, 3), en la que s'estableix una parcel·la mínima de 1.000 m<sup>2</sup>.

L'illa 1 (situada en el polígon 1) es podrà dividir en dos parcel·les, contenint cadascuna un dels edifici torre; en tant que les illes 2 i 3 del polígon 2 conformaran cadascuna d'elles una parcel·la indivisible.

#### Article 17.- Edificabilitat

El sostre total serà de 35.714 m<sup>2</sup> que es reparteix de la següent manera:

	Sup. Sòl m <sup>2</sup>	Sostre m <sup>2</sup>
illa 1 (Polígon 1)	3.956 m <sup>2</sup>	21.080 m <sup>2</sup> st.
illa 2 (Polígon 2)	1.470 m <sup>2</sup>	6.412 m <sup>2</sup> st.
illa 3 (Polígon 2)	1.909 m <sup>2</sup>	8.222 m <sup>2</sup> st.
	7.335 m <sup>2</sup>	35.714 m <sup>2</sup> st

El sostre total de la Modificació puntual del PMU al POLÍGON 1 és de 21.080m<sup>2</sup>, que es reparteix de la següent manera:

- Residencial (allotjaments comunitaris i allotjament temporal per a viatgers): 10.000 m<sup>2</sup>st
- Altres usos: 11.080 m<sup>2</sup>st

El sostre total de la Modificació puntual del PMU al POLÍGON 2 és de 14.634 m<sup>2</sup>, que es reparteix de la següent manera:

- Residencial (allotjaments comunitaris i allotjament temporal per a viatgers): 6.941 m<sup>2</sup>st
- Altres usos: 8.134 m<sup>2</sup>st

#### Article 18.- Cota de referència de la Planta baixa.

La cota de la planta baixa es situarà a més/menys 1,00 metre de la cota de la vorera de l'avinguda del Carrilet a la meitat de cadascuna de les illes dels POLÍGONS 1 i 2 . Per damunt de la darrera planta pis de les edificacions designades com a torres, es permeten els cossos d'edificació solament destinats a serveis tècnics. Aquests cossos no computaran a efectes d'edificabilitat. No es permetran aquestes edificacions ni instal·lacions a la coberta dels sòcols del edificis que hauran de tenir un tractament com a coberta verda.

#### Article 19.-Perímetre regulador

S'estableixen dos perímetres reguladors a l'illa 1 del POLÍGON 1, segons sigui per a la planta baixa i primera planta pis, o per a les plantes pis segona a tretze.

El perímetres reguladors queden definits en el plànol 2.- Ordenació de l'edificació.

L'ocupació màxima de parcel·la a l'illa 1 a planta baixa i primera serà del 70 %, podent destinar la part no edificada a jardí, àrea lliure, zona de càrrega i descàrrega, i aparcament en superfície. En el cas de l'aparcament, s'hi podrà destinar la superfície no ocupada, sempre i quan no es superi el 5% de la zona privada resultant.

L'ocupació màxima sobre rasant de parcel·la a l'illa 1 del polígon 1 serà del 70 %, que equival a un total de 2.347,10m<sup>2</sup>.

A les plantes pis segona a tretze els perímetres reguladors assenyalats, permeten ubicar els edificis/torre lliurement, però en qualsevol cas, s'hauran de separar entre ells (en plantes pis segona a tretze) un mínim de 20,00 metres, així com també hauran de complir les determinacions establertes a l'article 264 de les NN.UU. del PGM respecte a terceres edificacions.

S'estableixen dos perímetres reguladors a les illes 2 i 3 del POLÍGON 2, segons sigui per a la planta baixa, o per a les plantes pis primer a desè.

El perímetres reguladors queden definits en el plànol 2.- Ordenació de l'edificació

L'ocupació màxima de parcel·la a les illes 2 i 3 en planta baixa serà del 70 %, podent destinar la part no edificada a jardí, àrea lliure, zona de càrrega i descàrrega, i aparcament en superfície. En el cas de l'aparcament, s'hi podrà destinar la superfície no ocupada, sempre i quan no es superi el 5 % de la zona privada resultant exclosos els vials.

L'ocupació màxima sobre rasant de parcel·la a les illes 2 i 3 del polígon 2 serà del 70 %, que equival a un total de 1.628,20m<sup>2</sup>. Corresponent 746,15 m<sup>2</sup> a l'illa2 i 882,05m<sup>2</sup> a l'illa3.

L' ocupació màxima sota rasant de parcel·la en totes les illes (illa 1, 2 i 3 dels polígons 1 i 2) serà del 100 %,

Així mateix es permet als cossos de les edificacions disposades en alçada, és a dir, aquells on s'exclou el sòcol conformat per la planta baixa i/o la planta baixa i la planta primera, d'anar en voladís més enllà del perímetre assenyalat pel esmentat sòcol, fins a un vol màxim de 1,50 metres. Dins d'aquests voladissos reguladors quedaran inclosos els diferents cossos sortints (tancats, semitancats i oberts) que es puguin disposar en els edificis a dissenyar.

S'admetrà l'ocupació del subsòl fins el límit de la parcel·la. La zona soterrada fora de la projecció de l'edificació sobre rasant, haurà de tenir 1 metre de gruix de terres damunt d'aquesta, a l'objecte de garantir el seu enjardinament i, a més a més, estar anivellada a la resta de la urbanització pública circumdant.

#### Article 20.- Perfil regulador

El perfil regulador queda definit en el plànol 2- Ordenació de l'edificació

Es defineixen dos perfils per a l'illa 1 del Polígon 1:

Sòcol de l'edifici: PB+1, que es correspon amb una alçada màxima respecte a la planta baixa de 8,90 metres.

Torres PB+1+12, que es correspon amb una alçada màxima respecte a la planta baixa de 53,50 metres.

La planta baixa tindrà una alçada mínima de 4,00 metres i màxima de 5,00 metres. L'alçada lliure de la planta primera serà com a màxim de 4,00 metres. Tant la planta baixa com la planta primera no es podran desdoblir en altells.

Es defineixen dos perfils per a les illes 2 i 3 del Polígon 2:

Sòcol de l'edifici: Tant a l'illa 2 com a la 3, PB, que es correspon amb una alçada màxima respecte a la planta baixa de 5,00 metres.

Torres A l'illa 2, PB+9, que es correspon amb una alçada màxima respecte a la planta baixa de 38,50 metres.

A l'illa 3, PB+10, que es correspon amb una alçada màxima respecte a la planta baixa de 42,50 metres.

Sota rasant es podran construir fins a 3 plantes soterrades. Les determinacions sobre les seves característiques i usos s'ajustaran a tot allò assenyalat a l'article 226 de les NN.UU. del PGM.

Per sobre de l'alçada màxima només es permetran els elements de coberta i de les instal·lacions i serveis tècnics.

#### Article 21.- Usos

Es permetran els següents usos:

a. Usos admesos:

Comercial. S'admeten cafeteries, restaurants, bars i similars, tot respectant les limitacions i el contingut que s'estableixen en el Pla especial de regulació dels establiments d'ambientació musical i de restauració del municipi.

La resta d'usos comercials s'admeten, amb una superfície útil d'exposició i venda màxima de 2.500 m<sup>2</sup>, quina ubicació i dimensió s'adequarà, tant al contingut dels propis usos, com a la seva correcta ubicació en relació a l'entorn urbà on es desenvolupi l'activitat.

**Pel que fa a la materialització d'aquests usos, estarà al règim de comunicació o llicència comercial, d'acord amb el que estableix el Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre d'ordenació d'equipaments comercials.**

Oficines. S'admet.

Religiós: S'admet, atenent a la normativa del Pla Especial sobre establiments destinats a Centre de Culte de l'Hospitalet de Llobregat, que va ser aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'àmbit metropolità de Barcelona en data 5 de novembre de 2013.

Cultural: S'admet.

Terciari. S'admeten usos terciaris emergents, com són activitats artístiques, professionals, recerca i disseny.

Esportiu. S'admet

Residencial S'admet l'ús residencial com allotjaments comunitaris, com són residències d'estudiants, llars per la tercera edat, o de joventut i a l'allotjament temporal per a viatgers, com hotels, apart-hotels, i en general, els del ram de l'hoteleria, amb un màxim de 10.000 m<sup>2</sup> a l'illa 1 (Polígon 1).I amb un màxim de 6.941 m<sup>2</sup>

a l'illa 2 (Polígon 2). Tots els establiments hotelers hauran de ser de categoria 3\* o superior.

En qualsevol cas, caldrà donar compliment a les determinacions de la Modificació del Pla general metropolità per a la regulació de les condicions d'emplaçament dels habitatges d'ús turístic i dels establiments destinats a allotjament temporal, de l'Hospitalet de Llobregat, aprovat definitivament l'1 de març de 2019 i publicada al DOGC num. 7837 de 22 de març de 2019 i posterior modificació aprovada per resolució del Conseller de Territori i Sostenibilitat de 3 de juliol de 2019, publicada al DOGC num. 7918 de 16 de juliol de 2019.

b. Usos compatibles

Industrial: S'admeten l'ús industrial de categories 1a i 2a, tal com es defineixen a l'article 287 de les NNUU del PGM, sempre ubicat a planta baixa i sense ocupar la façana a l'avinguda Carrilet.

No s'admeten les activitats de dipòsit i emmagatzematge de mercaderies com a ús exclusiu.

Recreatiu: S'admet respectant les limitacions i el contingut que s'estableixen en el Pla Especial de regulació dels establiments d'ambientació musical i de restauració del municipi.

c. Usos prohibits

Es prohibeix l'ús d'habitatge, en qualsevol de les seves categories.

d. Usos sota rasant

Les plantes sota rasant hauran de complir amb l'article 226.3, 4 i 5 de les NN.UU. del PGM, en referència als seus usos, a les seves alçades lliures mínimes i al seu còmput com superfície de sostre edificable.

e. Transitorietat usos

En tant no es produeixi el procés d'execució del Polígon 2, s'admetrà el manteniment dels usos i activitats actualment existents:

- A la illa 2: l'ús de benzinera amb tots els serveis associats a aquesta, com una tenda de conveniència, un taller de reparació, un restaurant i una zona de serveis per al rentat de cotxes.

- A l'illa 3 : l'ús d'oficina, laboratori, magatzem i garatge/aparcament, i qualssevol d'altres usos relacionats o connexos amb la gestió tècnica i comercial de les activitats de comercialització i distribució de gas natural i electricitat.

Dins dels Polígons 1 i 2 , aquest pla assenyala els terrenys qualificats de sistemes urbanístics. En aquests sòls, és d'aplicació el que determina l'article 53 del TRLUC pel que fa als usos i obres de caràcter provisional.

Així mateix, i pel que fa als edificis existents en el Polígon 2, en tant no es produeixi el procés d'execució del citat Polígon 2 s'admetran les obres de consolidació, conservació, reparació i modernització de les condicions higièniques i ambientals, i les que tendeixin a suprimir o reduir els efectes molestos, nocius, insalubres o perillosos, de les instal·lacions industrials. No s'autoritzen les noves construccions ni les ampliacions de les edificacions existents. S'admetran, però, amb caràcter provisional i en els termes establerts en l'article 53 i 54 de la Llei d'urbanisme, els canvis d'activitat dins el règim d'ús i d'activitats permeses per aquest Pla de Millora Urbana.

**Article 22.- Aparcaments**

L'ús d'aparcament haurà de complir amb l'establert a la Modificació de la Normativa Urbanística del PGM referent a aparcaments, a L'Hospitalet de Llobregat aprovada definitivament el 23 de maig de 2000, que entre d'altres assenyala els següents paràmetres:

1 plaça / 60 m2 construïts en usos comercials,

1 plaça / 60 m2 útils en usos d'oficines i d'oci.

1 plaça / 100 m2 útils en usos industrials i de magatzem.

**1 plaça / 3 habitacions dobles o equivalent de senzilles en hotels de Tres, Quatre o Cinc estrelles.**

**1 plaça / 6 habitacions a la resta d'usos hotelers, residències i similars**

Per a la resta d'usos i d'altres determinacions, s'estarà en general al disposat a l'esmentada Modificació de la Normativa Urbanística del PGM referent a aparcaments, a L'Hospitalet de Llobregat aprovada definitivament el 23 de maig de 2000.

Per a la reserva d'aparcament per a bicicletes, es seguiran les directrius de l'annex II del Decret 344/2006.

1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre pel que fa a la superfície comercial

1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre pel que fa a la superfície d'oficines

1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre pel que fa a la superfície industrial

Aquestes reserves es situaran fora de la via pública.

## REGULACIÓ DE LA ZONA 22at – Subzona industrial urbana de renovació.

### Article 23. Règim general de l'edificació.

L'edificació a la zona 22at, podrà desenvolupar-se directament per llicència i s'ajustarà als següents paràmetres:

#### 1. Edificabilitat neta:

El sostre total serà de 29.942 m<sup>2</sup>, que es reparteix de la següent manera:

	Sup. Sòl m <sup>2</sup>	Sostre m <sup>2</sup>
illa 4 (Polígon 3)	7.108 m <sup>2</sup>	14.216 m <sup>2</sup> st.
illa 5 (Polígon 3)	3.167 m <sup>2</sup>	7.617 m <sup>2</sup> st.
illa 6 (Polígon 3)	3.415 m <sup>2</sup>	8.109 m <sup>2</sup> st.
	13.690 m <sup>2</sup>	29.942 m <sup>2</sup> st.

Els altells i els cossos sortints tancats computen en tot cas dins el sostre edificable.

#### 2. Alçada màxima i nombre de plantes

L'alçada màxima serà de 17 metres i el nombre límit de plantes de PB+3 P.

#### 3. Superfície i dimensions mínimes de parcel·la.

La superfície mínima de parcel·la ha de ser de 500 m<sup>2</sup> i la longitud de façana igual o superior a 10 metres

La densitat màxima d'establiments dins d'una parcel·la serà el resultat de dividir el sostre edificable entre 500.

Dimensió mínima d'un establiment, 250 m<sup>2</sup>.

Accés. El vial de 4,5 m d'amplada, resultant de l'estructura parcel·laria original només es admissible com a vial secundari de servei, pel que no es podran admetre parcel·les i edificacions amb accés exclusiu al mateix

#### 4. Ocupació.

Es permet una ocupació de parcel·la del 100% amb la condició que els edificis industrials que allotgin més d'una activitat hauran de tenir un espai de càrrega i descàrrega comú i un únic accés a l'aparcament.

El subsòl pot ser ocupat en la seva totalitat.

### Article 24. Règim d'usos.

#### 1. Els usos permesos en la zona d'activitats 22at són els següents:

**Comercial.** S'admeten els establiments dedicats a la venda de maquinària, material de transport i elements auxiliars de la indústria.

**Oficines.** S'admeten solament les oficines i despatxos vinculats als establiments comercials o industrials.

**Industrial.** S'admeten els usos d'indústries en categories primera, segona i tercera, d'acord amb l'article 287 de les NNUU del PGM.

S'admeten els comerços a l'engròs. No s'admeten els parcs de vehicles i maquinària.

S'admeten els centres de transport de mercaderies en la modalitat de recollida i lliurament de paqueteria, amb una superfície útil màxima d'emmagatzematge de 2.000 m<sup>2</sup>.

S'admeten les activitats de dipòsit i emmagatzematge de mercaderies d'ús exclusiu, amb una superfície útil màxima d'emmagatzematge de 2.000 m<sup>2</sup>.

No s'admeten en cap cas l'emmagatzematge de productes perillosos: inflamables, explosius, tòxics, corrosius i de residus

**Terciari.** S'admeten usos terciaris emergents, com són activitats artístiques, professionals, recerca i disseny.

#### 2. Les activitats que s'implantin han d'acreditar, en la forma que s'exigeix a la legislació mediambiental i a les ordenances municipals, que no produiran efectes negatius en el medi

ambient i que adoptaran la millor tecnologia disponible per tal de fer front als riscos que poguessin general. En especial, incorporaran una memòria sobre els aspectes de sostenibilitat i estalvi energètic de l'edificació i l'activitat, així con la gestió de residus que poguessin generar. S'adoptaran les mesures necessàries de sanejament de sòls contaminats, abans d'implantar-hi noves activitats.

3. Les activitats actuals es podran mantenir en la seva situació actual, amb les condicions d'aquest article, sempre que no estiguin incloses dins dels supòsits del catàleg d'activitats industrials potencialment contaminants de l'atmosfera (CAPCA). En aquest últim cas, les activitats afectades quedaran com a disconformes, a no ser que elaborin un pla ambiental per a prendre les mesures correctores necessàries per quedar excloses de la catalogació.
4. Les noves activitats que s'implantin o les que es modifiquin hauran de justificar que no es troben incloses dins dels supòsits del catàleg d'activitats industrials potencialment contaminants de l'atmosfera (CAPCA), o la normativa ambiental vigent d'aplicació al seu moment.
5. A través de la redacció d'un PMU, es podran delimitar sectors de millora urbana per la implantació de nous usos, amb les limitacions establertes a La Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la renovació de l'Àrea Industrial delimitada pels carrers Travessia Indústria – Riera dels Frares – Avinguda del Carrilet – Carrer de Famades – Carretera del Mig – Carrer d'Arquímedes.

## **Capítol 6. Normes particulars per als sistemes**

### **Article 25. Sistema viari, clau 5**

La xarxa viaria prevista en aquesta modificació es conforma com a xarxa local.

### **Article 26.- Sistema de parcs i jardins urbans de caràcter local, clau 6b**

L'estructura dels espais lliures s'articula sobre els itineraris y recorreguts de vianants del sector tant sobre sòls públics como privats d'us públic. El sistema de parcs i jardins urbans de caràcter local, clau 6b, ve definit a les Seccions 1a i 2a del Capítol 3er (sistemes generals d'espais lliures) del Títol III de les NNUU del PGM.

### **Article 27. Sistema d'equipaments, clau 7b.**

1 Correspon a sistema local d'equipament públic situat al polígon 1 tocant al polígon 3.

2. Per al desenvolupament de l'equipament previst serà necessari la formulació d'un pla especial que determini els paràmetres urbanístics i la concreció del tipus d'equipament.

3. Titularitat: Pública.

### **Article 28. Gestió de residus.**

Els residus d'enderroc, de la construcció i d'excavació, que es generen a la fase d'obres s'hauran de gestionar en instal·lacions autoritzades per l'Agència de Residus de Catalunya i d'acord amb la normativa vigent en matèria de residus: Decret Legislatiu 1/2009, del 21 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei Reguladora de Residus i el Decret 89/2010, de 29 de juny, pel qual s'aprova el Programa de gestió de residus de la construcció de Catalunya (PROGROC), es regula la producció i gestió dels residus de la construcció i demolició, i el cànon sobre la deposició controlada dels residus de la construcció.

### **.Article 29. Quadre característiques polígon 1.**

Modificació Proposada Polígon 1 del PMU	
<b>SUPERFÍCIE ÀMBIT</b>	<b>10.540 m²s</b>
<b>SISTEMES</b>	
ZONES VERDES (6b)	1.690 m²s
EQUIPAMENTS (7b)	3.283 m²s
VIALITAT (5)	2.214 m²s
<b>ZONES</b>	
VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)	3.353 m²s
<b>SOSTRE POLÍGON 1:</b>	
<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)</b>	<b>21.080m²st</b>
Ús residencial:	10.000m²st
Usos admesos pel planejament aprovat definitivament en data 15-04-2010 per la CTUB i també contemplats en la present proposta:	11.080m²st

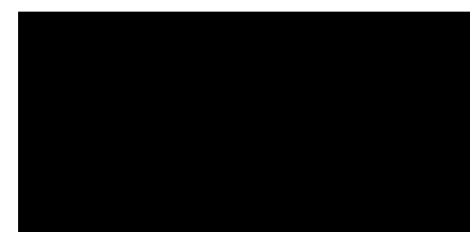
### Article 30. Quadre característiques polígon 2.

Modificació Proposada Polígon 2 del PMU	
<b>SUPERFÍCIE ÀMBIT</b>	<b>7.317 m<sup>2</sup>s</b>
<b>SISTEMES</b>	
ZONES VERDES (6b)	3.732 m <sup>2</sup> s
VIALITAT (5)	1.259 m <sup>2</sup> s
<b>ZONES</b>	
VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18)	2.326 m <sup>2</sup> s
<b>SOSTRE POLÍGON 2:</b>	
<b>VOLUMETRIA ESPECÍFICA (18) 14.634,00 m<sup>2</sup>st</b>	
Ús residencial:	6.941 m <sup>2</sup> st
Usos admesos pel planejament aprovat definitivament en data 15-04-2010 per la CTUB i també contemplats en la present proposta:	
	7.693 m <sup>2</sup> st

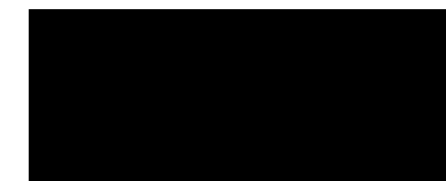
Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals, llevat que quedi acreditat, segons el parer de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA), que no compromet la seguretat ni queda afectada de manera significativa la regularitat de les operacions de les aeronaus, d'acord amb les excepcions previstes en el Decret 584/72, en la seva actual redacció.

L'aprofitament susceptible de materialització serà el que defineix la present figura de planejament d'acord amb la legislació urbanística, una vegada que s'apliquin el mateix les condicions que, si és el cas, estableixi l'informe del Ministeri de Foment, no generant, en el cas de la seva disminució, cap tipus de dret a indemnització per part de Ministeri de Foment, ni del gestor aeroportuari ni de el prestador dels serveis de navegació aèria, excepte quan afecti drets patrimonialitzats.

L'Hospitalet del Llobregat, Novembre 2020



Victoriano Guarnier Muñoz, Arquitecte  
**VIGUM PROJECT, SLP**



Almudena Garcia Cebrián. Advocada  
**LEXURB ADVOCADES SLP**

### Disposició addicional

#### Primera. Servituds aeronàutiques

L'àmbit del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals es troba inclòs dins de les Zones de Servituds Aeronàutiques Legals corresponents a l'Aeroport de Barcelona - El Prat.

Totes les construccions proposades (inclosos tots els elements com antenes, parallamps, xemeneies, equips d'aire condicionat, caixes d'ascensors, cartelleres, remats decoratius, etc.) així com qualsevol altre afegit sobre aquestes construccions, com els mitjans mecànics necessaris per a la seva construcció (grues, etc.), modificacions del terreny o objecte fix (pals, antenes, aerogeneradors incloses les pales, cartells, etc.) incloent el gàlib de viari o via fèrria, no poden vulnerar les Servituds Aeronàutiques de l'Aeroport de Barcelona - el Prat, que venen representades en els plànols O-03 "SERVITUDS AERONÀUTIQUES d'operació" i O-04 "SERVITUDS AERONÀUTIQUES RADIOELÈCTRIQUES", plànols d'ordenació de servituds aeronàutiques de la modificació puntual del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la



#### 4.- INFORME QUALITATIU I QUANTITATIU PER A LA MODIFICACIÓ DE ZONES VERDES

##### Introducció:

El present annex es redacta d'acord amb l'art. 98 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme (TRLU), referent al procediment per a l'aprovació definitiva de les modificacions dels sistemes urbanístics d'espais lliures, zones verdes o d'equipaments esportius.

Segons tal procediment, els expedients relatius a la modificació de zones verdes han de ser aprovats pel conseller o consellera competent en matèria d'urbanisme, previs informes favorables de la comissió territorial d'urbanisme competent, de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya, si s'escau de la Comissió Jurídica Assessora.

##### Justificació de les reserves de zones verdes de les operacions urbanístiques:

L'actuació principal de la present modificació de planejament derivat, en referència a les zones verdes, és l'increment que es produeix en el seu àmbit al contemplar, a la proposta que ara es tramita, l'ús residencial.

En data 14 de desembre de 2004 el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya va aprovar la Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la Renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat delimitada pels carrers Travessia Indústria – Riera dels Frares – Avinguda del Carrilet – Carrer de Famades – Carretera del Mig – Carrer d'Arquímedes, prèvia la redacció i aprovació d'un Text Refós integrador de la Normativa Municipal. Aquesta Modificació de PGM contempla la possibilitat de desenvolupar l'ús residencial (hoteler) entre altres mitjançant la figura de un Pla de Millora Urbana.

En data 4 de novembre de 2010 la Comissió Territorial d'Urbanisme va aprovar definitivament el Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals, publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya número 4518. En aquest Pla de Millora s'establien una sèrie de cessions destinades a zones verdes, equipaments i vials, derivades dels nous usos terciaris (oficines) que es formalitzaven d'acord al que disposa el planejament superior de referència que és la Modificació Puntual de PGM esmentada al paràgraf anterior.

Les cessions resultants d'aquest primer planejament aprovat (Pla de Millora Urbana de l'any 2010) queden reflectides al següent quadre:

	SUPERFÍCIES				TOTAL
	Amb aprofitament	Vialitat	Equipament	Zones Verdes	
<b>POLÍGON 1</b>	3.956 m <sup>2</sup>	2.676 m <sup>2</sup>	3.283 m <sup>2</sup>	625 m <sup>2</sup>	<b>10.540 m<sup>2</sup></b>
<b>POLÍGON 2</b>	3.379 m <sup>2</sup>	1.259 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	2.679 m <sup>2</sup>	<b>7.317 m<sup>2</sup></b>
<b>POLÍGON 3</b>	13.691 m <sup>2</sup>	1.280 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	14.971 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL ILLA</b>	21.025 m <sup>2</sup>	5.215 m <sup>2</sup>	3.283 m <sup>2</sup>	3.304 m <sup>2</sup>	32.828 m <sup>2</sup>

La superfície total construïble, d'acord als usos principals (oficines i industrial) correspon a les assenyalades al quadre següent:

	SOSTRE EDIFICABLE
<b>POLÍGON 1</b>	<b>21.080,00 m<sup>2</sup></b>
<b>POLÍGON 2</b>	<b>14.634,00 m<sup>2</sup></b>
<b>POLÍGON 3</b>	29.942,00 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL DE L'ÀMBIT</b>	65.656,00 m <sup>2</sup>

Del total assignat (65.656,00 m<sup>2</sup>), cap correspon a l'ús residencial.

Amb la nova Modificació del Polígon d'Actuació número 1 i número 2 del PMU que ara es proposa, la superfície total edificable a l'àmbit no varia: 65.656,00 m<sup>2</sup> de sostre, i la seva distribució entre polígons tampoc.

No obstant això, dels 21.080,00 m<sup>2</sup> edificables del Polígon 1 que el Pla de Millora de l'any 2010 assignava al'ús terciari (oficines), 10.000 m<sup>2</sup> es canvien a residencial, mantenint el seu ús existent la resta de metres quadrats del Polígon 1: 11.080 m<sup>2</sup>.

Per altre banda dels 14.634m<sup>2</sup> edificables del Polígon 2 que en el Pla de Millora de l'any 2010 assignava a l'ús terciari (oficines), 6.941 m<sup>2</sup> es canvien a residencial, mantenint el seu ús existent la resta de metres quadrats del Polígon 2: 7.693 m<sup>2</sup>.

En virtut dels articles 100.4 i per remissió a l'article 100.3 del TRLU caldrà preveure unes reserves de sistemes urbanístics de 22,5 m<sup>2</sup> de sòl per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre residencial i de 7,5 m<sup>2</sup> de sòl per cada 100 m<sup>2</sup> de st destinat a altres usos podent-se computar als efectes les reserves previstes en el planejament vigent o existents:

	M2 SOSTRE POLIGONS 1, 2 I 3	ESTÀNDARDS SEGONS ARTICLE 100.3 TRLU M2SÒL
<b>USOS RESIDENCIALS</b>	16.941,00 ( a raó de 22,5 m <sup>2</sup> /100m <sup>2</sup> residencial)	3.811,73
<b>ALTRES USOS</b>	48.715,00 ( a raó de 7,5 m <sup>2</sup> /100m <sup>2</sup> altres usos)	3.653,63
<b>TOTAL</b>	<b>65.656,00</b>	<b>7.465,35</b>

En aquest sentit, el nou quadre de cessions que es proposa a la present Modificació dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 del PMU és el que a continuació s'exposa en el qual es pot verificar el sobrat compliment dels estàndards mínims requerits pel TRLU

	SUPERFÍCIES				TOTAL
	Amb aprofitament	Vialitat	Equipament	Zones Verdes	
<b>POLÍGON 1</b>	3.353 m <sup>2</sup>	2.214 m <sup>2</sup>	3.283 m <sup>2</sup>	1.690 m <sup>2</sup>	<b>10.540 m<sup>2</sup></b>
<b>POLÍGON 2</b>	2.326 m <sup>2</sup>	1.259 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	3.732 m <sup>2</sup>	<b>7.317 m<sup>2</sup></b>
<b>POLÍGON 3</b>	13.691 m <sup>2</sup>	1.280 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	14.971 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL ILLA</b>	19.370 m <sup>2</sup>	4.753 m <sup>2</sup>	3.283 m <sup>2</sup>	5.422 m <sup>2</sup>	32.828 m <sup>2</sup>

**Quadre comparatiu de zones verdes existents i de zones verdes proposades:**

ZONES VERDES	PMU ANY 2010 (VIGENT)	MODIFICACIÓ PMU (PROPOSTA)	DIFERENCIAL
<b>POLÍGON 1</b>	625 m <sup>2</sup>	1.690 m <sup>2</sup>	<b>+ 1.065 m<sup>2</sup></b>
<b>POLÍGON 2</b>	2.679 m <sup>2</sup>	3.732 m <sup>2</sup>	<b>+ 1.053 m<sup>2</sup></b>
<b>POLÍGON 3</b>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	3.304 m <sup>2</sup>	5.422 m <sup>2</sup>	<b>+ 2.118 m<sup>2</sup></b>

**Ubicació de l'increment de les zones verdes:**

Com ja s'ha esmentat, l'actuació de modificació d'ús de 16.941 m<sup>2</sup> destinats inicialment a ús terciari (oficines) a l'ús proposat residencial, es realitza exclusivament dins de l'àmbit del Polígon 1 i del Polígon 2. Aquests mateixos Polígons 1 i 2 és els que suporten l'increment de les cessions d'espais públics i equipaments que deriven d'aquesta proposta.

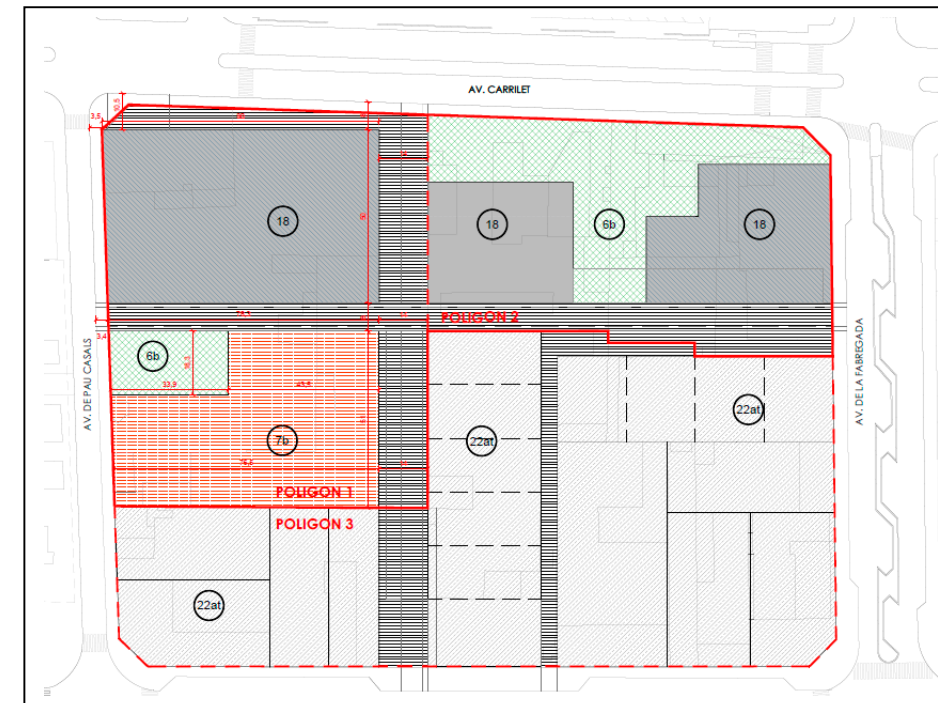
L'obtenció de la superfície que és necessària, segons les cessions assenyalades anteriorment, per portar a terme la modificació de planejament, tant de la superfície destinada a equipaments com a la destinada a zona verda, sorgeix de la minoració de la superfície destinada a la clau urbanística 18 dels Polígons 1 i 2, que és la clau urbanística que té assignat el sostre amb ús principal d'oficines i residencial que ara es proposa.

Amb aquest increment de superfície destinada a sistemes (equipaments i zona verda), la disposició dels nous espais es conformen d'acord als projectats inicialment en l'entorn de l'avinguda de Pau Casals, junt a la superfície destinada a equipament a cedir i a l'espai de separació entre la clau 18 i el vial de comunicació interior de l'illa, amb l'objectiu de proporcionar, junt a la superfície destinada a equipament, una major amplitud espacial que connecti, a la vegada, amb els espais lliures de l'ordenació volumètrica veïna de l'illa delimitada per l'avinguda Marina, carrer Cobalt, avinguda Pau Casals i avinguda del Carrilet.

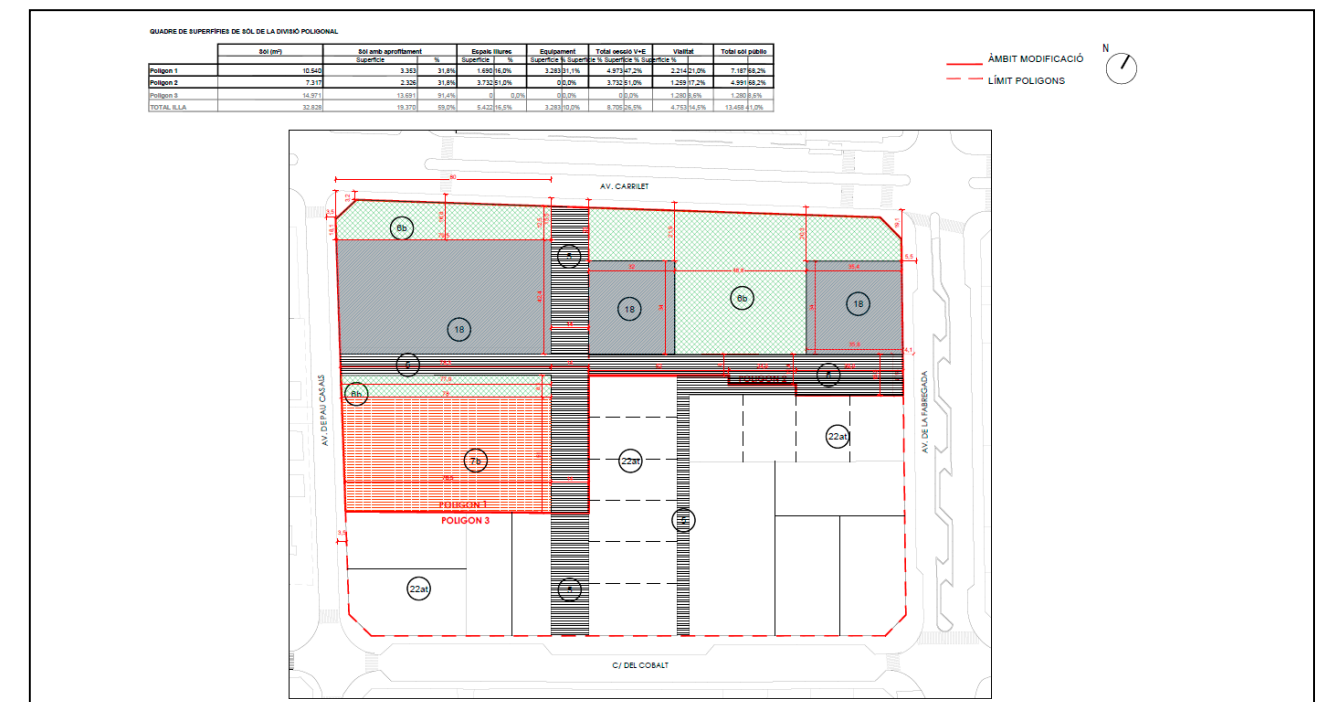
L'emplaçament de les zones verdes previstes en la modificació puntual no difereix per tant, en essència, de la prevista en el PMU vigent, la qual s'amplia i s'ajusta la seva configuració per tal de facilitar la millor implantació i adequació a l'entorn de les edificacions futures previstes, i garantir un millor aïllament i privacitat de les edificacions i del sistema d'equipaments previst.

En concret, la reordenació del sistema de parcs i jardins té l'objectiu, d'una banda, de garantir una façana verda que fa de separació entre les futures edificacions i l'avinguda del Carrilet, i d'altra banda la creació d'un espai enjardinat que ordena l'encaix del nou vial amb les noves edificacions. La funcionalitat però no es disminueix vers el plantejat en el PMU vigent doncs essencialment les zones verdes es situen allà on estaven previstes per aquest i s'amplien en la seva superfície.

**ZONIFICACIÓ VIGENT**

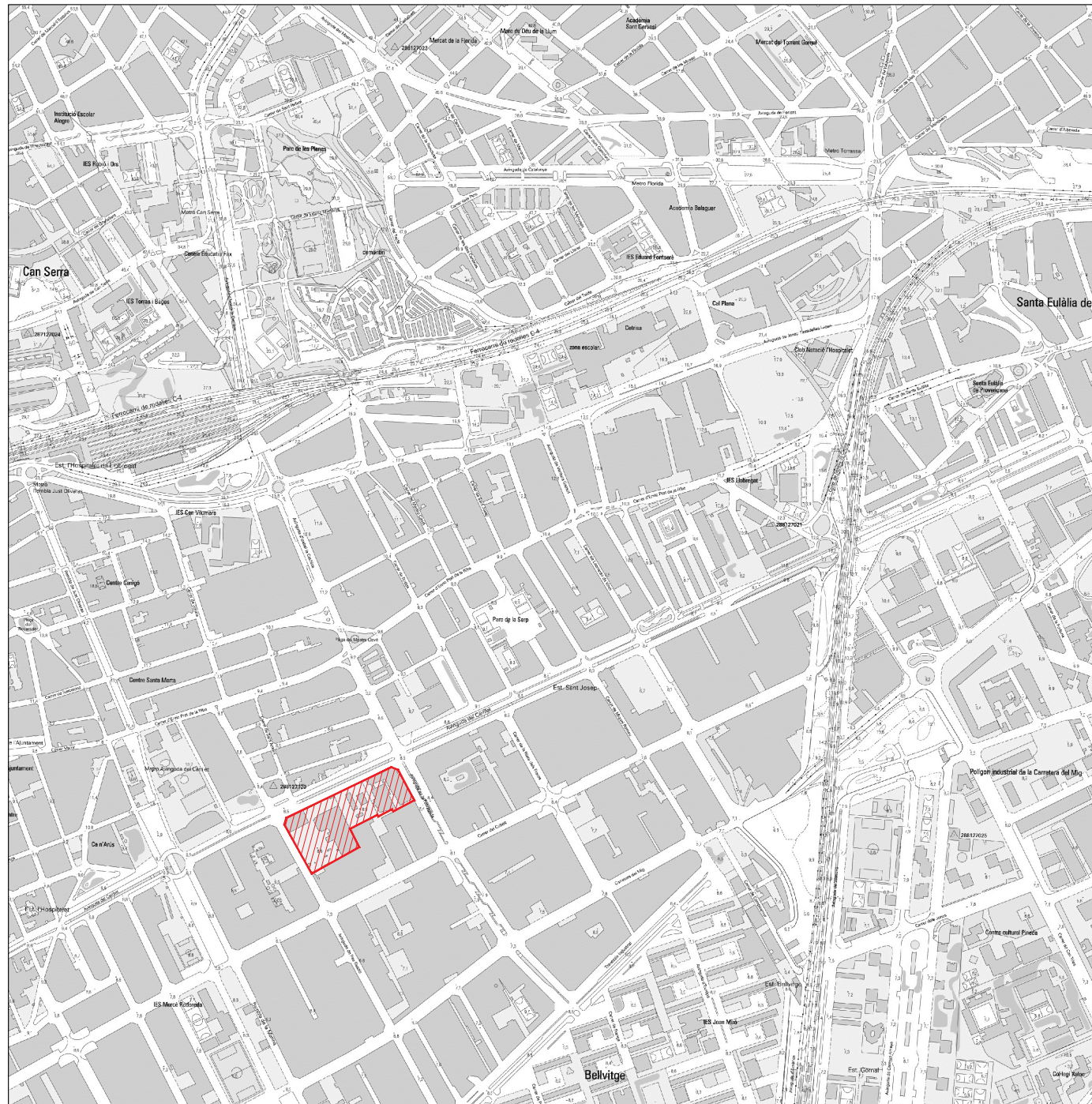


**PROPOSTA DE ZONIFICACIÓ**



## DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

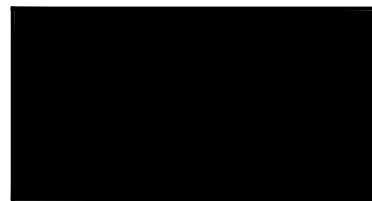




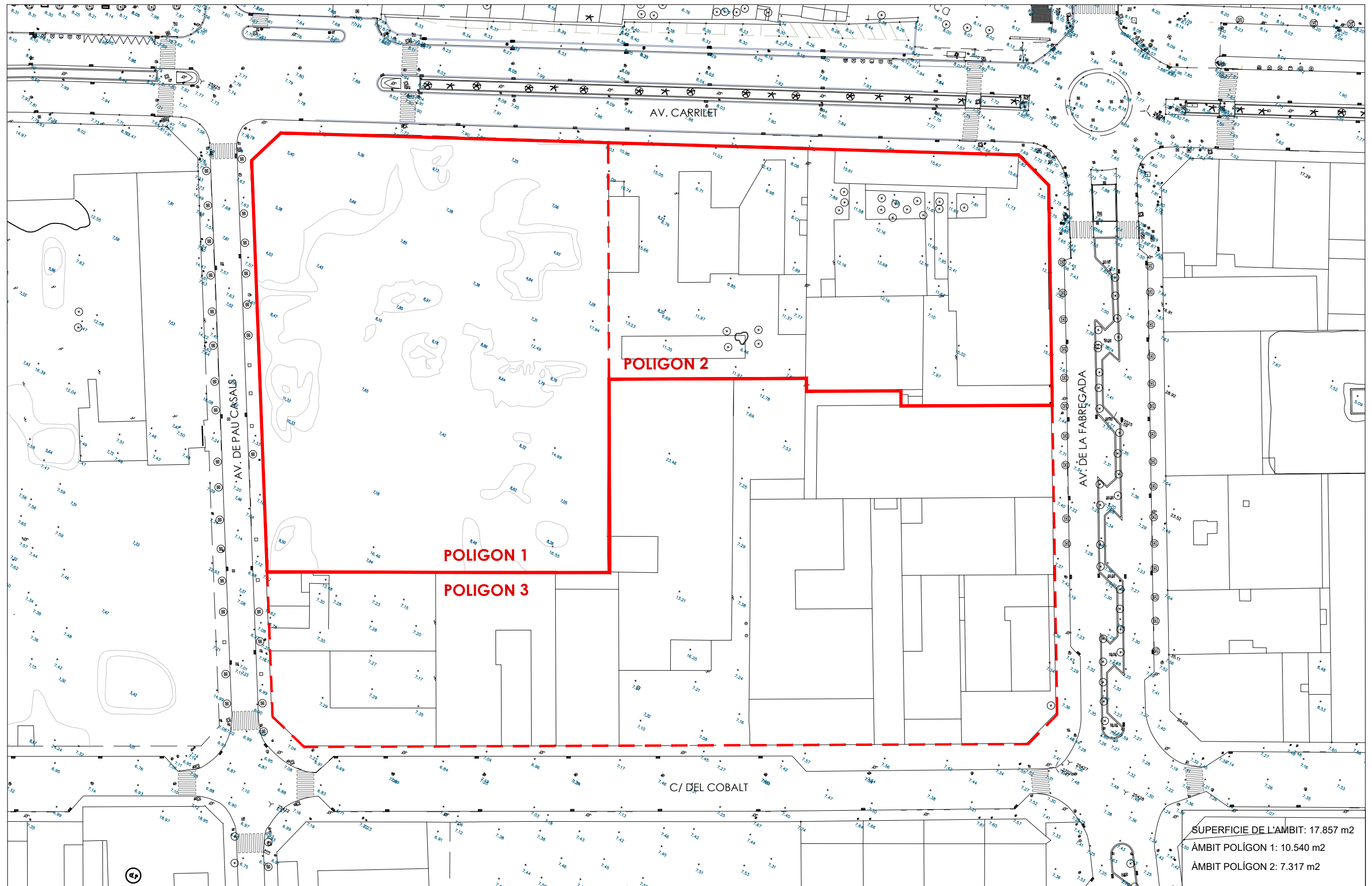
EMPLAÇAMENT GENERAL e. 1/10.000



EMPLAÇAMENT e.1/2000



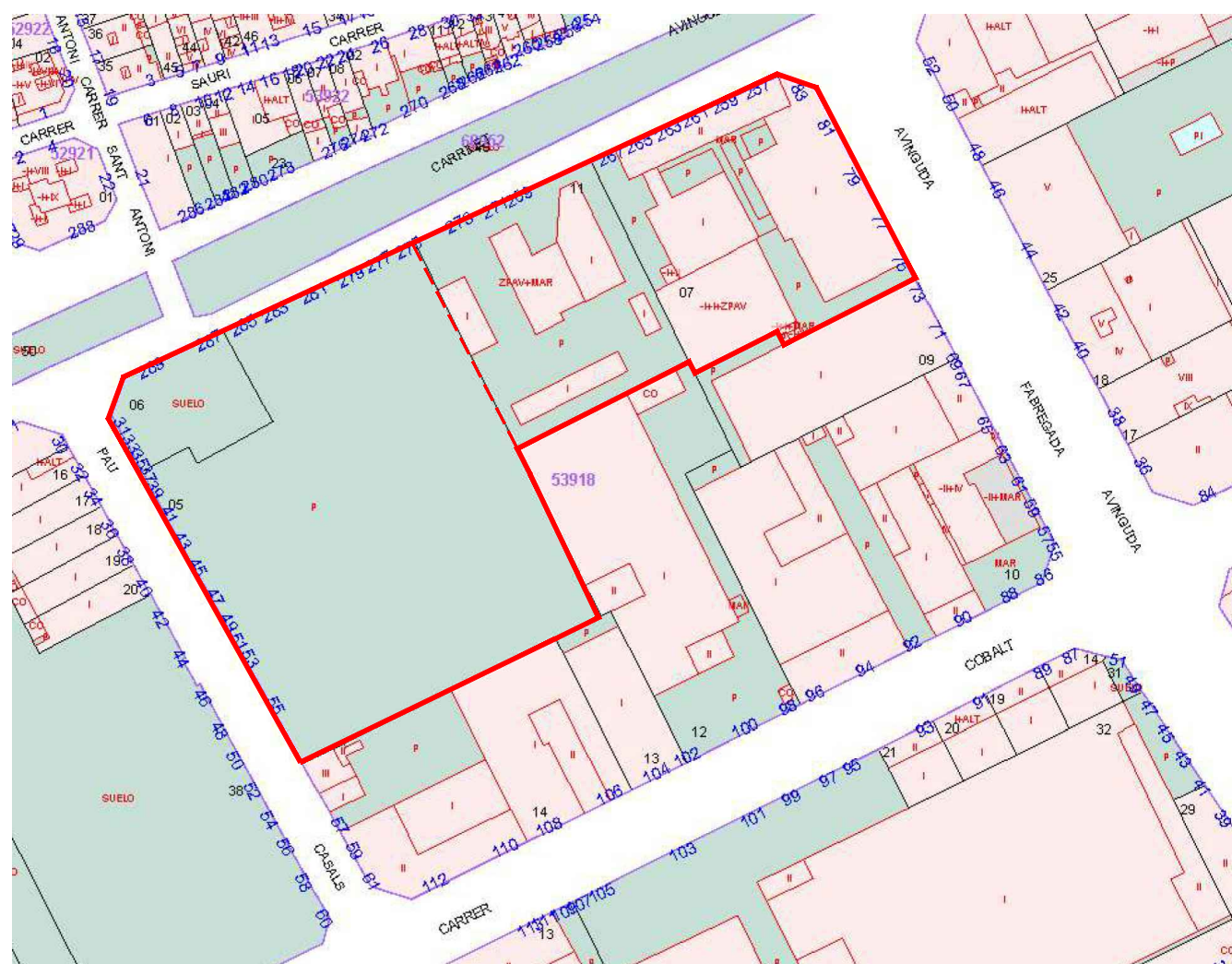




SUPERFICIE DE L'AMBIT: 17.857 m<sup>2</sup>  
 ÀMBIT POLÍGON 1: 10.540 m<sup>2</sup>  
 ÀMBIT POLÍGON 2: 7.317 m<sup>2</sup>



— ÀMBIT MODIFICACIÓ  
 - - - LÍMIT POLÍGONS



PLÀNOL CADASTRE



PLÀNOL PROPIETAT

**LLISTAT DE PROPIETARIS**

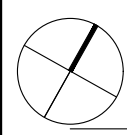
**POLÍGON 1**

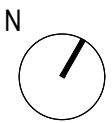
- A. VIOCA REAL ESTATE, S.L.
- . IMPOSS, S.L.
- B. AJUNTAMENT DE L'HOSPITALET
- C. AJUNTAMENT DE L'HOSPITALET
- D. AJUNTAMENT DE L'HOSPITALET

**LLISTAT DE PROPIETARIS**

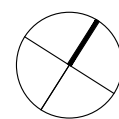
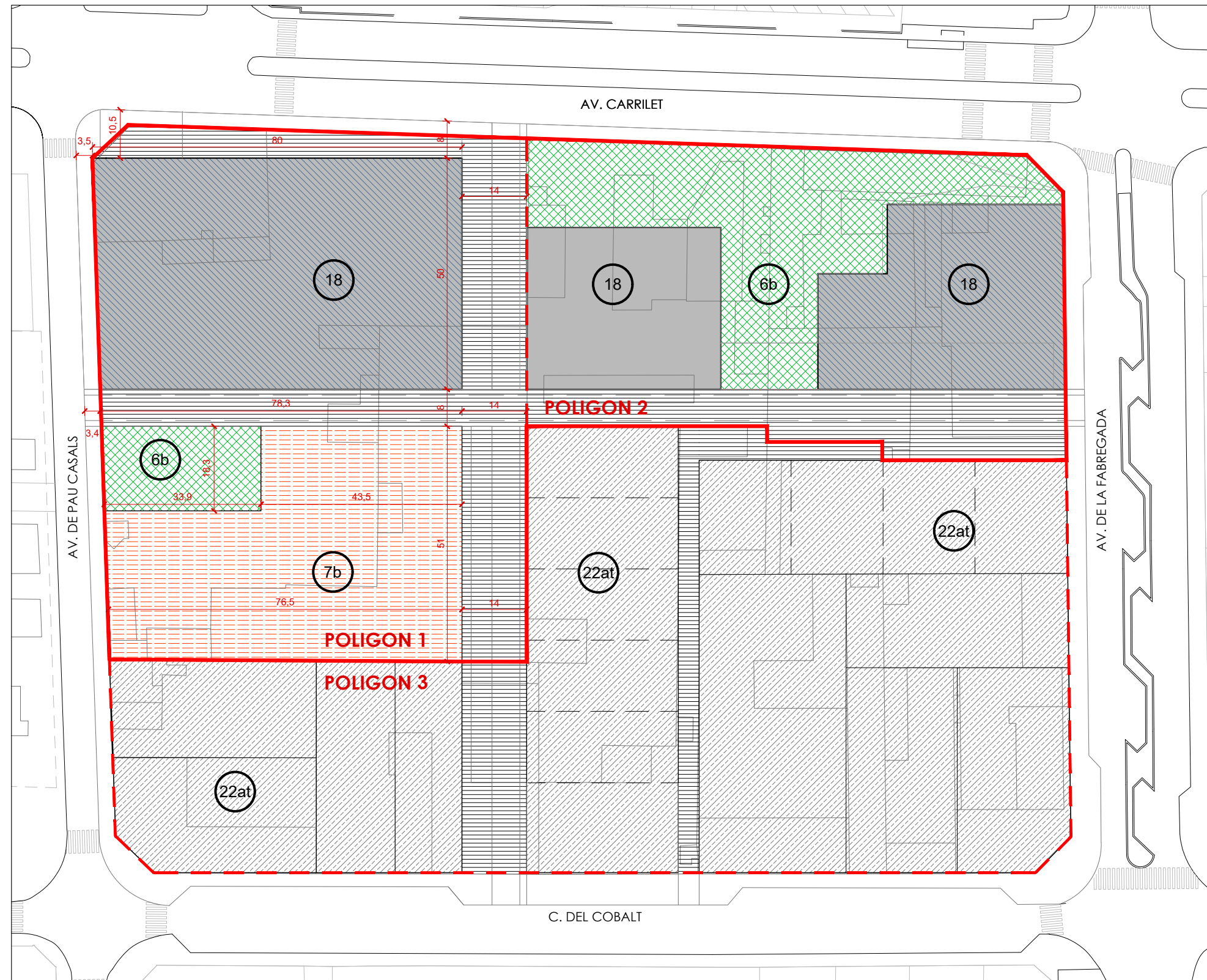
**POLÍGON 2**

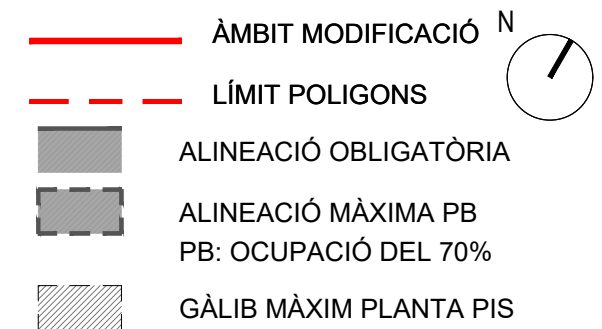
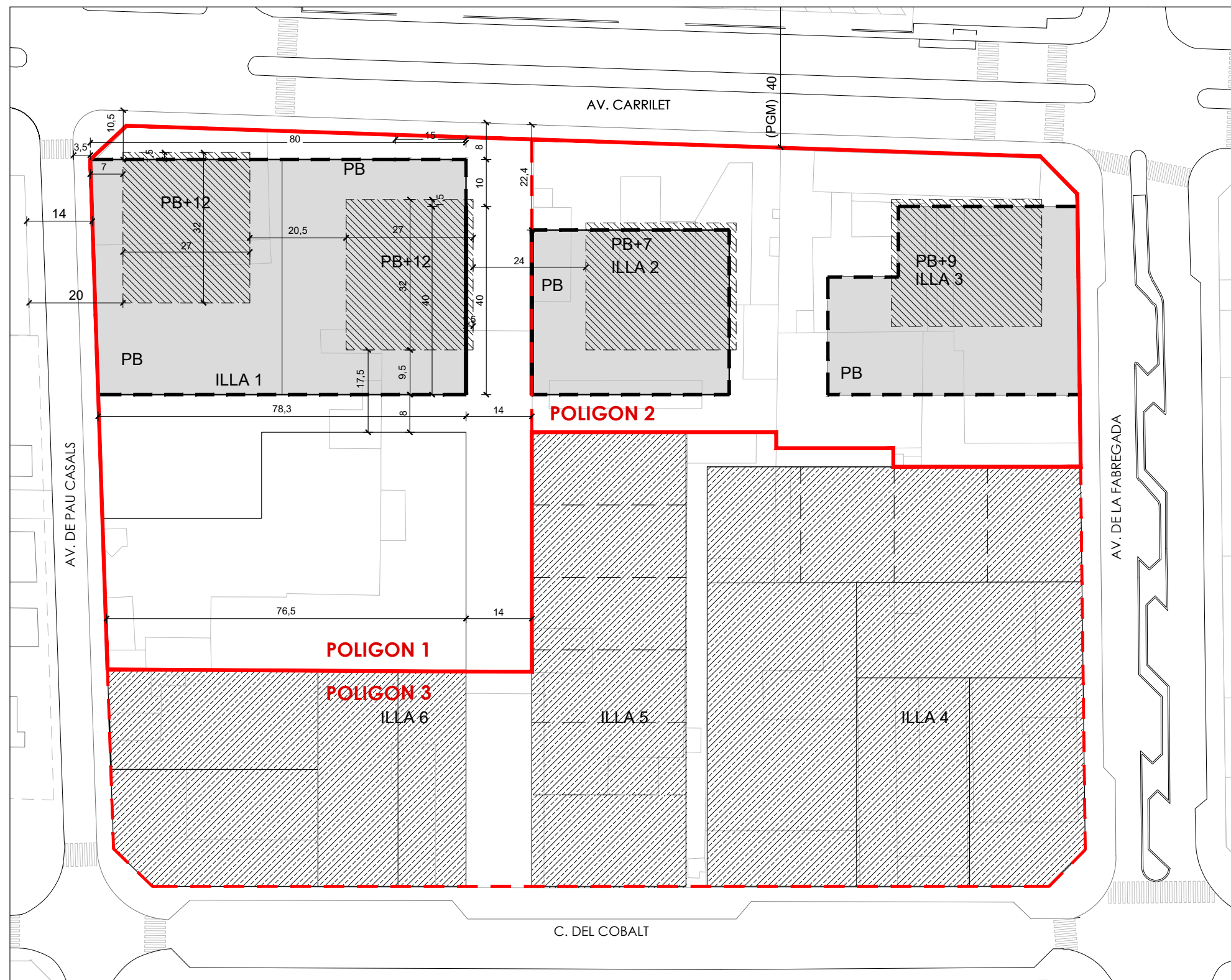
- E. SOLRAC OIL, S.L.
- F. NATURGY ENERGY GROUP SA





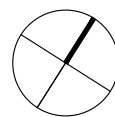
— ÀMBIT MODIFICACIÓ  
- - - LÍMIT POLIGONS



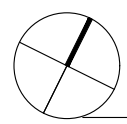
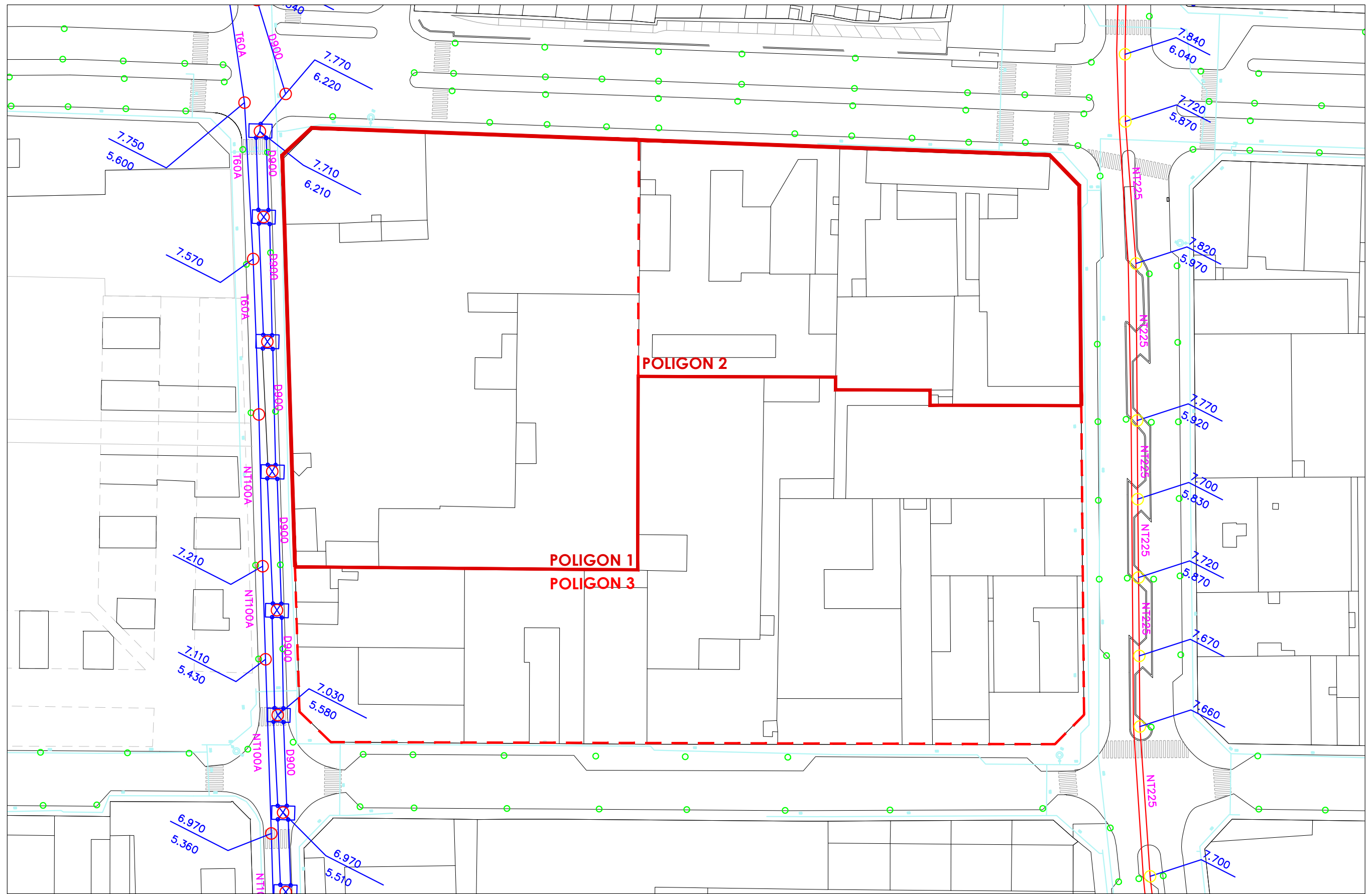


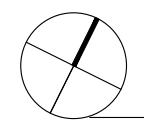
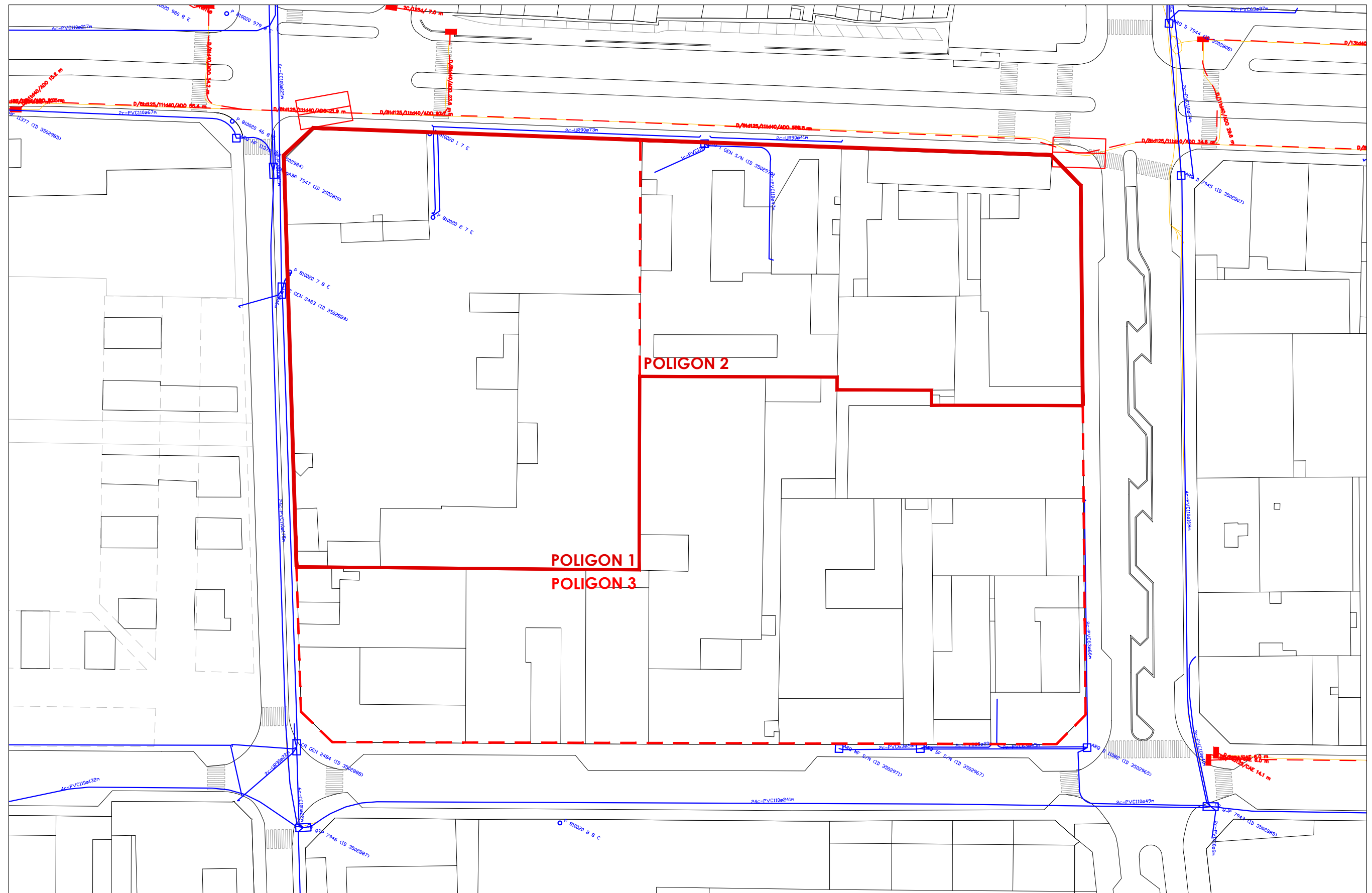
QUADRE DE SUPERFÍCIES DE SÒL I SOSTRE PER ILLES I POLIGONS

	SOL	SOSTRE		
		Total	Terciario	Industrial
ILLA 1	3.353	21.080	21.080	-
<b>TOTAL POLIGON 1</b>	<b>3.353</b>	<b>21.080</b>	<b>21.080</b>	<b>-</b>
ILLA 2	1.071	6.941	6.941	-
ILLA 3	1.255	7.693	7.693	-
<b>TOTAL POLIGON 2</b>	<b>2.326</b>	<b>14.634</b>	<b>14.634</b>	<b>-</b>
ILLA 4	7.108	14.216	-	14.216
ILLA 5	3.167	7.617	-	7.617
ILLA 6	3.415	8.109	-	8.109
<b>TOTAL POLIGON 3</b>	<b>13.691</b>	<b>29.942</b>	<b>-</b>	<b>29.942</b>
<b>TOTAL PMU</b>	<b>19.370</b>	<b>65.656</b>	<b>35.714</b>	<b>29.942</b>

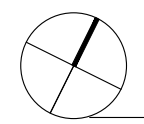
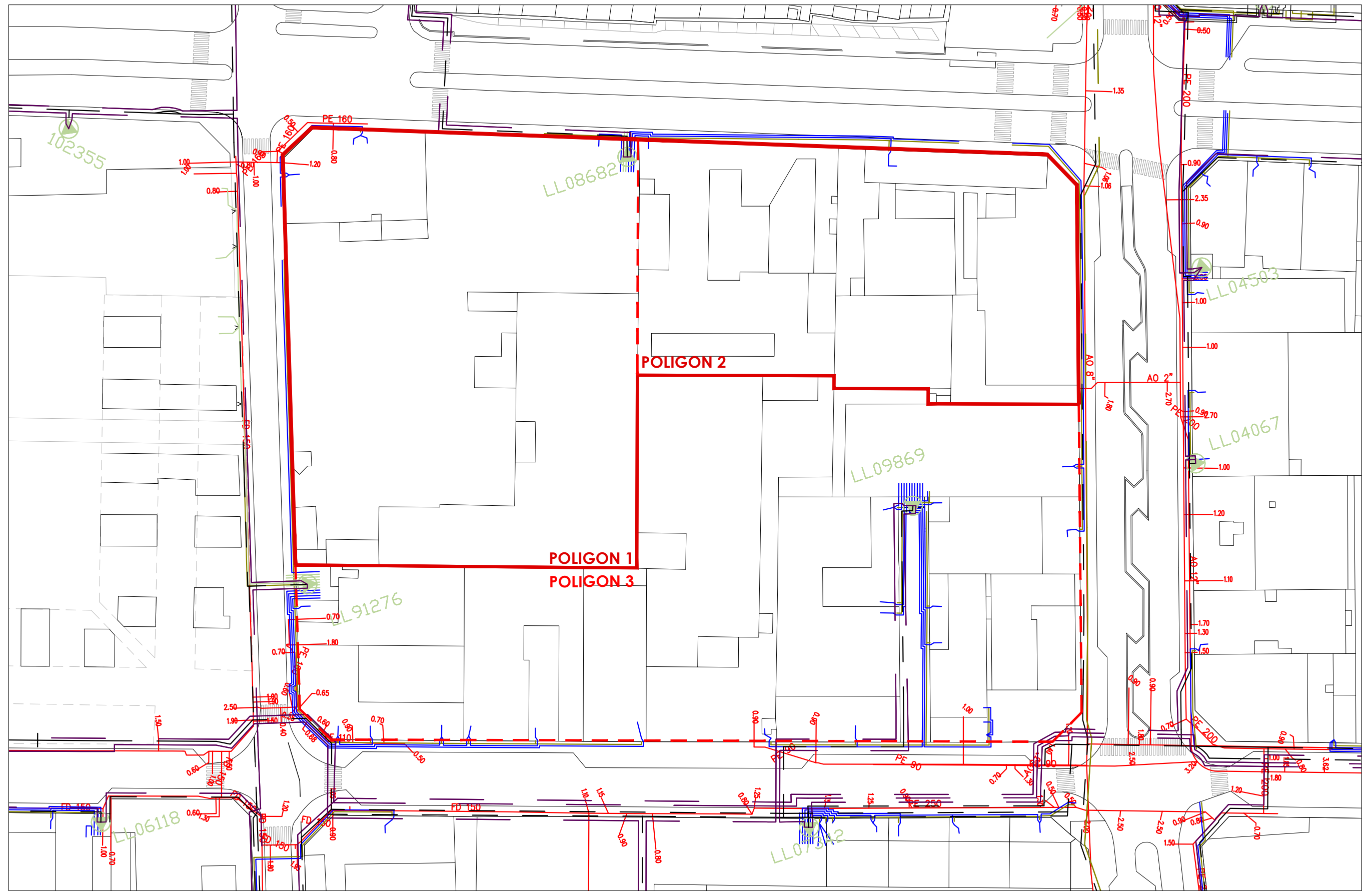


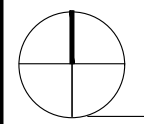
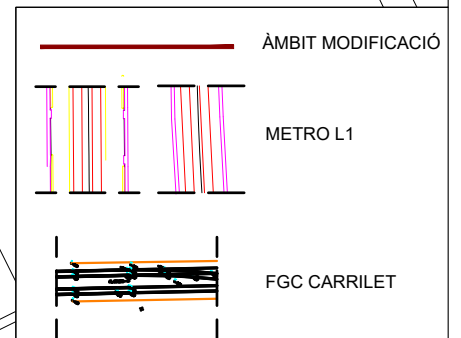
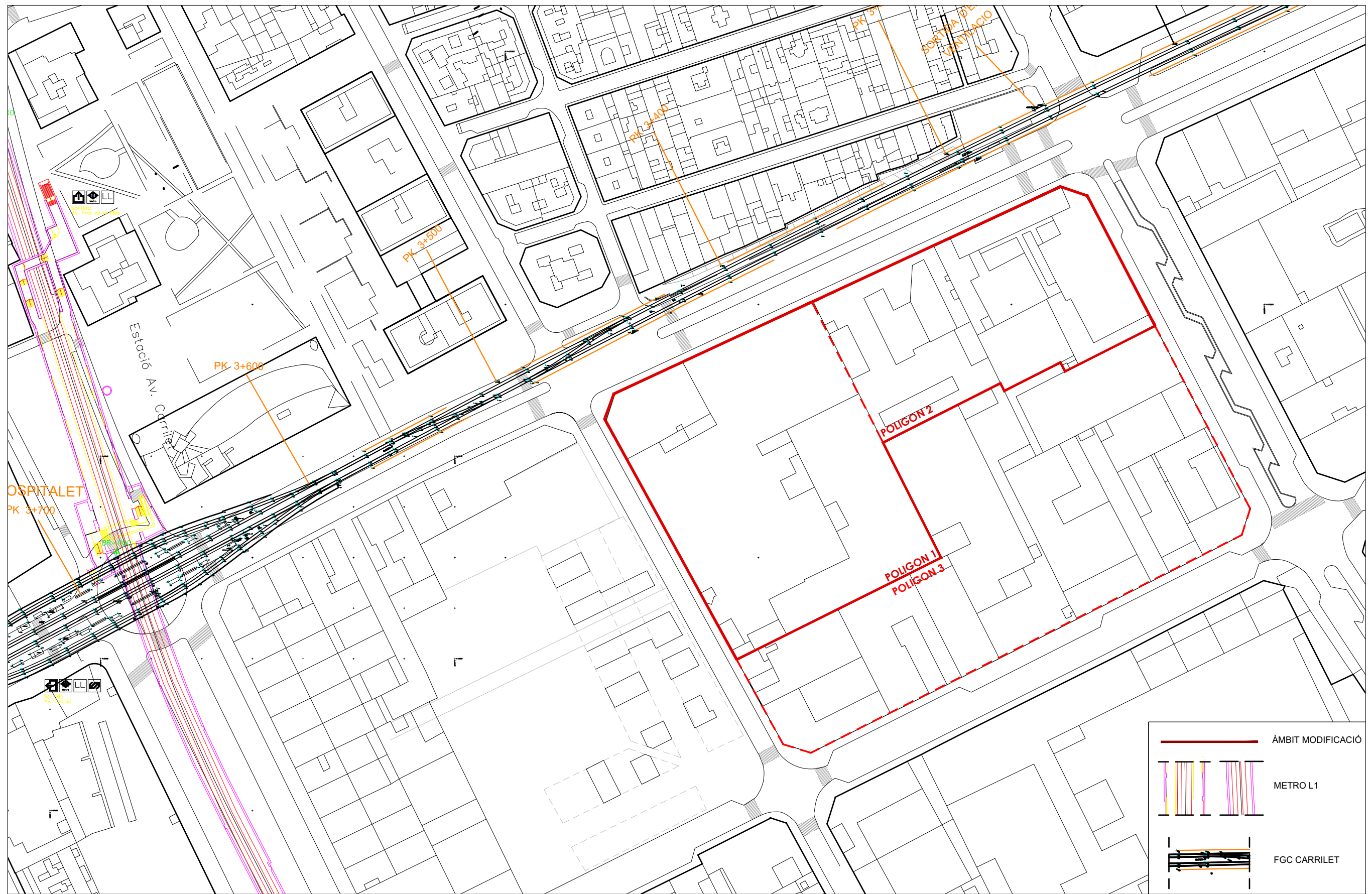
— ÀMBIT MODIFICACIÓ   
 — AIGUA   
 — CLAVEGUERAM FINALS OBRA   
 — CLAVEGUERAM PRIMARI





— ÀMBIT MODIFICACIÓ   
 — GAS   
 — FECSA MT   
 — FECSA MT 25   
 — FECSA BT   
 — FECSA BT 380

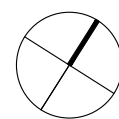
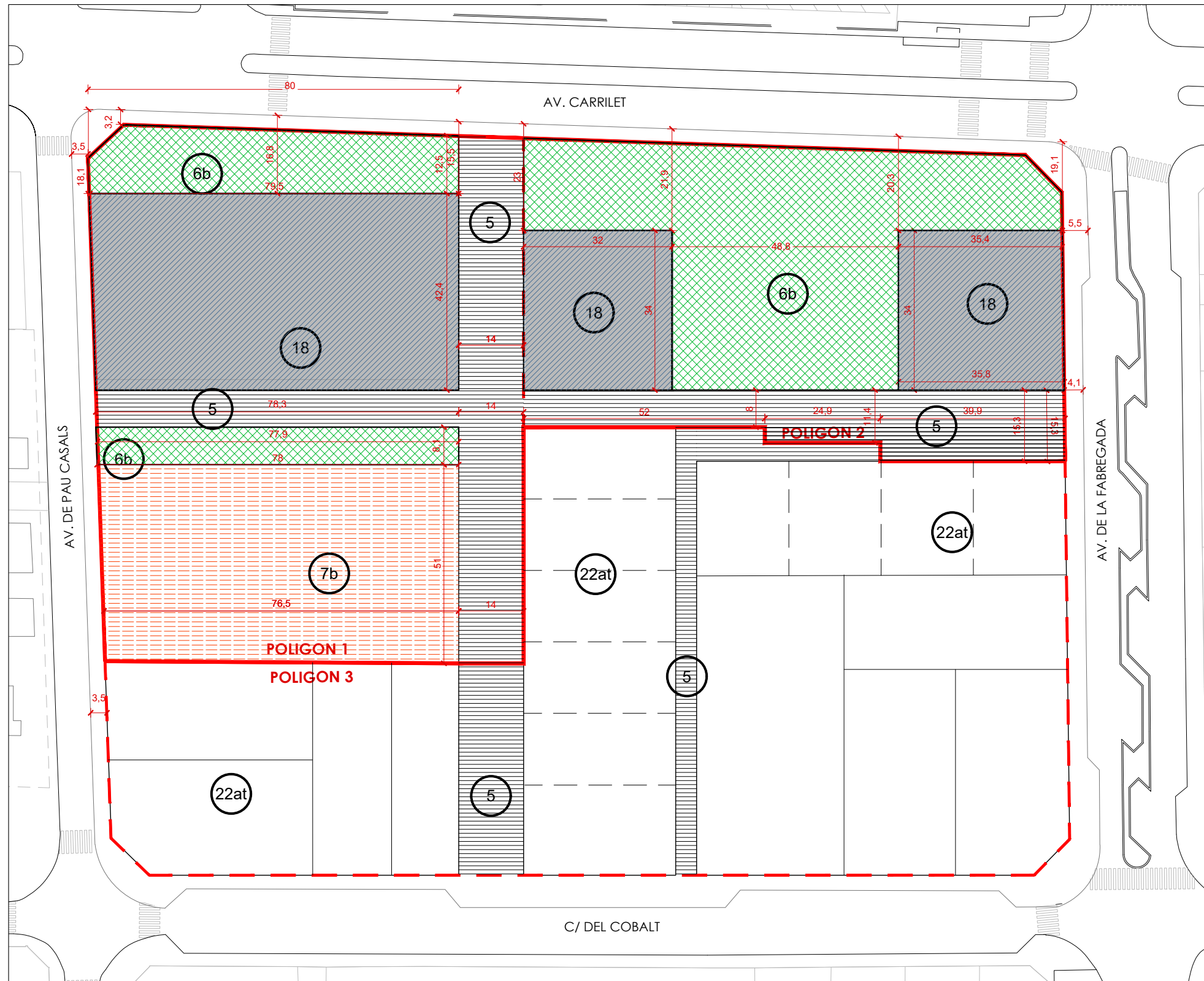
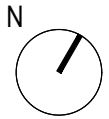


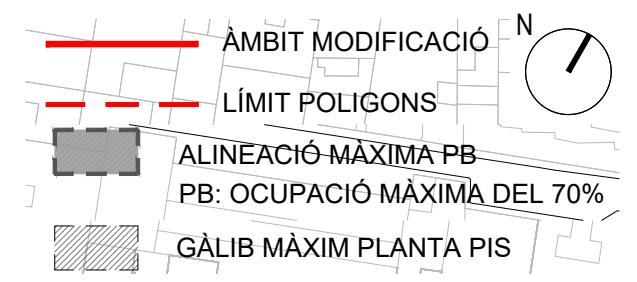
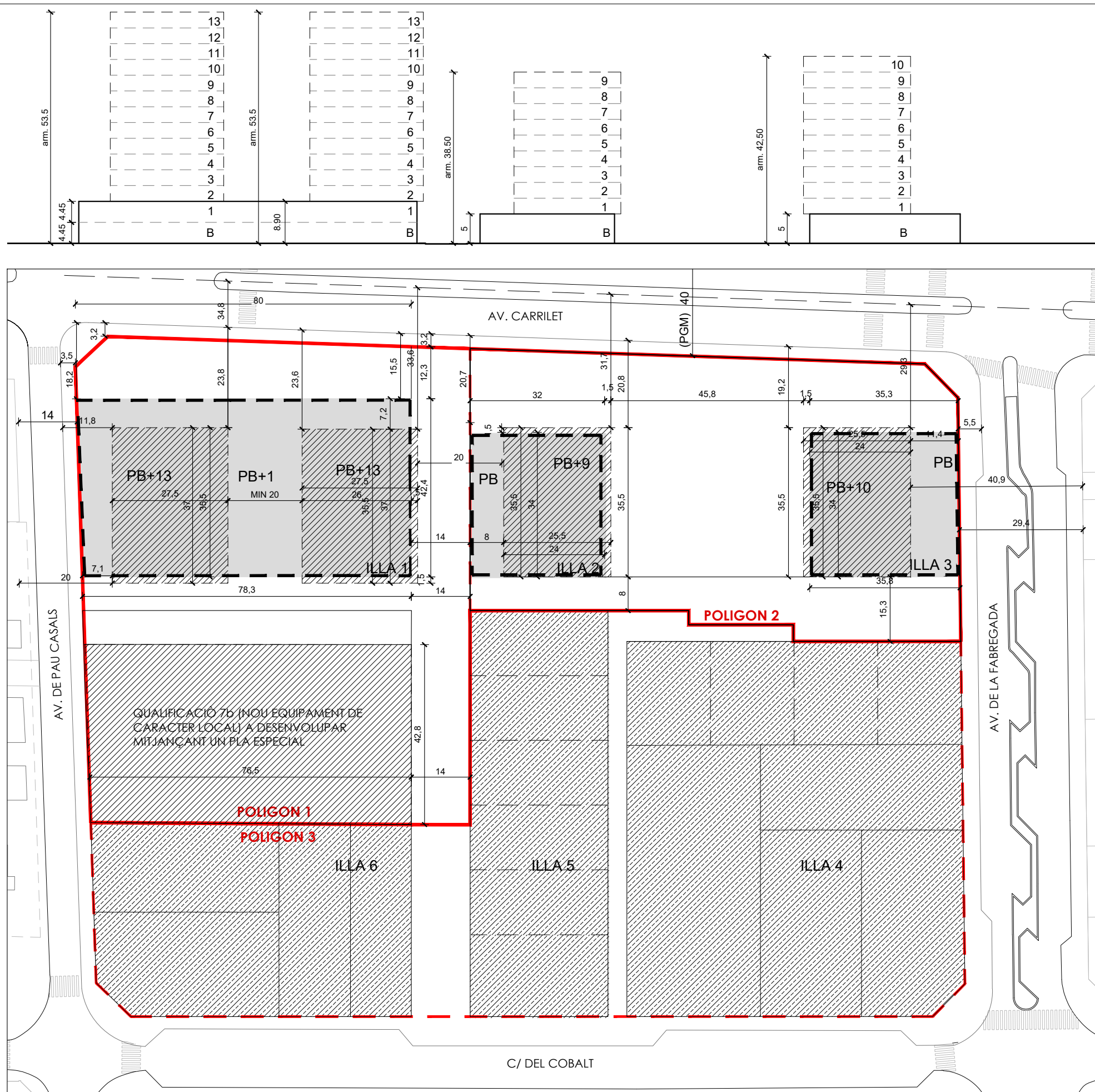


QUADRE DE SUPERFÍCIES DE SÒL DE LA DIVISIÓ POLIGONAL

	Sòl (m²)	Sòl amb aprofitament		Espais lliures		Equipament		Total cessió V+E		Vialitat		Total sòl públic	
		Superfície	%	Superfície	%	Superfície	%	Superfície	%	Superfície	%	Superfície	%
Poligon 1	10.540	3.353	31,8%	1.690	16,0%	3.283	31,1%	4.973	47,2%	2.214	21,0%	7.187	68,2%
Poligon 2	7.317	2.326	31,8%	3.732	51,0%	0	0,0%	3.732	51,0%	1.259	17,2%	4.991	68,2%
Poligon 3	14.971	13.691	91,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1.280	8,6%	1.280	8,6%
TOTAL ILLA	32.828	19.370	59,0%	5.422	16,5%	3.283	10,0%	8.705	26,5%	4.753	14,5%	13.458	41,0%

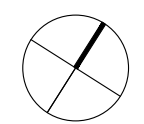
— ÀMBIT MODIFICACIÓ  
 - - - LÍMIT POLIGONS

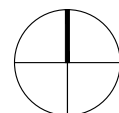
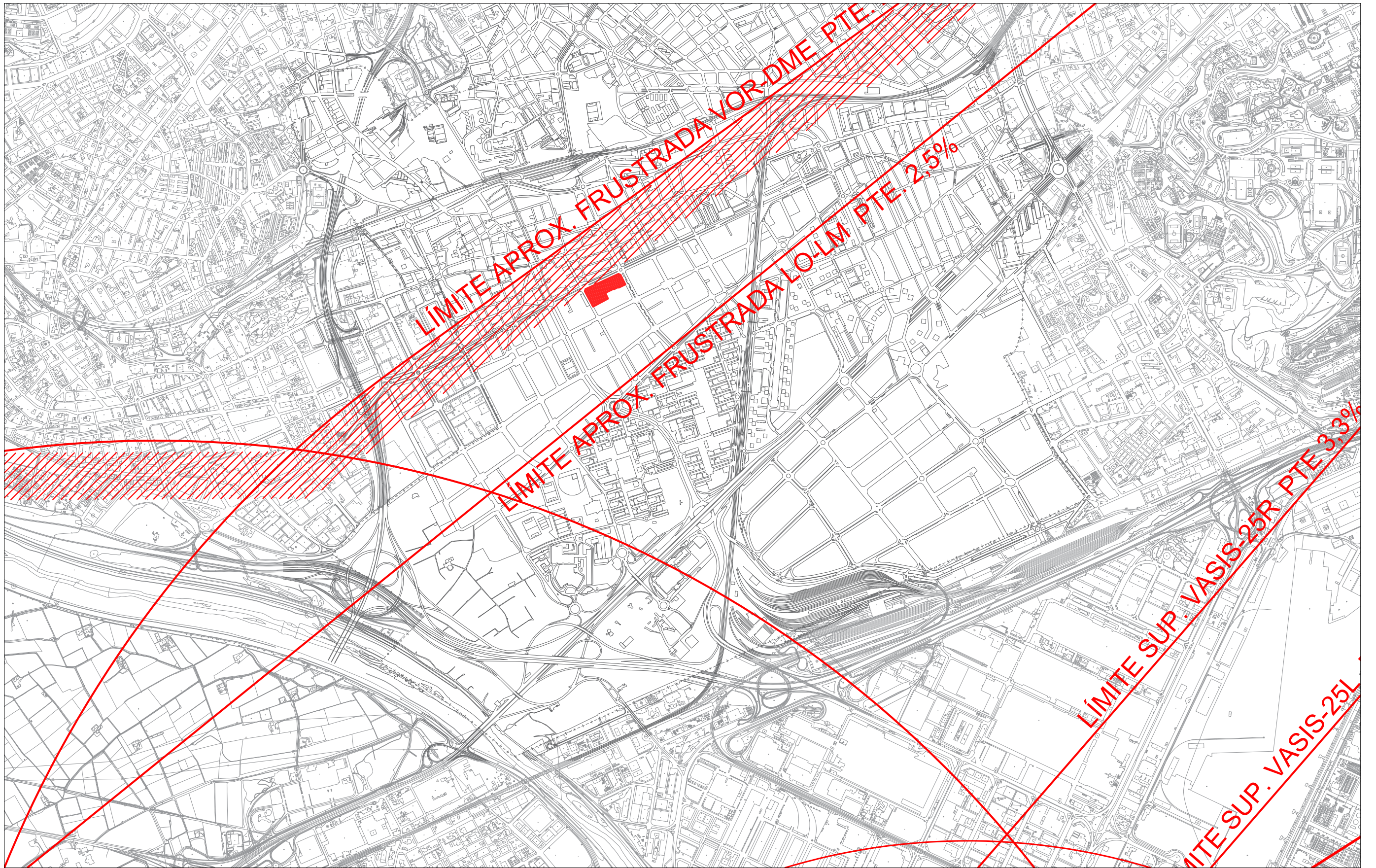


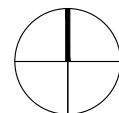


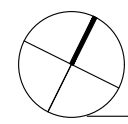
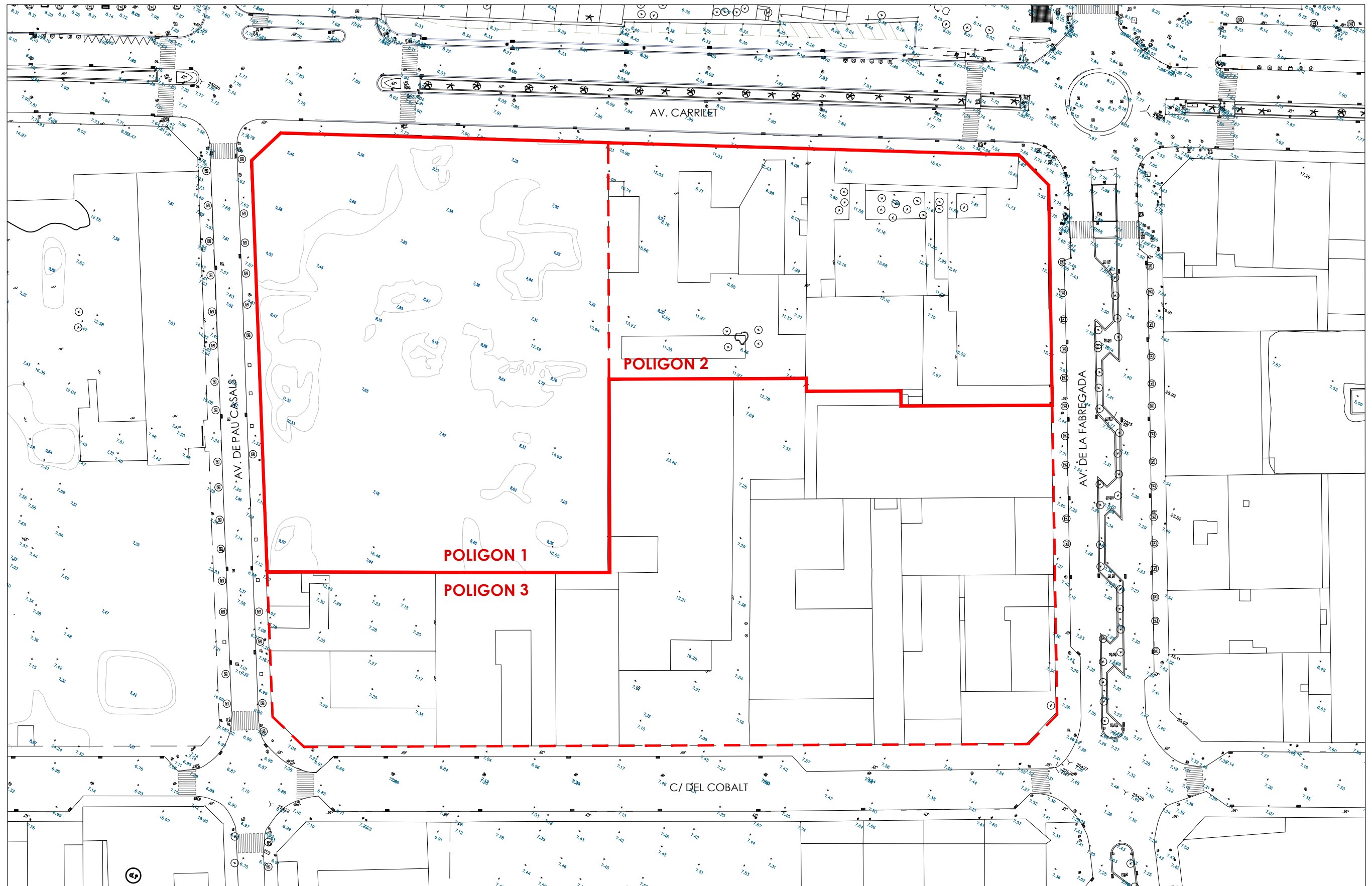
QUADRE DE SUPERFÍCIES DE SÒL I SOSTRE PER ILLES I POLIGONS

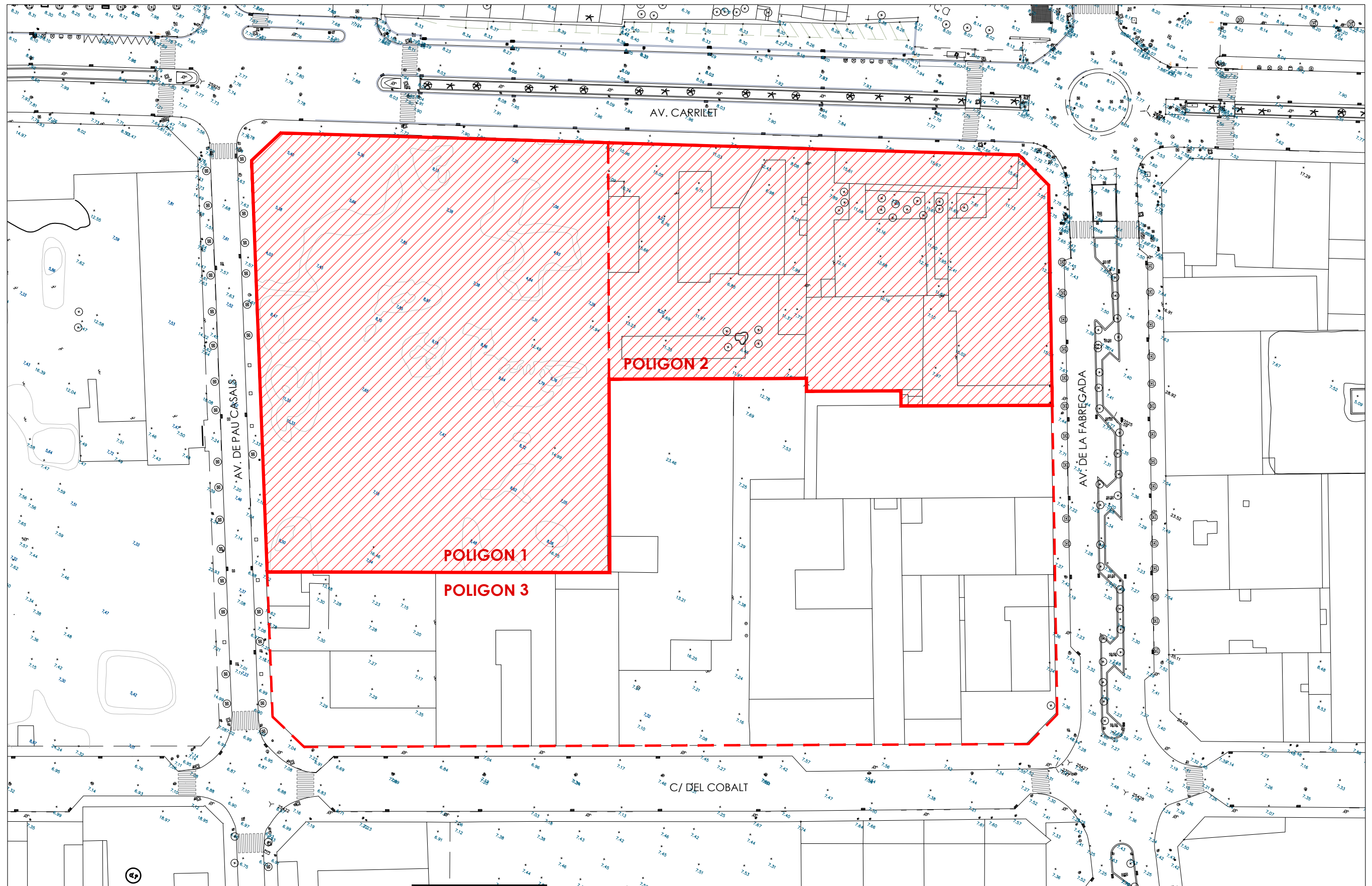
	SOL	SOSTRE			
		Total	Residencial	Terciario	Industrial
ILLA 1	3.353	21.080	10.000	11.080	-
<b>TOTAL POLIGON 1</b>	<b>3.353</b>	<b>21.080</b>	<b>10.000</b>	<b>11.080</b>	<b>-</b>
ILLA 2	1.071	6.941	6.941	-	-
ILLA 3	1.255	7.693	-	7.693	-
<b>TOTAL POLIGON 2</b>	<b>2.326</b>	<b>14.634</b>	<b>6.941</b>	<b>7.693</b>	<b>-</b>
ILLA 4	7.108	14.216	-	-	14.216
ILLA 5	3.167	7.617	-	-	7.617
ILLA 6	3.415	8.109	-	-	8.109
<b>TOTAL POLIGON 3</b>	<b>13.691</b>	<b>29.942</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>29.942</b>
<b>TOTAL PMU</b>	<b>19.370</b>	<b>65.656</b>	<b>16.941</b>	<b>18.773</b>	<b>29.942</b>











**ANNEX I - JUSTIFICATIU DEL MANTENIMENT DE  
L'EQUILIBRI DE LA DIVISIÓ POLIGONAL**



## Introducció

El següents punts: *descripció del conjunt, rendiment urbanístic, costos indemnitzatoris, costos enderroc i urbanització i el total de costos indemnitzatoris i d'urbanització*, han estat confeccionats per a justificar el manteniment de l'equilibri de beneficis i càrregues entre els polígons d'actuació urbanística (Polígons 1, 2 i 3) que componen l'àmbit del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet – l'Av. de la Fabregada – C/ Cobalt – Av. Pau Casals, tal i com disposa l'article 123 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, **d'acord a la modificació d'usos que ara es planteja en els Polígons 1 i 2** [modificació de 10.000 m<sup>2</sup> de l'ús d'oficines a l'ús residencial (hoteler) en polígon 1, i 6.941 m<sup>2</sup> en el polígon 2], considerant que les noves cessions urbanístiques d'espais públics destinades a zones verdes i equipaments que es deriven d'aquesta modificació seran assumides únicament per les Polígons 1 i 2.

No obstant això, seran els futurs projectes de reparcel·lació els que determinin la valoració definitiva dels aprofitaments i de les càrregues urbanístiques imputables a cadascun dels polígons.

### A- Descripció del conjunt

Per a la concreció estimativa de la viabilitat econòmica de la present modificació Puntual dels Polígons d'Actuació número 1 i número 2 del Pla de Millora Urbana es parteix de la prospecció de mercat realitzada per a determinar el rendiment urbanístic de l'actuació i el conjunt de càrregues i despeses que comporta la urbanització del Sector, atenent a la divisió poligonal definida en el punt 5.1 de la Memòria del PMU vigent.

A partir del quadre d'equilibri de polígons que es va realitzar en el moment de redacció del PMU, es comprova que la present modificació no altera el mateix.

Es partirà de la viabilitat econòmica dels polígons 1 i 2, per després, realitzar un anàlisi global de la viabilitat del total del Sector.

### B- Rendiment urbanístic PMU.

Prospecció de valors de mercat i determinació de les unitats d'aprofitament. L'equivalència fixada per a les unitats d'aprofitament del polígon s'ha fixat en 1u.a. = 1€.

El rendiment urbanístic del Sector que es reflecteix a continuació és el que determinava per als tres polígons el Pla de Millora Urbana vigent

#### POLÍGON 1.

	Superfície	u.a/m2	u.a.	u.a. 90%	u.a. Senseurbanitz	u.a/m2 sòl
<b>POLIGON 1</b>	<b>10.540</b>					
Verd	625	200	125.000			
Vialitat	2.676	275	735.900			
Equipament	3.283	600	1.969.800			
<b>Total càrregues urb.</b>	<b>6.585</b>		<b>2.830.700</b>			
<b>Sostre edificable</b>	<b>21.080</b>	<b>800</b>	<b>16.864.000</b>	<b>15.177.600</b>	<b>12.346.900</b>	<b>1.171,43</b>

Per el Polígon 1 s'obtenia un total de 12.346.900 unitats d'aprofitament.

#### POLÍGON 2.

	Superfície	u.a/m2	u.a.	u.a. 90%	u.a. Senseurbanitz	u.a/m2 sòl
<b>POLIGON 2</b>	<b>7.317</b>					
Verd	2.679	200	535.800			
Vialitat	1.259	275	346.225			
Equipament	0	600	0			
<b>Total càrregues urb.</b>	<b>3.938</b>		<b>882.025</b>			
<b>Sostre edificable</b>	<b>14.634</b>	<b>800</b>	<b>11.707.200</b>	<b>10.536.480</b>	<b>9.654.455</b>	<b>1.319,46</b>

Per el Polígon 2 s'obtenia un total de 9.654.455 unitats d'aprofitament.

#### POLÍGON 3

	Superfície	u.a/m2	u.a.	u.a. 90%	u.a. Senseurbanitz	u.a/m2 sòl
<b>POLIGON 3</b>	<b>14.971</b>					
Verd	0	200	0			
Vialitat	1.280	275	352.000			
Equipament	0	600	0			
<b>Total càrregues urb.</b>	<b>1.280</b>		<b>352.000</b>			
<b>Sostre edificable</b>	<b>29.942</b>	<b>660</b>	<b>19.761.720</b>	<b>17.785.548</b>	<b>17.433.548</b>	<b>1.164,49</b>

Per el Polígon 3 s'obtenia un total de 17.433.548 unitats d'aprofitament.

El total aprofitament del Sector resultava de la suma dels tres Polígons d'Actuació, aprofitament entre els tres polígons que donava compliment a l'establert per l'article 112 del Decret 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya i l'article 123 del seu Reglament, pel que fa al compliment de l'equilibri de beneficis i càrregues entre polígons d'actuació urbanístic en sectors de planejament.

En conjunt, la totalitat del Sector tenia un aprofitament privat de 39.434.903 unitats d'aprofitament:

	Superfície	u.a/m2	u.a.	u.a. 90%	u.a. Sense urbanitz	u.a/m2 sòl
<b>TOTAL ILLA</b>	<b>32.828</b>					
<b>Verd</b>	3.304	200	660.800			
<b>Vialitat</b>	5.215	275	1.434.125			
<b>Equipament</b>	3.283	600	1.969.800			
<b>Total carregues urb.</b>			<b>4.064.725</b>			
<b>Sostre edificable</b>	65.656		48.332.920	<b>43.499.628</b>		
					39.434.903	1.201,26

A aquesta valoració no s'expressaven els costos indemnitzatoris per a l'extinció dels drets d'arrendament i la valoració de les edificacions existents, tampoc s'assenyalaven els costos d'enderroc de les construccions.

### C- Rendiment urbanístic Modificació puntual PMU proposta pels polígons 1 i 2.

Atenent l'objectiu de la present Modificació, on es qualifiquen 10.000m2 de sostre residencial en el polígon 1 i 6.941m2 en el polígon 2, el rendiment urbanístic dels polígons 1 i 2 del Sector es determina a continuació per la present modificació Puntual dels Polígons d'Actuació número 1 i 2 del Pla de Millora Urbana, tot revisant i actualitzant els valors que hagin sofert variacions dels tres polígons.

S'han revisat els valors del nou sostre residencial, del terciari i del industrial, aquest últim tenint en compte el valor que li atorguen les determinacions del PMU vigent, l'experiència d'altres planejaments similars i els valors de mercat actuals.

### C.1- Costos indemnitzatoris.

Els costos per a l'extinció dels drets d'arrendament existents i la valoració de les edificacions existents, així com la valoració pel trasllat d'activitats es concretarà en el corresponent instrument de gestió, a mesura que es trametin tant el present planejament derivat com el corresponent instrument de gestió, en els que es farà constar que, de conformitat amb l'acord entre els propietaris de les finques que integren el Polígon 1 i el Polígon 2, i per tal de desenvolupar ambdós polígons independent i eficientment, cadascun dels propietaris assumirà els costos corresponents al seu polígon, dels conceptes assenyalats.

Pel que fa als costos indemnitzatoris es prendran, per confirmar l'equilibri de polígons i la viabilitat econòmica de la present Modificació puntual dels polígons 1 i 2, els valors que a continuació es determinen, atenent al determinat al PMU vigent, a l'experiència d'altres planejaments similars i als valors de mercat.

Quant al valor de les edificacions, s'han discriminat en funció de la seva tipologia: oficina, industrial, nau/magatzem o aparcament.

Valor indemnizatori construccions:

- Oficina/edifici industrial: 201,00 €/m2
- Nau /magatzem: 70% = 140,70 €/m2
- Aparcament/ marquesina 50% = 100,50 €/m2

Quan a les indemnitzacions per trasllat de les activitats, es considera un valor "base" de 120 €/m2, a ponderar en funció del grau d'utilització de les diferents edificacions i el moment de cessament de la mateixa.

De cara a confirmar aquest equilibri poligonal, es prenen les superfícies de les edificacions que constaven al Polígon 1 en el moment d'executar-se el PMU vigent i les que existeixen en el sector segons dades del cadastre del PMU i les activitats existents.

Les superfícies de les edificacions del Polígon 1 segons cadastre en el moment d'aprovar-se el PMU (2010) que és objecte de modificació i que han estat enderrocades en execució d'aquest planejament urbanístic, formant part dels corresponents costos d'urbanització assumits pels propietaris del Polígon 1 son:

	oficina indust	almacen	Aparc	total edif	parcela
ibergalex	<b>5841</b>	<b>1400</b>		<b>7241</b>	<b>9540</b>
vioca	<b>926</b>	<b>859</b>	<b>926</b>	<b>2711</b>	<b>1000</b>
	<b>6767</b>	<b>2259</b>	<b>926</b>	<b>9952</b>	<b>10540</b>

Les superfícies de les edificacions del polígon 2 segons dades cadastrals son:

Naturgy	864	1310	3961	6135	4111
SOLRAC	332	200	632	1164	3206
	<b>1196</b>	<b>1510</b>	<b>4593</b>	<b>7299</b>	<b>7317</b>

I al polígon 3, les superfícies construïdes considerades, afectades de vial son:

Cobalt 98		272		272	3884
Cobalt 102	774			774	762
	<b>774</b>	<b>272</b>		<b>1046</b>	<b>4646</b>

De cara a la valoració de les edificacions del polígon 1 s'han tingut en compte les edificacions de la parcel·la titularitat de Ibergalex que van ser objecte d'enderroc en execució del PMU i que equivalen al 50% de les que consten en el cadastre , ates que les restants edificacions ja havien estat enderrocades.

Pel que fa a les indemnitzacions pel trasllat d'activitats del polígon 1, s'ha considerat a efectes de l'equilibri poligonal, només les de la parcel·la propietat de Imposs, que era la única que tenia activitats en el seu edifici i que es van extingir en execució del PMU formant part aquestes indemnitzacions de les despeses assumides pel propietari de l'àmbit.

El valor de les edificacions de la parcel·la propietat del Grup Naturgy i les de la benzineria de SOLRAC al polígon 2, es veuran ponderades al 50% segons la seva tipologia i antiguitat, per la obsolescència que hi tindran en raó al temps transcorregut des del present planejament fins al seu desenvolupament.

Pel que fa a les indemnitzacions pel trasllat d'activitats del polígon 2, s'ha considerat, a efectes de l'equilibri poligonal, un valor unitari ponderat equivalent al 30% , en raó al pla d'etapes de la present Modificació puntual del PMU, que permetrà un cessament o disminució de les activitats progressiu.

Així mateix, i atenent al pla d'etapes de la present Modificació puntual del PMU, que preveu un major termini per al desenvolupament del polígon 2, i tenint en compte l'acord adoptat pels propietaris d'ambdós polígons, que s'assenyala al primer paràgraf d'aquest apartat C.1, s'ha considerat que el valor de les edificacions i de les activitats de la benzineria existent al polígon 2 i de les activitats implantades a les edificacions existents a la parcel·la propietat de NATURGY del mateix polígon 2, i sense perjudici de la seva quantificació al Projecte de Reparcel·lació corresponent, no seran objecte de indemnització a càrrec dels propietaris dels altres propietaris dels altres polígons.

Quan al polígon 3, s'han considerat les indemnitzacions per valoració de les edificacions existents, així com la valoració pel trasllat d'activitats, de les edificacions de les parcel·les afectades pel sistema viari determinat en el PMU.

## C.2- Costos enderroc i urbanització

Pel que fa als costos d'enderroc, i sense perjudici de que també seran assumits exclusivament pels propietaris de cadascun dels polígons 1 i 2 independentment, en raó de l'acord que han arribat entre ells, i que resta assenyalat a l'apartat anterior C-1, en aquesta modificació puntual dels polígons 1 i 2, es prendrà per confirmar l'equilibri de polígons i la viabilitat econòmica, les superfícies de les edificacions que van ser objecte d'enderroc en execució del PMU pel Polígon 1 el qual va assumir aquestes despeses que integren les despeses d'urbanització a tenir en compte i les existents als Polígons 2 i 3, segons cadastre i s'ha ajustat el valor determinat al PMU vigent.

Així, pel Polígon 1 i, atenent a que la superfície que va ser objecte d'enderroc, és de 6.332 m<sup>2</sup> s, (Totes les edificacions de la parcel·la de Imposs i el 50% de les edificacions que

constaven al cadastre a la parcel·la de lbergalex), el cost per aquest concepte és de 506.520€.

En el Polígon 2, atès que la superfície objecte d'enderroc és de 7.299 m<sup>2</sup> s, el cost per aquest concepte és de 583.920 €.

En el Polígon 3, atès que la superfície objecte d'enderroc és de 1.046 m<sup>2</sup> s, el cost per aquest concepte és de 83.680 €.

En el total Sector el cost per enderroc és de **1.174.120 €**.

Pel que fa al cost de la obra urbanitzadora restant, només variarà, respecte al previst al PMU, el corresponent als polígons 1 i 2 en el que s'incrementa la superfície destinada a zona verda i per tant el cost de la obra urbanitzadora incloent vialitat, serveis afectats i instal·lació de les corresponents estacions transformadores, etc, i, partint d'un cost unitari 200 € m<sup>2</sup> per a la zona verda i 275 € m<sup>2</sup> per a la vialitat i serveis. Es preveu un cost pel polígon 1 de 946.850 €, i pel polígon 2 de 1.092.625 € i pel polígon 3 de 352.000 €.

Així mateix, s'hauran de tenir en compte els costos de gestió pel seu desenvolupament, com son: la redacció del planejament, dels projectes de urbanització i de reparcel·lació, la direcció de les obres d'urbanització i enderroc, despeses de juntes de compensació, inscripcions registre, etc que s'avaluen en un 25%.

A aquest costos s'haurà d'afegir els costos de indemnització de construccions i activitats.

La determinació concreta dels costos esmentats s'efectuarà en el corresponent Projecte de Reparcel·lació, mitjançant el compte de liquidació que atribuirà a cadascuna de les finques els costos pels quals respon en proporció a l'aprofitament urbanístic que li correspongui.

#### D- Quadre total costos indemnitzatoris i d'urbanització, i rendiment per polígons

El diferencial entre beneficis i càrregues entre els Polígon 1, Polígon 2 i Polígon 3, aplicant les propostes d'aquesta modificació puntual dels POLÍGONS 1 I 2 representen un percentatge inferior al 15 % entre els tres polígons i, per tant, es dona compliment a l'establert per l'article 118 (modificat per l'article 47 de la Llei 3/2012) del Decret 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya i l'article 123 del seu Reglament, pel que fa al compliment

de l'equilibri de beneficis i càrregues entre polígons d'actuació urbanística en sectors de planejament.

#### QUADRE D'EQUILIBRI DE POLIGONS

	Superfície	u.a/m2	u.a.	u.a. 90%	u.a. Descomptant urbanització	u.a./ m2 sòl	Total u.a .	u.a/m2 sòl total
<b>POLIGON 1</b>	<b>10.540</b>							
<b>Verd</b>	1.690	200	338.000					
<b>Vialitat</b>	2.214	275	608.850					
<b>Enderrocs</b>	6.332	80	506.520					
<b>Gestio</b>	25%		363.343					
<b>Total carregues urb.</b>	3.904		<b>1.816.713</b>					
<b>Sostre edificable</b>	21.080		17.294.000	<b>15.564.600</b>				
Residencial	10.000	843	8.430.000					
Terciari	11.080	800	8.864.000					
					13.747.888	1.304,35		
<b>Construccions</b>	3.847	201	773.147					
	1.559	140,7	219.351					
	926	100,5	93.063					
<b>Activitats</b>	2.711	120	325.320					
<b>Total indemnitz.</b>			<b>1.410.881</b>				<b>12.337.007</b>	<b>1.170,49</b>
								7,84%
<b>POLIGON 2</b>	<b>7.317</b>							
<b>Verd</b>	3.732	200	746.400					
<b>Vialitat</b>	1.259	275	346.225					
<b>Enderrocs</b>	7.299	80	583.920					
<b>Gestio</b>	25%		419.136					
<b>Total carregues urb.</b>	4.991		<b>2.095.681</b>					
<b>Sostre edificable</b>	14.634		12.005.663	<b>10.805.097</b>				
Residencial	6.941	843	5.851.263					
Terciari	7.693	800	6.154.400					
					8.709.415	1.190,30		
<b>Construccions</b>	1.196	100,5	120.198					
	1.510	70,35	106.229					

	4.593	50,25	230.798		
<b>Activitats</b>	7.299	36	262.764		
<b>Total indemnitz.</b>			<b>719.989</b>	<b>7.989.427</b>	<b>1.091,90</b>
<b>POLIGON 3</b>	<b>14.971</b>				
<b>Verd</b>	0	200	0		
<b>Vialitat</b>	1.280	275	352.000		
<b>Enderrocs</b>	1.046	80	83.680		
<b>Gestio</b>	25%		108.920		
<b>Total carregues urb.</b>	1.280		<b>544.600</b>		
<b>Sostre edificable</b>	29.942	600	17.965.200	<b>16.168.680</b>	
				15.624.080	1.043,62
<b>Construccions</b>	774	201	155.574		
	272	140	38.080		
<b>Activitats</b>	1.046	120	125.520		
<b>Total indemnitz.</b>			<b>319.174</b>	<b>15.304.906</b>	<b>1.022,30</b>
					-5,81%
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>32.828</b>				
<b>Verd</b>	5.422	200	1.084.400		
<b>Vialitat</b>	4.753	275	1.307.075		
<b>Enderrocs</b>	14.677	80	1.174.120		
<b>Gestio</b>	25%		891.399		
<b>Total sector</b>	10.175		<b>4.456.994</b>		
<b>Sostre edificable</b>	<b>65.656</b>		47.264.863	<b>42.538.377</b>	
				38.081.383	1.160,03
<b>Construccions</b>	14.677		1.736.440		
<b>Activitats</b>	11.056		713.604		
<b>Total indemnitz.</b>			<b>2.450.044</b>	<b>35.631.339</b>	<b>1.085,39</b>

La mitjana dels aprofitaments descomptant les carregues urbanístiques dels tres polígons resulta 1.085,39 u.a/m<sup>2</sup> i per tant la diferència en percentatge dels diferents polígons amb la mitjana és pel polígon 1 un excés de 7,84%, pel polígon 2 un excés del 0,60% i pel polígon 3 un defecte del 5,81%.

I per tant, queda demostrat que el diferencial entre beneficis i càrregues entre el Polígon 1, Polígon 2 i Polígon 3, aplicant les propostes d'aquesta Modificació puntual dels POLÍGONS 1 I 2 del PMU representen un percentatge inferior al 15 % entre els tres polígons

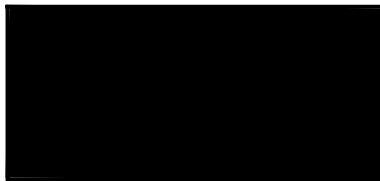
**Les diferències existents hauran de ser compensades d'acord amb allò establert en l'article 123 del RLU, tot sense perjudici dels acords que es puguin arribar entre propietaris, tal i com s'ha produït entre les propietaris dels Polígons 1 i 2, de conformitat amb allò que consta en els apartats C.1, C.2 i D "viabilitat econòmica" del present Annex I**


#### Viabilitat econòmica

Tal com s'ha manifestat anteriorment al llarg del present document, les càrregues esmentades anteriorment suposen, atenent als ingressos previstos i especificats del Pla, un cost perfectament assumible per la promoció de cadascun dels polígons, tot i que sigui a càrrec exclusiu dels corresponents propietaris de cadascun dels polígons, i per tant, pel desenvolupament del Sector i que, en conseqüència, dona viabilitat econòmica a l'execució del Pla.

D'altra banda, i pel que fa a la repercussió a la despesa municipal del manteniment de l'obra urbanitzadora i conservació de sistemes, cal tenir present que ens trobem davant d'una operació no de nova urbanització sinó de re-urbanització, on el manteniment de la urbanització actual ja va a càrrec de l'Ajuntament i, per tant, no suposarà un augment de despesa pública, en el benentès que el petit increment que pot suposar l'increment de superfícies destinades a sistemes es compensarà amb escreix amb la meritació de tributs directes (IBI) de caràcter real que graven el valor dels immobles i que suposarà una major recaptació d'impostos així com dels ingressos derivats de l'atorgament de les corresponents llicències edificatòries.

L'Hospitalet del Llobregat, Setembre 2021

  
V. Guarnier Muñoz, Arquitecte  
**VIGUM PROJECT, SLP**

  
Almudena García Cebrián, Advocada  
**LEXURB ADVOCADES SLP**



## **ANNEX II - ESTUDI DE MOBILITAT**

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA  
DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DELS POLIGONS D'ACTUACIÓ núm. 1 i núm.2 i REFOSA DEL PLA DE MILLORA URBANA DE L'ILLA  
DELIMITADA PER l'av. CARRILET l'av. DE LA FABREGADA c/ DEL COBALT l'av. DE PAU CASALS DEL TERME MUNICIPAL DE  
L'HOSPITALET DE LLOBREGAT**

**Modificació Juliol 2020**

---

## Acrònims

### Equip de treball



[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

ATM	Autoritat del Transport Metropolità
C/D	Càrrega i Descàrrega
EAMG	Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada
EMQ	Enquesta de la Mobilitat Quotidiana
IDESCAT	Institut d'Estadística de Catalunya
IMD	Intensitat Mitjana Diària de Trànsit
PMD	Pla Director de Mobilitat
PMU	Pla de Mobilitat Urbana

<b>I. Introducció</b> .....	<b>7</b>
1. Antecedents .....	7
2. Objectius i estructura del document .....	8
<b>II. Metodologia de treball</b> .....	<b>9</b>
<b>III. Marc general</b> .....	<b>11</b>
1. Situació .....	11
<b>IV. Anàlisi de la mobilitat actual</b> .....	<b>15</b>
1. Anàlisi global de desplaçaments .....	15
2. Repartiment modal dels desplaçaments .....	16
3. Mobilitat actual als polígons .....	17
<b>V. Anàlisi de la mobilitat generada</b> .....	<b>19</b>
1. Introducció .....	19
2. Paràmetres establerts en els annexos del Decret 344/2006 .....	19
2.1. Annex I del Decret: Viatges generats / dia .....	19
2.2. Annex II del Decret: aparcament de bicicletes .....	20
2.3. Annex III del Decret: aparcament de vehicles .....	20
3. Càlcul de la mobilitat generada .....	21
3.1. Mobilitat generada segons ràtios del decret 344/2006 .....	21
3.2. Repartiment per modes de desplaçament .....	22
3.3. Distribució horària de la mobilitat .....	23
4. Previsions d'aparcaments .....	23
4.1. Previsions d'aparcaments per a bicicletes .....	23
4.2. Previsions d'aparcaments per a vehicles motoritzats .....	24

5. Distribució urbana de mercaderies .....	25
<b>VI. Anàlisi de la xarxa existent .....</b>	<b>27</b>
1. Xarxa viària bàsica .....	27
1.1. Vies principals .....	27
1.2. Xarxa de vianants .....	31
1.3. Itineraris de bicicletes .....	32
2. Xarxa actual de transport públic .....	33
2.1. Metro .....	36
2.3. Autobusos .....	38
<b>VII. Xarxes proposades per modes de transport ....</b>	<b>44</b>
1. Itineraris de vianants .....	44
1.1. Criteris per a definir la xarxa de vianants .....	44
1.2. Definició de la xarxa de vianants .....	45
2. Xarxa de bicicletes .....	46
2.1. Criteris per a definir la xarxa de bicicletes .....	46
2.2. Definició de la xarxa de bicicletes .....	46
3. Xarxa de transport públic .....	47
3.1. Criteris per a definir la xarxa de transport públic .....	47
3.2. Definició de la xarxa de transport públic .....	48
4. Itineraris de vehicles .....	48
4.1. Criteris per a definir la xarxa de vehicle privat .....	48
4.2. Definició de la xarxa de vehicle privat .....	48
5. Indicadors de gènere .....	49
<b>VIII. Mobilitat generada i contaminació atmosfèrica .....</b>	<b>50</b>

<b>IX. Resum i conclusions .....</b>	<b>54</b>
1. Comparativa entre la mobilitat actual i la mobilitat generada .....	54
2. Determinacions del Decret 344/2006 .....	54
2.1. Reserva mínima de places d'aparcament fora de la via pública .....	54
2.2. Paràmetres de planificació generals .....	55
2.3. Xarxa d'itineraris principals per a vianants, bicicletes, transport públic i vehicles privats. ....	55
2.4. Distribució urbana de mercaderies .....	55
<b>X. Contribució al finançament .....</b>	<b>56</b>
1. Costos de la mobilitat generada .....	56
2. Proposta de contribució al finançament .....	56
<b>XI. Tramitació .....</b>	<b>57</b>

---

## Índex de plànols

**Plànol 1. Situació**

**Plànol 2. Mobilitat generada i reserva d'aparcaments**

**Plànol 3. Xarxa de vianants**

**Plànol 4. Xarxa actual de carrils bici**

**Plànol 5. Xarxa de transport públic**

**Plànol 6. Xarxa de principals itineraris de vehicles**

---

## Índex d'annexos

**Annex 1. Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.**

### 1. Antecedents

En l'actualitat s'està redactant la modificació puntual dels polígons d'actuació número 1 i número 2 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'Avinguda del Carrilet, l'avinguda de la Fabregada, carrer del Cobalt i l'avinguda de Pau Casals en el terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat.

Atenent les indicacions del Decret Legislatiu 1 /2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme (art. 94.1), i la pròpia Llei de Mobilitat 9/2003 (art.18), les figures de planejament urbanístic i llurs revisions o modificacions així com els projectes d'ampliació d'implantacions singulars existents han de contenir un estudi de mobilitat que avaluï les necessitats i requeriments en aquest aspecte.

Aquests estudis d'avaluació de la mobilitat generada, conforme el que estableix l'article 18.1 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments no motoritzats amb bicicleta o a peu.

Els continguts d'aquest estudi, així com la seva tramitació, es concreten en el Decret 344/2006 de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, publicat al DOGC núm. 4723, de 21 de setembre de 2006. Aquest és el procediment que ha estat seguit per a la realització d'aquest estudi.

## 2. Objectius i estructura del document

Els objectius concrets als que dona resposta el present treball són avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat pels nous desenvolupaments, assegurar la connexió entre el sector i les diferents zones del territori i proposar les xarxes per on s'haurà de distribuir la nova mobilitat per a gestionar de manera sostenible aquesta nova mobilitat.

Aquest document desenvolupa l'estudi en els següents capítols:

El capítol II explica la **Metodologia de treball** que s'ha seguit.

En el capítol III es descriu el **Marc general** pel que fa a situació i l'estructura urbana.

En el capítol IV es presenta l'**Anàlisi de la mobilitat actual**, a partir de les dades obtingudes del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet de Llobregat.

A continuació, en el capítol V es presenta l'**Anàlisi de la mobilitat generada**, on s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat pel planejament.

El capítol següent, VI, mostra l'**Anàlisi de la xarxa existent**, on es descriuen les principals infraestructures de transport a l'àrea més propera del desenvolupament urbanístic, és a dir, la xarxa viària bàsica i la xarxa de transport públic existents.

En el capítol VII, es concreten les **Xarxes proposades per modes de transport**. És en aquest apartat on s'avalua la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat generada.

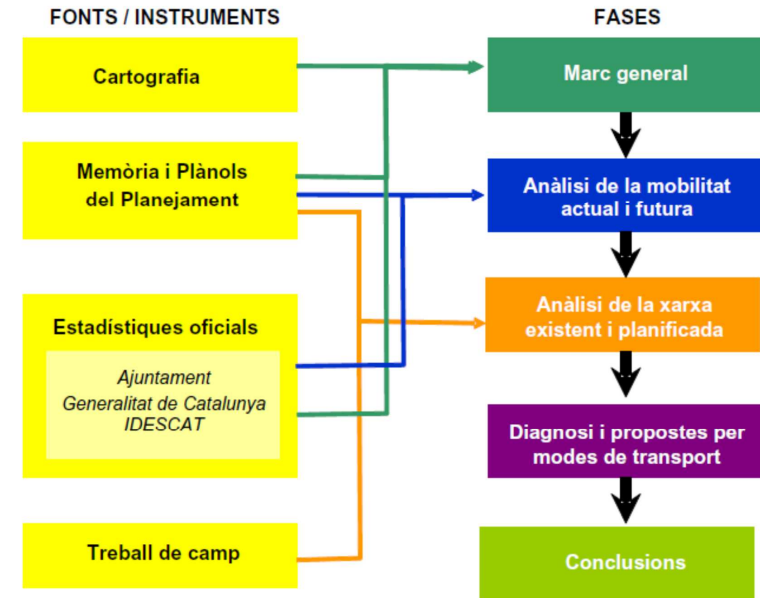
El capítol VIII avalua la **Contaminació atmosfèrica** que provoca la mobilitat generada pel planejament.

El capítol IX mostra un **Resum de les determinacions** a incorporar en el document de planejament.

Per finalitzar, els capítols X i XI detallen els aspectes relacionats amb el **Finançament** de les actuacions proposades, així com la **Tramitació** necessària per tal d'aprovar aquest estudi.

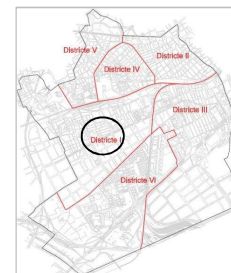
## II. METODOLOGIA DE TREBALL

Per a la realització del present estudi s'ha treballat en diverses fases utilitzant les fonts i instruments descrits en l'esquema següent.

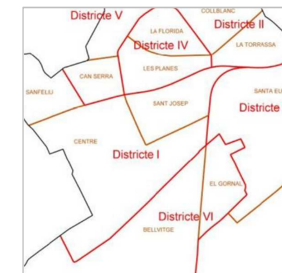


#### 1. Situació

La parcel·la àmbit d'estudi està situada en el barri de Santa Eulàlia dins el districte III de la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat. Es troba ubicada en el nord-oest del districte, dins del barri de Santa Eulàlia". Es tracta d'un barri amb una important dispersió d'usos i activitats. L'entorn on s'ubica l'actuació es actualment majoritàriament d'ús industrial.



Imatge 1. Situació del districte. Font: Ajuntament de l'Hospitalet.



Imatge 2. Distribució de barris del districte. Font: Ajuntament de l'Hospitalet.

La ciutat de l'Hospitalet de Llobregat pertany a la comarca del Barcelonès. Està situada entre els municipis de El Prat de Llobregat, Cornellà, Esplugues de Llobregat i Barcelona. La seva superfície es de 12,49 km<sup>2</sup> i te una població de 264.923 habitants (IDESCAT 2019). El municipi està immers en una operació global de remodelació de les seves àrees industrials a través del Pla de Renovació d'àrees industrials de l'Hospitalet (PRAIH).

L'àmbit de la present Modificació Puntual del Pla General Metropolità es troba dins d'un dels 15 Sectors proposats pel PRAIH com àrea intraurbana de possible intervenció per la seva renovació i/o transformació urbanística dins del Sector 14 – RIERA DELS FRARES.



Imatge 3. Fotoplà d'ubicació. Font: Document de Planejament

Com indica el propi nom de la Modificació Puntual, l'àmbit d'estudi es localitza a l'illa delimitada per l'avinguda Carrilet, l'avinguda de la Fabregada, el carrer del Cobalt i l'avinguda de Pau Casals.



Imatge 4. Ubicació de la parcel·la. Font: Cartografia Catastral

L'objecte d'estudi es tracta dels polígons 1 i 2 de la referida illa de superfície total aproximada 32.828 m<sup>2</sup>, desglossant-se de la següent manera:

- Polígon núm. 1 10.540,00 m<sup>2</sup>
- Polígon núm. 2 7.317,00 m<sup>2</sup>
- Polígon núm. 3 14.971,00 m<sup>2</sup>



	SUPERFÍCIES				TOTAL
	Amb aprofitament	Vialitat	Equipament	Zones Verdes	
<b>POLIGON 1</b>	3.956 m <sup>2</sup>	2.676 m <sup>2</sup>	3.283 m <sup>2</sup>	625 m <sup>2</sup>	<b>10.540 m<sup>2</sup></b>
<b>POLIGON 2</b>	3.379 m <sup>2</sup>	1.259 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	2.679 m <sup>2</sup>	<b>7.317 m<sup>2</sup></b>
<b>POLIGON 3</b>	13.691 m <sup>2</sup>	1.280 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	<b>14.971 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL ILLA</b>	<b>21.025 m<sup>2</sup></b>	<b>5.215 m<sup>2</sup></b>	<b>3.283 m<sup>2</sup></b>	<b>3.304 m<sup>2</sup></b>	<b>32.828 m<sup>2</sup></b>

Imatge 5. Parcel·lació final de l'àmbit. Font: Document de Planejament

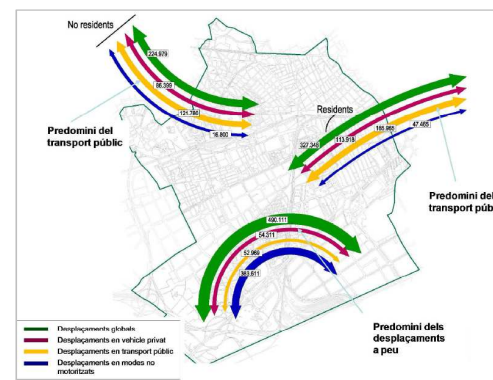
## IV. ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL

Les dades utilitzades en aquest apartat estan extretes del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de l'Hospitalet de Llobregat de l'any 2014. El Pla de mobilitat urbana Sostenible (PMUS) 2014-2020, és el document que estableix les prioritats en matèria de mobilitat a la ciutat de l'Hospitalet. Va ser elaborat per l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, i pretén potenciar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic i situar la contaminació atmosfèrica per sota dels límits que marca la UE.

### 1. Anàlisi global de desplaçaments

Segons les dades del PMUS de l'Hospitalet, el volum de desplaçaments diaris en dia feiner es de quasi 1,2 milions (1.077.829 desplaçaments/dia), amb la següent distribució segons el seu origen i destinació:

- 45,55% de desplaçaments són interns, és a dir, tenen com a origen i destinació la mateixa ciutat de l'Hospitalet.
- 51,24% de desplaçaments són de connexió, és a dir, l'origen o la destinació es troba fora de la ciutat de l'Hospitalet.
- 3,21% de desplaçaments són externs, és a dir, realitzats fora del municipi.



Imatge 6. Repartiment desplaçaments interns i de connexió. Font: PMUS 2014

Tipus	Mode del desplaçament	Nombre de desplaçaments	
Interns (Residents + No Residents)	Peu i Biciçleta	383.611	78,14%
	Transport Públic	52.969	10,79%
	Vehicle Privat	54.331	11,07%
	Subtotal	490.911	100,00%
Connexió Residents	Peu i Biciçleta	47.465	14,50%
	Transport Públic	165.965	50,70%
	Vehicle Privat	113.918	34,80%
	Subtotal	327.348	100,00%
Connexió No Residents	Peu i Biciçleta	16.800	7,47%
	Transport Públic	121.780	54,13%
	Vehicle Privat	86.399	38,40%
	Subtotal	224.979	100,00%
Externs Residents	Peu i Biciçleta	10.446	30,20%
	Transport Públic	11.865	34,30%
	Vehicle Privat	12.280	35,50%
	Subtotal	34.591	100,00%
<b>TOTAL</b>		<b>1.077.829</b>	<b>100,00%</b>

Imatge 7. Repartiment desplaçaments interns i de connexió. Font: PMUS 2014

En els desplaçaments interns, la quota de desplaçaments no motoritzats augmenta fins al 78,14% i els desplaçaments en vehicle privat disminueixen fins al 11,07% de la quota modal, deixant al transport públic un 10,79% de la mobilitat.

Per contra, en els desplaçaments de connexió, els desplaçaments en modes no motoritzats decauen fins per sota el 11,64%, els desplaçaments en transport públic arriben el 52,09% de la quota modal, i el vehicle privat s'endú el 36,27% de la mobilitat.

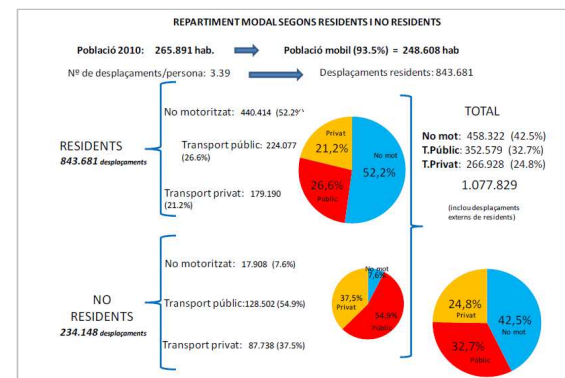
## 2. Repartiment modal dels desplaçaments

REPARTIMENT MODAL		
Mode	Desplaçaments	%
No motoritzat	458.322	42,50%
Transport Públic	352.579	32,70%
Transport privat	266.298	24,80%
<b>Total</b>	<b>1.077.829</b>	<b>100%</b>

Taula 1 – Desplaçaments per modes  
Font: PMUS 2014

Segons la informació continguda en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, un 42,5% dels desplaçaments es realitzen en modes no motoritzats, un 32,7% de quota modal

correspon al transport públic, i el 24,8% restant correspon a la mobilitat en vehicle privat motoritzat.



Imatge 8. Repartiment modal per mitjans de transport. Font: PMUS 2014

## 3. Mobilitat actual als polígons

En la actualitat, l'àmbit del estudi, està subdividit en varies parcel·les que es grafien en el plànol adjunt:



Imatge 9. Distribució de parcel·les als polígons. Font: AIM elaboració pròpia

### POLIGON 1

## V. ANÀLISI DE LA MOBILITAT GENERADA

Actualment, dues parcel·les componen aquest polígon que no tenen cap edificació i no s'hi desenvolupa cap activitat, pel que no s'hi genera cap desplaçament.

### POLIGON 2

En el polígon 2, actualment hi ha dues parcel·les, ocupades per edificacions, concretament la 07 destinada a ús industrial i d'oficines i la 011 destinada a l'ús de benzinera i comercial.

En aquestes parcel·les s'hi desenvolupen diverses activitats que generen els desplaçaments que s'especifiquen en els quadres següents:

PARCEL·LA	ÚS	SUPERFICIE CONS. (m2)	VIATGES
07	oficines	864,00	130
	industrial	5.271,00	264
011	benzinera	8 sortidors	328
	comercial	332,00	166
<b>TOTAL VIATGES</b>			<b>887</b>

Taula 2 – Càlcul de la mobilitat actual  
Font: AIM, elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006

Els desplaçaments s'han calculat segons les prescripcions del Annex I del Decret 344/2006, excepte en el cas de la benzinera que s'han calculat atenent al nombre de sortidors i el nombre de subministres anuals mesurats en litres per un establiment de característiques similars al existent. S'ha considerat un volum de vendes de 3 milions de litres anuals de carburant que representen un total de 328 subministres diaris considerant 25 litres per a cada operació de subministrament.

Actualment en l'àmbit d'estudi es produeixen 887 viatges.

### 1. Introducció

Els nous desenvolupaments del sector d'estudi generarà i atraurà una mobilitat determinada, en funció de la tipologia d'ús i les seves característiques.

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada relaciona els nous usos urbans amb una generació i atracció de desplaçaments. L'article 8.1 determina com ha de ser l'estimació del nombre de desplaçaments generats pels diferents àmbits del pla, en funció de les superfícies, els usos permesos o l'índex d'edificabilitat, i remet a l'annex I per detallar ratios concrets mínims de generació de desplaçaments. També s'explicita, en l'article 8.2, que els viatges generats s'han de grafiar en un plànol a escala adient, on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges.

### 2. Paràmetres establerts en els annexos del Decret 344/2006

#### 2.1. Annex I del Decret: Viatges generats / dia

En l'annex I del Decret 344/2006 s'especifica que en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

#### Viatges generats/dia

Ús d'habitatge el valor més gran dels dos següents:	7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m2 de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m2 de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m2 de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m2 de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m2 de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m2 de sòl
Franja costanera	5 viatges/ml de platja

## 2.2. Annex II del Decret: aparcament de bicicletes

Tanmateix, quant a aparcament de bicicletes, l'annex II especifica les reserves mínimes d'aparcament fora de la via pública, en funció de les activitats i usos del sòl (a excepció d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

### Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de	2 places/habitatge
		2 places/100m2 sostre o fracció
Ús comercial		1 plaça/100 m2 sostre o fracció
Ús d'oficines		1 plaça/100 m2 sostre o fracció
Ús industrial		1 plaça/100 m2 sostre o fracció
Equipaments docents		5 places /100 m2 sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius		5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics		1 plaça/100 m2 sostre o fracció
Zones verdes		1 plaça/100 m2 sòl
Franja costanera		1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril		1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans		0,5 places/30 places ofertes de circulació

## 2.3. Annex III del Decret: aparcament de vehicles

Per últim, en l'annex III s'estableixen les reserves mínimes d'aparcament de vehicles fora de la via pública:

Places mínimes d'aparcament

Turismes (places mín 4,75 x 2,4m)

Motocicletes (places mín 2,20x1,00m)

Ús d'habitatge (turisme)màx. de		1 plaça/habitatge
		1 plaça/100m2 sostre o fracció
Ús d'habitatge (motocicleta) màx. de		0,5 places/habitatge
		1 plaça/200m2 sostre o fracció
Estacions de Ferrocarril i d'autobusos interurbans (tur)		5 places/30 places ofertes de circulació
(moto)		5 places/30 places ofertes de circulació

## 3. Càlcul de la mobilitat generada

### 3.1. Mobilitat generada segons ràtios del decret 344/2006

Seguint les indicacions del decret 344/2006, es procedeix al càlcul de la mobilitat diària generada i atreta segons les ràtios establertes en l'annex I decret 344/2006 que es basen en quantificar la mobilitat a partir de les superfícies dels diferents usos del planejament.

El total de superfície de sostre sobre rasant d'aprofitament privat proposada pel Sector per als polígons 1 i 2 és de 35.714,32 m<sup>2</sup>, repartits en dues qualificacions d'acord amb la següent distribució:

CLAU	DESCRIPCIÓ	ÚS	SUPERFÍCIE SOSTRE (m <sup>2</sup> )	
18	Residencial	hoteler	16.491	
18	Terciari	comercial	3.225 m2	18.773
		altres	15.548 m2	
<b>Total superfície de sostre d'aprofitament privat</b>			<b>35.714 m<sup>2</sup></b>	

Taula 2 – Superfícies necessàries per als càlculs  
Font: AIM, elaboració pròpia a partir de les dades del redactor del planejament

El total de superfície d'aprofitament públic proposada pel Sector és de 12.178 m<sup>2</sup>, repartits en tres qualificacions d'acord amb la següent distribució:

CLAU	DESCRIPCIÓ - ÚS	SUPERFÍCIE SÒL (m <sup>2</sup> )	SUPERFÍCIE SOSTRE (m <sup>2</sup> )
7a	Equipament	3.283	6.566
6b	Espais lliures	5.422	
5	Vialitat	3.473	

Taula 3 – Superfícies necessàries per als càlculs  
Font: AIM, elaboració pròpia a partir de les dades del redactor del planejament

La mobilitat generada estimada seria la següent:

CLAU	ÚS	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	VIATGES
18	Comercial	3.225	1.613
18	Residencial	16.491	1.650
18	Terciari	15.548	2.333
7	Equipament	6.566	1.314
6	Zona verda	5.422	272
<b>TOTAL VIATGES</b>			<b>7.182</b>

Taula 4 – Càlcul de la mobilitat generada  
Font: AIM, elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006

Tenint en compte aquest plantejament, la mobilitat total generada pel planejament proposat és de 7.182 desplaçaments/dia.

### 3.2. Repartiment per modes de desplaçament

Amb els valors de mobilitat generada, es pot calcular el repartiment modal dels desplaçaments, emprant com a criteri el repartiment modal del contingut en el PMUS de l'Hospitalet de Llobregat

Modes de desplaçament	Quota modal	Desplaçaments
No motoritzat	42,50%	3.053
Transport públic	32,70%	2.349
Transport privat	24,80%	1.780
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>7.182</b>

Taula 5 – Repartiment modal de la mobilitat  
Font: AIM, elaboració pròpia a partir del PMUS 2014-2020

Pel que fa al número de vehicles en circulació, aquest és funció de l'ocupació, que es considera de 1,21 persones/vehicle (font: PMUS 2014-2020).

Desplaçaments en vehicle privat	Ocupació	Desplaçaments
1.780	1,21	1.471

Taula 6 – Conversió de desplaçaments en vehicle privat a número de vehicles  
Font: AIM, elaboració pròpia

### 3.3. Distribució horària de la mobilitat

A continuació es realitza una previsió de la mobilitat en hora punta (considerant una hipòtesis de mobilitat d'hora punta del 10%).

Modes de desplaçament	Desplaçaments hora punta
No motoritzat	306
Transport públic	235
Transport privat	178*
<b>TOTAL</b>	<b>2.321</b>

\*Tenint en compte el factor d'ocupació, equivaldria a 147 vehicles

Taula 7 – Mobilitat a l'hora punta per al total de viatges  
Font: AIM, elaboració pròpia

## 4. Previsions d'aparcaments

### 4.1. Previsions d'aparcaments per a bicicletes

Les reserves d'aparcament per a bicicletes exigides pel Decret 344/2006 es presenten en el següent quadre:

CLAU	ÚS	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	APARCAMENTS
18	Comercial	3.225	33
18	Residencial	16.491	0
18	Terciari	15.548	156
7	Equipament	6.566	329
6	Zona verda	5.422	55
<b>TOTAL APARCAMENT BICICLETES</b>			<b>573</b>

Taula 8 – Càlcul de les reserves d'aparcament per a bicicletes  
Font: AIM, elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006

Al no existir ús residencial d'habitatge, no caldrà fer una reserva mínima d'aparcament fora de la via pública per a bicicletes (segons els requeriments del Decret 344/2006). I com que no es disposa de les dades concretes sobre els tipus d'equipaments, s'agafa la ratio del Decret més conservadora de 5 places cada 100 m<sup>2</sup> de sostre.

Per tant, caldria preveure 573 places d'aparcament per a bicicletes ubicades fora de la via pública.

Els aparcaments hauran d'estar en llocs segurs però fàcilment accessibles, de forma que s'incentivi el seu ús. La normativa d'edificació haurà de contemplar aquests condicionants.

Es proposa que aquests aparcaments es conformin mitjançant barres U-invertida (que ofereixen 2 places per barra), i es recorda la determinació del Decret d'ubicar-los fora de la via pública.

#### 4.2. Previsions d'aparcaments per a vehicles motoritzats

Al no existir ús residencial d'habitatge, no caldrà fer una reserva mínima d'aparcament fora de la via pública per a motocicletes i turismes (segons els requeriments del Decret 344/2006).

No obstant, es recorda que el planejament ha de preveure donar compliment al que disposa la Modificació del Normativa Urbanística del PGM referent a aparcaments a l'Hospitalet de Llobregat aprovat definitivament el 23 de maig del 2000 que entre altres determina els següents paràmetres:

- 1 plaça / 3 habitacions dobles en hotels de 3, 4 i 5 estrelles
- 1 plaça / 6 habitacions a la resta d'usos hotelers
- 1 plaça / 60 m<sup>2</sup> construïts en usos comercials
- 1 plaça / 60 m<sup>2</sup> útils en usos d'oficines

CLAU	ÚS	SUPERFÍCIE	APARCAMENT
18	comercial	3.225 m2	54
18	residencial	16.491 m2	79
18	terciari	15.584 m2	260
<b>TOTAL APARCAMENT TURISMES</b>			<b>393</b>

Taula 9 – Càlcul de les reserves d'aparcament per a vehicles motoritzats  
Font: AIM, elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006

Pel càlcul de les places a l'ús residencial s'ha fet el supòsit de que el 100% de sostre estarà destinat a hotels de 3, 4 i 5 estrelles i una ratio de 70 m2 per habitació doble.

## 5. Distribució urbana de mercaderies

Seguint les indicacions de l'article 6 del Decret, cal reservar un 10% dels sostre comercial per a usos de magatzem. Donat que en l'àmbit d'estudi la superfície comercial es preveu en de 3.225 m<sup>2</sup> de sostre, caldrà establir una reserva mínima de 323 m<sup>2</sup> de magatzem.

Si la superfície de venda prevista de l'establiment comercial previst es mantingués per sobre dels 1.300 m<sup>2</sup> caldrà reservar 1 moll o espai mínim de descàrrega (3x8 metres).

Igualment, per a l'ús comercial s'ha de reservar 1 plaça per cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments. Donat que no es coneix la superfície de venda, si hi hagués només un establiment caldrà reservar 1 plaça de càrrega i descàrrega.

Igualment, l'Ajuntament de l'Hospitalet té una ordenança específica pels establiments comercials aprovada el 6 de març del 2002 que en el article 16 estableix que pels establiments comercials de mes de 400 m<sup>2</sup> de superfície útil "*hi haurà d'haver un accés independent de qualsevol altre, per al moviment de mercaderies, pel qual s'haurà d'accedir a través d'una zona de carrega i descarrega, que nomes podrà estar comunicada directament amb els magatzems i cambres frigorífiques*". La superfície mínima d'aquesta zona de carrega i descarrega serà de 25 m<sup>2</sup> (art. 19).

Els vials d'accés a aquestes zones de carrega i descarrega hauran de ser de 7 metres d'amplada com a mínim (art. 17).

## VI. ANÀLISI DE LA XARXA EXISTENT

### 1. Xarxa viària bàsica

A continuació es presenten tant les principals vies d'accés i de comunicació de l'entorn.

Per a la descripció del traçat dels carrers i els seus sentits de circulació s'utilitza el sistema plànol base sobre la vista del satèl·lit del municipi de l'Hospitalet de Llobregat amb la orientació Nord-Sud. Aquest sistema també ha estat adoptat per la xarxa d'autobusos.



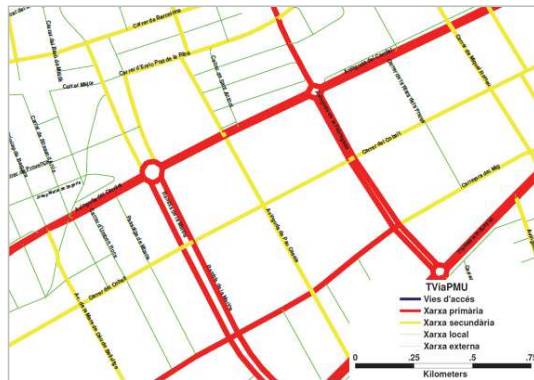
*Imatge 10. Sistema d'orientació local Nord-Sud de la ciutat de l'Hospitalet. Font: AIM, elaboració pròpia*

#### 1.1. Vies principals

En relació a la situació de la parcel·la, destaquen les vies que la delimiten:

- **Avinguda Carrilet:** via bidireccional amb dos carrils per sentit de circulació i carril d'estacionament en cada sentit. Forma part de la xarxa bàsica de la ciutat i està classificada com a xarxa primària en direcció horitzontal Besos -Llobregat
- **Rambla Marina:** via bidireccional amb un carril per sentit de circulació i carril bici de doble sentit. Forma part de la xarxa bàsica de la ciutat i està classificada com a xarxa primària en direcció vertical Nord - Sud

- **Avinguda Fabregada** via bidireccional amb dos carrils per sentit de circulació, carril d'estacionament en cada sentit i un estacionament en semi bateria en el centre de l'avinguda. Forma part de la xarxa bàsica de la ciutat i esta classificada com a xarxa primària en direcció vertical Nord – Sud.
- **Avinguda de Pau Casal** via bidireccional amb un carril per sentit de circulació. Forma part de la xarxa bàsica de la ciutat i esta classificada com a xarxa secundària en direcció vertical Nord – Sud.
- **Carrer del Cobalt** via bidireccional amb un carril per sentit de circulació i carril d'estacionament en bateria en cada sentit. Forma part de la xarxa bàsica de la ciutat i esta classificada com a xarxa secundària en direcció horitzontal Besos - Llobregat



Imatge 11. Xarxa bàsica. Font: PMUS de l'Hospitalet.



Imatge 12. Avinguda Carrilet. Font: AIM, elaboració pròpia



Imatge 13. Avinguda Fabregada. Font: AIM, elaboració pròpia



Imatge 14. Avinguda Pau Casals. Font: AIM, elaboració pròpia



Imatge 15. Carrer Cobalt. Font: AIM, elaboració pròpia



Imatge 16. Rambla Marina. Font: AIM, elaboració pròpia



Imatge 17. Carrer de Sant Antoni. Font: AIM, elaboració pròpia

L'àmbit d'estudi no té vies de caràcter local que l'envolting. Fora de l'àmbit i sense continuïtat dins del polígon, separat per l'avinguda Carrilet es troba el carrer de Sant Antoni.

- **Carrer de Sant Antoni:** Es tracta d'un vial paral·lel a l'avinguda de Pau Casals que connecta el polígon amb la xarxa local situada per damunt de l'avinguda del Carrilet. Esta urbanitzat en plataforma única i distribueix cap a la resta de carrers també en plataforma única situats entre l'avinguda del Carrilet i el carrer d'Enric Pla de la Riba. Per arribar-hi des de l'àmbit d'estudi hi ha un pas de vianants adaptat que creua l'avinguda Carrilet.

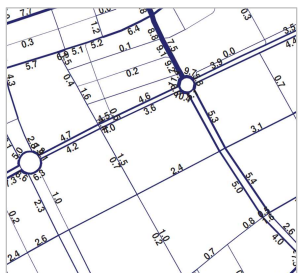
La següent imatge es mostra la xarxa viària en l'entorn de la zona d'actuació:



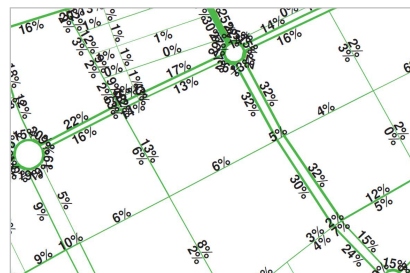
Imatge 18. Xarxa viària principal. Font: PMUS Hospitalet de Llobregat

Les intensitats mitjanes diàries (IMD) dels carrers del voltant de l'àmbit d'estudi són de 3.600 vehicles per dia a l'avinguda Carrilet, 5.300 vehicles per dia a l'avinguda Fabregada, 2.400 vehicles per dia al carrer Cobalt i 1.500 vehicles per dia al carrer Pau Casals, i els nivells de saturació són del 13%, 32%, 6% i 13% respectivament.

La nova mobilitat de 147 vehicles en hora punta no afectarà significativament al trànsit de l'avinguda Carrilet, l'avinguda Fabregada i el carrer Pau Casals, carrers per on s'efectuaran les entrades i sortides de vehicles. La majoria de vehicles utilitzaran l'avinguda Carrilet per arribar des de la xarxa viària i per redistribuir-se a la sortida sense un gran impacte a les hores punta.



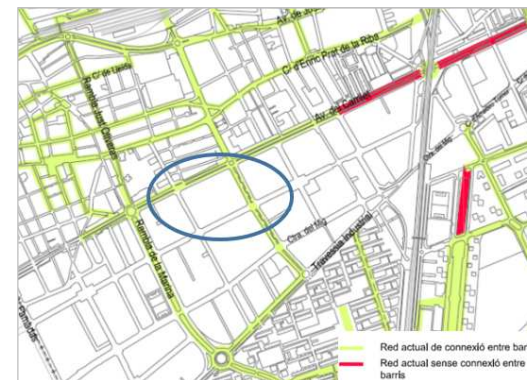
Imatge 19. IMD a l'àmbit d'estudi. Font: PMUS l'Hospitalet.



Imatge 20. Nivells de servei i de saturació a l'àmbit d'estudi. Font: PMUS de l'Hospitalet.

## 1.2. Xarxa de vianants

El PMUS de l'Hospitalet planteja com a eixos principals de vianants els representats en el següent plànol. Com es pot observar en l'illa objecte de l'estudi existeixen dos d'aquests eixos: l'avinguda del Carrilet i l'avinguda de la Fabregada



Imatge 21. Xarxa principal de vianants segons PMUS. Font: PMUS de l'Hospitalet

Pel que fa les condicions actuals de l'àmbit d'estudi, els itineraris de vianants son incomplets ja que només es disposa de les voreres perimetrals que estan totalment urbanitzades i amb amplada suficient per donar compliment al que disposa l'ordre VIV-561/2010 pel que fa als mínims d'accessibilitat.



Imatge 22. Itineraris actuals de vianants i connexions. Font: AIM, Elaboració pròpia

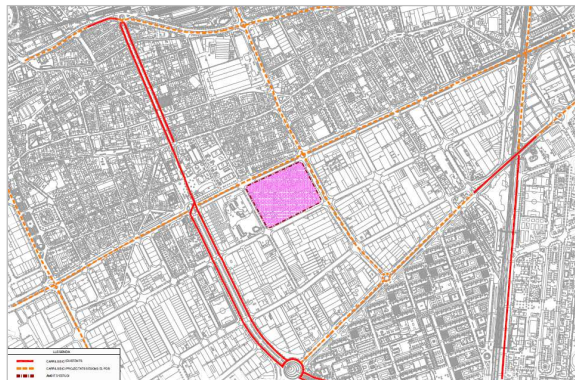
### 1.3. Itineraris de bicicletes

En l'entorn de l'àmbit d'estudi existeix un carril bicicleta bidireccional a la Rambla Marina que connecta la Gran Via amb l'avinguda Josep Tarradellas.



Imatge 23. Carril bici a la Rambla Marina. Font: AIM, Elaboració pròpia

L'ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat ha elaborat un plànol on es reflecteix la xarxa existent i la proposta de futur de carrils bici on es pot observar que l'àmbit d'estudi quedarà completament servit per aquesta infraestructura.



Imatge 24. Infraestructura per a la bicicleta en l'entorn de l'àmbit d'estudi. Font: Ajuntament de l'Hospitalet



Imatge 25. Infraestructura per a la bicicleta en l'entorn de l'àmbit d'estudi. Font: Ajuntament de l'Hospitalet

## 2. Xarxa actual de transport públic

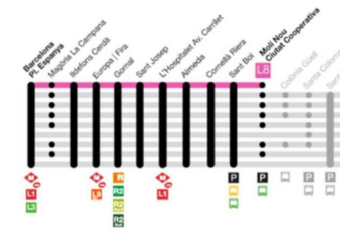
Respecte del transport públic, es pot accedir a les proximitats del sector en autobús, en metro i amb ferrocarril, amb parades i estacions properes. El plànol 5 mostra la localització de les parades de transport públic a l'àmbit d'estudi.

### 2.1. Ferrocarril

Hi ha una estació propera al sector amb 7 línies de ferrocarril:

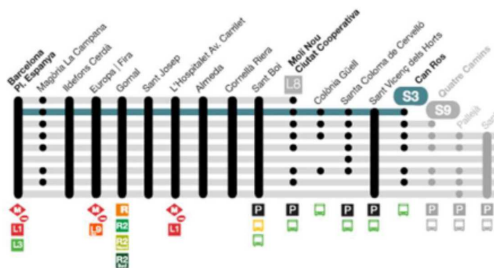
**L'Hospitalet – Av. Carrilet** (L8, S3, S4, S8, S9, R5, R6), a 250 m (3 minuts a peu).

La línia **L8** connecta Barcelona amb Molí Nou.



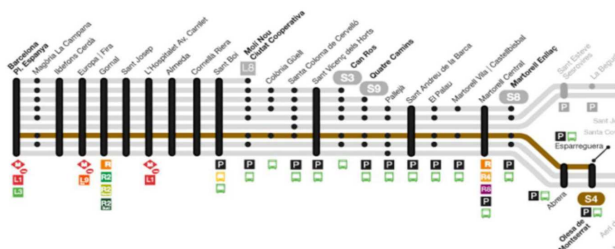
Imatge 26. Recorregut de la línia L8 del ferrocarril. Font: www.fgc.cat

La línia **S3** connecta Barcelona amb Can Ros.



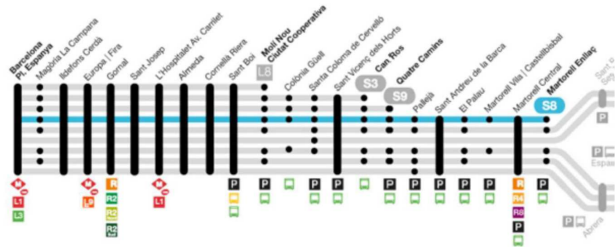
Imatge 27. Recorregut de la línia S3 del ferrocarril. Font: [www.fgc.cat](http://www.fgc.cat)

La línia **S4** connecta Barcelona amb Olesa de Montserrat.



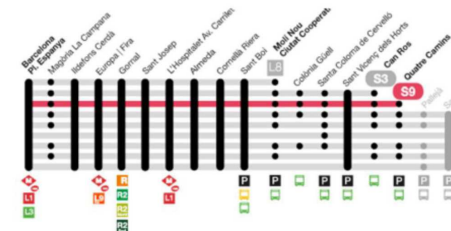
Imatge 28. Recorregut de la línia S4 del ferrocarril. Font: [www.fgc.cat](http://www.fgc.cat)

La línia **S8** connecta Barcelona amb Martorell Est.



Imatge 29. Recorregut de la línia S8 del ferrocarril. Font: [www.fgc.cat](http://www.fgc.cat)

La línia **S9** connecta Barcelona amb Quatre Camins.



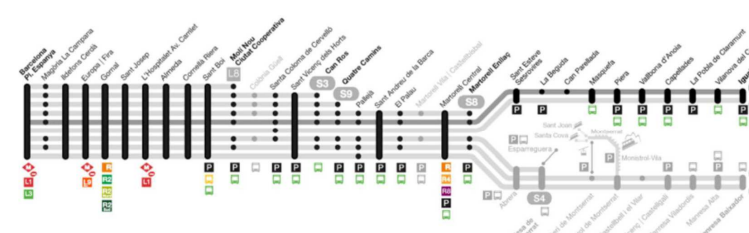
Imatge 30. Recorregut de la línia S9 del ferrocarril. Font: [www.fgc.cat](http://www.fgc.cat)

La línia **R5** connecta Barcelona amb Manresa.



Imatge 31. Recorregut de la línia R5 del ferrocarril. Font: [www.fgc.cat](http://www.fgc.cat)

La línia **R6** connecta Barcelona amb Igualada.



Imatge 32. Recorregut de la línia R6 del ferrocarril. Font: [www.fgc.cat](http://www.fgc.cat)

Hi ha també una estació de ferrocarril de Rodalies a menys de 750 metres. Es tracta de l'estació de **L'Hospitalet de Llobregat** on hi tenen parada 4 línies de ferrocarril (R1, R3,R4, i RG1).



La línia **R1** connecta L'Hospitalet amb Maçanet-Massanes en horari entre les 5:38 i les 22:46 amb un interval aproximat de 30 minuts.

La línia **R3** connecta L'Hospitalet amb Puigcerdà en horari entre les 4:38 i les 23:49 amb un interval aproximat de 20 minuts.

La línia **R4** connecta Sant Vicenç de Calders amb Manresa en horari entre les 5:20 i les 23:43 amb un interval aproximat de 15 minuts.

La línia **RG1** connecta L'Hospitalet amb Figueres i Portbou combinat amb la R1 en horari entre les 6:08 i les 19:34 amb un interval aproximat de 120 minuts.

## 2.2. Metro

Hi ha una estació propera al sector amb 1 línia de metro:

- **Av. Carrilet (L1)**, a 250 m (3 minuts a peu).

La línia **1** connecta l'hospital de Bellvitge amb el barri de Fondo a Sta. Coloma de Gramenet.



Imatge 33. Recorregut de la línia L1 del metro. Font: [www.tmb.cat](http://www.tmb.cat)

El servei de metro funciona els dies feiners de dilluns a dijous, i festius, de 5h a 24h, els divendres i vigílies de festiu de 5h a 2h i els dissabtes de 5h a 5h (sense interrupció).

## 2.3 Autobusos

A menys de 300 m hi efectuen parada les següents línies d'autobús:

**Línia 79** Barcelona (pl. Espanya) – L'Hospitalet (Metro Carrilet): amb un horari de 5:20 a 22:40 i un interval de pas en hora punta de 25 minuts els dies feiners.

**Línia 110** Barcelona (polígon Zona Franca) – L'Hospitalet (Metro Carrilet): amb un horari de 5:00 a 21:00 i un interval de pas en hora punta de 20 minuts els dies feiners.

**Línia LH1** L'Hospitalet (Tanatori) – L'Hospitalet (Tanatori): amb un horari de 4:45 a 22:30 i un interval de pas promig de 15 minuts els dies feiners.

**Línia LH2** L'Hospitalet (Tanatori) – L'Hospitalet (Tanatori): amb un horari de 5:00 a 22:30 i un interval de pas promig de 15 minuts els dies feiners.

**Línia L10** El Prat (Sant Cosme) – Sant Feliu Llobregat. (Consell Comarcal): amb un horari de 5:20 a 22:45 i un interval de pas promig de 20 minuts els dies feiners.

**Línia L11** Sant Joan Despí (HCM Broggi) – L'Hospitalet (H de Bellvitge): amb un horari de 7:30 a 20:30 i un interval de pas promig de 20 minuts els dies feiners.

**Línia L52** l'Hospitalet (Ciutat de la Justícia) – St Feliu Llobregat (Consell Comarcal): amb un horari de 4:55 a 22:35 i un interval de pas promig de 20 minuts els dies feiners.

**Línia L82** L'Hospitalet (Ciutat de la Justícia) - Gava: amb un horari de 5:10 a 23:10 i un interval de pas promig de 20 minuts els dies feiners.

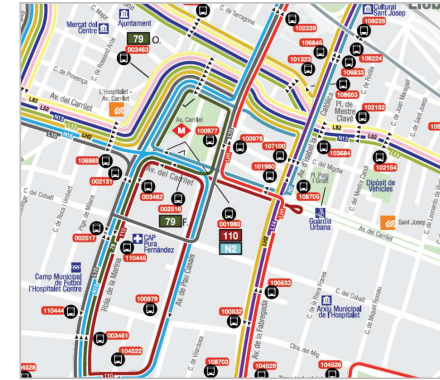
**Línia M12** Barcelona (Reina Maria Cristina) – Cornellà (Centre Comercial): amb un horari de 5:30 a 22:15 i un interval de pas promig de 15 minuts els dies feiners.

**Línia M14** Barcelona (Flos i Calcat) – L'Hospitalet (Rambla Marina): amb un horari de 5:30 a 22:00 i un interval de pas promig de 16 minuts els dies feiners.

**Línia N2** Badalona (Pça Catalunya) – L'Hospitalet (Avda Carrilet): amb un horari de 22:55 a 5:15 i un interval de pas promig de 20 minuts tots els dies.

**Línia N13** Barcelona (Pça Catalunya) – Sant Boi Llobregat (Ciutat Coop): amb un horari de 5:10 a 22:30 i un interval de pas promig de 20 minuts els dies.

**Línia N15** Barcelona (Pça Catalunya) – Sant Joan Despí (Torreblanca): amb un horari de 22:35 a 4:35 i un interval de pas promig de 20 minuts tots els dies.



Imatge 34. Detall del plànol de xarxa de bus de l'Hospitalet. Font: AMB

Totes aquestes línies també circulen els dissabtes i festius (tot i que generalment les freqüències de pas són menors).

Les parades més properes a l'àmbit d'estudi es localitzen a:

- Estació Avinguda Carrilet. (nº 001980)
- Rambla Marina, amb Avinguda Carrilet. (nº 002131)
- Avinguda Carrilet, amb c/ Vigo. (nº 002516)
- Rambla Marina, amb c/ Cobalt. (nº 003462)
- Avinguda Fabregada, amb Passatge Estadella. (nº 100533)
- Avinguda Pau Casals, amb Arts i els Oficis. (nº 100978)
- Avinguda Carrilet, amb Avinguda Fabregada. (nº 101980)
- Avinguda Carrilet, amb Passatge Milans. (nº 106869)
- Avinguda Fabregada, amb c/ Josep Pla. (nº 107100)
- Avinguda Fabregada, amb c/ Migdia. (nº 108705)



*Imatge 35. Parada de bus nº 001980 a l'avinguda Carrilet. Font: AIM, elaboració pròpia*



*Imatge 36. Parada de bus nº 002131 a la Rambla Marina amb Avda Carrilet. Font: AIM, elaboració pròpia*



*Imatge 37. Parada de bus nº 002516 a l'avinguda Carrilet amb c/ Vigo. Font: AIM, elaboració pròpia*



*Imatge 38. Parada de bus nº 003462 a Rambla Marina amb c/ Cobalt. Font: AIM, elaboració pròpia*



*Imatge 39. Parada de bus nº 100533 a l'avinguda Fabregada amb ptge Estadella. Font: AIM, elaboració pròpia*



*Imatge 40. Parada de bus nº 100978 a l'avinguda Pau Casals c/ Arts i els Oficis. Font: AIM, elaboració pròpia*



*Imatge 41. Parada de bus nº 101980 a l'avinguda Carrilet-Avinguda Fabregada. Font: AIM, elaboració pròpia*



*Imatge 42. Parada de bus nº 106869 a l'avinguda Carrilet amb Ptge Milans. Font: AIM, elaboració pròpia*



*Imatge 43. Parada de bus nº 107100 a l'avinguda Fabregada amb c/ Josep Pla. Font: AIM, elaboració pròpia*



*Imatge 44. Parada de bus nº 108705 a l'avinguda Fabregada amb c/ Migdia. Font: AIM, elaboració pròpia*

No totes les parades properes a l'àmbit d'estudi disposen de marquesina i banc per a seure com es pot observar a les imatges incorporades a l'estudi

## VII. XARXES PROPOSADES PER MODE DE TRANSPORT

Abans de començar a descriure les xarxes proposades per als vianants, les bicicletes, els vehicles motoritzats i el transport públic es concreta quins són els paràmetres de planificació que aconsella el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Així doncs, en l'article 4.1, es proposa que:

a) *L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.*

b) *L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.*

c) *L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.*

d) *Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.*

e) *El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. En cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.*

*La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a que hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.*

f) *El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.*

g) *La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos II i III d'aquest Decret, respectivament.*

L'article 4.2, però, proporciona flexibilitat a aquests paràmetres:

*4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.*



## 2. Xarxa de bicicletes

### 2.1. Criteris per a definir la xarxa de bicicletes

#### Article 17 Xarxa d'itineraris per a bicicletes

**17.2** La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la **connectivitat** amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2

**17.3** Els itineraris per a bicicletes han de ser **continus**, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

**17.4** La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de **coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu**.

**17.5** Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3000 vehicles, llevat que es segreugin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

**17.6** Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de **zona 30 en cohabitació** amb la resta dels vehicles

### 1.2. Definició de la xarxa de bicicletes

Tal i com s'ha exposat anteriorment en el document, el sector es troba envoltat per la futura formalització de la infraestructura de la xarxa de bicicleta prevista en el PMUS de l'Hospitalet.

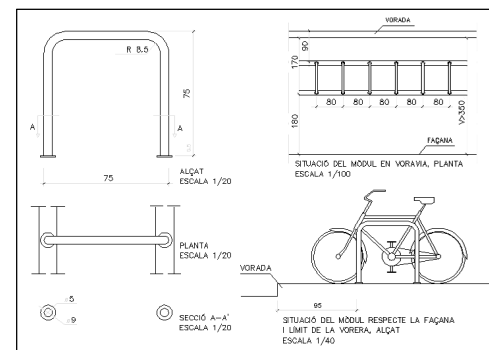
L'aposta municipal per la bicicleta i les característiques orogràfiques són dos condicionants que han de potenciar els desplaçaments en bicicleta.

No obstant, cal tenir en compte que el nou sector ha de preveure unes reserves mínimes per a aparcament de bicicletes fora de la via pública: 573 places calculades seguint les ràtios proposades pel Decret.

Existeixen diferents solucions per a executar aquests aparcaments, per exemple conformar aparcaments mitjançant barres U-invertida (que ofereixen 2 places per barra). Aquestes barres poden anar juntes o separades. Com que es considera una xifra molt alta d'aparcaments, **es proposen instal·lar primer 20 barres**, i en el cas que hi hagués una alta ocupació d'aquestes primeres barres instal·lades seria necessari ampliar-les fins a les places requerides pel Decret.

En la mesura del possible seria convenient que les places es localitzin en espais coberts i especialment segurs però accessibles. En qualsevol cas aquests aparcaments s'han d'habilitar fora de la via pública (determinació del Decret).

La següent imatge mostra un exemple d'execució dels aparcaments, una solució molt habitual en la ciutat de Barcelona:



Imatge 46. Detalls constructius de l'aparcament proposat. Font: Diversos manuals de mobilitat Xarxa de transport públic

### 3.1. Criteris per a definir la xarxa de transport públic

#### Article 16 Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

**16.2** La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

**16.3** Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i si s'escau, dels municipis veïns.

**16.4** En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu les parades de les línies s'han de situar de forma coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de forma que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

**16.5** L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

**16.6** En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

### 3.2. Definició de la xarxa de transport públic

Donat que el sector es troba envoltat d'una bona xarxa de transport públic, que dona compliment als punts tot just especificats, no es proposa cap actuació de millora. El conjunt de parades existents permeten donar cobertura a l'àmbit d'estudi, ja que segons el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, el radi de cobertura d'una parada de transport públic s'ha de considerar de 750 m sobre la xarxa de vianants, una condició que es compleix.

## 4. Itineraris de vehicles

### 4.1. Criteris per a definir la xarxa de vehicle privat

#### Article 18 Xarxa bàsica per a vehicles

**18.2** La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la **connectivitat** amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

b) Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

**18.3** La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser **continua** i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

### 4.2. Definició de la xarxa de vehicle privat

La xarxa viària entorn el planejament objecte d'estudi garanteix els criteris tot just exposats, donat la seva situació dins l'entramat viari de la ciutat de l'Hospitalet, i la seva connectivitat molt directa amb la xarxa viària bàsica de connexió amb l'entorn.

Amb el mateix raonament que pel cas dels itineraris de vianants, donat que el cas de la Modificació del Pla General Metropolita té com a objecte de planejament un entorn urbà ja consolidat, la xarxa actual d'itineraris de vehicles ja es troba totalment mallada i, garantint la connectivitat i continuïtat d'itineraris pels vials existents.

El trànsit generat pel sector en l'hora punta (147 vehicles), és un volum escàs i pot ser absorbit sense problemes per la xarxa viària.

Al plànol 6 es presenta la xarxa de vehicle privat motoritzat.

## 5. Indicadors de gènere

Per a totes aquestes xarxes proposades, s'ha de tenir en compte que les dones utilitzen modes més sostenibles, sovint perquè no tenen accés a vehicles privats motoritzats, i que, per tant, s'ha de vetllar especialment per la seva seguretat. Per exemple, procurant una bona il·luminació dels itineraris a peu, en bicicleta i especialment de les parades d'autobús.

Motiu del desplaçament	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	3.524.243	38,1%	4.471.738	46,1%	7.995.980	42,2%
Bicicleta	201.507	2,2%	60.691	0,6%	262.199	1,4%
Cadires de rodes i vehicles de mobilitat personal	45.097	0,5%	26.522	0,3%	71.619	0,4%
<b>Total Mobilitat activa</b>	<b>3.770.847</b>	<b>40,8%</b>	<b>4.558.951</b>	<b>47,0%</b>	<b>8.329.798</b>	<b>43,9%</b>
Autobús	408.366	4,4%	797.128	8,2%	1.205.494	6,4%
Metro	466.598	5,0%	638.917	6,6%	1.105.515	5,8%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	386.479	4,2%	512.469	5,3%	898.948	4,7%
Resta transport públic	86.024	0,9%	103.134	1,1%	189.157	1,0%
<b>Total Transport públic</b>	<b>1.347.468</b>	<b>14,6%</b>	<b>2.051.647</b>	<b>21,1%</b>	<b>3.399.115</b>	<b>17,9%</b>
Cotxe	3.298.134	35,7%	2.926.782	30,1%	6.224.916	32,8%
Moto	577.849	6,2%	151.702	1,6%	729.551	3,8%
Furgoneta/camió i resta privat	254.502	2,8%	20.033	0,2%	274.535	1,4%
<b>Total Vehicle privat</b>	<b>4.130.485</b>	<b>44,7%</b>	<b>3.098.517</b>	<b>31,9%</b>	<b>7.229.002</b>	<b>38,1%</b>
<b>Total STI</b>	<b>9.248.800</b>	<b>100%</b>	<b>9.709.115</b>	<b>100%</b>	<b>18.957.915</b>	<b>100%</b>

Imatge 47. Mobilitat per gènere a l'àrea de Barcelona. Font: EMEF 2018.

Les dones tenen una quota d'ús de modes no motoritzats del 47.0%, mentre que els homes presenten una quota del 40.8%. En el cas del transport públic les dones també presenten una quota d'ús superior a la dels homes, del 21.1% davant del 14.6% dels homes. Pel que fa a la utilització del vehicle privat, la quota modal és inferior al col·lectiu femení amb un 31.9%, mentre que els homes tenen una quota modal del 44.7%.

## VIII. MOBILITAT GENERADA I CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

El Decret 226/2006, de 23 de maig, publicat al DOGC núm. 4.641 de 25 de maig, declara Cornellà del Llobregat Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, ja que se superen els nivells de l'aire admissibles per al diòxid de nitrogen i per a partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres.

El Decret 344/2006, en la disposició adicional quarta, exposa que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

A la taula següent, d'acord amb l'estimació de mobilitat generada per la zona d'estudi, s'obtenen els paràmetres ambientals, s'obtenen valors anuals totals i els valors per càpita de consums i contaminants atmosfèrics.

Emissions associades a la mobilitat generada per: La modificació puntual dels polígons d'actuació 1 i 2 del PMU de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet, l'Av. De la Fabregada, el c. del Cobalt i l'Av. de Pau Casals

Mobilitat generada neta: = **6.395** vehicles  
 Dies lliures equivalents = 300 dies  
 Desplaçaments / any = **1.886.900** kilòmetres / any.

Tipus de mobilitat	Emissions associades a la mobilitat generada	% de la mobilitat total	Ocupació (persones/vehicle)	Long. mitjana (km)	Consum de combustible (litres/100km)	Consum de combustible		Emissió CO <sub>2</sub> (g CO <sub>2</sub> /km)	Emissió CO (g CO/km)	Emissió NO <sub>x</sub> (g NO <sub>x</sub> /km)	Emissió partícules en suspensió (g part./km)	Emissió CO <sub>2</sub> (g CO <sub>2</sub> /km)	Emissió HC (g HC/km)	Emissió SO <sub>2</sub> (g SO <sub>2</sub> /km)
						Densitat (kg/l)	Total (kg)							
<b>A peu o bicicleta</b>	<b>4.478</b>	<b>100,0%</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,028100,0</b>									
<b>Transport públic</b>	<b>1.075</b>	<b>24,5%</b>	<b>67,540</b>											
General	570,75	13,2%	398,770	2,90	24,2700,0	0,4300	0,85	9,027,9	3,10	78,6	24,70	670,4	12,52	399,2
Bicicleta	504,03	11,7%	308,770	2,90	24,700,0	0,3600	0,69	7,313,9	2,70	66,7	20,00	484,0	4,50	111,2
<b>Vehicle privat</b>	<b>2.403</b>	<b>55,5%</b>	<b>408,348</b>											
Benzina	64,7%	303,115	1,21	2,0	501,020,0	0,1310	0,73	47,972,5	3,92	1.982,5	0,706	53,1	0,070	5,0
Dièsel	30,3%	165,233	1,21	2,0	273,110,0	0,0870	0,85	15,553,6	0,69	189,0	0,481	131,4	0,027	7,5
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.886.900</b>						<b>80.407,9</b>	<b>80.407,9</b>	<b>2.105,8</b>	<b>2.105,8</b>	<b>2.105,8</b>	<b>1.157,2</b>	<b>425,4</b>
								<b>kg/any</b>	<b>kg CO<sub>2</sub>/any</b>	<b>kg NO<sub>x</sub>/any</b>	<b>kg part./any</b>	<b>kg CO<sub>2</sub>/any</b>	<b>kg HC/any</b>	<b>kg SO<sub>2</sub>/any</b>

Taula 10 - Costos ambientals de la mobilitat generada per la Modificació puntual dels polígons d'actuació número 1 i número 2 del pla de millora urbana de l'illa delimitada per l'Av. Carrilet, l'Av. de la Fabregada, c/ del Cobalt, l'Av. de Pau Casals de l'Hospitalet de Llobregat

Respecte les diferents variables, cal aclarir els següents punts:

- Les dades de **veh\*km** s'extreuen a partir de les ocupacions mitjanes dels vehicles a la RMB i de les distàncies mitjanes dels desplaçaments (en vehicle motoritzat: 3km en desplaçaments interns i 15 km en desplaçaments de connexió).
- Els **consums migs** dels vehicles estan calculats i diferenciats en funció del combustible (benzina i gas-oil), a partir del *Anuario estadístico general (2003)* de la Direcció General de Tráfico (disponible a la web [www.dgt.es/estadisticas/documentos/parque2003.pdf](http://www.dgt.es/estadisticas/documentos/parque2003.pdf)) i de les dades facilitades per l'ICAEN (veure pàgina següent). Per al cas del bio dièsel s'ha fet una estimació mínima del parc de vehicles, i per al cas del transport públic una estimació d'ús de biodièsel del 50%.
- Les **densitats dels combustibles** s'han extret de diversos estudis disponibles a internet.
- Per a les **emissions de contaminants** s'han considerat els següents valors facilitats per l'ICAEN:

#### Diferència d'emissions en turismes en funció del combustible

##### Consum mig i emissions en cycle urbà

	Gasolina (l/Km)	Gas-oil (l/Km)	Elèctric(kWh/Km)
<b>Consum mig</b>	13,1	6,7	0,3
<b>Emissions (g/Km)</b>			
<b>HC</b>	0,296	0,079	0,015 (*)
<b>CO</b>	3,917	0,692	0,02 (*)
<b>NOx</b>	0,106	0,481	0,2 (*)
<b>CO2</b>	308,5	177,9	130 (*)
<b>Particules</b>	0,01	0,0273	0,01 (*)
<b>SO2</b>	0,08	0,21	0,45 (*)

(\*) emissions on es genera l'electricitat no per on circula el vehicle

##### Consum mig i emissions en cycle interurbà

	Gasolina	Gas-oil	Elèctric
<b>Consum mig (l/100l)</b>	7,6	4,6	(*)
<b>Emissions (g/Km)</b>			
<b>HC</b>	0,024	0,005	(*)
<b>CO</b>	0,38	0,002	(*)
<b>NOx</b>	0,093	0,363	(*)
<b>CO2</b>	181,6	123,7	(*)
<b>Particules</b>	0,01	0,03	(*)
<b>SO2</b>	0,08	0,21	(*)

(\*) no considerem el vehicle elèctric degut a que no realitza recorreguts interurbans

#### Diferència d'emissions en vehicles pesats en funció del combustible

##### Consum mig i emissions en cycle urbà

	Gas-oil	Biodiesel
<b>Consum mig (l/100l)</b>	43	36
<b>Emissions (g/Km)</b>		
<b>HC</b>	0,29	0,25
<b>CO</b>	3,1	2,7
<b>NOx</b>	24,7	20,0
<b>CO2</b>	1.100	209,0
<b>Particules</b>	12,52	4,5
<b>SO2</b>	1,1	-

##### Consum mig i emissions en cycle interurbà

	Gas-oil	Biodiesel
<b>Consum mig (l/100l)</b>	40	33
<b>Emissions (g/Km)</b>		
<b>HC</b>	0,5	0,44
<b>CO</b>	4,1	3,7
<b>NOx</b>	12,4	11,7
<b>CO2</b>	1.010	180,0
<b>Particules</b>	12,52	4,5
<b>SO2</b>	0,8	-

## IX. RESUM I CONCLUSIONS

### 1. Comparativa entre la mobilitat actual i la mobilitat generada

El valor de la mobilitat total actual al municipi de l'Hospitalet de Llobregat s'estima en quasi 1,08 milions de viatgers diaris (font: Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de l'Hospitalet de Llobregat 2014-2020) considerant tots els desplaçaments (comptant viatges de tornada a casa, recurrents per anar a dinar i altres desplaçaments quotidians – compres, metges, portar fills a escola, etc. - ).

La nova mobilitat generada i atreta per aquest planejament és la diferència entre la mobilitat actual de la finca i la mobilitat prevista futura, xifra que representa un valor de **6.295 desplaçaments/dia**. Tenint en compte que la mobilitat actual s'ha considerat en 887 desplaçaments /dia i la mobilitat futura s'ha calculat en 7.182 desplaçaments.

Quant al repartiment modal, aquests viatges es distribuïran de la següent manera: 2.675 desplaçaments no motoritzats, 2.059 en transport públic i 1.561 en vehicle privat motoritzat.

### 2. Determinacions del Decret 344/2006

La Modificació de Pla General de l'àmbit d'estudi ha de tenir en compte el present estudi d'avaluació de la mobilitat generada en els següents aspectes:

#### 2.1. Reserva mínima de places d'aparcament fora de la via pública

Cal preveure una reserva per a bicicletes per a l'ús d'equipament

El Decret 344/2006 no especifica com han de ser les places d'aparcament per a bicicletes. El Decret tampoc determina on i com han d'estar localitzades les places de tots aquests vehicles, tret de que han d'estar fora de la via pública.

Tenint en compte els usos, s'han de preveure **573 places per a bicicletes**. Com que es considera una xifra molt elevada es proposa fer una primera dotació de 40 d'aparcaments, i en cas que hi hagués una alta ocupació d'aquests, seria necessari ampliar-los fins a complir amb les places requerides pel Decret.

Una possible solució per a l'execució d'aquests aparcaments es conformar-los mitjançant 20 barres U-invertida (que ofereixen 2 places per barra). Es recorda la determinació del Decret d'ubicar-los fora de la via pública.

Per als usos de sòl previstos, segons les directrius del Decret 344/2006 no caldria preveure una reserva d'aparcament per a turismes i motocicletes. No obstant, es recorda que la normativa urbanística del PGM assigna una ratio d'aparcament en funció dels usos proposats que representa un total de 393 places.

#### 2.2. Paràmetres de planificació generals

El planejament del nou sector ha de tenir en compte diversos paràmetres urbanístics relatius a la mobilitat dels diferents modes de transport, com són amplades, pendents, etc. Aquests paràmetres estan determinat a l'article 4 del Decret 344/2006 (veure a l'Annex 1 del present estudi).

#### 2.3. Xarxa d'itineraris principals per a vianants, bicicletes, transport públic i vehicles privats.

El Planejament ha de garantir una xarxa d'itineraris segurs i adaptats (segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i ordre VIV/561/2010 del Ministeri de Vivenda, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats) per als vianants, que connecti els principals punts de generació de viatges del municipi, com els equipaments, les zones industrials i les parades de transport públic.

Pel cas del Pla Especial objecte d'aquest EAMG, la continuïtat i connexió de cadascuna de les xarxes dels diferents modes de transport ja està assegurada pel teixit urbà existent ja consolidat.

#### 2.4. Distribució urbana de mercaderies

Seguint les indicacions de l'article 6 del Decret, cal reservar un 10% dels sostre comercial per a usos de magatzem. Això comporta la reserva de 323 m2 en el desenvolupament reglamentari del planejament.

Depenent de la superfície de venda, caldrà reservar o no, un moll o espai mínim de descàrrega (3x8 metres) per a establiments comercials. També és necessari que es prevegi una reserva de places de càrrega i descàrrega, per motiu de la previsió d'usos comercials o usos d'oficines (segons el Decret 344/2006).

## X. CONTRIBUTIÓ AL FINANÇAMENT

En aquest capítol es presenten els costos generats per l'increment de mobilitat així com una proposta de contribució al finançament, seguint les directrius del Decret 344/2006.

**Article 19.1** L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

A més, segons l'**article 19.2**, les persones propietàries estan obligades a participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex IV. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transports segons l'àmbit territorial.

### 1. Costos de la mobilitat generada

En aquest cas de planejament, no cal considerar cap cost d'implantació de transport públic doncs la zona d'estudi ja té una xarxa de transport públic consolidada, sense ser necessària l'aparició d'una nova línia o el perllongament d'una existent.

### 2. Proposta de contribució al finançament

Segons el que especifica l'article 19.1 del Decret 344/2006, es proposa que el cost de les actuacions per tal d'aconseguir unes xarxes de vianants, bicicleta, transport públic i vehicles coherents, contínues i connexes sigui assumit pel promotor de l'actuació

## XI. TRAMITACIÓ

Segons indica l'**article 20**, els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada en els plans urbanístics s'han d'incorporar al pla i tramitar i sotmetre a informació pública conjuntament amb aquest. Simultàniament al tràmit d'informació pública, han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.

En l'**article 22** es concreta que l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, es poden continuar les actuacions.

Per últim, en el punt **22.2** es determina que les conclusions de l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'han de valorar i prendre en consideració per a l'aprovació definitiva dels plans o projectes corresponents o, si s'escau, per a l'autorització d'aquests. En el supòsit que no se segueixin les condicions de l'informe, s'ha de justificar.





PLANEJAMENT PROPOSAT	Sostre edif. residencial	Sostre edif. comercial	Sostre edif. oficines	Superfície equipaments	Sòl espais lliures	Superfície de vialitat
----------------------	--------------------------	------------------------	-----------------------	------------------------	--------------------	------------------------

Pol. 1 i pol. 2

16.491	3.225	15.548	6.566	5.422	3.473,00
--------	-------	--------	-------	-------	----------

PLANEJAMENT PROPOSAT	VIATGES GENERATS ÚS RESIDENCIAL	VIATGES GENERATS ÚS COMERCIAL	VIATGES GENERATS ÚS OFICINES	VIATGES GENERATS ÚS EQUIPAMENTS	VIATGES GENERATS ÚS ESPAIS LLIURES	TOTAL VIATGES GENERATS
----------------------	---------------------------------	-------------------------------	------------------------------	---------------------------------	------------------------------------	------------------------

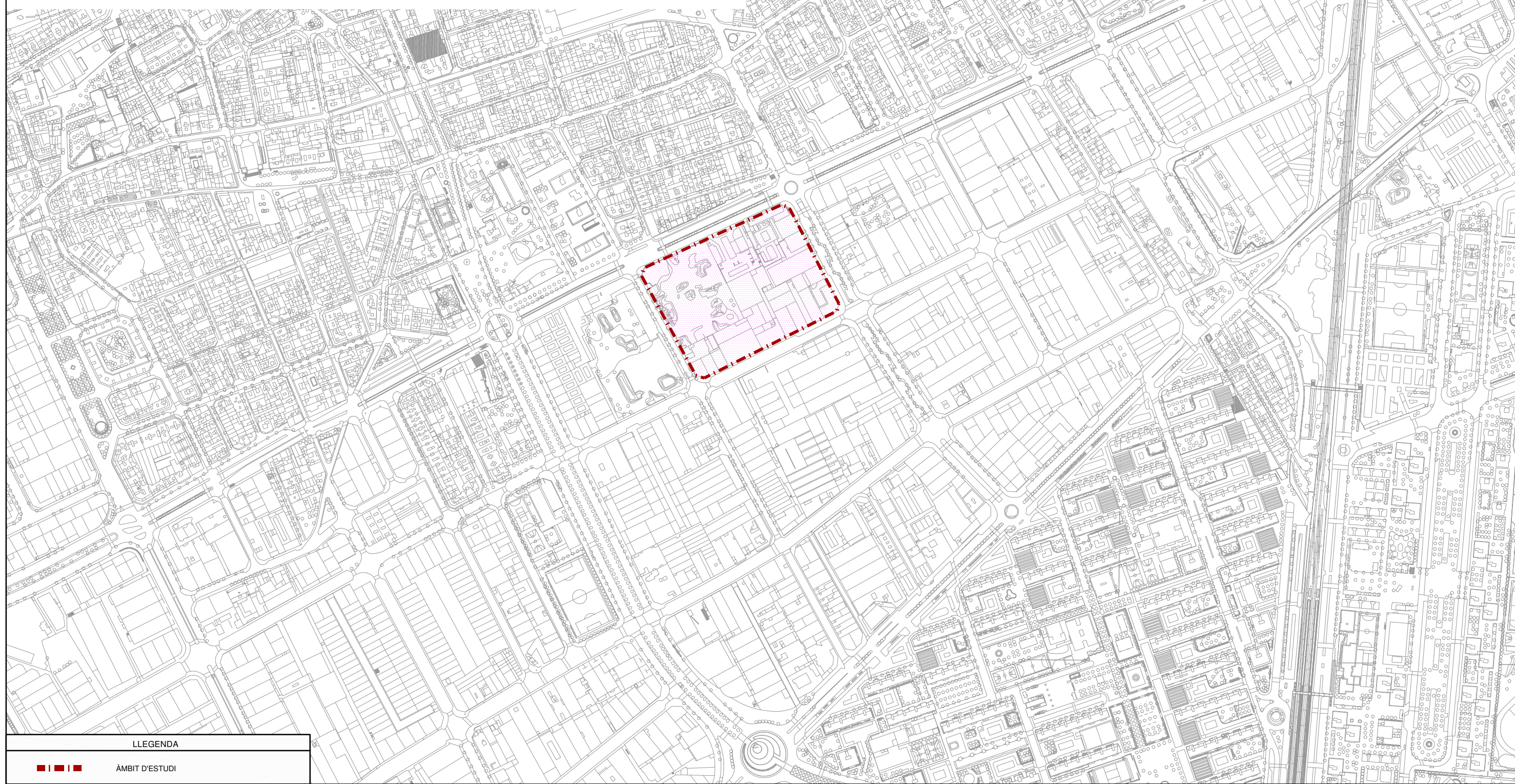
Pol. 1 i pol. 2

1.650	1.613	2.333	1.314	272	7.182
-------	-------	-------	-------	-----	-------

PLANEJAMENT PROPOSAT	TOTAL PLACES BICI / ÚS RESIDENCIAL	TOTAL PLACES BICI / ÚS COMERCIAL	TOTAL PLACES BICI / ÚS OFICINES	TOTAL PLACES BICI / ÚS EQUIPAM.	TOTAL PLACES BICI / ÚS ESPAIS LLIURES	TOTAL PLACES BICICLETA
----------------------	------------------------------------	----------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------------	------------------------

Pol. 1 i pol. 2

0	33	156	329	55	573
---	----	-----	-----	----	-----



LLEGGENDA



ÀMBIT D'ESTUDI

Realitzat



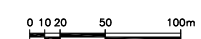
Títol

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ A L'ÀMBIT DE L'ILLA AV. CARRILET - AV. DE LA FABREGADA - C. DEL COBALT - AV. DE PAU CASALS DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Data

MARÇ 2020

Escala 1:5.000



A3

Títol del plànol

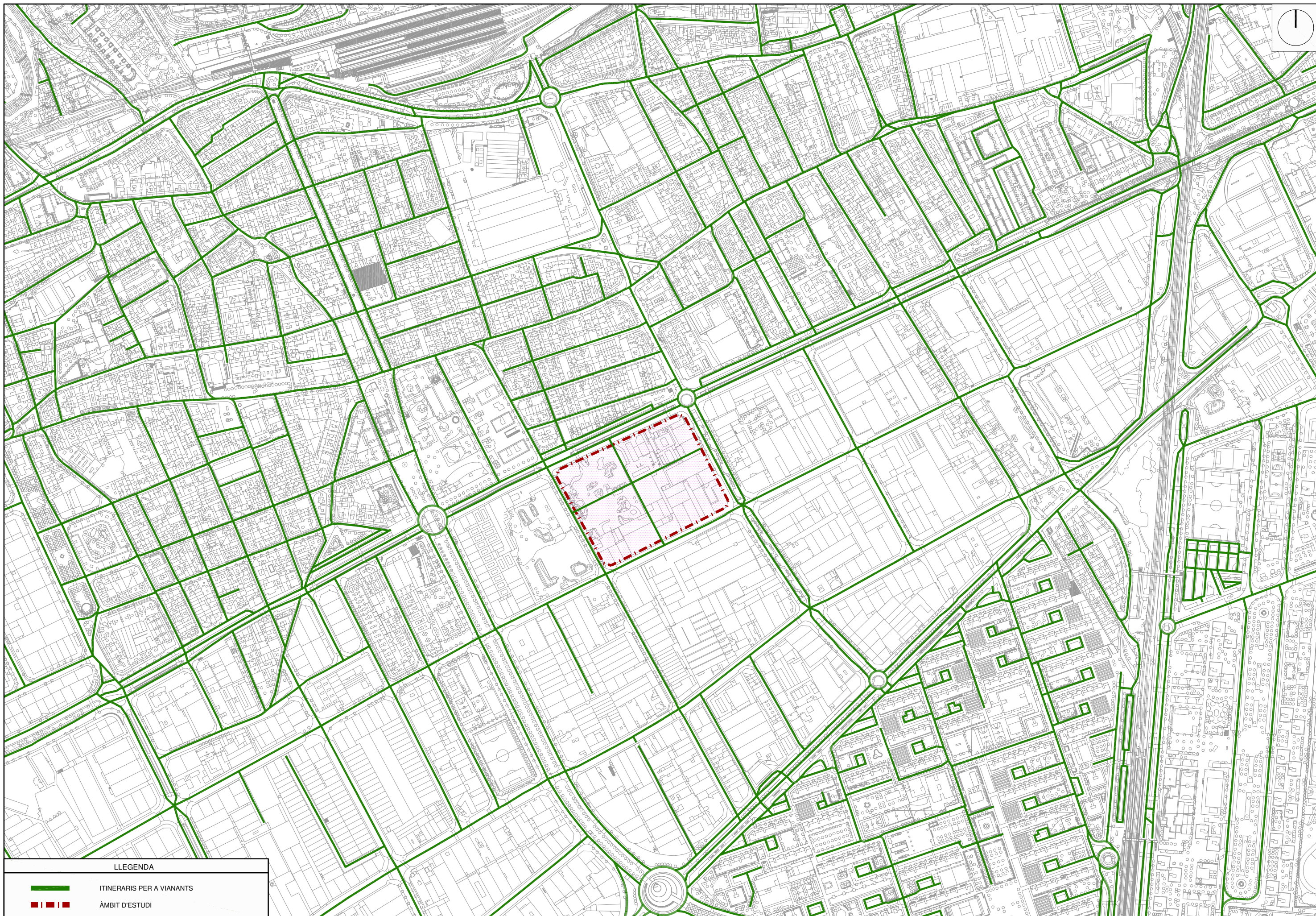
MOBILITAT GENERADA I RESERVA APARCAMENTS

Núm. plànol


02

Núm. full

01 de 01



**LLEGENDA**

 ITINERARIS PER A VIANANTS

 ÀMBIT D'ESTUDI

Realitzat  assessoria  
d'infraestructures  
i mobilitat

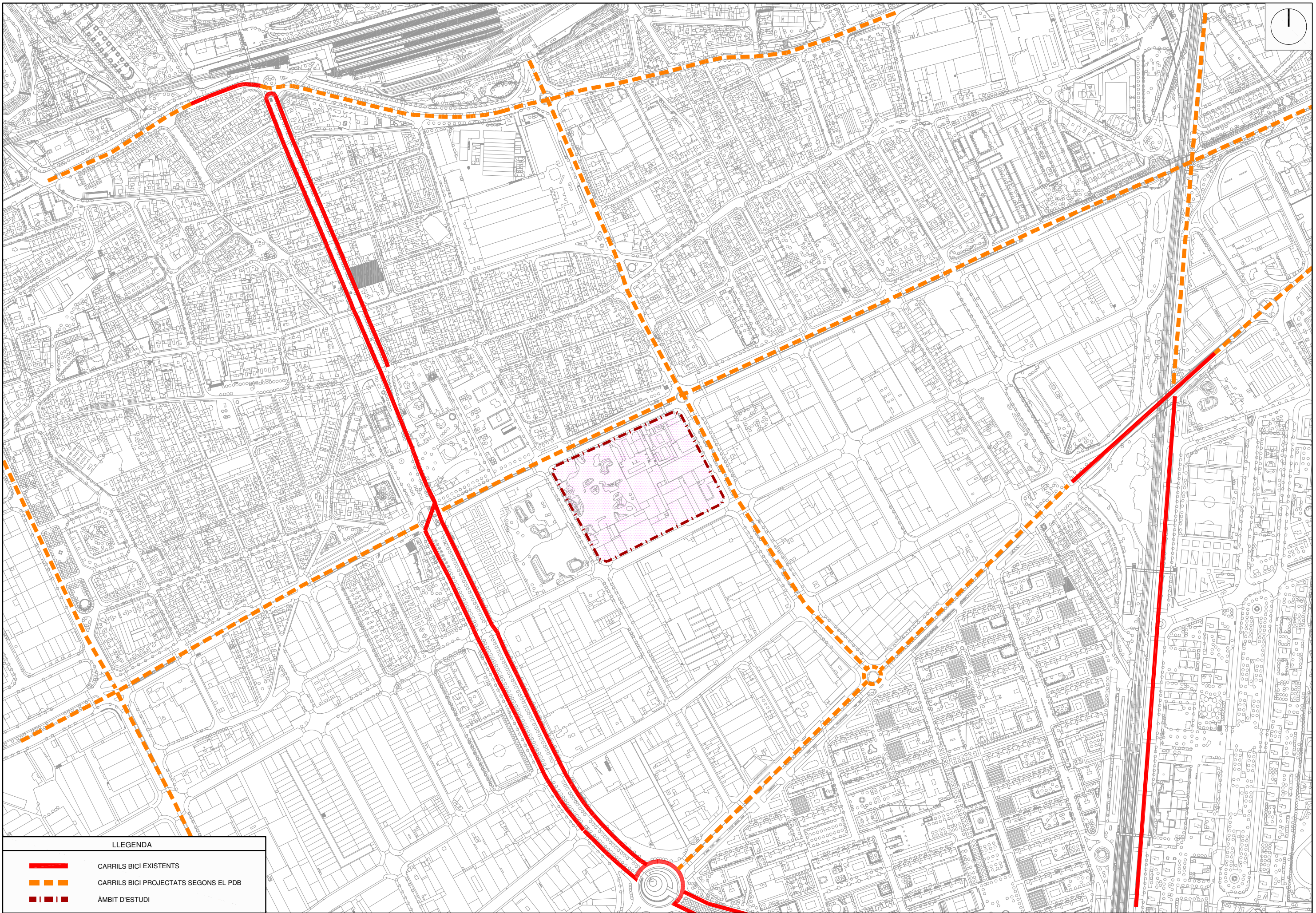
Títol **ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ A L'ÀMBIT DE L'ILLA AV. CARRILET - AV. DE LA FABREGADA - C. DEL COBALT - AV. DE PAU CASALS DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT**

Data **MARÇ 2020**

Escala 1:5.000  
0 10 20 50 100m  
A3

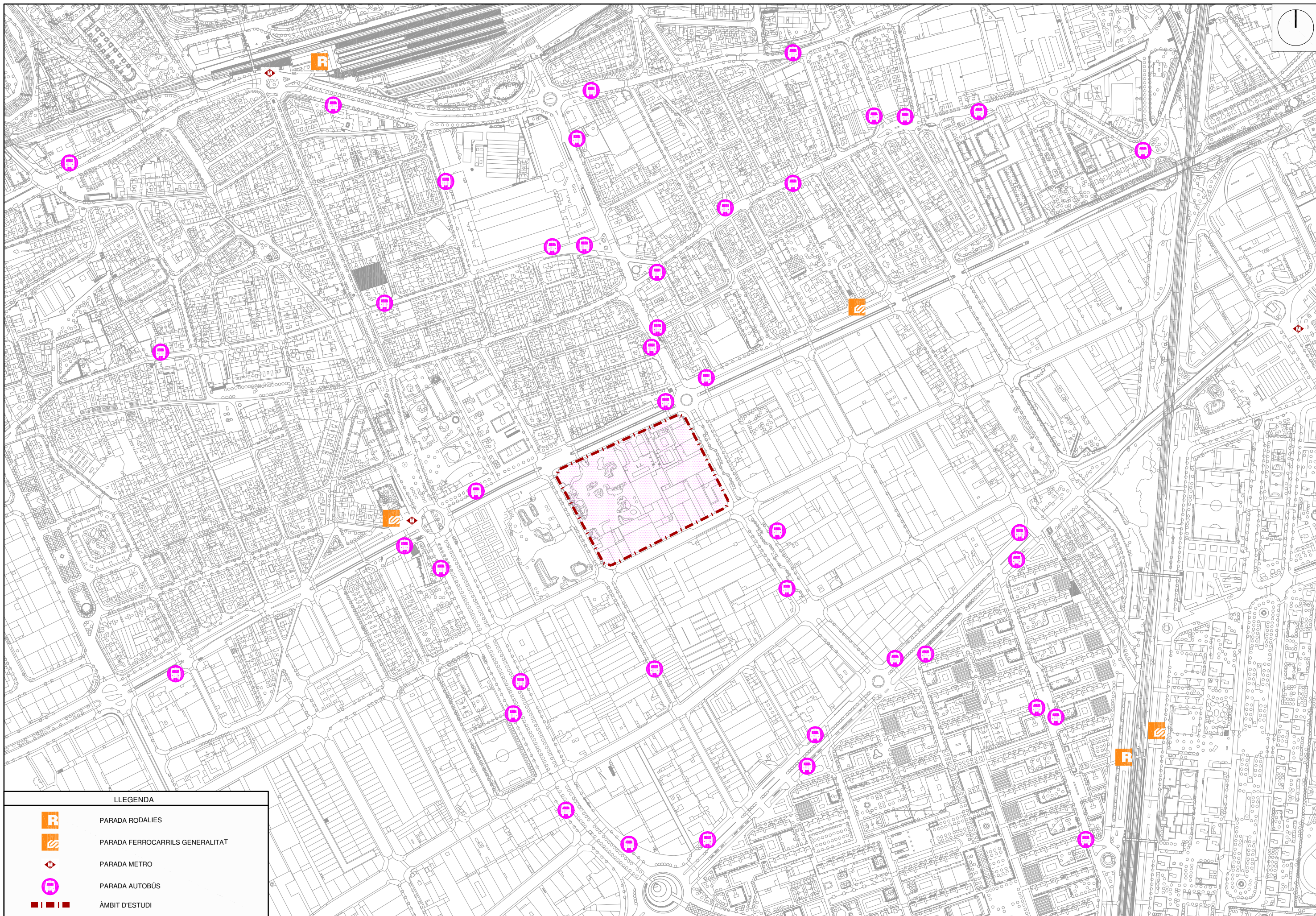
Títol del plànol **XARXA DE VIANANTS PROPOSADA**

Núm. plànol **03**  
Núm. full **01 de 01**

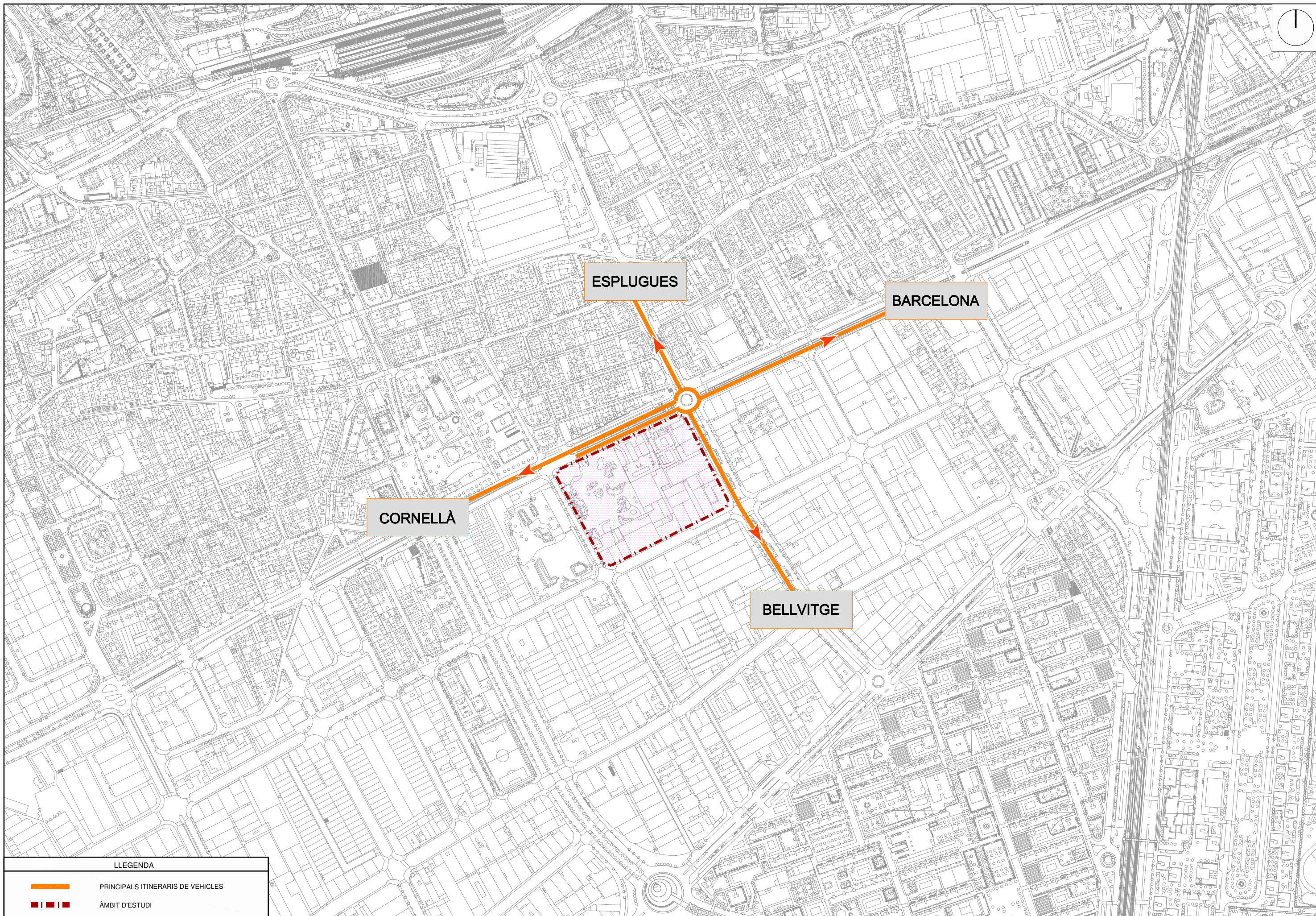


LLEENDA

- CARRILS BICI EXISTENTS
- CARRILS BICI PROJECTATS SEGONS EL PDB
- ÀMBIT D'ESTUDI



LLEGENDA	
	PARADA RODALIES
	PARADA FERROCARRILS GENERALITAT
	PARADA METRO
	PARADA AUTOBÚS
	ÀMBIT D'ESTUDI



**LLEGENDA**

-  PRINCIPALS ITINERARIS DE VEHICLES
-  ÀMBIT D'ESTUDI



c) Adquisicions destinades a incrementar el patrimoni públic de sol sempre que formin part d'una actuació per a intervencions paisatgístiques en sol no urbanitzable del sistema costaner.

d) La reconstrucció de terrasses, marges i altres elements construïts.

e) La millora de la coberta vegetal.

f) L'enderroc d'instal·lacions o edificacions obsoletes o il·legals.

g) L'adaptació paisatgística d'accessos, instal·lacions o edificacions.

#### Article 28

##### Quantia de la subvenció

L'import màxim de la subvenció i el límit quantitatiu es fixarà en la convocatòria anual, d'acord amb les disponibilitats pressupostàries.

#### Article 29

##### Compatibilitat dels ajuts

29.1 La compatibilitat de les subvencions concedides és perceptible amb la percepció de les subvencions procedents d'altres fonts, públiques o privades, sempre que no se superi el cost total del projecte.

29.2 En aquest supòsit es reduirà la quantia de la subvenció per tal de no superar el cost esmentat.

#### Article 30

##### Convocatòria

En funció de les disponibilitats pressupostàries i per resolució del conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques, anualment es publicaran al DOGC les convocatòries amb les bases per les quals s'han de regir i que han d'indicar, com a mínim, el model de sol·licitud, el termini de presentació, els criteris d'avaluació dels projectes, l'aplicació pressupostària a la qual s'ha d'imputar, la quantia màxima destinada, el termini d'execució de les actuacions, la forma de pagament i justificació i les obligacions de les persones beneficiàries.

#### Article 31

31.1 Documentació dels projectes susceptibles de rebre finançament

El projecte s'ha d'adreçar a la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, per triplicat i, com a mínim, ha de contenir:

Memòria explicativa de les actuacions objecte de la subvenció.

Pressupost total de les actuacions detallat per unitats d'obra i, en el cas d'adquisició de terrenys, les referències cadastrals.

Informació gràfica i, si escau, projecte tècnic. El finançament previst.

El calendari de desplegament de les actuacions.

31.2 Els ens locals poden sol·licitar l'assistència tècnica de l'Administració de la Generalitat per a l'elaboració dels projectes a presentar.

#### Article 32

##### Tramitació

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, a través de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, és l'encarregat d'instruir i impulsar el procediment de concessió d'ajuts. També correspon a aquesta Direcció General, a través de la Subdirecció de Paisatge i Acció Territorial la gestió i el seguiment dels ajuts.

#### Article 33

##### Procediment de concessió

33.1 El procediment per a l'atorgament del finançament es tramitarà en règim de concurrència competitiva.

33.2 Correspon a la comissió, la creació i la composició de la qual s'ha de fixar en les convocatòries anuals, l'anàlisi de les sol·licituds, de la documentació i dels projectes presentats i formular la proposta de resolució corresponent, la qual ha d'indicar quins projectes poden ser finançats pel fons i la quantia que cada cas en proposa.

33.3 La proposta de resolució serà elevada per la comissió al conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques a qui correspon la resolució sobre l'atorgament o denegació del finançament.

Els terminis per adoptar la proposta i la resolució es fixaran en la convocatòria.

El conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques pot revisar el finançament atorgat i modificar la resolució de concessió en el cas d'alteració de les condicions o de l'obtenció concurrent d'altres ajuts, d'acord amb el que s'assenyala a l'article 35.

#### Article 34

##### Execució de les actuacions finançades

34.1 Correspon als ens o a les persones sol·licitants dels ajuts la realització de les actuacions.

34.2 És obligació de les persones beneficiàries de les subvencions executar les actuacions amb estricta compliment del que prevegi la legislació urbanística, ambiental i la resta que en cada cas resulti d'aplicació.

#### Article 35

##### Revocació

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, d'acord amb el procediment establert a l'article 100 del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya, pot revocar els ajuts quan s'incorri en alguna de les causes que preveuen l'article 99 del text refós esmentat, i l'article 37 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

#### Article 36

##### Règim jurídic

Els fons regulat en aquest decret es regeix, a més de l'establert en aquest capítol, pels preceptes del títol IX del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya i els preceptes bàsics de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

#### DISPOSICIONS ADDICIONALS

##### —1 Creació o ampliació de línies d'actuació

Es faculta al conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques per a crear, en el marc que es defineix a l'article 8 de la Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, noves línies d'actuacions específiques per ser finançades amb càrrec al Fons, així com per ampliar mitjançant les convocatòries anuals les línies a que es refereixen els articles 26 i 27 d'aquest decret.

—2 L'Administració vetllarà per tal que les bases cartogràfiques i la informació georeferenciada necessària per a l'elaboració dels instruments previstos en aquest decret sigui accessible en els termes que estableix la Llei 16/2005, de 27 de desembre, de la informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

##### —3 Consorci Observatori del Paisatge

3.1 El Consorci Observatori del Paisatge es regeix pels Estatuts aprovats per acord del Govern de la Generalitat de 30 de novembre de 2004.

3.2 L'Observatori del Paisatge, si s'escau, ha d'adaptar els seus Estatuts a l'establert en aquest decret en un termini de sis mesos des de l'entrada en vigor.

#### DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA

##### Incorporació de les directrius de paisatge en els plans aprovats

Les directrius del paisatge que s'hagin d'incorporar al planejament territorial aprovat definitivament s'han de tramitar i aprovar seguint el mateix procediment establert a l'article 17 del Decret 142/2005, de 12 de juliol, d'aprovació del reglament pel qual es regula el procediment d'elaboració, tramitació i aprovació dels plans territorials parcials.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA  
President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS  
Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

(06.255.087)

#### DECRET

344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

#### Exposició de motius

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. Durant les últimes dècades el model de mobilitat s'ha basat en els vehicles automòbils com a mitjà principal. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, promou els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social en el nou model de mobilitat. A més, aporta la conveniència de ligar desenvolupament urbanístic i previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic. Aquesta Llei aporta un conjunt d'eines de seguiment i anàlisi, com ara els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, entre altres, que necessien d'una concreció addicional per tal d'esdevenir completament operatius.

En concret, l'article 18 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, determina que, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directores, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determi-

na que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió superior a 25 M euros no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Per desenvolupar adequadament aquesta previsió legal, aquest Decret determina quin és el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i en concreta la tramitació.

Aquesta regulació s'emmarca en un context social molt determinant: després d'un llarg període en el qual el disseny i la gestió del viari han tingut com a prioritat màxima el trànsit de vehicles automòbils, s'observa un inici de canvi de tendència de manera que les persones vianants i el transport col·lectiu comencen a estar presents. Aquest canvi en les prioritats juntament amb la consolidació de la bicicleta com a eina de mobilitat quotidiana han donat lloc a conceptes i situacions nous que fins ara no tenen reflex en la normativa i que requereixen d'un esforç normatiu que unifiqui criteris per tal de prendre en consideració les necessitats de totes les parts implicades.

D'altra banda, la distribució urbana de mercaderies és un dels usos importants del viari i les tendències del comerç, amb lliuraments a domicili, comerç electrònic, i altres fórmules anàlogues, fan preveure que s'incrementarà fortament en el futur proper. Per això, convé preveure en les noves implantacions uns condicions mínimes consistents a delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies, establir quins comerços han de disposar de molls de càrrega i descàrrega que els permetin fer aquestes operacions al seu interior, i establir un mínim de superfície comercial dedicada a magatzem amb la finalitat que les operacions de càrrega i descàrrega no es multipliquin.

No es pot obviar tampoc que la política d'aparcament de vehicles és una eina bàsica en la política de mobilitat. Per tant, es fa necessària que totes les noves promocions urbanístiques residencials prevegin un mínim de places d'aparcament per a automòbils, determinació que majoritàriament recullen els plans d'ordenació urbana però que el Decret generalitza, i introdueix la novetat de preveure també aparcaments per a bicicletes en aquells habitatges plurifamiliars de nova planta.

En les noves promocions urbanístiques de caire no residencial, com són les zones comercials, les industrials, les d'oci o les de serveis, el Decret no estableix cap mínim de places d'aparcament per a automòbils per tal de fer possibles promocions l'accés a les quals es basi en una mobilitat suportada per mitjans més sostenibles (marxa a peu, bicicleta i transport col·lectiu).

Pel que fa, en concret, als estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el Decret en preveu dues categories:

a) Els estudis a la planificació, que formaran part del pla, tindran una base de càlcul basada en l'aplicació de ràtios i serviran per establir les xarxes de vianants, bicicletes i transport col·lectiu.

b) Els estudis a implantacions singulars, que hauran d'avaluar la mobilitat generada d'una manera acurada, preveure l'impacte en les xarxes de mobilitat (vianants, bicicletes, transport col·lectiu i automòbils) i establir les mesures

correctores corresponents. Durant els últims anys, aquests estudis han pres la forma d'estudis de trànsit en els quals solament es prenia en consideració l'impacte sobre la xarxa viària. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i aquest Decret de desplegament, pretenen superar aquests estudis de trànsit, per tal que prenguin en consideració totes les xarxes de mobilitat i les noves implantacions no es basin en un accés majoritàriament pensat per a la utilització del vehicle privat.

Finalment, el Decret desenvolupa també la participació dels promotors en el finançament dels costos generals per l'increment de la mobilitat, en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.

En definitiva, aquest Decret pretén donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en la qual també els valors de qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

En conseqüència, d'acord amb el dictamen de la Comissió Jurídica Assessora, a proposta del conseller de Política Territorial i Obres Públiques i d'acord amb el Govern,

#### DECRET:

#### CAPÍTOL I

##### Disposicions generals

#### Article 1

##### Objecte

L'objecte d'aquest Decret és determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada; establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.

#### Article 2

##### Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

2.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

2.2 També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

2.3 L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi uns pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

#### Article 3

##### Àmbit d'aplicació

3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.

b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sol urbà o urbanitzable.

c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

3.2 No és obligatori realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en les figures de planejament urbanístic derivat dels municipis de població inferior a 5.000 habitants, excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal, en el següents supòsits:

1. Actuacions que suposin la implantació de nous usos residencials fins a un màxim de 250 habitatges.

2. Actuacions que suposin la implantació d'usos comercials o terciaris en sectors d'una superfície de fins a 1 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.

3. Actuacions que suposin la implantació d'usos industrials en sectors d'una superfície de fins a 5 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.

3.3 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada també s'han d'incorporar en els projectes següents:

a) Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.

b) Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular.

c) Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

3.4 Als efectes de l'apartat anterior, es consideren implantacions singulars:

a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m<sup>2</sup>.

b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m<sup>2</sup>.

c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.

d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.

e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.

f) Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.

g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

#### CAPÍTOL II

##### Elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

#### SECCIÓ PRIMERA

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

#### Article 4

*Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació*

4.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:

a) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.

b) L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.

c) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.

d) Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.

e) El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

La construcció d'escaleres a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.

f) El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.

g) La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors contigus o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

#### Article 5

*Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les estacions de ferrocarrils no metropolitans i d'autobusos interurbans*

5.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada que prevegin estacions de ferrocarrils no metropolitans i d'autobusos

interurbans s'ha de tenir en compte que l'emplaçament d'aquestes estacions s'ha d'establir, sempre que resulti possible, en una ubicació que compleixi els següents requeriments:

a) Que sigui propera a emplaçaments de polaritats centrals.

b) Que estigui ben comunicada, dotada d'accés viaris ràpids o d'infraestructures i/o elements afavoridors del transport públic, com carrils bus-taxi.

c) A prop d'estacions d'altres modes de transport, per facilitar la intermodalitat entre diferents sistemes de transport col·lectiu.

5.2 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte que a l'entorn de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans s'han de realitzar reserves d'espai per als usos següents:

a) Parades de vehicles de transport públic (autobusos urbans, taxis) i col·lectiu.

b) Aparcament per a bicicletes, d'acord amb els paràmetres fixats a l'annex 2 d'aquest Decret.

c) Aparcament, fora de les andanes, d'autobusos en espera. L'espai destinat a aquesta funció ha d'estar en funció del volum de serveis d'autobús i de la previsió futura.

d) Aparcament de vehicles privats a motor amb les proporcions mínimes establertes a l'annex 3 d'aquest Decret.

5.3 En l'elaboració dels estudis es pot proposar, en el cas d'estacions situades a les zones centrals de la població i ben comunicades per transport públic, la reducció de les reserves que s'indiquen en aquest article.

#### Article 6

*Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies*

6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m<sup>2</sup>.

b) A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m<sup>2</sup>.

6.3 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m<sup>2</sup> de sostre.

#### SECCIÓ SEGONA

##### *Avaluació de la mobilitat generada*

#### Article 7

*Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent als plans territorials sectorials relatiu a equipaments o serveis*

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents als plans territorials sectorials relatiu a equipaments o serveis han d'avaluar l'increment de mobilitat que representen les actuacions previstes en aquest pla en els seus àmbits territorials i la seva incidència sobre les xarxes generals de transport.

#### Article 8

*Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a planejament urbanístic*

8.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. En cap cas es poden utilitzar valors inferiors als que es fixen a l'annex 1 d'aquest Decret.

8.2 L'avaluació de la mobilitat generada referent al planejament urbanístic ha de complir el següent:

a) Els viatges generats s'han de graficar en un pla a l'escala adient on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges.

b) En el mateix pla s'han de dibuixar: Les xarxes de transport col·lectiu d'infraestructura fixa (ferrocarril, metro, tramvia, autobús amb carril propi, funiculars, telefèrics, escaleres mecàniques i estacions d'autobusos interurbans) existents en el moment de redacció del pla i les infraestructures de transport col·lectiu previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent, identificant les parades i estacions.

Les xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes existents en el moment de redacció del pla i les reserves

En el seu cas, els espais reservats per a les parades de transport col·lectiu de superfície i de taxi.

c) Aquest pla no ha de servir de base per l'establiment de les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes, amb les característiques previstes als articles 15, 16 i 17 d'aquest Decret. Els punts de màxima generació de mobilitat han de quedar connectats per aquestes xarxes.

#### Article 9

*Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a implantacions singulars*

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que es preveu pot generar aquesta implantació, indicant la distribució temporal al llarg del dia

i, si s'escau, dies punta al llarg de l'any, tant pel que fa a entrades com a sortides.

#### Article 10

##### *Contingut dels estudis*

Per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitativs i qualitativs, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

#### CAPÍTOL III

##### *Contingut dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada*

#### SECCIÓ PRIMERA

##### *Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada*

#### Article 11

*Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents als plans territorials sectorials relatiu a equipaments o serveis*

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada que s'han d'incloure als plans territorials sectorials relatiu a equipaments o serveis han de contenir la documentació següent:

a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un pla a l'escala adient.

b) Incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes generals de transport.

c) Proposta de possibles mesures correctores sobre la xarxa viària i els sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de mobilitat de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

#### Article 12

*Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl*

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl, han de contenir la documentació següent:

a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 8, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un pla a l'escala adient.

Aquesta avaluació ha d'incorporar els indicadors de gènere als que es refereix l'article 10 d'aquest Decret per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i necessitats d'organització de la vida quotidiana.

b) Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15, representada en el pla de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, en els termes establerts a l'article 16 representada en el pla de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17 re-

presentada en el pla de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic.

e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el pla de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

f) Representació en el pla de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.

#### Article 13

*Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat*

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir la documentació següent:

a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un pla a l'escala 1:5.000.

b) Proposta de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15 representada en el pla de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície en els termes establerts a l'article 16, i proposta d'implantació de les noves línies o perllongament de les existents, representada en el pla de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17, representada en el pla de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de bicicletes.

e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el pla de la xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de vehicles. En el seu cas, anàlisi de l'impacte en la capacitat i en la seguretat viària de les carreteres, amb atenció especial als accessos i, si s'escau, propostes d'actuació per garantir-les i propostes de modificacions del Pla local de seguretat viària a l'efecte d'ajustar-ho a la nova situació generada.

f) Representació en el pla de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i d'aquelles previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.

g) Representació en el pla de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves d'espai per càrrega i descàrrega de mercaderies d'acord amb l'article 6.

h) Representació en el pla de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves per als vehicles destinats al transport col·lectiu i al taxi.

i) Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi (viària, de vianants, de bicicletes i de transport públic).

j) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19.

#### Article 14

*Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars*

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada d'implantacions singulars han d'incloure, a més de l'establert en els apartats anteriors d'aquest article, si estan compres en un planejament urbanístic subjecte a avaluació de la mobilitat generada, els aspectes següents:

a) Determinació de la distància entre la implantació singular i l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu. Aquesta distància s'ha de mesurar sobre la xarxa viària i, amb caràcter general, ha de ser inferior a 500 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

En qualsevol cas, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha de preveure que la implantació singular tingui, almenys, una parada de la xarxa de transport col·lectiu de superfície i especificar si es tracta d'una parada existent, prevista en una planificació aprovada per l'administració competent o proposada per l'estudi.

b) Descripció de les xarxes existents que incorpori les característiques de la xarxa viària, de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, de les infraestructures fixes de transport col·lectiu, de la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i de la xarxa d'itineraris per a bicicletes.

c) Dades sobre la mobilitat actual i sobre la prevista amb un horitzó de 10 anys, amb especificació de les dades del trànsit i nivells de servei de les diferents xarxes existents, expressades amb els valors següents:

Xarxa viària: intensitat mitjana diària dels itineraris principals, amb percentatge de vehicles pesants, i intensitat d'hora punta en feiner i cap de setmana. Anàlisi dels nivells de servei.

Xarxa ferroviària: nombre de trens i de viatgers per dia. Percentatge d'ocupació.

Xarxes de bicicletes i vianants: fluxos d'usuaris per dia i en hores punta. Detecció de problemes de capacitat puntuals.

Xarxa de transport públic i taxi: oferta, recorreguts, freqüències i viatgers/dia. Percentatge d'ocupació dels vehicles.

d) Càlcul de la mobilitat generada, d'acord amb el que estableix l'article 9.

e) Reserva d'espai per a les persones vianants al voltant de la implantació singular dimensionada a partir de la generació de viatges en hora punta per absorbir el trànsit de les persones vianants.

f) Distribució de la mobilitat generada: estimació de l'origen i destinació del trànsit generat per la implantació singular a partir d'estudis de mercat, enquestes o mecanismes similars.

g) Proposta de repartiment modal de la mobilitat generada entre els diferents sistemes de transport.

h) Proposta d'assignació de la mobilitat a les diferents xarxes: assignació conjunta de la mobilitat existent i de la mobilitat generada per la implantació singular a les diferents xarxes existents per a les hores punta de càlcul.

i) Proposta de millores a les xarxes i mesures correctores referents a:

Construcció de noves parades en sistemes d'infraestructura fixa i de transport públic de superfície i de taxis.

Previsió de noves línies de transport públic, perllongament o canvi de traçat de les existents. Urbanització i/o ampliació d'itineraris per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes.

Millores en la xarxa viària, especialment pel que fa a la garantia de la capacitat i de la seguretat als accessos i en els vials.

Altres mesures correctores.

j) Comprovació del funcionament: cal descriure les capacitats de les diferents xarxes sense fer les millores i un cop dissenyades les millores i s'ha de verificar que les xarxes millorades podran absorbir raonablement la mobilitat generada per la implantació singular.

k) Funcionament de la distribució urbana de mercaderies: en el cas que s'escaigui, cal descriure el funcionament de les operacions de càrrega i descàrrega en relació amb la implantació singular.

l) Sistemes de control i informació de trànsit: en funció de les possibles afectacions a la capacitat de la xarxa viària, caldrà recollir les definicions d'infraestructures, canalitzacions i equipaments que garanteixin la informació (vídeo i dades) en temps real, dels fluxos i les incidències de trànsit als accessos cap al centre de control de trànsit competent de la xarxa viària afectada per la nova implantació.

m) Resum i conclusions: cal fer un resum de l'estudi de mobilitat generada, en termes fàcilment comprensibles, d'itineraris principals per a vianants, de transport col·lectiu, d'itineraris per a bicicletes i d'itineraris per a vehicles i la comparació entre els nivells de servei a les diferents xarxes abans i després de l'entrada en servei de la implantació singular.

n) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19.

#### SECCIÓ SEGONA

##### Xarxes d'itineraris

#### Article 15

##### La xarxa d'itineraris principals per a vianants

15.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

- Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- Mercats, zones i centres comercials.
- Instal·lacions recreatives i esportives.
- Espais lliures amb una forta freqüentació,

com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.

f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

15.3 La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit. A aquests efectes:

a) Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.

b) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.

c) En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

15.4 Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de vores, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.

15.5 Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.

15.6 Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.

15.7 Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.

#### Article 16

##### Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de confi-

gar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

#### Article 17

##### Xarxa d'itineraris per a bicicletes

17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.

17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carteres de doble calçada ni per carteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segueixi de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

#### Article 18

##### Xarxa bàsica per a vehicles

18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

- Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser contínua i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

#### SECCIÓ TERCERA

##### Contribució al finançament

#### Article 19

##### Finançament

19.1 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finan-

çament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

19.2 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploració del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

19.3 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'obligació de les persones promotores d'una implantació singular d'assumir, en els termes fixats per la legislació urbanística, i a més de l'expressat a l'article 19.2 d'aquest Decret, el cost de la urbanització de la perllongació de la xarxa de vehicles, la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i de l'itineraris per a bicicletes des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular. Com a mínim s'ha de garantir la continuïtat de totes les xarxes fins els accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins al centre del nucli urbà.

19.4 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui la construcció d'una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.

#### CAPÍTOL IV

##### Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

#### Article 20

##### Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials sectorials d'equipaments o de serveis i en el planejament urbanístic

20.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials sectorials d'equipaments o de serveis i en els plans urbanístics s'han d'incorporar al pla i tramitar i sotmetre a informació pública conjuntament amb aquest.

20.2 Simultàniament al tràmit d'informació pública, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.

#### Article 21

##### Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars

21.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars s'han de tramitar conjuntament amb el projecte, d'acord amb el procediment que en cada cas correspongui.

21.2 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent simultàniament al tràmit d'informació pública del projecte.

21.3 Si l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació singular ja s'ha incorporat en l'elaboració del pla urbanístic corresponent, serà suficient la certificació emesa per l'administració competent per a l'aprovació de l'esmentat pla en la qual es faci constar que la mobilitat generada per la implantació singular ja ha estat objecte d'estudi durant la tramitació del Pla.

21.4 Correspon a l'autoritat territorial de la mobilitat l'emissió de l'informe sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

#### Article 22

##### Termini i efectes de l'informe sobre l'estudi de l'avaluació de la mobilitat generada

22.1 L'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, es poden continuar les actuacions.

22.2 Les conclusions de l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'han de valorar i prendre en consideració per a l'aprovació definitiva dels plans o projectes corresponents o, si s'escau, per a l'autorització d'aquests. En el supòsit que no se segueixin les conclusions de l'informe, s'ha de justificar.

#### DISPOSICIONS ADDICIONALS

##### Primera

Les prescripcions que es contenen en aquest Decret que determinen característiques, reserves mínimes o d'altres paràmetres s'han d'entendre fixades sense perjudici que altres disposicions sectorials, especialment en matèria urbanística o de trànsit, puguin establir uns estàndards i paràmetres més exigents.

##### Segona

En el cas d'actuacions en sòl urbà no consolidat que suposin la transformació global d'un àmbit i la creació d'un nou teixit residencial, es prendran en consideració els paràmetres de planificació previstos en aquest Decret, sempre que prevegin nous usos residencials superiors a 250 habitatges.

##### Tercera

Aquest Decret és d'aplicació sense perjudici del que determina la normativa vigent sobre accessibilitat i sobre condicionants urbanístics i de protecció contra incendis en els edificis.

##### Quarta

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantaci-

ons singulars de municipis declarats pel govern com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

#### DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

##### Primera

Les especificacions d'aquest Decret s'aplicaran als instruments de planejament que no hagin estat aprovats inicialment en la data d'entrada en vigor i als projectes d'implantacions singulars que no disposin de projecte visat en la data d'entrada en vigor.

##### Segona

Mentre no es constitueixin les autoritats territorials de la mobilitat a què fan referència els articles 20 i 21 d'aquest Decret, correspon emetre l'informe sobre els estudis d'avaluació de la mobilitat generada a la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA  
President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS  
Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

## ANNEX 1

*Viatges generats*

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

*Viatges generats/dia*

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

## ANNEX 2

*Aparcament de bicicletes*

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

*Places mínimes d'aparcament per a bicicletes*

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

(06.261.091)

## ANNEX 3

*Aparcament de vehicles*

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

*Places mínimes d'aparcament*

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

## ANNEX 4

*Dèficit d'explotació del transport públic de superfície*

El càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

$$D=365 \times r \times p \times 0,7$$

D=dèficit d'explotació del transport públic de superfície.

r=increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada.

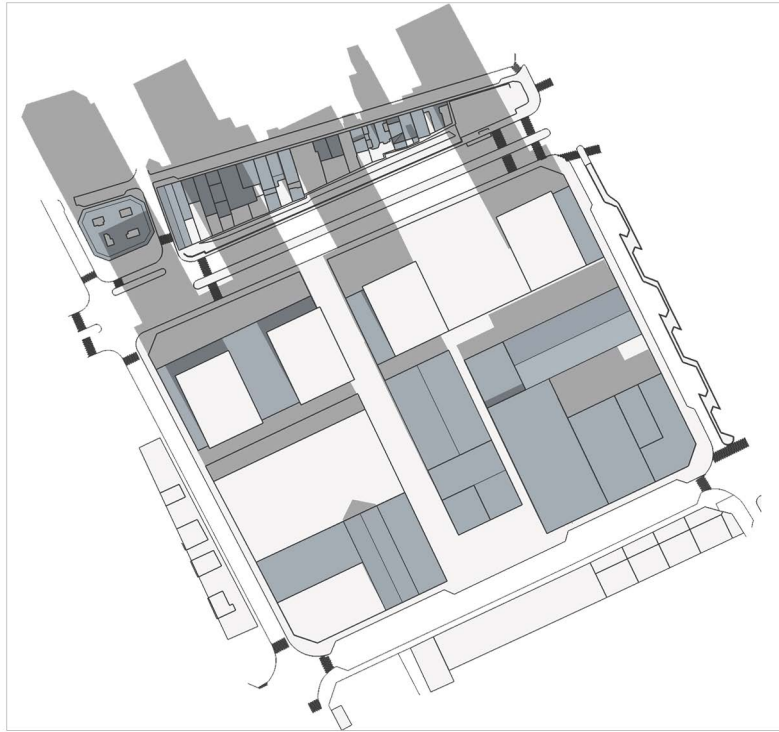
p=preu unitari del km recorregut.

El preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície en euros s'obindrà de la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'aplicació de l'IPC corresponent fins a l'any en curs. Els valors per a l'any 2004 són els següents:

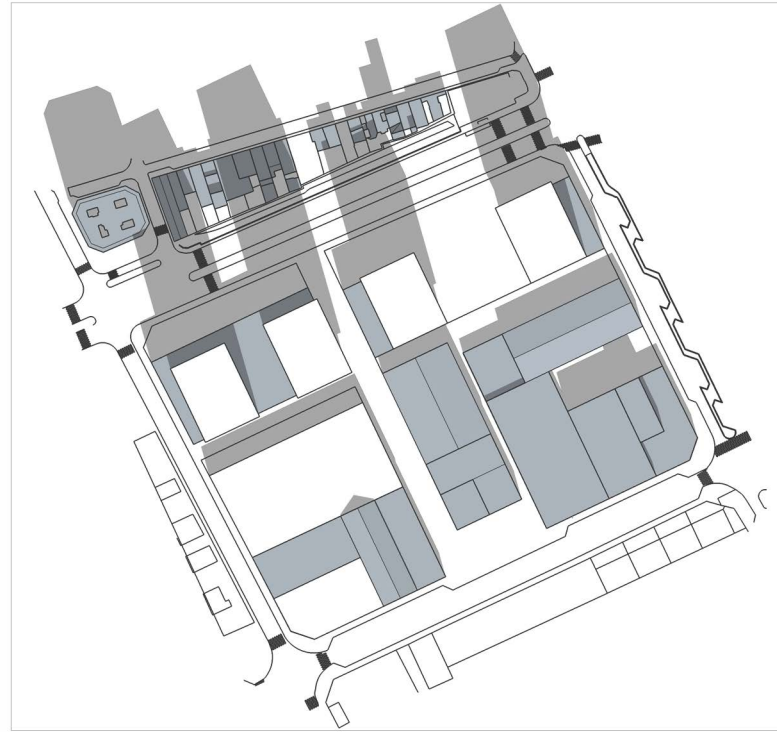
*Preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície (euros). Any 2004*

	Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	4,72
Transport urbà	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	3,41
	Ciutats petites (menys de 100.000 habitants)	2,63
Transport interurbà		1,98

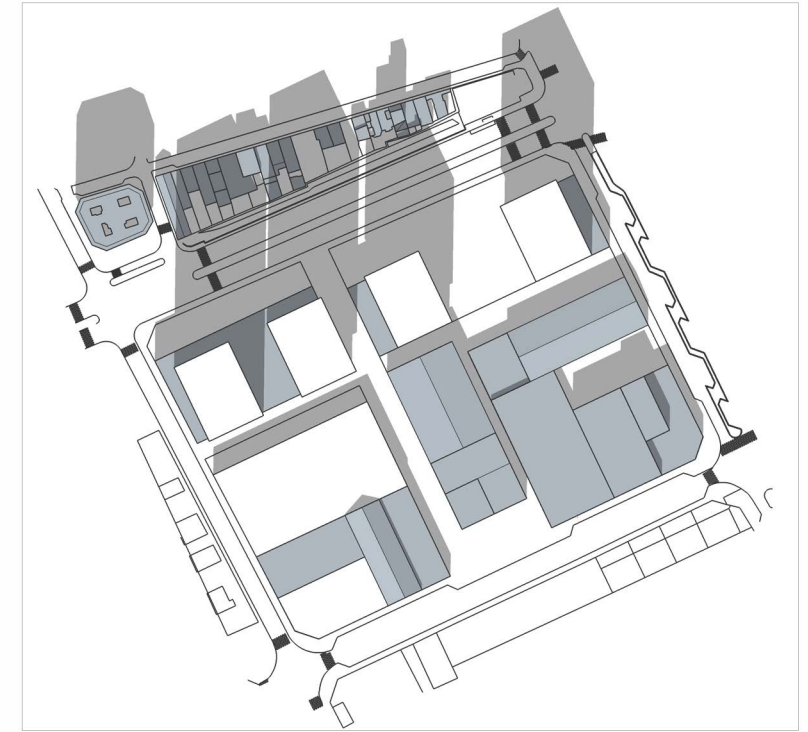
## **ANNEX III - ESTUDI DE ASSOLELLAMENT**



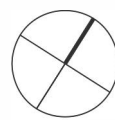
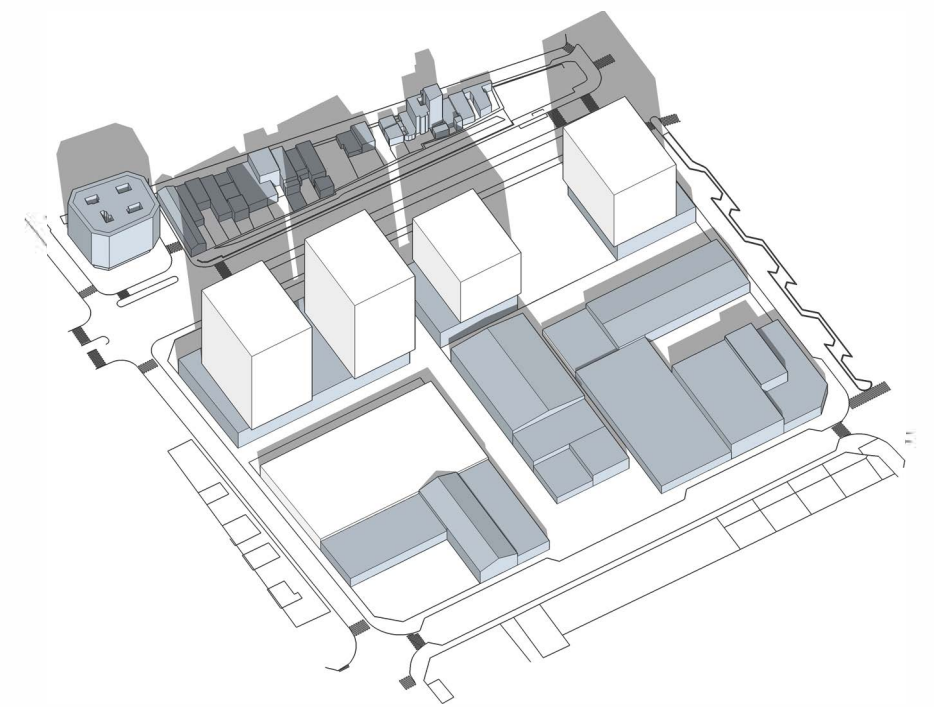
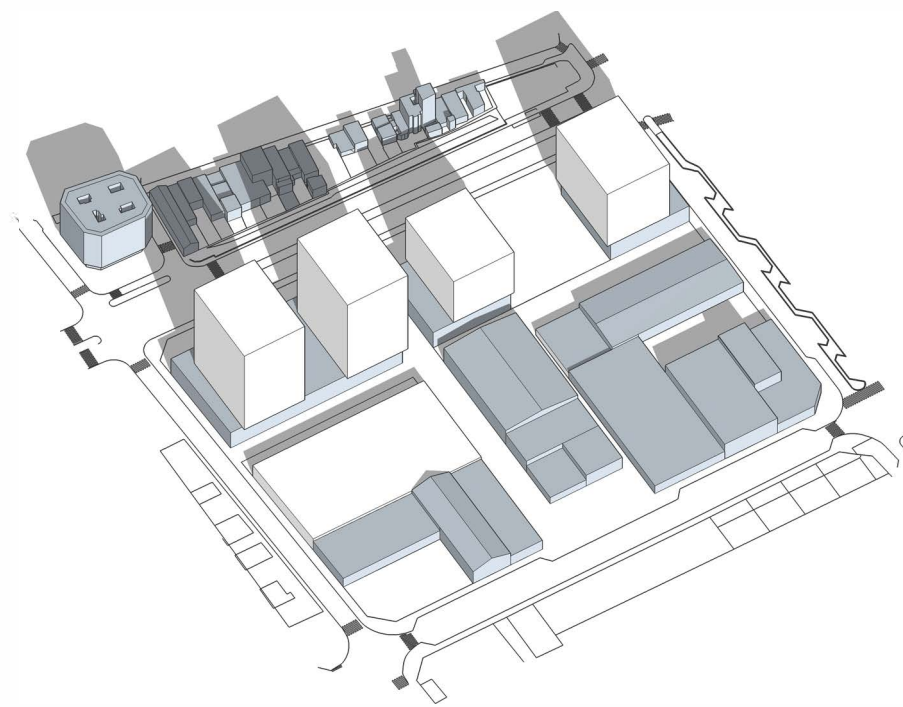
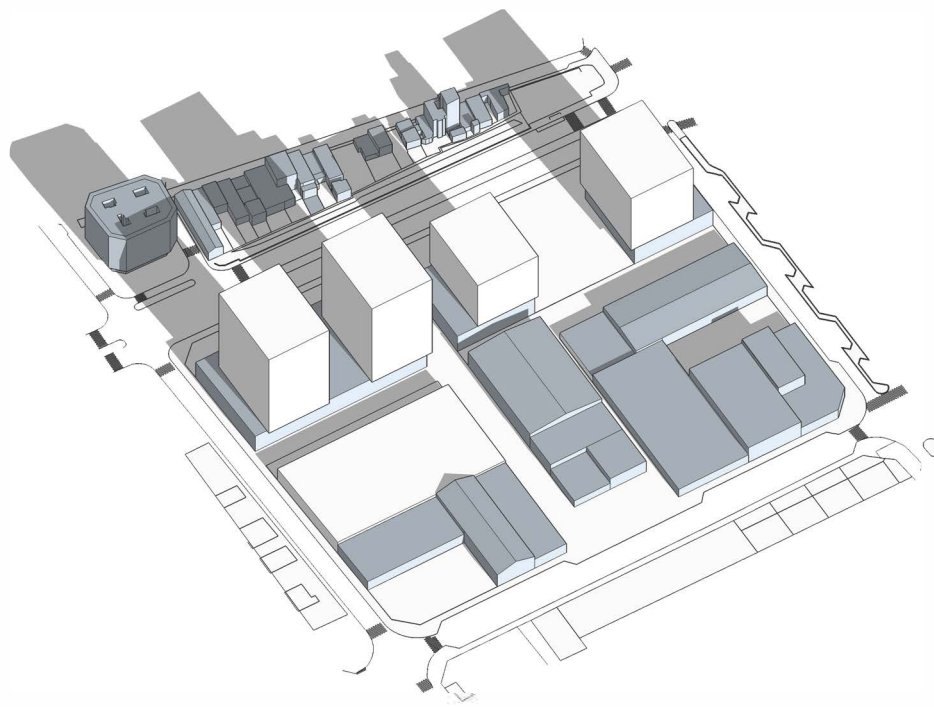
21 de gener a les 10:00

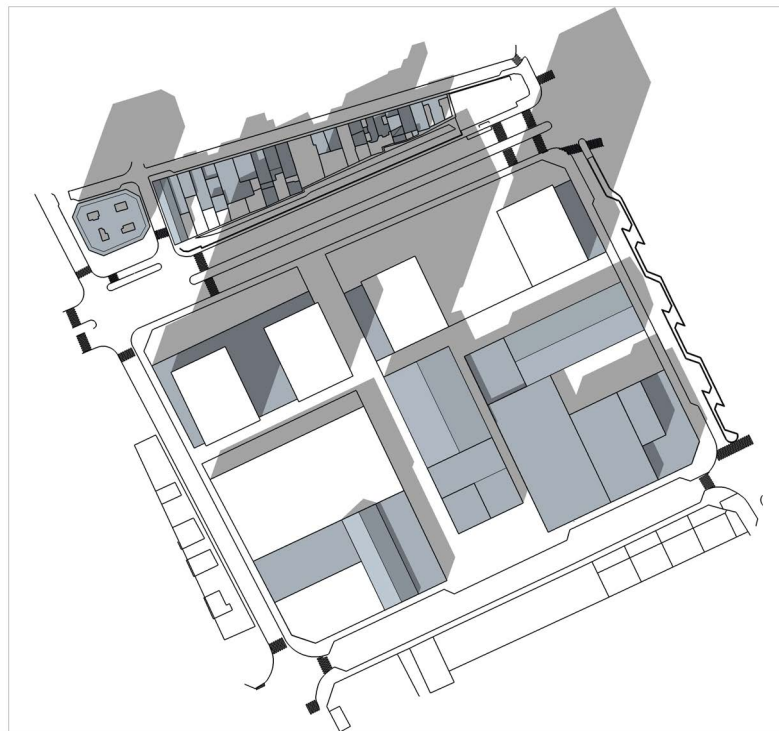
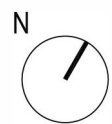


21 de gener a les 11:00

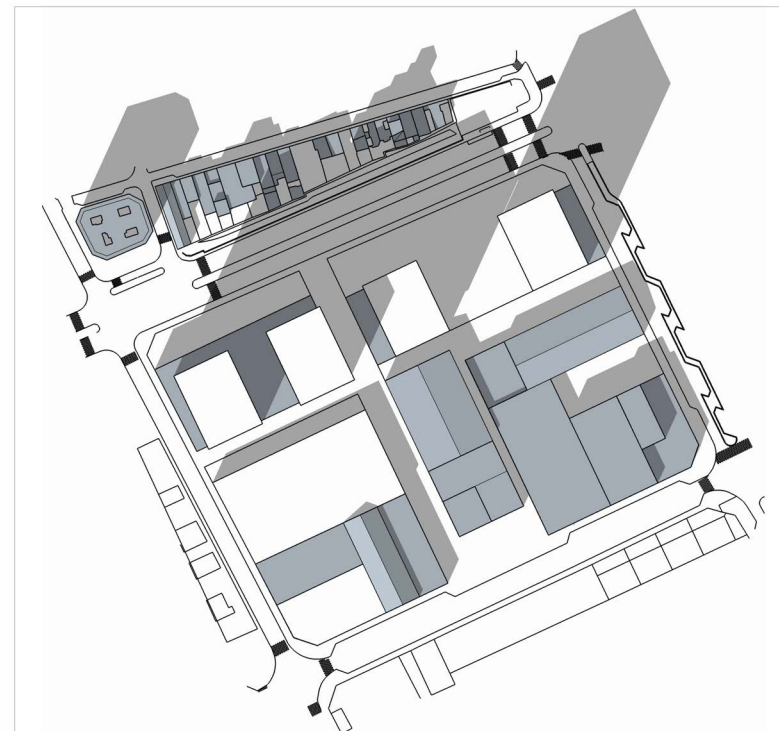


21 de gener a les 12:00

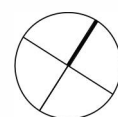
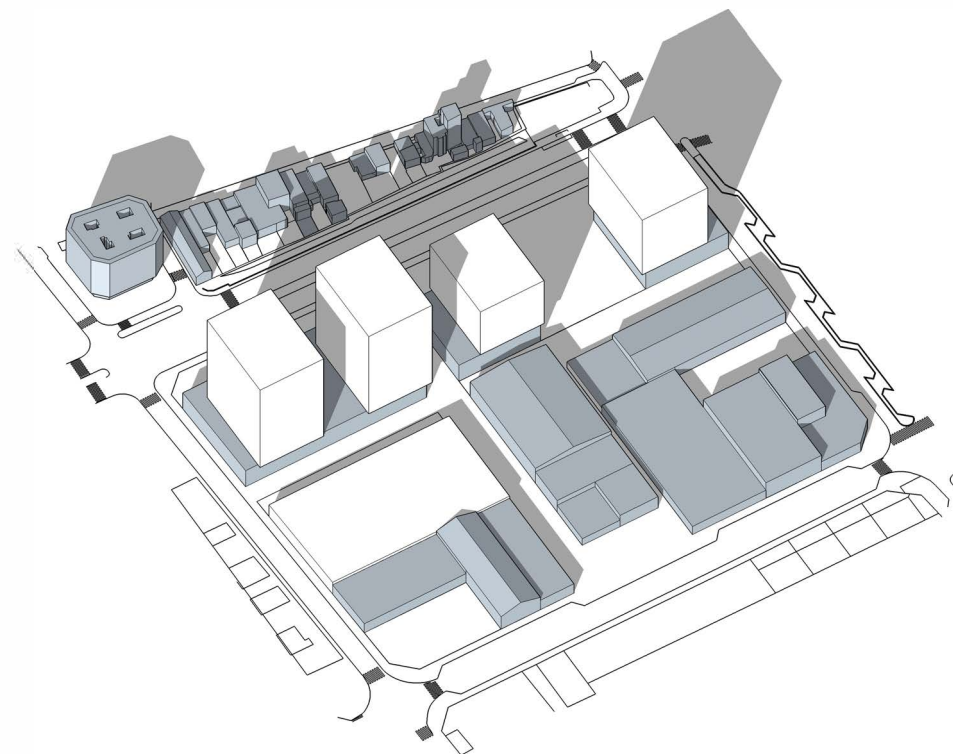
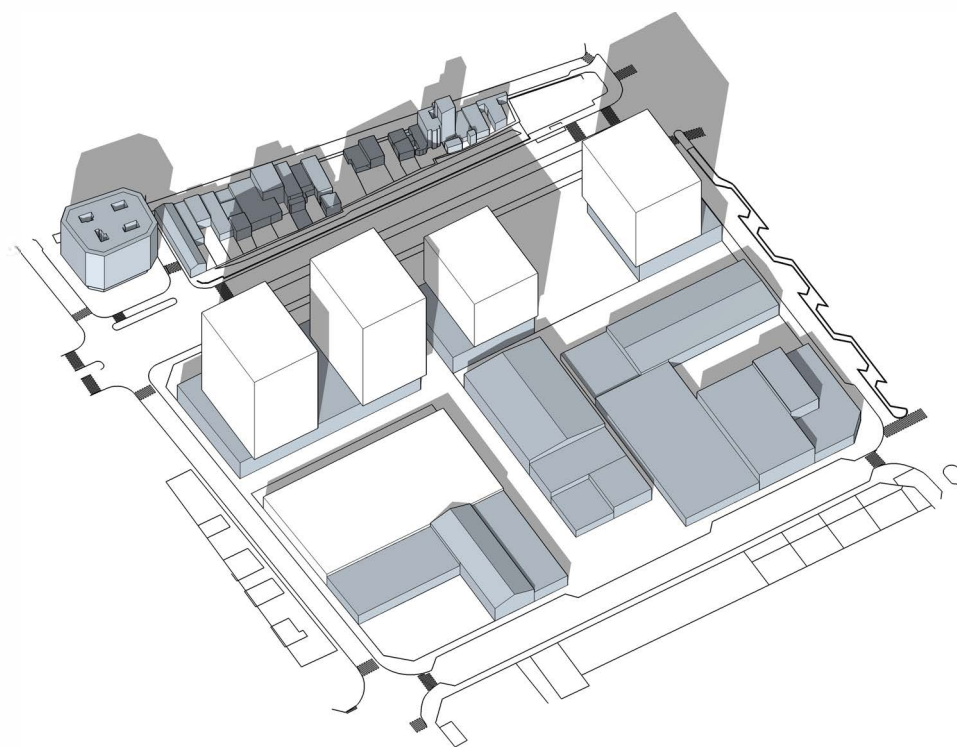


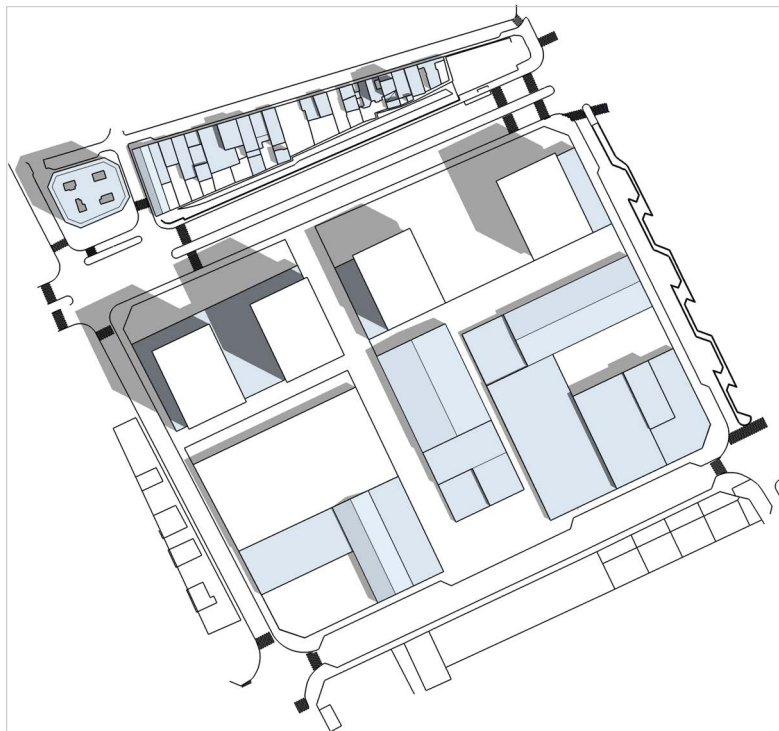


21 de gener a les 13:00

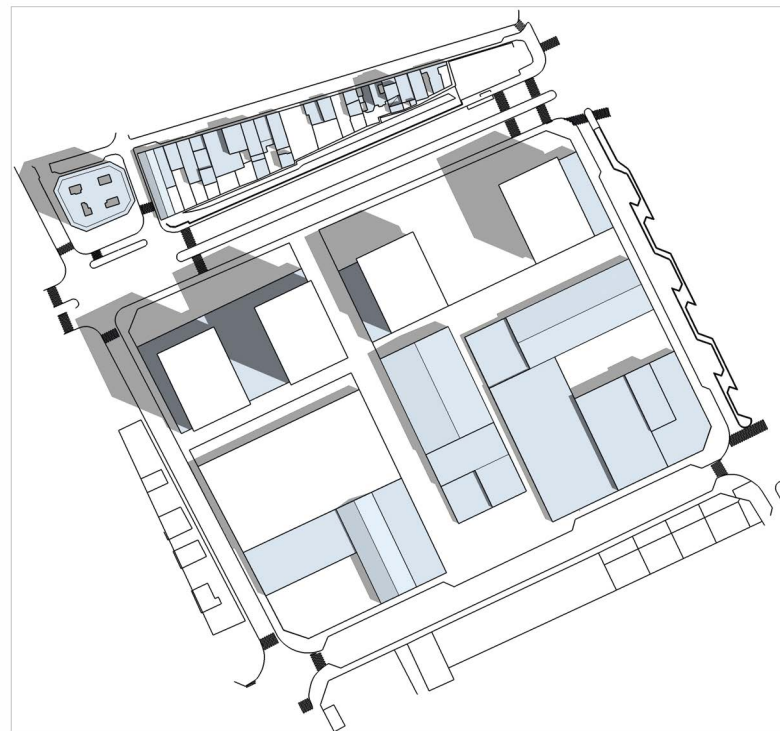


21 de gener a les 14:00

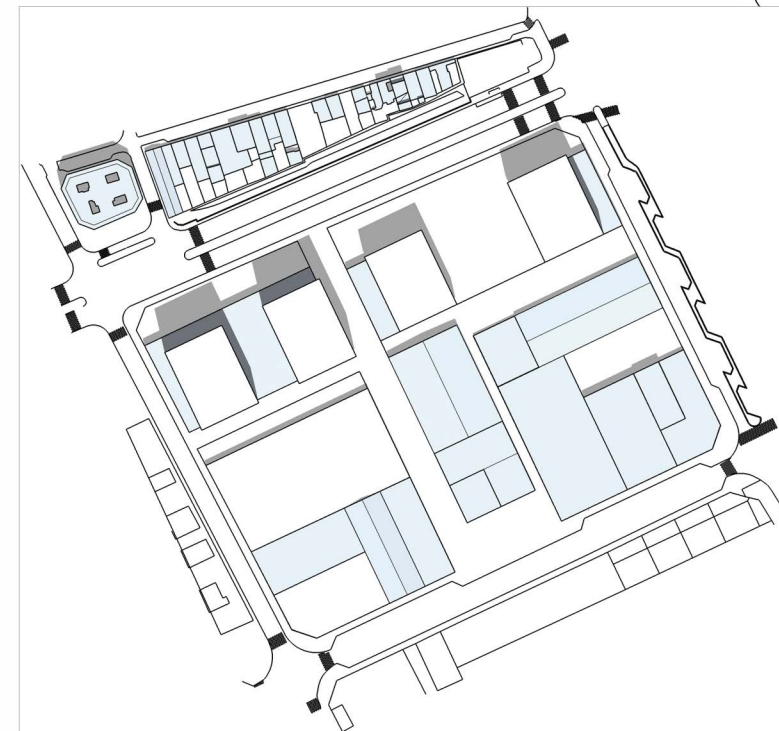




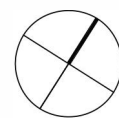
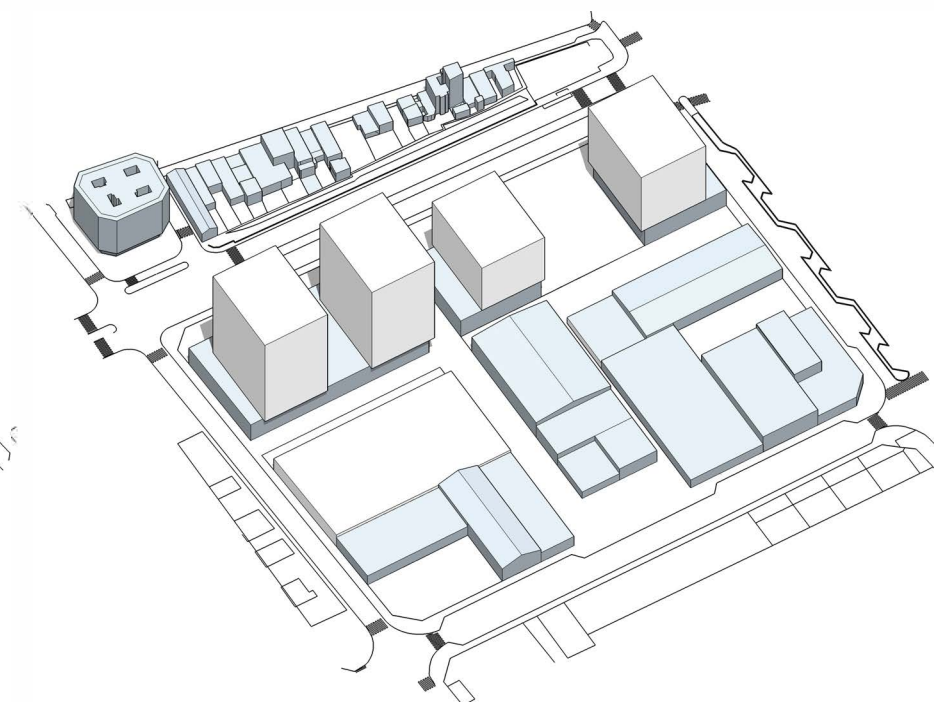
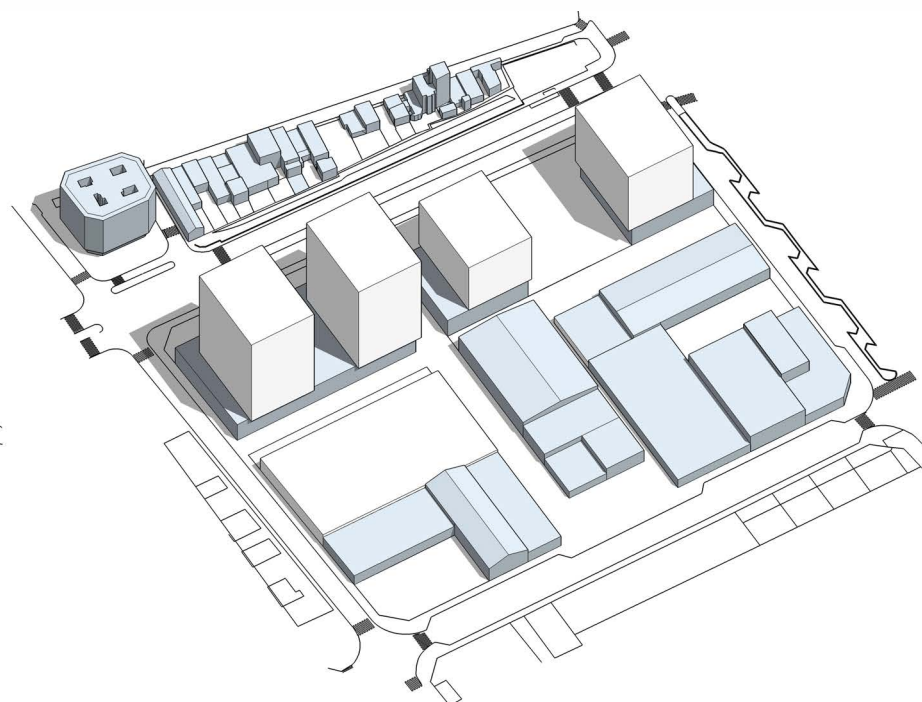
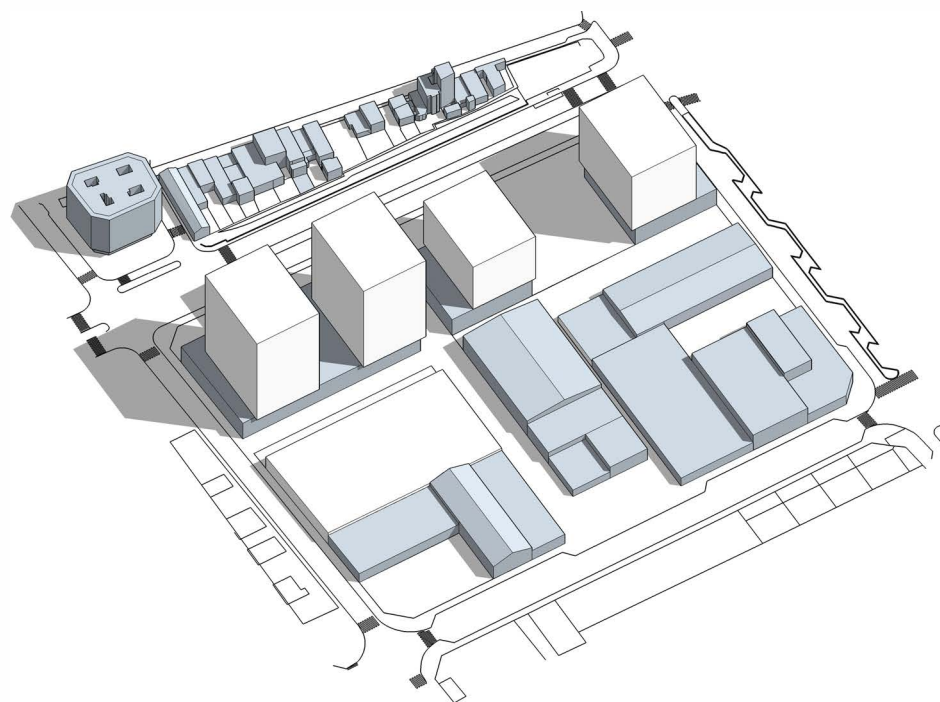
21 de juny a les 10:00

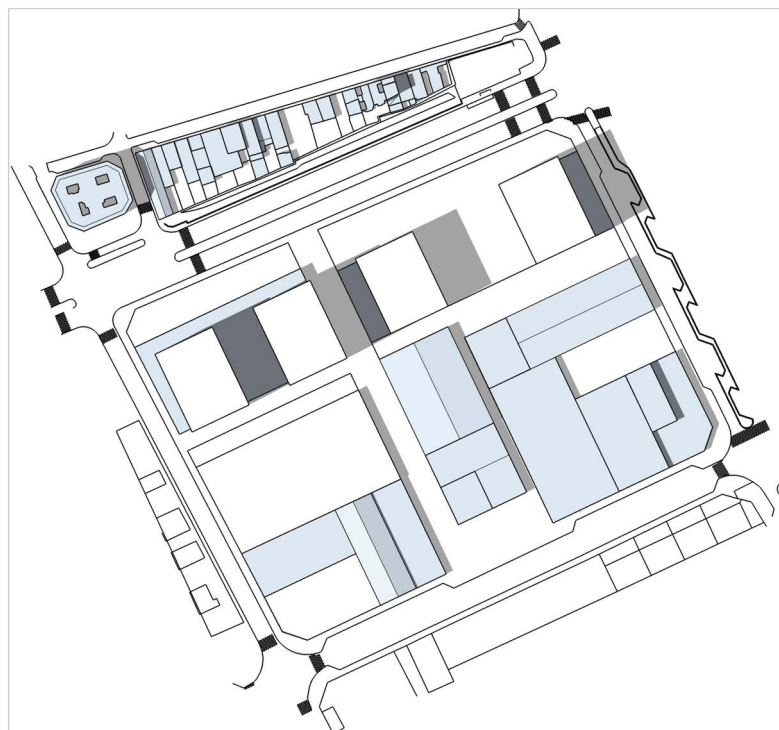
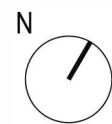


21 de juny a les 11:00

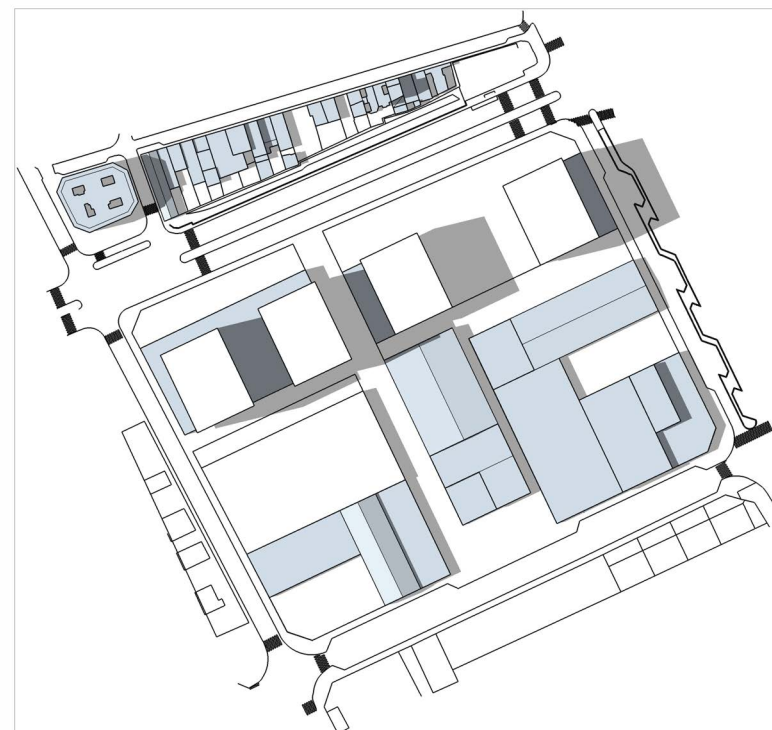


21 de juny a les 12:00

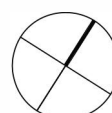
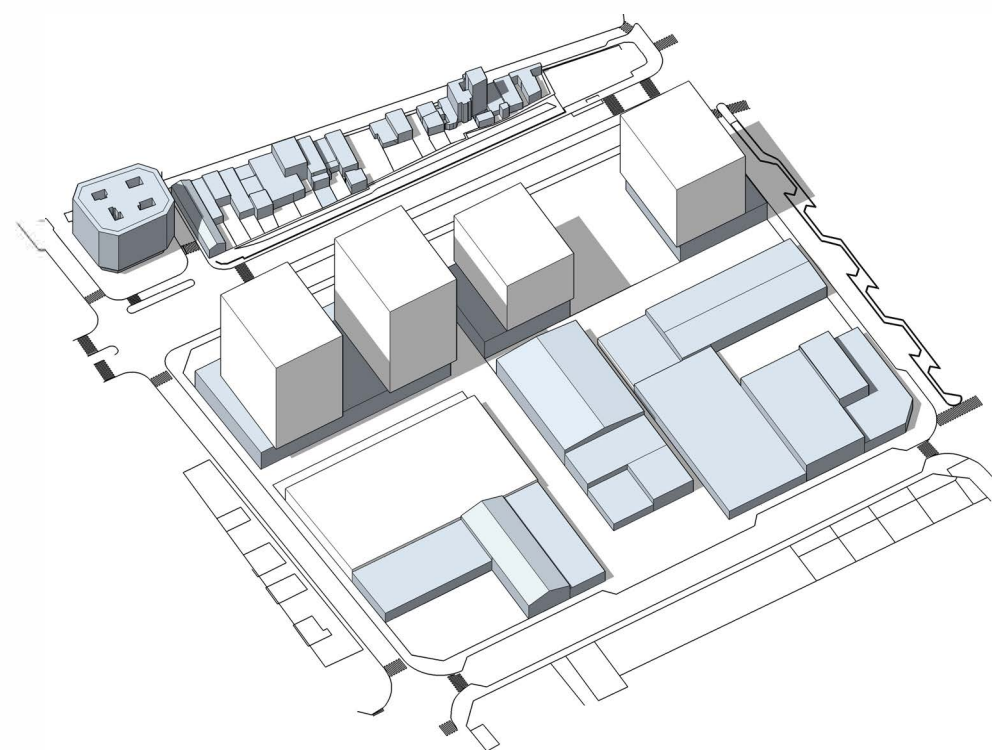
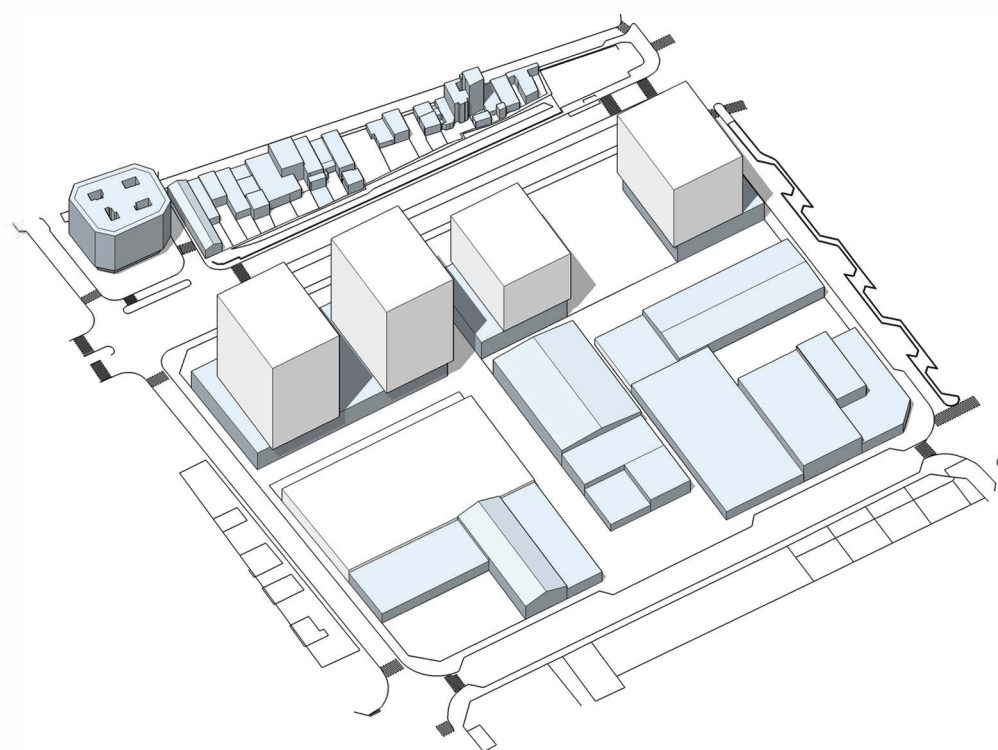


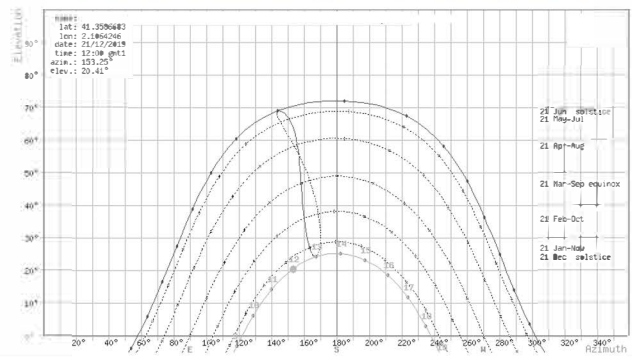


21 de juny a les 13:00



21 de juny a les 14:00





Assoleig i carta estereogràfica

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT (Dades generals 2018 Observatori Can Bruixa)											
		Altitud (m): 45			Latitud: 41° 23' 0.2" N			Longitud: 02° 07' 59" E			
MES	T	Tm	R	H	DR	DN	DT	DF	DD	i	
GEN	13.3	16.3	10.2	63.2	73	8	0	1	2	8	213
FEB	9.3	12.4	6.1	95.5	78	15	6	2	7	2	127
MAR	13.4	17	9.7	87.9	69	18	1	1	4	1	211
ABR	16.7	19.7	13.7	78.2	73	14	0	0	6	6	242
MAI	19.1	22.2	16	22.8	74	19	0	2	5	3	248
JUN	23.4	26.2	20.6	45.3	66	8	0	2	2	5	309
JUL	26.7	29.6	23.8	19.4	63	6	0	2	0	11	355
AGO	27.4	30.3	24.5	81.2	66	12	0	4	1	1	187
SET	24.4	27	21.7	129.1	76	12	0	4	3	3	194
OCT	19.6	22.7	16.4	241.1	74	15	0	7	6	7	193
NOV	15.2	17.9	12.5	125.2	76	16	0	3	7	1	141
DES	13.6	16.6	10.6	4.7	69	2	0	0	0	5	201
ANY	18.5	21.5	15.5	996.6	71	145	7	28	43	53	2725

- LEGENDA**
- T Temperatura mitjana mensual/ anual (°C)
  - Tm Mitjana mensual/ anual de les temperatures màximes diàries (°C)
  - Tm Mitjana mensual/ anual de les temperatures mínimes diàries (°C)
  - R Precipitació mensual/ anual mitjana (mm)
  - H Humitat relativa mitjana (%)
  - DR Nombre mitjà mensual/ anual de dies de precipitació superior o igual a 1 mm
  - DN Nombre mitjà mensual/ anual de dies de neu
  - DT Nombre mitjà mensual/ anual de dies de tempesta
  - DF Nombre mitjà mensual/ anual de dies de boira
  - DD Nombre mitjà mensual/ anual de dies d'ars
  - i Nombre mitjà mensual/ anual de dies d'hores de sol

**Característiques Climàtiques**

**Situació Inicial**

El clima és temperat, amb uns hiverns on la temperatura mensual mínima al mes més fred està al voltant dels 6°C i amb gelades i nevades poc freqüents. Els estius són calorosos amb mitjanes pròximes als 25°C.

Les precipitacions anuals són superiors als 900mm, és a dir, és una zona força plujosa on la humitat relativa acostuma a ser elevada.

D'acord les dades mostrades i els criteris de la classificació climàtica de Köppen el clima a L'Hospitalet de Llobregat es classifica com clima mediterrani del tipus Csa.

**Estudi de Assolellament**

S'ha realitzat un estudi a través d'un model tridimensional de l'entorn, comprovant les projeccions d'ombra entre les 10 y 14 hores del dies més desfavorable de l'any, 21 de gener per tal d'assegurar a totes les plantes d'edificació una hora de sol, com a mínim, tal com exigeix l'article 264 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità.

La profunditat d'edificació és inferior a 16m i amb una altura màxima de 55m, llavors hem d'assegurar que no quedi sense insolació, en una longitud de façana superior a cinc metres, una de les façanes situades en la direcció del llarg de l'edificació, un cop projectades a hores diferents les ombres de les edificacions pròximes. Això no obstant, quan es disposin habitatges sense ventilació creuada, l'anterior consideració haurà de complir-se per a les dues façanes de l'edificació en la direcció de la llargària.

Es reproduïxen a continuació les projeccions solars per als diferents moments entre las 10 y las 14 hores del 21 de gener. Com els edificis en qüestió estan aïllats i separats per més d 20m, totes les façanes compleixen en aquest primer anàlisi. També estudiarem la incidència solar el 21 de juny.

**Conclusions**

Tenint en compte la climatologia de l'Hospitalet de Llobregat amb uns hiverns suaus (amb temperatures mínimes no inferiors als 6°C) i amb un elevat nombre d'hores de sol a l'any, en atenció a l'anàlisi d'assolellament efectuada es pot arribar a les següents conclusions.

Durant l'estiu tots els edificis de l'àmbit reben radiació solar a totes les façanes la major part del temps. Les ombres que llancen són quasi irrelevantes ja que passat el migdia la planta baixa del edifici del solar 2 més a l'esquerra no rep radiació en la seva totalitat, pel que serà necessari controlar les condicions de radiació en façanes i àmbits urbans.

Durant l'hivern no es consideren incidències de importància amb la configuració de volums proposada. Tots els edificis reben almenys una hora de sol entre les 10 i les 14 hores del 21 de gener en una de les tres façanes. En compliment amb l'article 264.2.b1 les edificacions a projectar, en els casos en què no disposin d'una hora de llum diàries ambdues façanes llargues, hauran de tenir una profunditat inferior a 16m i la tipologia proposada haurà d'estar formada per habitatges amb ventilació creuada (sense donar a dues façanes oposades). En compliment amb l'article 264.2.b2, en els casos que es disposi d'una hora de llum diàries ambdues façanes llargues, la profunditat edificable podrà ser superior a 16m i disposar habitatges no passants, és a dir sense ventilació creuada.

Extracte de l'article 264.2.b de les Normes urbanístiques del PGM:

"A efectes d'illuminació i insolació, la conjugació de les distàncies entre edificacions amb l'alçada d'aquestes, determinats ambdós paràmetres al Pla Especial o al Pla Parcial, ha de ser el que asseguri a totes les plantes d'edificació, una hora de sol, com a mínim, entre les 10 i les 14 hores solars, el 21 de gener de cada any.

Els angles d'altitud i azimut del sol per a l'àrea metropolitana de Barcelona, el dia indicat són els següents:

Hora	Altitud	Azimut
10 hores	24°	149 <sup>a</sup>
11 hores	28 <sup>a</sup>	164 <sup>a</sup>
12 hores	30 <sup>a</sup>	180 <sup>a</sup>
13 hores	28 <sup>a</sup>	196 <sup>a</sup>
14 hores	24 <sup>a</sup>	211 <sup>a</sup>

La condició d'una hora de sol a tota planta d'edificació s'amidarà de la manera següent:

- b.1. Als edificis, la profunditat edificable o amplada dels quals, sigui inferior a 16 m., la disposició ha de ser de manera que no quedi sense insolació, en una longitud de façana superior a cinc metres, una de les façanes situades en la direcció del llarg de l'edificació, un cop projectades a hores diferents les ombres de les edificacions pròximes. Això no obstant, quan es disposin habitatges sense ventilació creuada sense donar a dues façanes oposades, l'anterior consideració haurà de complir-se per a les dues façanes de l'edificació en la direcció de la llargària.
- b.2. Als edificis la profunditat edificable o amplada dels quals sigui superior a 16 m., hauran de complir-se les condicions anteriors d'assolellada en totes les façanes de l'edificació en la direcció de la seva llargària.
- b.3. Quan una edificació es projecti amb reculades a la façana, aquestes hauran de complir les dimensions dels patis de ventilació, sense que siguin d'aplicació les anteriors condicions d'insolació als plans d'edificació que les delimiten"

**L'ordenació es veu afectada pel solar en el nostre àmbit. No obstant tots els edificis reben almenys una hora de sol entre les 10 i les 14 hores del 21 de gener en una de les tres façanes. Per tant es considera que la proposta d'ordenació volumètrica és viable amb les condicions de assolellament de l'entorn i compleix amb els requeriments que determina l'article 264.2 de les NN.UU. del PGM.**