Desembre 2013

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via



Ajuntament de Sant Adrià de Besòs

consorcibesòs

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

CLIENT

Ajuntament de Sant Adrià de Besòs

consorcibesòs

REDACCIÓ

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

CARRER 60, 25-27.
EDIFICI Z, PLANTA 2
SECTOR A, ZONA FRANCA
08040 BARCELONA
T 932 237 400
F 932 237 414

www.bcnregional.com
br@bcnregional.com

COORDINACIÓ

Erick Valdez, *Arquitecte*

COL·LABORACIÓ

Núria Piè, *Arquitecta*
Jordi Castelló, *Arquitecte*
José Maria Ruiz, *Arquitecte*
Aleix Coral, Director de projectes d'enginyeria

INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL
Marc Montlleó, Director de Projectes Ambientals
Jacob Cirera, Ambientòleg
Gemma Conde, Ambientòloga

ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA
Cristina Jimenez, Cap d'Estudis de Mobilitat
Joana Llinàs, Geògrafa
Patricia Prats, Geògrafa

i l'equip tècnic i administratiu de Barcelona Regional

COL·LABORACIÓ EXTERNA
Eva Giménez, Advocat

AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA I INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA
Jordi Duatis, *Arquitecte*

© 2013, BARCELONA REGIONAL

[AGENDA 21 BCN] 100% FSC

ÍNDEX

1. MEMÒRIA 6

1.1. Introducció i antecedents 6

1.2. Situació 6

1.3. Estructura de la propietat 7

1.4. Antecedents urbanístics i el planejament vigent: La MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit del terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via aprovada l'any 2008. 7

1.4.1. ANTECEDENTS URBANÍSTICS 7

1.4.2. PLANEJAMENT VIGENT. MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM EN L'ÀMBIT COMPRÈS ENTRE EL LÍMIT DE TERME MUNICIPAL DE BARCELONA I SANT ADRIÀ DE BESÒS, I ENTRE EL CARRER GUIPÚSCOA I LA GRAN VIA. APROVADA EL 2008 7

1.5. Descripció de l'estat actual 8

1.5.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA 8

1.5.2. USOS I ACTIVITATS 8

1.5.3. ESTRUCTURA URBANA 8

1.5.4. EL SISTEMA D'ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS 9

1.5.5. LA XARXA VIÀRIA I LES INFRAESTRUCTURES 10

1.6. Objectius de la MPPGM proposada 10

1.7. Justificació de la proposta 11

1.8. Descripció de la proposta. Canvis respecte al planejament vigent. 11

1.8.1. CANVIS EN L'ESTRUCTURA URBANA 11

1.8.2. CANVIS EN ELS USOS I ACTIVITATS 11

1.8.3. CANVIS EN EL SISTEMA D'ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS 12

1.8.4. CANVIS EN EL SISTEMA VIARI 13

1.8.5. CANVIS EN LES QUALIFICACIONS DEL SÒL 13

1.9. Quadres comparatius de zonificació i edificabilitat 14

1.10. Marc legal. Justificació de la conveniència de la modificació puntual del PGM en quant a la figura de planejament, procediment de tramitació i aprovació i contingut del document. 15

1.10.1. JUSTIFICACIÓ DE LA CONVENIÈNCIA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PGM EN QUANT A LA FIGURA DE PLANEJAMENT 15

1.10.2. PROCEDIMENT DE TRAMITACIÓ. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA. 15

1.10.3. CONTINGUT DE LA MPGM. 16

1.11. Execució del planejament 16

2. NORMATIVA URBANÍSTICA 16

3. AGENDA DE LES ACTUACIONS 23

4. MEMORIA SOCIAL 23

5. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA I INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA 23

5.1. Estudi de viabilitat econòmica i financera 23
5.1.1. METODOLOGIA....23
5.1.2. DETERMINACIÓ DEL VALOR DE SÒL URBANITZAT. MÈTODE RESIDUAL ESTÀTIC. 23
5.1.3. CÀLCUL DE LA VIABILITAT ECONÒMICA DE L'OPERACIÓ....24
5.1.4. MARC JURÍDIC....24
5.1.5. VIABILITAT DELS SECTORS. PARÀMETRES DE CÀLCUL....25
5.1.6. INGRESSOS DE L'OPERACIÓ URBANÍSTICA....25
5.1.7. VALORS DE VENDA DELS PRODUCTES IMMOBILIARIS....25
5.1.8. VALOR DE REPERCUSSIÓ DEL SÒL URBANITZAT....26
5.1.9. DEPESES DE INVERSIÓ....26
5.1.10. VALOR DEL SÒL ACTUAL ABANS D'URBANITZAR....26
5.1.11. DESPESES DE TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA....27
5.1.12. VIABILITAT DELS SECTOR DE CAN SERRA – CIUTAT ESPORTIVA....28
AL SEGÜENT QUADRE HEM RESUMIT ELS COSTOS D'INVERSIÓ DEL PMU CAN SERRA - CIUTAT ESPORTIVA:....28
5.1.13. CALENDARI DE LA PROMOCIÓ....28
A PARTIR DE LES CÀRREGUES I BENEFICIS QUE HEM DETALLAT ANTERIORMENT, AIXÍ COM DE L'AGENDA DE LA MODIFICACIÓ DE PLA GENERAL ESMENTADA, HEM CALCULAT EN AQUEST APARTAT EL RESULTAT ECONÒMIC DE L'OPERACIÓ....28
CONSIDEREM QUE ELS RESULTATS OBTINGUTS DE L'OPERACIÓ SÓN, PER ELS ESCENARIS DE CÀLCUL CONSIDERATS, POSITIUS I SUFICIENTS PERQUÈ ES PUGUI PORTAR A TERME LA INVERSIÓ PER PART DE LA INICIATIVA PRIVADA. LA TAXA DE RENDIBILITAT OBTINGUDA ÉS:....28
ADJUNTEM EL QUADRE RESUM DE CÀLCUL DE LA TAXA DE RENDIBILITAT:....28
5.1.14. VIABILITAT DELS SECTOR SANT RAMON DE PENYAFORT....29
EN EL SEGÜENT QUADRE RESUMIM ELS COSTOS D'INVERSIÓ DEL SECTOR SANT RAMON DE PENYAFORT:....29
ADJUNTEM EL QUADRE RESUM DE CÀLCUL DE LA TAXA DE RENDIBILITAT:....29
5.1.15. CONCLUSIÓ VIABILITAT DELS SECTORS....30
5.2. Informe de sostenibilitat econòmica 30
5.2.1. MARC JURÍDIC....30
5.2.2. JUSTIFICACIÓ DE LA SUFICIÈNCIA I ADEQUACIÓ DEL SÒL DESTINAT A USOS PRODUCTIUS....30
5.2.3. IMPACTE EN LES FINANCES DE LES ADMINISTRACIONS RESPONSABLES DE LA IMPLANTACIÓ....31
5.2.4. IMPACTE INCIDÈNCIA ECONÒMICA DEL MANTENIMENT D'INFRAESTRUCTURES I PRESTACIÓ DE SERVEIS....32
5.2.5. INCREMENT QUE SUPOSA EL NOU PLANEJAMENT EN LA RECAPTACIÓ DE L'IBI....32
5.2.6. DESPESES DE MANTENIMENT DE LA NOVA URBANITZACIÓ....32
5.2.7. BALANÇ ECONÒMIC DELS SECTORS....33

6. JUSTIFICACIÓ DE LA MODIFICACIÓ I COMPLIMENT DELS ESTÀNDARS D'ESPAIS LLIURES I D'EQUIPAMENTS ESPORTIUS....33

7. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA....36

7.1. Plànols d'Informació 36
1.1 SITUACIÓ 20.000....36
1.2 EMPLAÇAMENT 5.000....36
1.3 ORTOFOTOPLÀNOL 2.500....36
1.4 ESTAT ACTUAL. TOPOGRÀFIC 2.500....36
1.5 ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT 2.500....36
1.6 ESTAT ACTUAL. ACTIVITATS EXISTENTS 2.500....36
1.7 SERVEIS EXISTENTS 2.500....36
1.8 VISTES AÈRIES -....36
1.9 REPORTATGE FOTOGRÀFIC -....36
1.10 PLANEJAMENT VIGENT.... 2.500 36

7.2. Plànols d'Ordenació 36
2.1 PLANEJAMENT PROPOSAT 2.500 36
2.2 ALINEACIONS I RASANTS 2.000 36
2.3 PLANTA GENERAL D'ORDENACIÓ 2.000 36
2.4 SECCIONS GENERALS D'ORDENACIÓ 500 36
2.5 SECCIONS TIPUS DELS CARRERS 100 36
2.6 PROJECTES I OBRES D'URBANITZACIÓ REGLATS NORMATIVAMENT 2.000 36

8. ANNEXOS 37

8.1. Informe de sostenibilitat ambiental 37
8.2. Estudi de mobilitat generada 38
8.3. Normativa Urbanística (Refós) 39

1. MEMÒRIA

1.1. Introducció i antecedents

El sòls inclosos dintre del sector de la present Modificació Puntual de PGM han sigut objecte de diversos ajustos i canvis de planejament durant els últims 20 anys. L'últim és el que planteja la *"Modificació Puntual de Pla General Metropolità en l'àmbit comprès entre el límit de terme Municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via"*, aprovada definitivament el 22 de desembre de 2008. Aquest instrument, que constitueix el planejament vigent de l'àmbit al que es refereix, amb una superfície total de 34,8ha, determina l'ordenació directa de 21,1ha i delimita dos sectors de Millora Urbana: el de Sant Ramon de Penyafort amb 7,1ha i el de Can Serra – Ciutat Esportiva de 6,6ha, que hauran de ser objecte del corresponent planejament derivat.

La present Modificació es formula per iniciativa del Consorci del Besòs i té com a objectiu central, modificar de forma puntual el planejament vigent en l'àmbit delimitat per la Modificació aprovada el 22 de desembre de 2008, amb la finalitat d'ajustar algunes de les determinacions previstes que s'han pogut analitzar amb més precisió i garantir la viabilitat dels desenvolupaments urbanístics projectats. En aquest sentit les principals motivacions són:

- En un primer avanç de la redacció dels Plans de Millora Urbana i d'alguns estudis tècnics complementaris, com el de la cobertura ferroviària, s'ha comprovat que algunes cotes de rasant considerades en la MPPGM canvien, la qual cosa obliga a revisar el funcionament de l'espai públic i conseqüentment a adaptar els costos d'urbanització.
- La necessitat d'ajustar algunes qualificacions per adaptar-les a la realitat física existent i referides a espais que no pretenen alterar el seu destí urbanístic. És el cas d'algunes finques que es qualificaven amb clau 6 (parc i jardins urbans), i que en realitat integren la zona 18 com a àrees comuns dels edificis plurifamiliars existents o espais d'accés al mateix -tal i com referida al planejament anterior a l'any 2008-; i també és el cas d'un tram de l'antiga carretera a Mataró que es qualificava també de clau 6, quan és un vial que manté la seva funcionalitat.
- El PMU de Can Serra - Ciutat Esportiva inclou dins del seu àmbit els camps de futbol del RCD Espanyol quan en realitat són sòls ja consolidats abans de la MPPGM del 2008, que van ser objecte de la seva corresponent gestió urbanística i que no participen en la distribució de càrregues i beneficis de l'operació projectada l'any 2008 atès que no se'ls atorgava edificabilitat, per la qual cosa resulta procedent extreure'ls de l'àmbit de planejament urbanístic i del polígon d'actuació urbanística que aquest delimita.
- Racionalitzar les càrregues internes i externes imputades als sectors de Pla de Millora Urbana per garantir la seva viabilitat.
- Des de l'aprovació de la Modificació de l'any 2008, els preus dels diferents productes immobiliaris han patit una forta baixada com a conseqüència de la crisi econòmica, que obliga a revisar la viabilitat econòmica.
- S'han detectat variacions entre la medició digital i les superfícies de les diferents claus urbanístiques especificades en la modificació. En aquest sentit s'ha fet una restitució amb la base cartogràfica escala 1:1.000 de l'AMB.

La present modificació puntual fa esmena del document aprovat l'any 2008, que no ha estat objecte de cap desenvolupament, únicament en les determinacions mencionades. No s'altera ni l'edificabilitat global de l'àmbit ni la dels sectors de millora urbana delimitats. Tampoc s'altera la densitat, la proporció d'usos ni els percentatges destinats a habitatges de protecció.
En aquest sentit incorpora únicament les determinacions que modifica respecte al document aprovat l'any 2008, però per a una millor comprensió global del document s'ha considerat necessari incloure un refós de la normativa urbanística i l'actualització de l'avaluació econòmica financera, l'informe de sostenibilitat econòmica, l'informe de sostenibilitat ambiental i de l'estudi de mobilitat generada.

1.2. Situació

Els terrenys als que es refereix la present modificació de PGM estan situats a l'oest del municipi de Sant Adrià de Besòs, al marge dret del riu Besòs i la delimitació incorpora una extensió de **349.061 m²** que ve delimitada:

- Al Nord, pel carrer Guipúscoa-Tibidabo
- A l'Est, pel Marge dret del Riu Besòs
- Al Sud, per La Gran Via de les Corts Catalanes
- A l'Oest, pel terme municipal de Barcelona, que coincideix aproximadament amb el carrer d'Extremadura.

Imatge 1: Situació



Font: © Barcelona Regional

1.3. Estructura de la propietat

illa cadastral	parcel·la cadastral	titular Cadastral	sup aportada m²
41667			
41667	01	Repsol Comercial de productos petroliferos SA	982
41667	02	Gutierrez Rajo, Antonio	1,543
41667	03	Gutierrez Rajo, Antonio	714
41667	04	Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	1,743
41667	05	Endesa distribución electrica SLU	16
41667	06	Consell Comarcal del Barcelonès	
41667	07	Consell Comarcal del Barcelonès	338
41667	08	Generalitat de Catalunya	1,235
41642			
41642	01	Ajuntament de Sant Adrià de Besòs	3,372
41642	02	Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	2,363
41642	05		
41642	03		
41642	04	Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	3,819
41642	07		
41642	08		
41642	09	Ajuntament de Barcelona	5,304
41632			
41632	01	Ajuntament de Sant Adrià de Besòs	1,425
41632	02	Ajuntament de Barcelona	2,658
41632	03	Gloria de Palleja SL	751
		Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	
		Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	2,538
		Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	
41632	04	Endesa distribución electrica SLU	9.0
41632	07	Ajuntament de Sant Adrià de Besòs	1,104
42635			
42635	1	ITG Inmuebles Túrbula Gestión	8,469
42635	02	Ajuntament de Sant Adrià de Besòs	6,015
42676			
42676	01	Consell Comarcal del Barcelonés	9,812.00
42676	02	Consell Comarcal del Barcelonés	
42676	03	Consell Comarcal del Barcelonés	
42676	04	Consell Comarcal del Barcelonés	
42676		Generalitat de Catalunya	123.00
43665			
43665	05	Restaurant La Deliciosa	572
43665	10	RCD Espanyol SAD	52,201
			107,105.79
Resta		Administració Pública	241,955.21
		TOTAL	**349,061.00**

1.4. Antecedents urbanístics i el planejament vigent: La MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit del terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via aprovada l'any 2008.

1.4.1. Antecedents urbanístics

L'àmbit objecte del present planejament ha estat afectat per diferents propostes de planejament d'ençà l'aprovació del Pla General Metropolità de 1976. En aquest sentit, l'actual planejament ha vingut precedit dels següents instruments urbanístics:

- La Modificació del Pla General Metropolità al marge dret del riu Besòs de Sant Adrià. Aprovada l'any 1993.
- La Modificació del Pla General Metropolità en el Terrenys del R.C.D. Espanyol de Barcelona, a l'Avinguda de Sarrià, de l'antic camp de Tir i maniobres a Montcada i Reixac i del Sector Verneda - Can Picas a Sant Adrià del Besòs. Aprovada l'any 1997.
- La Modificació Puntual del Pla General Metropolità al Sector "La Verneda- Can Picas", al terme municipal de Sant Adrià del Besòs. Aprovada l'any 1998.
- La Modificació puntual del Pla general Metropolità als sectors de Ronda Litoral – Besòs i Camps de la Federació, en el terme municipal de Sant Adrià del Besòs. Aprovada l'any 2008.

1.4.2. Planejament Vigent. Modificació puntual del PGM en l'àmbit comprès entre el límit de Terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via. Aprovada el 2008

El planejament vigent tenia per objectiu garantir, dins del sector, l'establiment d'un eix viari de connexió entre la Sagrera i el Fòrum, previst al Pla General Metropolità situant aquests terrenys de Sant Adrià de Besòs en posició central entre aquests dues grans operacions.

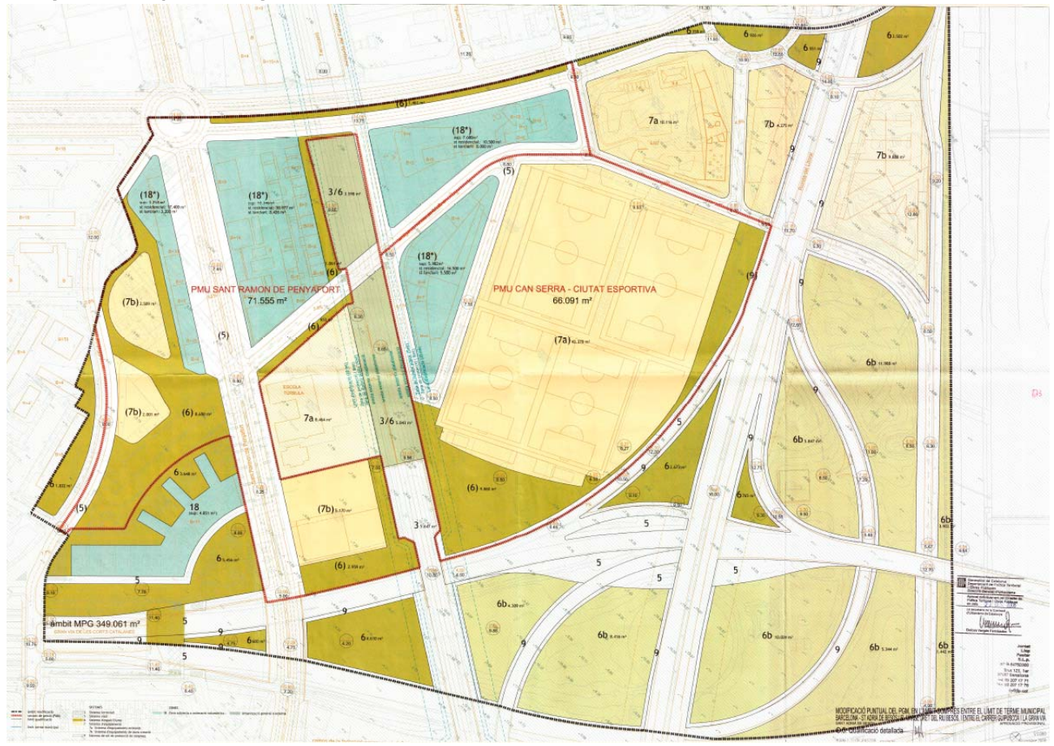
Aquest eix comportava la necessitat de reordenar gran part del sector, permetent millorar les connexions entre ambdós costats de la via del tren (Línea R1). Proposava, a més, el canvi de part dels equipaments i dels usos industrials cap a usos residencials i terciaris, garantint les reserves necessàries d'equipaments i espais lliures.

S'ordenava l'edificació, els usos, els equipaments i els espais lliures del sector, a més de resoldre la connexió viària de la carretera de Mataró amb la cobertura de la línia de ferrocarril.

L'edificabilitat proposada pel planejament vigent és de **101.044 m²** de sostre, amb una proporció d'un 75% d'edificabilitat residencial i un 25% de no residencial. Es preveu la construcció de **863 habitatges**, sent un 40% sotmès a algun tipus de protecció.

El sector de 34,8ha, determina l'ordenació directa de 21,1ha i delimita dos Plans de Millora Urbana: el de Sant Ramon de Penyafort amb 7,1ha i el de Can Serra – Ciutat Esportiva de 6,6ha. Pels dos sectors s'estableix el repartiment equilibrat de càrregues urbanístiques associades a aquesta transformació d'acord amb l'edificabilitat de cadascun, 78.23% per al de San Ramon de Penyafort i 21.77% per al de Can Serra – Ciutat Esportiva.

Imatge 2: Planejament vigent



Font: Document de la MPPGM. Jornet – Llop – Pastor. Arquitectes

L'Ajuntament de Sant Adrià i el Consorci del Besòs van impulsar aquesta modificació de Pla General Metropolità i amb aquesta finalitat van signar el 25 de juliol de 2008 amb el RCD Espanyol de Barcelona un conveni urbanístic, en el qual es regula el desenvolupament urbanístic de l'àmbit, prenent també el compromís de part del RCD Espanyol de mantenir les seves instal·lacions i usos per un període no inferior a 40 anys.

1.5. Descripció de l'estat actual

En aquest capítol es fa una breu descripció de la realitat física existent, tenint en compte que fins ara el planejament vigent no ha estat objecte de cap desenvolupament.

1.5.1. Situació geogràfica

Els terrenys als que fa referència aquest document estan situats entre els barris de La Verneda i la Catalana de Sant Adrià de Besòs, al marge dret del riu Besòs i limitant amb el terme municipal de Barcelona.

Sant Adrià de Besòs té una superfície de 3,8 km² i una població de 35.453 habitants el 2013.

L'àmbit que ens ocupa és la zona amb menys densitat de població de tot el municipi, però està envoltada de grans transformacions com La Catalana, Via Trajana, La Mina, etc.

El potencial residencial dels terrenys de la present Modificació de planejament deriva del Parc Fluvial del Besòs i de la projecció de la futura obertura de la ronda de Sant Ramon de Penyafort, la zona esportiva del RCD Espanyol, el pas del ferrocarril i el nus viari d'infraestructures.

1.5.2. Usos i activitats

A l'entorn de l'àmbit, en terrenys del municipi de Barcelona, hi ha un teixit de polígons residencials amb usos comercials en planta baixa, sobretot en els fronts de la rambla Guipúscoa i del carrer Extremadura. Per sobre el carrer Guipúscoa - Tibidabo, al barri de la Verneda, es troben grans peces de teixit industrial, a la zona denominada de Monsolís, i alguns de residencial en diferents estadis de transformació.

Dins l'àmbit de la modificació hi ha un nombre considerable d'edificacions principalment destinades a tallers o magatzems amb diversitat d'usos i activitats. En general, es tracta de construccions industrials en mal estat, moltes d'elles actualment sense activitat o amb llicències a precari. També hi ha la benzinera del carrer Tibidabo (en règim de precari), la parròquia de Santa Juliana i Semproniana, el dipòsit municipal de vehicles o el parc municipal de neteja.

L'equipament privat de la ciutat esportiva del RCD Espanyol, amb un edifici de vestidors i graderia, els camps de futbol, i un edifici de caràcter temporal d'activitat comercial relacionada amb el Club. Formant part de la mateixa illa es troba el restaurant La Deliciosa. Hi ha altres dues illes destinades a equipament públic, a Can Serra el museu de la Immigració i el futur Tanatori de Sant Adrià, encara en projecte.

Finalment, dins l'àmbit però exclosos de la transformació, trobem l'escola Túrbula, que és una peça consolidada i alineada a les previsions del futur carrer Sant Ramon de Penyafort, i l'únic edifici d'habitatges de l'àmbit, construït el 1970 prèviament al PGM. La present Modificació de planejament no té per objecte aquestes dues peces, que només s'identifiquen perquè formen part de l'àmbit territorial, però no de l'àmbit a efectes urbanístics.

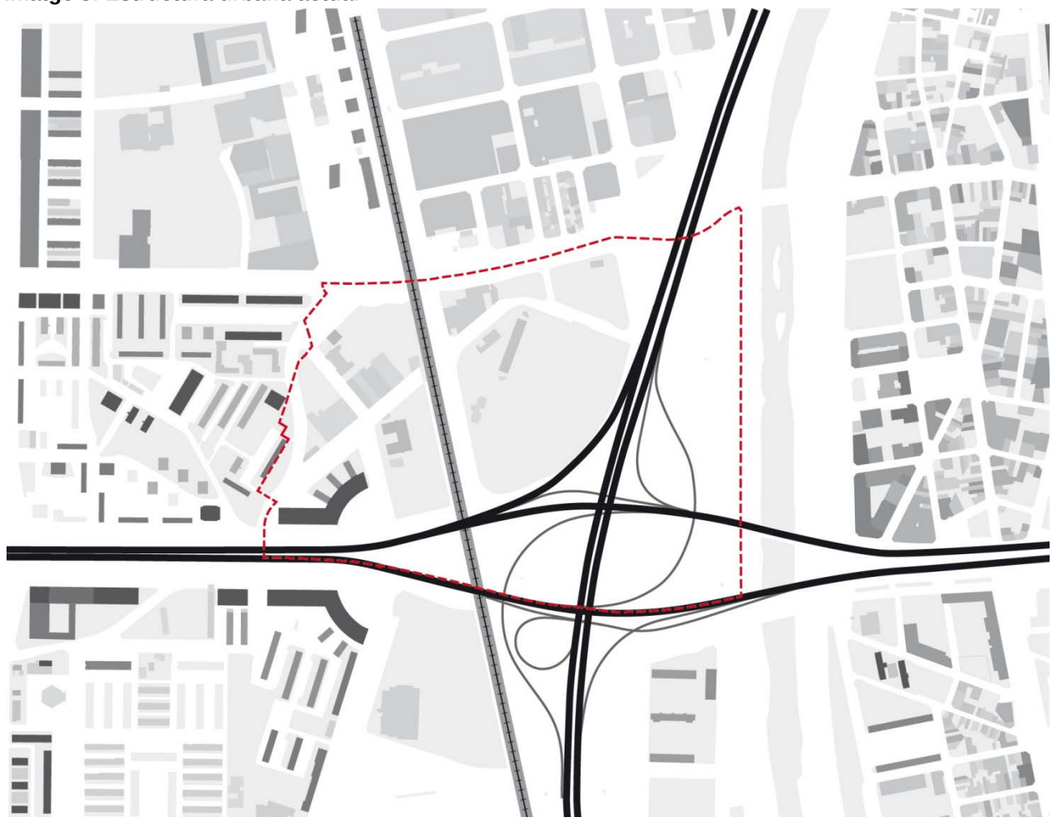
1.5.3. Estructura urbana

El territori que ens ocupa és un punt de transició entre diferents teixits urbans, de molt baixa intensitat edificatòria i fortament condicionat pel pas d'infraestructures. A l'àmbit, fora d'un edifici residencial de gran alçada, predomina el teixit industrial i encara es pot reconèixer la traça de l'antiga carretera de Mataró, ara truncada per la via del tren. Només alguna peça relativament recent, com l'escola Túrbula, s'ha posicionat d'acord amb la nou eix de Sant Ramon de Penyafort.

Per tant, la transformació de l'àmbit ofereix l'oportunitat de donar continuïtat urbana al carrer Guipúscoa entre Barcelona i Sant Adrià, i obrir la ronda de Sant Ramon de Penyafort en aquest punt de gran importància.

Pel que fa a l'ocupació del sòl, el nivell d'ocupació de les parcel·les és força baix, el 35% de les parcel·les no estan edificades. A banda de les edificacions més consolidades com l'escola i l'edifici d'habitatges de 1970, les parcel·les amb més ocupació es situen a la banda oest de l'antiga carretera de Mataró, on trobem principalment naus i magatzems industrials.

Imatge 3: Estructura urbana actual



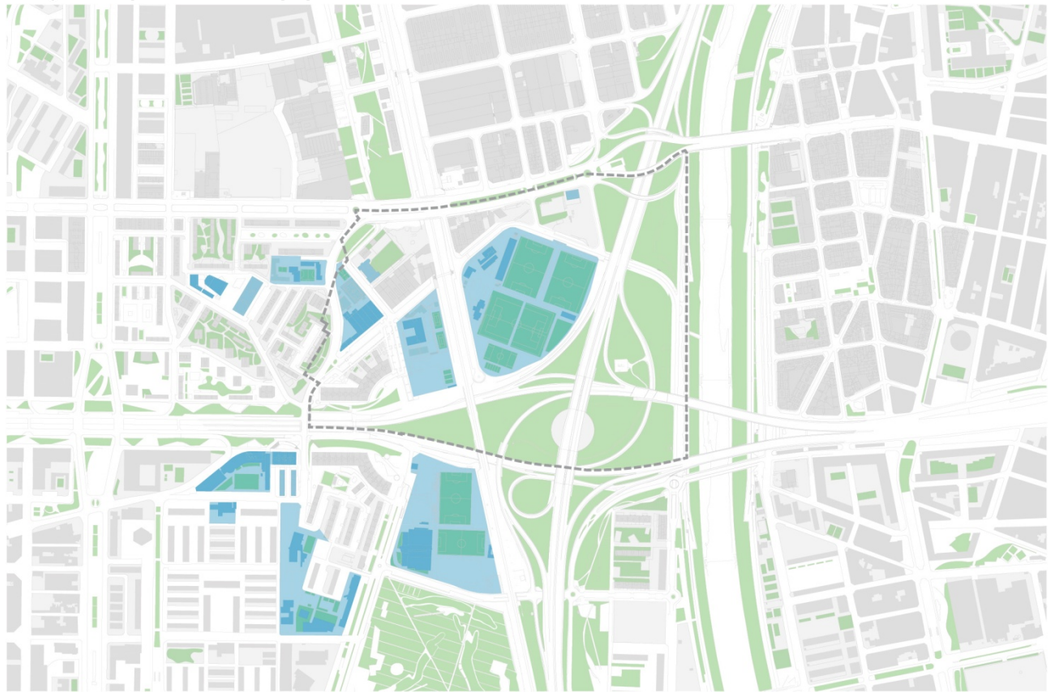
Font: © Barcelona Regional

Majoritàriament, les edificacions de l'àmbit tenen una intensitat d'edificació baixa, de planta baixa i pis, excepte la parròquia que té planta baixa i dos, l'escola Túrbula de planta baixa i quatre i l'edifici d'habitatges de la Gran Via que té planta baixa i onze.

1.5.4. El sistema d'espais lliures i equipaments

El Pla Cerdà preveia un gran parc a tocar del riu Besòs, tal i com va quedar recollit pel Pla General Metropolità de 1976. La idea d'un gran parc i zona d'equipaments acompanyant el Besòs s'ha desconfigurat amb el desenvolupament de la ciutat i el pas d'infraestructures amb enllaços poc optimitzats.

Imatge 4: Espais lliures i equipaments actuals



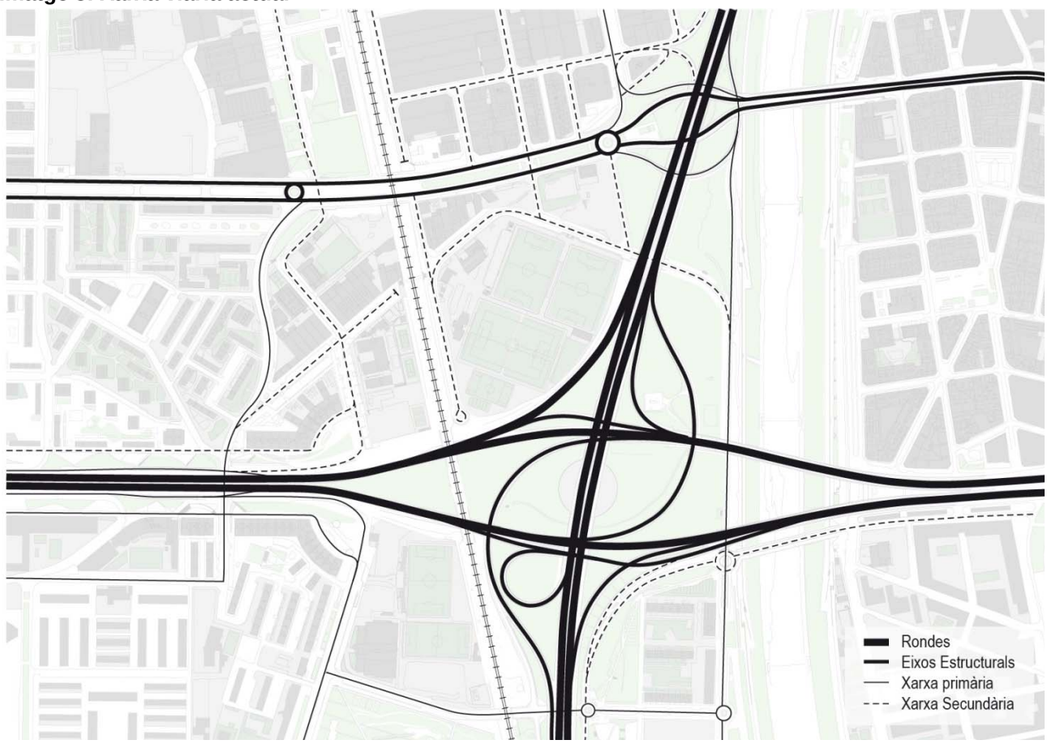
Font: © Barcelona Regional

Pel que fa als equipaments en trobem d'escala molt diferent. Per una banda, dos equipaments privats, la ciutat esportiva del RCD Espanyol i l'escola Túrbula (que no és objecte de transformació) i un de públic, Can Serra amb el museu de la Immigració. També hi ha alguns equipaments o serveis existents que es troben en mal estat o bé que estan situats sobre la futura traça del carrer de Sant Ramon de Penyafort, com són: l'església i parròquia, el dipòsit municipal de vehicles o la benzinera.

Per altra banda, hi ha previst un nou equipament que ha d'allotjar el Tanatori de Sant Adrià a l'encontre entre la Ronda Litoral, el riu Besòs i el nus de Tibidabo.

1.5.5. La xarxa viària i les infraestructures

Imatge 5: Xarxa viària actual

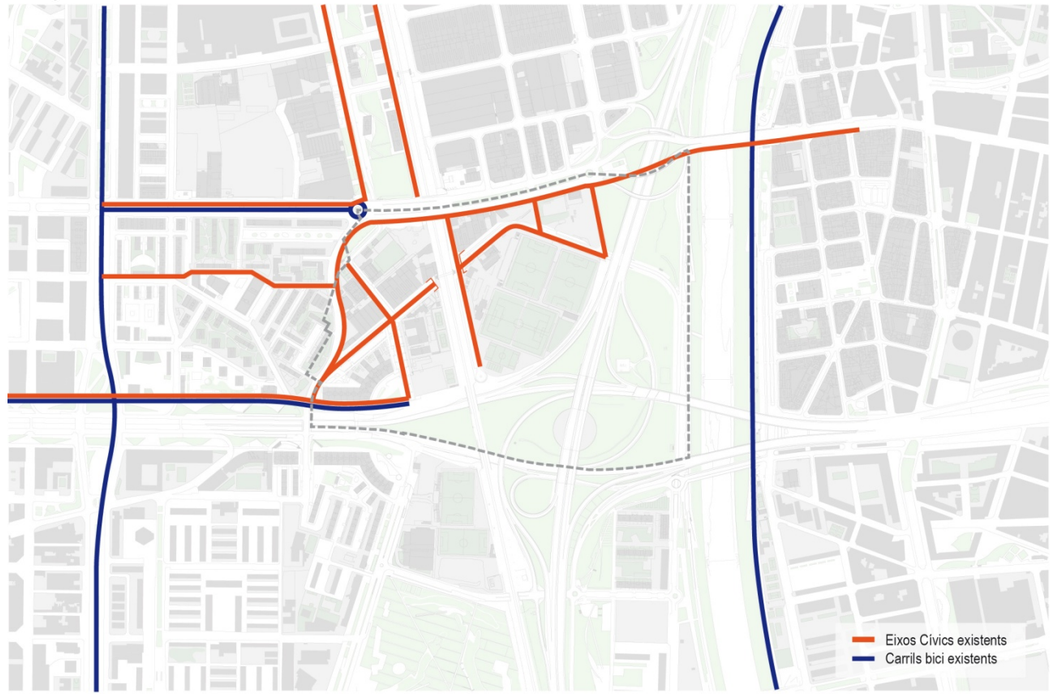


Font: © Barcelona Regional

La xarxa viària en aquest àmbit de la ciutat es caracteritza per la dificultat de superar grans infraestructures com la Gran Via de les Corts Catalanes en el sentit mar - muntanya, o en el sentit Llobregat - Besòs la via del tren, la Ronda Litoral o el riu Besòs. El carrer Guipúscoa - Tibidabo és un dels grans eixos que salten el Besòs i connecten amb Sant Adrià i l'únic de caràcter urbà en aquest entorn.

L'actual vialitat interna del sector es basa en la traça diagonal de l'antiga carretera de Mataró que va quedar interrompuda per la via del tren. A la banda oest de les vies del tren queda sense sortida i la resta de la vialitat queda mal connectada amb els eixos estructurants de l'entorn com són els carrers Guipúscoa o Extremadura degut a estar a una cota més baixa. A la banda est de la via del tren l'antiga carretera de Mataró gira per acabar en cul-de-sac i donar accés a les instal·lacions esportives, mentre que en l'altre sentit connecta amb la carretera de La Catalana, i també amb Guipúscoa - Tibidabo.

Imatge 6: Xarxa actual de vianants i bicis



Font: © Barcelona Regional

1.6. Objectius de la MPPGM proposada

Els principals objectius d'aquesta modificació són:

1. Adaptar l'espai públic a les cotes de rasant comprovades, plantejant recorreguts accessibles per a vianants i millorant la connectivitat entres els espais lliures i els equipaments.
2. Qualificar d'acord amb la realitat existent, sòls de sistemes en els quals no està previst cap canvi d'ús.
3. Ajustar l'àmbit del PMU de Can Serra - Ciutat Esportiva, deixant fora els camps de Futbol considerant-los com sòl urbà consolidat ja que no participen de les càrregues i beneficis de cap polígon d'actuació urbanística.
4. Garantir la viabilitat econòmica de l'operació urbanística, mitjançant l'ajust (racionalització) de les càrregues d'urbanització externes i internes de cada Pla de Millora Urbana.
5. Ajustar el planejament amb la cartografia 1:1000 de l'AMB
6. Donar una major flexibilitat tant a l'ordenació de l'edificació com d'alguns paràmetres urbanístics amb la finalitat d'adaptar-se millor al les necessitats del mercat immobiliari.
7. Adequar algunes peces d'equipament per millorar tant la seva funcionalitat com la relació amb l'espai públic.

1.7. Justificació de la proposta

Sens perjudici de la motivació del present planejament, que ha estat exposada en l'apartat 1.1 de la present proposta, els canvis senyalats en l'anterior epígraf que es plantegen, resulten molt necessaris, tenint en compte els següents aspectes:

- S'han detectat canvis significatius en les cotes de rasant, com a conseqüència d'un estudi més detallat de la cobertura ferroviària.
- Cal racionalitzar les pendents per ajustar-se a les cotes de rasant dels carrers existents.
- S'imposa millorar la funcionalitat dels equipaments i dels espais públics.
- Alguns carrers, especialment el tram de l'Antiga carretera a Mataró, entre Sant Ramon de Penyafort i la cobertura ferroviària, han pujat la pendent per sobre dels límits permesos d'accessibilitat.
- La revisió de l'estudi econòmic obliga a una optimització de les despeses d'urbanització per poder garantir la viabilitat de l'operació sense perdre la qualitat urbanística necessària per transformar aquest sector.

1.8. Descripció de la proposta. Canvis respecte al planejament vigent.

1.8.1. Canvis en l'estructura urbana

El planejament vigent ja aposta per un model de ciutat compacta, i té la voluntat de reconèixer la Ronda de Sant Ramon de Penyafort com un eix estructurador de la ciutat. Tanmateix, en la present modificació es proposa l'alineació a vial de les plantes baixes en els eixos principals per garantir la definició de l'espai públic i la intensificació de l'activitat que s'hi desenvolupi. D'aquesta manera, es defineix una nova ordenació on l'edificabilitat reforça els eixos del Carrer Guipúscoa (conformant la seva façana sud contínua entre Barcelona i Sant Adrià) i el de Sant Ramon de Penyafort.

També es proposa al costat oest del carrer Sant Ramon de Penyafort una façana més permeable front el bloc lineal projectat pel planejament actual, millorant al mateix temps la connexió del nou desenvolupament amb el barri barceloní de La Pau.

Per tal d'aconseguir una ordenació més compacta que ajudi a la configuració dels espais públics del nou sector, que actualment té mancances d'estructura urbana, les alçades màximes de les edificacions s'han moderat respecte a la vigent ordenació, exceptuant a l'encreuament dels dos principals eixos del sector, el de Sant Ramon de Penyafort amb Guipúscoa-Tibidabo on es proposa un element amb més alçada de l'edificació com a referència espaial de l'entorn.

De les actuacions principals per afavorir la continuïtat de l'estructura urbana que feia el planejament objecte de l'actual modificació s'han ajustat les següents:

- *La recuperació de l'antiga carretera de Mataró, superant la barrera que suposa la línia de ferrocarril*; tot i que posteriorment s'ha comprovat que això comporta l'assoliment de pendents de la vialitat força considerables, entorn al 10% en el pitjor tram. Per tant, s'ha pensat oportú el plantejament de recorreguts que compleixin els requeriments d'accessibilitat.
- *La cobertura del tren des de la cota sud dels camps de la ciutat esportiva i fins al carrer Guipúscoa.* S'ha observat que l'espai - plaça que es preveia a partir de la carretera de Mataró fins al final de la ciutat esportiva queda més elevat respecte les cotes de l'entorn que en la previsió inicial de rasants, principalment a partir de l'estudi de la cobertura del tren. Per tant ara es creu convenient reduir-lo per una cobertura des de la carretera de Mataró (que garanteixi la continuïtat d'aquest carrer) i fins al carrer Guipúscoa.

Imatge 7: Estructura urbana proposada



Font: © Barcelona Regional

1.8.2. Canvis en els usos i activitats

En el planejament vigent ja es preveu l'emplaçament de l'activitat comercial, serveis, equipaments, etc. en les plantes més properes a l'accés públic, per tal d'afavorir la major concentració de la interacció social en relació a l'espai públic.

En la present modificació s'introdueix a més, l'opció de trencar la relació prevista d'usos entre residencial i no residencial sempre i quan es respectin els percentatges d'edificabilitat i densitat destinats a complir amb les previsions d'habitatge de protecció previstos en aquest Pla. Aquesta opció no alterarà en cap cas els estàndards de cessió de sistemes i aprofitament considerats en la situació de l'edificabilitat màxima residencial. En aquest sentit el projecte de reparcel·lació haurà de tenir en compte el principi de major i millor ús, que és el que equilibra els costos i beneficis de l'operació urbanística. Amb aquesta flexibilitat es pretén que la tipologies es puguin adaptar a les necessitats canviants del context socioeconòmic.

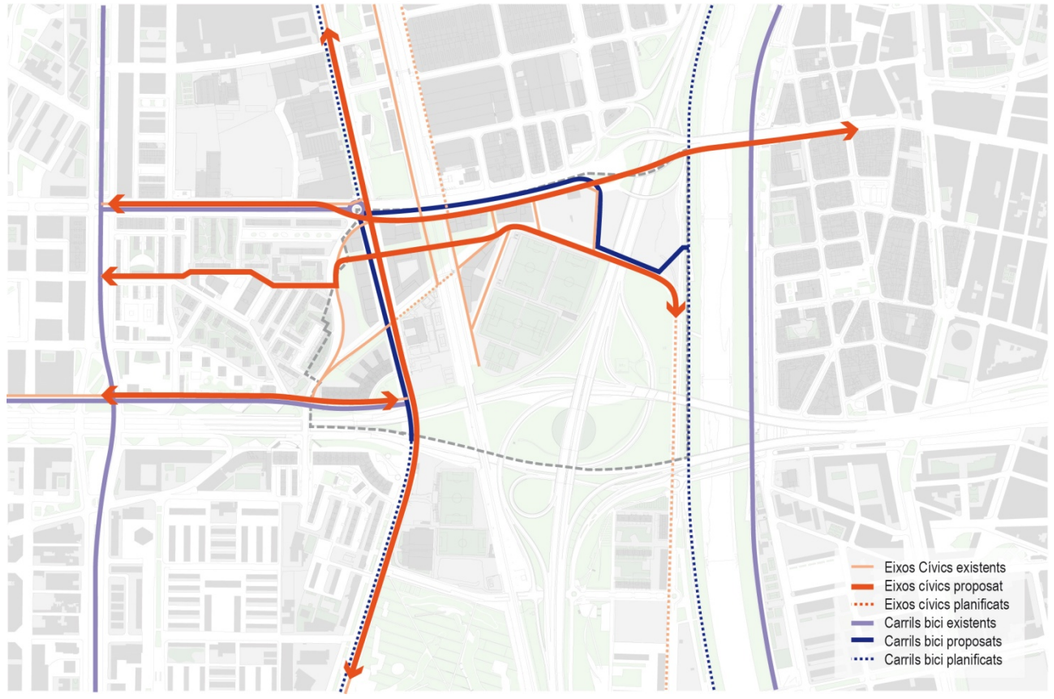
1.8.3. Canvis en el sistema d'espais lliures i equipaments

Es proposa la definició d'un nou eix per vianants connectant la zona d'equipaments Tanatori – Museu de la immigració fins a la Escola La Pau – CAP La Pau – Plaça de La Pau. Aquest nou eix cívic permet assegurar un recorregut accessible per a vianants i bicicletes en l'enllaç del nou sector amb el barri veí de la Pau, com a alternativa a l'antiga carretera de Mataró que assoleix en algun tram una pendent que supera els límits permesos.

La creació de dues places en els extrems d'aquest eix permet articular una estructura d'espais lliures que genera certes centralitats als seus extrems. Una, a la intersecció d'aquest eix amb la carretera de Mataró, donant front a l'edifici del PMU de Can Serra – Ciutat esportiva i als edificis de la façana del carrer Guipúscoa-Tibidabo. L'altra, a la intersecció amb el carrer d'Extremadura entorn als equipaments nous i existents, l'activitat de la qual quedarà reforçada per la nova edificabilitat que es genera al seu entorn.

Proposem l'eliminació dels passos al Riu Besòs per sota les infraestructures viàries. En la Modificació del 2008 únicament es menciona la construcció d'uns passos entre els nusos viaris per connectar amb el Riu però s'ha considerat que seria necessari un projecte global de tots aquests espais públics (racionalitzant les infraestructures viàries) amb l'objectiu de poder generar més activitats perquè realment se'ls hi pugui donar un ús cívic.

Imatge 8: Eixos cívics i carrils bici proposats



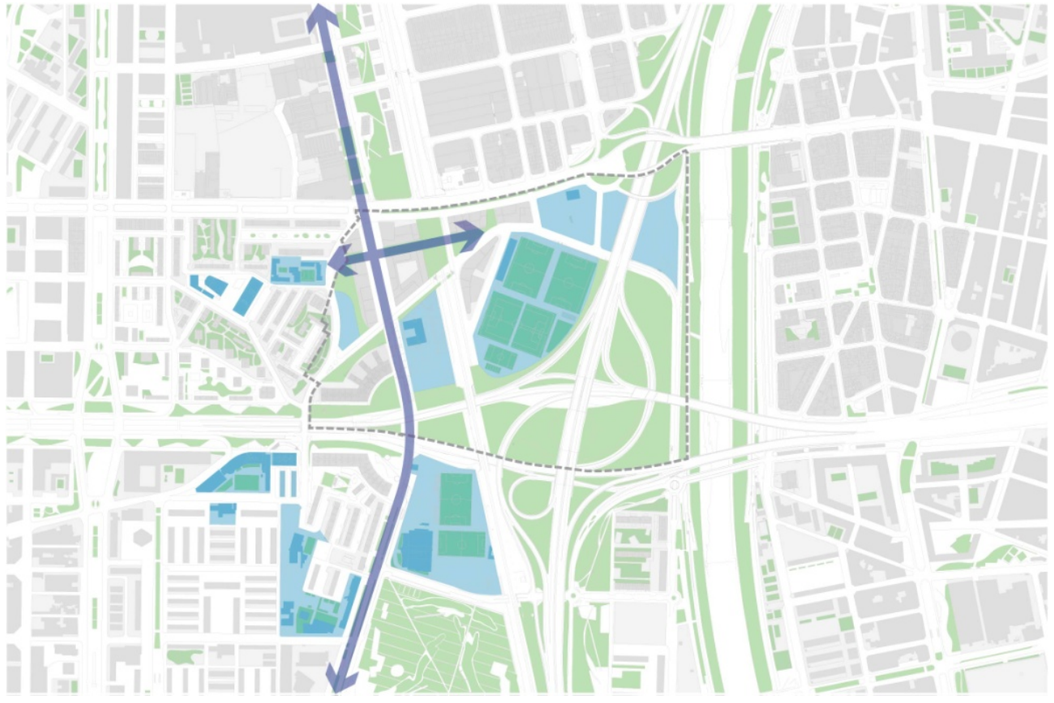
Font: © Barcelona Regional

Creació d'un nou equipament públic al costat de la ciutat esportiva de l'Espanyol, que substitueix una part de zona verda que quedava aïllada (en cul de sac), amb la finalitat de donar més activitat a aquesta zona.

Es proposa ajuntar les dues peces d'equipaments que donen front al carrer d'Extremadura, amb la finalitat de facilitar el seu desenvolupament futur ja sigui en una única peça o segregant-les. Amb aquesta operació racionalitzem els espais lliures, concentrant-los en peces de major dimensió potenciant els seu ús social.

Amb aquests canvis no es redueix la superfície global de les zones verdes i els equipaments que el planejament vigent proposa, sens perjudici de la zona qualificada de 3/6 elevada sobre la via del ferrocarril que es proposa suprimir de la carretera de Mataró cap a la Gran Via com a conseqüència de l'estudi de la cobertura ferroviària que defineix una estructura amb un gàlib més gran pujant les cotes de rasant. En aquest sentit l'idea inicial de connectar des del punt de vista espacial els dos costats de les vies del tren es perd considerablement ja que en alguns punts el diferencial entre la cota de coronació de la cobertura i les cotes de l'entorn seria d'aproximadament 10m, dificultant considerablement el seu ús cívic – ciutadà.

Imatge 9: Espais lliures, equipaments i eixos cívics



Font: © Barcelona Regional

1.8.4. Canvis en el sistema viari

Les millores en la continuïtat de l'estructura urbana estan directament relacionades amb les intervencions a la xarxa viària i els espais de mobilitat en general. En aquest sentit, tal com ja s'ha comentat, com a principals actuacions, el planejament vigent preveu la important obertura en aquest sector de la ronda Sant Ramon de Penyafort i el cobriment de les vies del tren per recuperar la continuïtat de la carretera de Mataró. Per tal de donar coherència a aquesta intervenció en el present document es qualifica de viari el tram de l'Antiga Carretera a Mataró entre el tram del carrer d'Extremadura i Sant Ramon de Penyafort.

Imatge 10: Xarxa viària proposada



Font: © Barcelona Regional

1.8.5. Canvis en les qualificacions del sòl

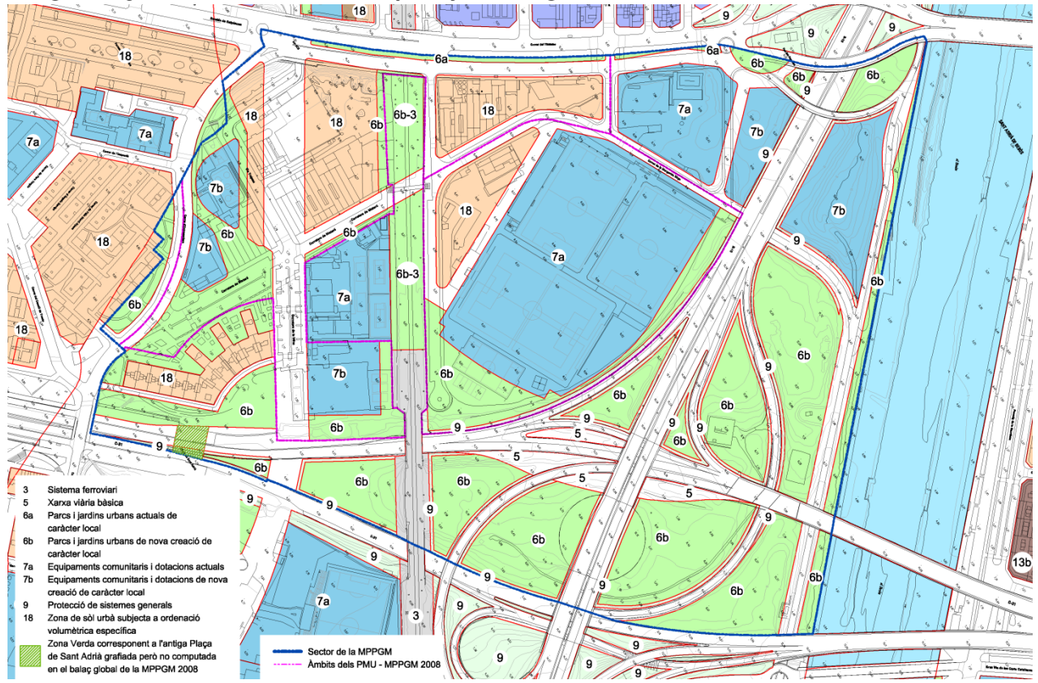
Pel que fa a les unitats d'edificació (clau 18) es proposa passar de tres a sis unitats (identificades en el plànol d'ordenació 2.3) amb l'objectiu de generar el nou eix de vianants (clau 6b), que tal com s'ha explicat en els punts anteriors, garanteix un recorregut accessible no superior al 3% alternatiu a la futura continuïtat de la carretera de Mataró. A l'encontre d'aquest nou eix amb la carretera de Mataró s'obre la connexió per a vianants (clau 6b) amb el carrer Guipúscoa, per dotar de més permeabilitat a aquesta façana aprofitant la traça perpendicular del carrer de Zorrilla.

La present modificació també promou el canvi de clau 6b a 18 dels sòls corresponents a zones comuns de l'edifici existent al costat est de la carretera de Mataró entre carrer d'Extremadura i Via Trajana, els quals pertanyen en proindivís a la propietat de les parcel·les de les que formen part.

El planejament vigent qualifica tot l'espai ferroviari actual que passa a cobrir-se per travar l'estructura urbana de clau 6-3 quan la cobertura del tren pròpiament dita que hi ha prevista és menor, un calaix de 15 metres segons l'estudi estructural realitzat. En base a això es redueix el sòl qualificat de clau 6-3 ajustant-lo a l'ocupació real de la cobertura, deixant la resta com a clau 6.

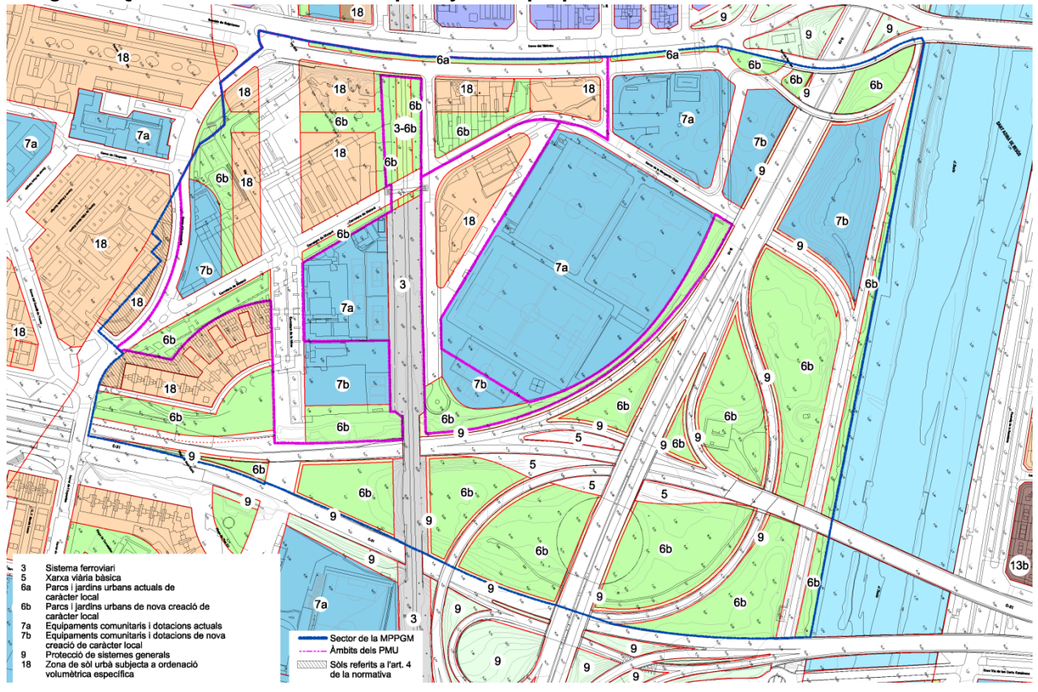
La façana de la ciutat esportiva del RCD Espanyol que dóna al carrer Margarida Xirgu qualificada d'equipament privat (clau 7) s'ha ajustat a la situació actual del seu tancament principalment per tal d'evitar l'afectació del vial i el pas del col·lector que es dirigeix a l'estació de bombament que hi ha entre aquest equipament i la Ronda Litoral.

Imatge 11: Qualificacions dels sòl del planejament vigent



Font: © Barcelona Regional

Imatge 12: Qualificacions dels sòl del planejament proposat



Font: © Barcelona Regional

1.9. Quadres comparatius de zonificació i edificabilitat

Sectors i sòls d'ordenació directa

PMU Sant Ramon de Penyafort	72,027 m²	20.63%
PMU Can Serra - Ciutat Esportiva	20,884 m²	5.98%
Sòls d'ordenació directa	256,150 m²	73.38%
TOTAL MPGM	**349,061 m²**	**100.00%**

Quadre comparatiu

Concepte	Clau	Zonificació MPPGM 2008		Zonificació Proposta 2013				Zonificació Proposta SRP		Zonificació Proposta CE	
Sistemes		316.941 m²	90,80%	313.958 m²	89,94%	-2.983,41	-0,85%	53.602 m²	74,42%	14.820 m²	70,97%
Ferroviari	3	5.647 m²	1,62%	10.382 m²	2,97%	4.734,63	1,36%	0 m²	0,00%	0 m²	0,00%
Xarxa viària bàsica i Protecció de sistemes	5 i 9	117.934 m²	33,79%	116.644 m²	33,42%	-1.290,38	-0,37%	27.554 m²	38,26%	7.207 m²	34,51%
Xarxa viària bàsica	5			105.485 m²	30,22%			27.554 m²	38,26%	7.207 m²	34,51%
Protecció de Sistemes	9			11.158 m²	3,20%			0 m²	0,00%	0 m²	0,00%
Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local	6b	99.838 m²	28,60%	100.438 m²	28,77%	600,28	0,17%	17.545 m²	24,36%	5.301 m²	25,38%
Parcs i jardins urbans / Ferroviari	6/3	8.641 m²	2,48%	1.543 m²	0,44%	-7.098,20	-2,03%	0 m²	0,00%	0 m²	0,00%
Equipaments	7a i 7b	84.881 m²	24,32%	84.951 m²	24,34%	70,26	0,02%	8.502 m²	11,80%	2.313 m²	11,07%
Públics existents i privats	7a			59.873 m²	17,15%			0 m²	0,00%	0 m²	0,00%
De nova creació de caràcter local	7b			25.078 m²	7,18%			8.502 m²	11,80%	2.313 m²	11,07%
Zones		32.120 m²	9,20%	35.103 m²	10,06%	2.983,41	0,85%	18.425 m²	25,58%	6.064 m²	29,03%
Subjecta a ordenació volumètrica específica	18	32.120 m²	9,20%	35.103 m²	10,06%	2.983,41	0,85%	18.425 m²	25,58%	6.064 m²	29,03%
Total		349.061	100,00%	349.061	100,00%	0,00	0,00	72.027	100,00%	20.884	100,00%

Reserves

		Planejament vigent	Planejament Proposta	Diferència	Planejament Proposta	Planejament Proposta
Espais lliures	6	99.838 m²	100.438 m²	600,28	17.545 m²	5.301 m²
Equipaments	7	84.881 m²	84.951 m²	70,26	8.502 m²	2.313 m²
Total		**184.719** m²	**185.390** m²		**26.047** m²	**7.614** m²

Quadre d'edificabilitats

	Edificabilitat RES		Edificabilitat NO RES			Índex brut
PMU Sant Ramon de Penyafort	59,283 m²	75.00%	19,761 m²	25.00%	79,044 m²	1.0974
PMU Can Serra - Ciutat Esportiva	16,500 m²	75.00%	5,500 m²	25.00%	22,000 m²	1.0534
TOTAL MPGM	**75,783 m²**		**25,261 m²**		**101,044 m²**	

	HPP		LLIURE		
PMU Sant Ramon de Penyafort	23,714 m²	40.00%	35,570 m²	60.00%	59,284 m²
PMU Can Serra - Ciutat Esportiva	6,600 m²	40.00%	9,900 m²	60.00%	16,500 m²
TOTAL MPGM	**30,314 m²**		**45,470 m²**		**75,784 m²**

1.10. Marc legal. Justificació de la conveniència de la modificació puntual del PGM en quant a la figura de planejament, procediment de tramitació i aprovació i contingut del document.

1.10.1. Justificació de la conveniència de la modificació puntual del PGM en quant a la figura de planejament

De conformitat amb l'article 94 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme (en endavant, TRLU) el planejament urbanístic, atès que és una disposició administrativa de caràcter general, te vigència indefinida i és susceptible de suspensió, modificació i revisió. L'article 96 del mateix text legal, en la redacció atribuïda per la Llei 3/2012, de 3 de febrer, afegeix 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 les excepcions que s'estableixin per Reglament i amb una sèrie de particularitats que cal prendre en consideració en el cas que ens ocupa.

-En primer lloc, cal tenir en compte que en el cas de modificacions de plans urbanístics plurimunicipals, com ho és el PGM, la incidència territorial de les quals quedi limitada a un únic terme municipal, correspon a l'Ajuntament afectat per la modificació d'acordar-ne l'aprovació inicial i la provisional.

-En segon lloc, s'ha de prendre en consideració que les modificacions dels sistemes urbanístics d'espais lliures, zones verdes o d'equipaments esportius resten subjectes al procediment de l'article 98 del TRLU. En aquest punt, s'ha de recordar que, efectivament, la modificació que es planteja, tal i com s'ha explicat en anteriors epígrafs, proposa l'alteració de zones verdes i determina, a la vista dels fets determinants, que un equipament esportiu privat és sòl urbà consolidat. S'ha de significar que ha quedat absolutament justificat que es garanteix el manteniment i la funcionalitat dels sistemes objecte de la modificació, sense que en resulti del present document ni un augment del règim del sòl urbà ni tampoc una pèrdua en el còmput global de zones verdes, espais lliures i equipaments esportius. Tanmateix, s'estima procedent seguir el procediment previst en l'article 98 TRLU que determina que la competència d'aprovació definitiva recau en el Conseller de Territori i Sostenibilitat, amb l'informe previ de la Comissió territorial d'urbanisme de Barcelona i de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya. A aquests efectes, en la documentació de la present MPGM, s'inclou, com s'ha dit, un Annex específic justificatiu del manteniment de la quantitat i qualitat dels espais lliures i dels equipaments esportius.

-En tercer lloc, s'ha de significar que 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 del TRLU.

En el cas que ens ocupa, ha quedat clarament justificat que no concorre cap de les circumstàncies que justifiquen l'aplicació de les peculiaritats identificades en els articles mencionats. En efecte, la MPGM permet la viabilitat de l'ordenació i dels sectors prèviament delimitats atès que reconsidera les càrregues externes imputades i recalcula els costos d'urbanització tenint en compte les cotes efectives, l'obra executada i les activitats efectivament existents.

A més, la MPGM altera algunes determinacions derivades de la realitat de les coses. En aquest sentit, identifica un vial existent; rectifica determinades qualificacions tals com determinades zones verdes públiques que en realitat són verds privats de parcel·les amb clau 18 que no s'ajustaven a la realitat existent; i determina la real superfície de les zones verdes delimitades.

Per altra banda, l'equipament privat que havia estat executat en ocasió de l'execució de la unitat d'actuació denominada Sector A, delimitada per la Modificació del PGM de 1997 en els terrenys del RCD Espanyol de Barcelona, a l'Avinguda Sarrià, de l'antic camp de tir i maniobres a Montcada i Reixac i del sector Verneda-Can Picas a Sant Adrià del Besòs, i que constitueix sòl urbà consolidat s'exclou de l'àmbit del PMU tenint en compte, a més, que no es contemplava que el mateix participés en les càrregues imputades al sector en la mesura que no se li atribuïa edificabilitat.

És obvi que les referides determinacions no impliquen cap de les circumstàncies que motiven l'aplicació d'allò que disposen els articles 99 i 100 del TRLU i això al marge que la MPGM que es proposa garanteix que en el marc de cada un dels sectors delimitats es respecten les cessions per sistemes d'equipaments i zones verdes, més enllà del còmput global de l'instrument de planejament, tenint en compte els aprofitaments establerts.

S'observa del que ha estat referit i de tot el que es ve exposant en la present Memòria que la proposta de MPGM que es redacta raona i justifica la necessitat de la iniciativa, i l'oportunitat i la conveniència en relació als interessos públics i privats concurrents, tal i com exigeix l'article 97 TRLU, sense que concorrin cap de les circumstàncies a les qual es refereix el segon epígraf del mencionat precepte.

1.10.2. Procediment de tramitació. Programa de participació ciutadana.

Respecte la tramitació de la MPGM que es planteja cal posar de manifest, més enllà del que s'ha indicat en relació amb l'article 98 del TRLU, que el document que es planteja, en atenció al seu abast, no se subjecta a avaluació ambiental de conformitat amb allò que disposa la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

L'article 117.3 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme (en endavant RLU), estableix que en els casos de figures de modificació de planejament no són obligatòries les actuacions assenyalades en els punts b i c de l'article 101 sobre l'aprovació i publicació del programa de participació ciutadana i la subjecció a informació pública de l'avanç de l'instrument de planejament.

Segons s'ha dit anteriorment, l'aprovació inicial i provisional correspondrà al Ple de l'Ajuntament de Sant Adrià del Besòs i una vegada aprovat inicialment s'haurà de sotmetre a informació pública. En efecte, en el cas de la MPGM que es planteja, la participació ciutadana es tramitarà i publicitarà mitjançant el tràmit d'aprovació inicial i la corresponent exposició pública, considerant-se aquest acte suficient pel foment de la participació dels ciutadans i ciutadanes.

Respecte el tràmit que contempla l'article 85.5 del TRLU, relatiu a la sol·licitud d'informe als organismes afectats per raó de llurs competències sectorials de manera simultània al tràmit d'informació pública, s'ha de significar que s'haurà de demanar informe als mateixos organismes als quals se'ls va requerir la MPGM que s'altera, aprovada el 22 de desembre de 2008, i que adaptats a l'organigrama actual.

Pel que fa al tràmit d'audiència que preveu l'article 85.7 del TRLU, aquest només s'ha de concedir –ex article 117.3 RLU- als Ajuntaments el terme municipal dels quals confini amb l'àmbit de la modificació. En el nostre cas, per tant, l'Ajuntament de Barcelona.

L'aprovació definitiva, correspondrà, tal i com s'ha indicat, al Conseller de Territori i Sostenibilitat per aplicació de l'article 98 del TRLU, previ informes de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona i de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya.

1.10.3. Contingut de la MPGM.

L'article 59 del TRLU estableix la documentació que han de contenir els plans d'ordenació urbanística municipal. Tanmateix, tal i com estableix l'article 118.4 del RLU, les modificacions dels plans urbanístics han d'estar integrades per la documentació adequada a la finalitat, contingut i abast de la modificació.

La MPGM que es planteja està integrada dels següents documents:

- Memòria descriptiva i justificativa del pla, que integra el programa de participació ciutadana, el qual es redactarà de nou un cop evacuat el tràmit d'informació pública i abans de l'aprovació provisional. S'estima que la resta d'estudis complementaris identificats en l'article 59.3 del TRLU no són necessaris tenint en compte l'abast de la Modificació de planejament. Altrament, si que s'estima oportú recollir un document de justificació dels espais lliures i equipaments esportius, als efectes de facilitar els informes que exigeix l'article 98 del TRLU i un informe de sostenibilitat econòmica.
- Els plànols d'informació i d'ordenació.
- Les normes urbanístiques. Es relaten les normes de la present modificació que fonamentalment alteren preceptes del planejament de 2008. Per aquest motiu, es descriuen les normes que es modifiquen respecte el planejament aprovat el 22 de desembre de 2008 i s'incorpora un text refós als efectes d'identificar totes les normes aplicables a l'àmbit.
- L'Agenda i l'avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar. En el cas que ens ocupa, l'Avaluació econòmica examina la viabilitat dels sectors que es delimiten i l'Agenda conté els terminis previstos per a l'execució.
- L'informe ambiental. En concret, en el supòsit que ens ocupa, i atenent a la previsió de no cobertura de part de la línia ferroviària, el document ambiental conté un estudi acústic que justifica l'ordenació proposada.
- L'informe de mobilitat, que pren en consideració les noves determinacions que es produeixen com a conseqüència contemplar el vial existent.

Atenent les determinacions d'aquesta modificació, s'estima que no ha de contenir ni Catàleg de béns a protegir ni Memòria social, atès que no s'incideix en absolut en les determinacions sobre habitatge que contempla el planejament vigent. En tot cas s'incorpora un abstracte de la Memòria Social aprovada en el 2008, per comprovar que els estàndards previstos, en l'actualitat, són correctes.

1.11. Execució del planejament

Sant Ramon de Penyafort

El sistema d'actuació serà el de reparcel·lació en la modalitat de cooperació

Can Serra – Ciutat Esportiva

El sistema d'actuació serà el de reparcel·lació en la modalitat de compensació.

Els PMUs determinaran l'Administració actuant.

Cal tenir en compte que es contemplen obres d'urbanització externes als Plans de Millora Urbana que resulten necessàries pel correcte funcionament d'aquests àmbits i que aniran a càrrec dels mateixos en els percentatges que es refereixen tenint en compte les edificabilitats atorgades, i per tant, en els mateixos percentatges que contemplava la Modificació de planejament que s'altera.

2. NORMATIVA URBANÍSTICA

Article 1. Marc Legal i Objecte de la Modificació. Modificació de l'article 1 de la normativa urbanística de la MPPGM de 2008.

- S'elimina el punt 4.4

~~Art. 1.4.4 Reurbanitzar els espais lliures entre els nusos de les infraestructures, com a zones de passeig i de connexió fins al riu.~~

- S'amplia el punt 4.8 de l'article 1

Art. 1.4.7. Configurar una nova façana per al futur carrer de Sant Ramon de Penyafort, reforçant la direccionalitat de l'eix Sagrera-Fòrum i en continuïtat amb Via Trajana **i donar continuïtat a la façana urbana sud del carrer Guipúscoa fins al nus viari amb la Ronda Litoral.**

- S'elimina el punt 4.12 de l'article 1.

~~Art. 1.4.12 Garantir una millor permeabilitat de les infraestructures fins al riu Besòs, sanejant i urbanitzant els espais buits entre les infraestructures.~~

- S'incorporen els següent punts al article 1.4.

1.4.12. Adaptar l'espai públic a les cotes de rasant comprovades, plantejant recorreguts accessibles per a vianants i millorant la connectivitat entres els espais lliures i els equipaments.
1.4.13. Qualificar d'acord amb la realitat existent, sòls de sistemes en els quals no està previst cap canvi d'ús.
1.4.14. Ajustar l'àmbit del PMU de Can Serra - Ciutat Esportiva, deixant fora els camps de Futbol considerant-los com sòl urbà consolidat ja que no participen de les càrregues i beneficis del sector.

1.4.15. Garantir la viabilitat econòmica de l'operació urbanística, mitjançant l'ajust (racionalització) de les càrregues d'urbanització externes i internes de cada Pla de Millora Urbana.
1.4.16. Ajustar el planejament amb la cartografia 1:1000 de l'AMB
1.4.17. Donar una major flexibilitat tant a l'ordenació de l'edificació com d'alguns paràmetres urbanístics amb la finalitat d'adaptar-se millor al les necessitats del mercat immobiliari.
1.4.18. Adequar algunes peces d'equipament per millorar tant la seva funcionalitat com la relació amb l'espai públic.

Article 2. Substitució de l'article 3 de la normativa urbanística de la MPPGM de 2008.

El contingut d'aquesta Modificació puntual està integrat pels documents següents:

1.- Memòria

2.- Normativa urbanística

3.- Agenda de les actuacions

4.- Memòria social

5.- Avaluació econòmica i financera i informe de sostenibilitat econòmica

6.- Justificació de la modificació i compliment dels estàndards d'espais lliures i d'equipaments esportius

7.- Documentació gràfica

I.1. Plànols d'Informació

I.1.1. Situació	E. 20.000
I.1.2. Emplaçament	E. 5.000
I.1.3. Ortofotoplànol	E. 2.500
I.1.4. Estat actual. Topogràfic	E. 2.500
I.1.5. Estructura de la propietat	E. 2.500
I.1.6. Estat actual. activitats existents	E. 2.500
I.1.7. Serveis existents	E. 2.500
I.1.8. Vistes aèries	S/E
I.1.9. Reportatge fotogràfic	S/E
I.1.10. Planejament vigent	E. 2.500

O.2. Plànols d'Ordenació

O.2.1. Planejament proposat	E. 2.500
O.2.2. Alineacions i rasants	E. 2.000
O.2.3. Planta general d'ordenació indicativa	E. 2.000
O.2.4. Seccions generals d'ordenació indicativa	E. 1.000
O.2.5. Seccions tipus dels carrers indicatives	E. 200

8. ANNEXOS

8.1. Informe de sostenibilitat ambiental

8.2. Estudi de mobilitat generada

8.3. Normativa Urbanística (Refós)

Article 3. Modificació de l'article 6 de la normativa urbanística de la MPPGM de 2008.

- Es modifica el punt 2.2 de l'article 6

Els Projectes d'urbanització de les obres externes al planejament derivat. Les obres d'urbanització externes als Plans de Millora Urbana delimitats en la present modificació puntual, corresponen a dues actuacions necessàries pel correcte funcionament dels mateixos. Aquestes actuacions corresponen a:

- El projecte d'urbanització del pont sobre la Gran Via, en la continuació del tram del carrer Sant Ramon de Penyafort, que ha d'unir els dos territoris històricament separats de la part superior i la part inferior de la Gran Via i que amb aquesta actuació possibilitarà la interconnexió d'aquestes dues parts de la ciutat de Sant Adrià de Besòs. La iniciativa de la redacció d'aquest projecte d'urbanització correspondrà al Consorci del Besòs.

- El projecte d'urbanització de la cobertura ferroviària, en el tram entre el carrer **Guipúscoa i l'Antiga carretera a Mataró,** tal i com s'assenyala en els plànols d'ordenació d'aquesta modificació puntual. Aquesta actuació es considera imprescindible per suturar i eliminar aquesta barrera física entre les dues parts de la línia del tren possibilitant la creació d'una nova plaça urbana i un espai de relació i filtre que possibiliti el pas fins al riu Besòs. La iniciativa de la redacció d'aquest projecte d'urbanització correspondrà al Consorci del Besòs o a l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs.

Aquesta modificació estableix el percentatge de participació en la contribució d'aquesta obra d'urbanització que serà repartit proporcionalment entre els dos sectors de planejament derivats delimitats en funció de l'edificabilitat atorgada a cadascun d'ells. Degut a que els dos sectors de planejament derivat d'aquesta modificació puntual poden tenir calendaris d'execució diferents i

que únicament contribueixen a una part dels costos d'execució, els propietaris hauran de dipositar la garantia corresponent, un cop s'hagin aprovat definitivament els projectes d'urbanització de les obres externes.

Article 4. Modificació de l'article 13 de la normativa urbanística de la MPPGM de 2008.

- S'incorpora un punt 3.d

d. Els sòls qualificats amb clau 18 per la present Modificació i que són propietat en proindivís dels propietaris dels edificis construïts dels que integren la seva zona lliure, no tenen cap edificabilitat assignada ni permeten cap increment d'aprofitament. Es marquen en el plànol 2.01 Planejament proposat.

Article 5. Pla de Millora Urbana Sant Ramon de Penyafort. Modificació de l'article 15 de la normativa urbanística de la MPPGM de 2008.

a. Àmbit:

El sector està ubicat al límit oest del municipi de Sant Adrià de Besòs. Limita, a ponent, amb el terme municipal de Barcelona; per la part superior, amb el carrer Gipuscoa-Tibidabo; en la part de llevant, per l'antiga carretera a Mataró i la línia ferroviària; i, per la part inferior, amb la Gran Via i els terrenys lliures de l'edifici del calze que està situat en la part superior de la Gran Via, tal i com s'assenyala en els plànol d'ordenació.

La superfície total del PMU és de **72.027 m²**, segons s'assenyala en els plànols d'ordenació.

b. Objectius: Sense canvis

c. Condicions d'ordenació, edificació i ús:

S'estableixen i es determinaran les reserves mínimes de sòl destinat a sistema així com el seu destí, i es defineix la qualificació del sòl que correspon a l'aprofitament urbanístic.

Sistema d'espais lliures.

Clau 6 17,545 m² 24,36 %

Sistema d'equipaments.

Clau 7 8.502 m² 11,80 %

Sistema viari.

Clau 5 27.554 m² 38,26 %

Superfície mínima de sòl destinada a sistema

TOTAL 53.602 m² 74,42 %

Els percentatges de sòls destinats a sistema, inclouen tant els sòls públics actuals, com els sòls de titularitat privada pendents de cessió, que han de passar a ser de titularitat pública. El Pla de Millora podrà variar els percentatges anteriors, garantint en qualsevol cas el percentatge mínim de sòl destinat a espais lliures, equipaments i el percentatge mínim total de sòl destinat a sistemes.

Altrament s'estableix el percentatge màxim de sòl d'aprofitament urbanístic que haurà de ser determinat en el Pla de Millora Urbana

Superfície màxima de sòl d'aprofitament urbanístic

TOTAL 18.541m² 25.58%

L'ordenació de l'edificació a concretar en el Pla de Millora Urbana, s'ajustarà als següents criteris d'ordenació:

- El Pla de Millora Urbana justificarà el compliment dels paràmetres per un urbanisme sostenible.
- Es respectarà substancialment l'ordenació pel que fa al repartiment de zones i sistemes, establerta indicativament en els plànols d'ordenació.
- No s'admetran usos residencials d'habitatge en la planta baixa.
- L'aprofitament urbanístic es distribuirà en sis unitats: quatre situades a llevant i ponent del nou carrer Sant Ramon de Penyafort i dues més en els sòls situats sobre el carrer Guipúscoa – Tibidabo, a llevant de la traça ferroviària, d'acord amb l'ordenació indicativa que s'acompanya en els plànols d'ordenació d'aquesta modificació.
- S'admetrà un cert transvasament d'edificabilitats entre les unitats, sense que això comporti superar, en cap cas, les edificabilitats màximes establertes, per la totalitat d'aquest sector **79.044 m².**

Unitat A18.01

Es preveu una ordenació que ha de respectar l'alineació en planta baixa de la façana que confronta amb el carrer de Sant Ramon de Penyafort.

Paràmetres:

Sòl : 1.070,28 m²

Edificabilitat : 5,795 m²

Alçada màxima: PB+8

Unitat A18.02

Es preveu una ordenació que ha de respectar l'alineació en planta baixa de la façana que confronta amb el carrer de Sant Ramon de Penyafort i l'Antiga carretera a Mataró. S'ha considerat un gàlib més ampli tant en alçada com en la profunditat amb el objectiu de conformar una façana més permeable.

Paràmetres:

Sòl : 3.327,21 m²

Edificabilitat : 12.907 m²

Alçada màxima: PB+8

Unitat A18.03

Es preveu una ordenació que ha de respectar l'alineació en planta baixa de les façanes que confronten amb els carrers Guipúscoa, el nou carrer de prioritat invertida paral·lel a aquest i el de Sant Ramon de Penyafort. Per la seva posició en el creuament entre els dos principal eixos dels sector, Sant Ramon de Penyafort i Guipúscoa es proposa col·locar l'alçada més gran del sector.

Paràmetres:

Sòl : 3,339,39 m²

Edificabilitat : 16.362 m²

Alçada màxima: PB+14

Unitat A18.04

Es preveu una ordenació que ha de respectar l'alineació en planta baixa en tot el perímetre. Es proposen dues alçades de PB+8 i PB+6 únicament en la façana al nou eix cívic.

Paràmetres:

Sòl : 5.728,22 m²

Edificabilitat : 20.413 m²

Alçada màxima: PB+9

Unitat A18.05

L'ordenació ha de respectar l'alineació en planta baixa en les façanes que donen a les dues noves places de la cobertura ferroviària i la que dóna a l'antiga carretera a Mataró i cap a Guipúscoa. Es proposen dues alçades de PB+8 en la façana del carrer Guipúscoa i PB+6 en la façana que dóna a la plaça.

Paràmetres:

Sòl : 2,474,35 m²

Edificabilitat : 11.394 m²

Alçada màxima: PB+9

Unitat A18.06

L'ordenació ha de respectar l'alineació en planta baixa en la façana del carrer Guipúscoa. Es proposen tres alçades de PB+8 al carrer Guipúscoa, PB+6 en la façana de l'antiga carretera a Mataró i PB+10 en la façana del carrer de la Mare de Déu de Montserrat.

Paràmetres:

Sòl : 2,485,80 m²

Edificabilitat : 12.172 m²

Alçada màxima: PB+10

Pel que fa a l'ús dels equipaments esportius, s'establirà el següent:

- La peça de sòl situada sota l'Escola Túrbula, es destinarà preferentment a ús esportiu, en substitució de les instal·lacions del Poliesportiu La Pau, afectat per aquesta transformació.
- En la resta de sòls qualificats d'equipament serà el Pla de Millora Urbana qui en determinarà el seu ús.

d. Distribució de l'aprofitament:

L'índex d'edificabilitat brut (**1,097)**, és resultant del coeficient entre les superfícies totals de sostre 79.044m² i la superfície de l'àmbit 72.027 m².

La distribució de usos és la següent:

Edificabilitat màxima residencial total	**59.283(m² st)**	**75%**
Edificabilitat no residencial prevista	**19.761 (m² st)**	**25%**

La superfície de sostre no residencial es podrà incrementar reduint la residencial sempre i quan es respectin els percentatges d'edificabilitat i densitat destinats a complir amb les previsions d'habitatge de protecció previstos en aquest Pla.

La reducció d'edificabilitat d'ús residencial no alterarà en cap cas els estàndards de cessió de sistemes i aprofitament considerats en la situació de l'edificabilitat màxima residencial. En aquest sentit el projecte de reparcel·lació ha de tenir en compte el principi de major i millor ús, que és el que equilibra els costos i beneficis de l'operació urbanística.

Pel que respecta a l'edificabilitat residencial i d'acord amb el contingut de la memòria social de la MPPGM aprovada al any 2008 que aquest planejament incorpora, les edificabilitats residencials es repartiran segons els següents percentatges:

Edificabilitat residencial destinada a habitatge lliure	**60 %**
Edificabilitat residencial destinada a habitatge protegit règim concertat	**20 %**
Edificabilitat residencial destinada a habitatge protegit règim general	**20 %**

Altrament i als efectes de calcular la densitat del sector, s'estableix un valor de referència per la dimensió dels diferents tipus d'habitatges que s'aplicarà sobre els sostre residencial que es determina i que s'han d'emplaçar en el Pla de Millora Urbana

Superfície mitjana habitatge lliure	90 (m² st/hab.)
Superfície mitjana habitatge protegit règim concertat	90 (m² st/hab.)
Superfície mitjana habitatge protegit règim general	80 (m² st/hab.)

De l'aplicació del dimensionat anterior s'estableix el següent nombre d'habitatges per règim:

Nombre màxim d'habitatges lliure	395 hab.
Nombre mínim d'habitatges protegits en règim concertat	132 hab.
Nombre mínim d'habitatges protegits en règim general	148 hab.
Nombre total d'habitatges	**675 hab.**

El Pla de Millora Urbana, localitzarà i qualificarà el sòl destinat a habitatge protegit. La qualificació del sòl correspondrà únicament a la identificació d'habitatge protegit, sense indicar la seva modalitat, ja que aquesta correspondrà al projecte de reparcel·lació.

El projecte de reparcel·lació serà el que localitzi i concreti, la posició dels habitatges protegits en les diferents modalitats (general i concertat).

Els usos admesos en la zona d'aprofitament, s'estaran al que s'estableix a l'article 306 de les Normes Urbanístiques del PGM, respectant en qualsevol cas les limitacions establertes respecte el repartiment de l'edificabilitat destinada a habitatge i la destinada a usos diferents de l'habitatge establertes en aquesta modificació puntual.

Els plans de millora urbana, concretaran el destí dels usos no residencials, garantint pel que fa a l'oferta comercial al detall, dins l'àmbit de la modificació, en format de mitjà o gran establiment comercial, el compliment d'allò que determina el Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials i la normativa comercial d'aplicació, així com les exigències sobre aparcament que al respecte resultin d'aplicació

e. Condicions de gestió i execució:

La totalitat del sòls inclòs dins el sector de Pla de Millora Urbana constituiran un únic polígon d'actuació.

S'estableixen les càrregues urbanístiques que hauran de ser assumides pel sector, ja siguin les internes del propi sector com les externes que es determinen en aquesta modificació puntual:

-Les despeses d'urbanització internes corresponen a les pròpies del sector delimitat i que vénen regulades en la legislació vigent i comprèn tant les de la redacció dels instruments de planejament i gestió, com les de la indemnització de les activitats que resulten incompatibles amb la nova ordenació, així com les despeses de l'obra urbanitzadora dels carrers i sistema d'espais lliures.

-Respecte les despeses d'urbanització externes, el sector participarà en la contribució de les despeses d'urbanització del projecte de la cobertura ferroviària i del pont sobre la Gran Via en continuïtat al carrer Sant Ramon de Penyafort, en la part proporcional al percentatge de nova d'edificabilitat que en aquesta modificació puntual s'estableix pels dos Plans de Millora Urbana. Aquest percentatge proporcional a l'edificabilitat dels dos PMU és en el cas del PMU de Sant Ramon de Penyafort de. 78,23%. Altrament el PMU haurà de realitzar la urbanització d'un tram del carrer d'Extremadura i una part de zona verda, necessàries per poder donar continuïtat a la nova secció del carrer des de Ctra. Mataró fins Guipúscoa. Aquestes obres d'urbanització es delimiten en els plànols d'ordenació d'aquesta modificació puntual.

El cost orientatiu tant de les despeses internes com externes s'estableix en l'Avaluació econòmica i financera d'aquesta modificació puntual.

S'estableix igualment l'obligació de la cessió del 10% de l'aprofitament urbanístic, lliure de càrregues d'urbanització, que haurà de ser cedit a l'administració actuant.

f. Sistema d'actuació.

El sistema d'actuació serà el de reparcel·lació en la modalitat de cooperació

g. Pla d'etapes i terminis.

1. El Pla de Millora Urbana definirà els terminis per l'inici de l'execució de les obres d'urbanització, tant internes com externes, del Pla de Millora Urbana que en qualsevol cas no serà superior a un màxim de dos anys, a comptar des de l'executivitat de l'acord de l'aprovació definitiva del PMU. Durant aquest temps caldrà que estiguin redactats els corresponents Projecte de Reparcel·lació i els Projectes d'Urbanització, tant de l'obra urbanitzadora interna com externa, assenyalats en aquesta modificació puntual.

2. Pel que fa als terminis per la construcció dels habitatges protegits, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 2 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel·la tingui la condició de solar, i no superior a 3 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.

3. Pel que fa als terminis per la resta d'aprofitaments, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 4 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel·la tingui la condició de solar, i no superior a 6 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.

h. Règim transitori d'edificació i usos.

Les edificacions i usos actualment existents en l'àmbit del PMU i que no resultin admesos amb la nova regulació, tenen la consideració de fora d'ordenació als efectes d'aplicació d'allò que correspongui d'acord amb la legislació urbanística vigent.

Article 6. Pla de Millora Urbana Can Serra- Ciutat esportiva. Modificació de l'article 16 de la normativa urbanística de la MPPGM de 2008.

a. Àmbit:

El sector està ubicat al límit oest del municipi de Sant Adrià. Limita a ponent, amb la línia ferroviària i l'antiga carretera de Mataró; per la part superior, limita amb la mateixa carretera i el carrer Margarida Xirgu i la ciutat esportiva del RCD Espanyol; en la part de llevant, pel ramal d'enllaç de la ronda del litoral amb la Gran Via; i per la part inferior, amb el mateix ramal i amb la Gran Via, tal i com s'assenyala en els plànol d'ordenació.

La superfície total del PMU és de 20.884m², segons s'assenyala en els plànols d'ordenació.

b. Objectius

1. Ordenar els terrenys d'acord amb la cota topogràfica atorgada a l'antiga carretera de Mataró, complementant amb la nova arquitectura proposada, el nou espai urbà – plaça que es configurarà amb la cobertura del tren en aquesta part de la ciutat.

2. Definir les condicions i determinacions urbanístiques que han de permetre el desenvolupament del sector, en compliment dels estàndards mínims establerts per l'actual Text Refós de la Llei d'urbanisme.

3. Establir els criteris d'ordenació dels nous aprofitaments urbanístics, així com el seu percentatge d'usos residencials i terciari, i contribuir al finançament de l'execució de les obres d'urbanització del cobriment de les vies del tren i la construcció del pont del carrer Sant Ramon de Penyafort sobre la Gran Via. Altrament finançar les actuacions de la reordenació viària prevista en el vial per la part posterior de la masia de Can Serra.

c. Condicions d'ordenació, edificació i ús:

S'estableixen i es determinaran les reserves mínimes de sòl destinat a sistema així com el seu destí, i es defineix la qualificació del sòl que correspon a l'aprofitament urbanístic.

Sistema d'espais lliures.

Clau 6	**5.301 m²**	**25,38 %**

Sistema d'equipaments.

Clau 7b	**2.313 m²**	**11,07 %**

Sistema viari.

Clau 5	**7.207 m²**	**34,51 %**

Superfície mínima de sòl destinada a sistema **14.820 m²** **70,97 %**

Els percentatges de sòls destinats a sistema, inclouen tant els sòls públics actuals, com els que han de ser cedits en execució d'aquest PMU.

El Pla de Millora podrà variar els percentatges anteriors, a l'alça, garantint en qualsevol cas el percentatge mínim de sòl destinat a espais lliures, equipaments i el percentatge mínim total de sòl destinat a sistemes.

Altrament s'estableix el percentatge màxim de sòl d'aprofitament urbanístic que haurà de ser determinat en el Pla de Millora Urbana.

Superfície màxima de sòl d'aprofitament urbanístic 6.064m² 29,03 %

L'ordenació de l'edificació a concretar en el Pla de Millora Urbana, s'ajustarà als següents criteris d'ordenació:

- Es respectarà substancialment l'ordenació pel que fa al repartiment de zones i sistemes, establerta indicativament en els plànols d'ordenació.
- Tota l'edificabilitat es concentrarà en la unitat de projecte A18.07 representada en els plànols d'ordenació. L'ordenació ha de respectar l'alineació en planta baixa de les façanes que donen a ctra. Mataró i la continuïtat de la Av. del Ferrocarril. La nova edificació ha de resoldre el salt de cota topogràfica entre la nova rasant de la carretera de Mataró i la rasant del nou carrer que limitarà amb els terrenys dels camps de futbol.
- No s'admetran usos residencials d'habitatge en la planta baixa.
- El Pla de Millora Urbana justificarà el compliment dels paràmetres per un urbanisme sostenible.

Pel que fa a l'ús dels equipaments esportius, s'establirà el següent:

- La totalitat del sòl qualificat d'equipament d'aquest Pla de Millora Urbana, es destinarà com a ús principal a l'ús esportiu, admetent-se altres usos complementaris (educació, formació, administratiu...) sempre vinculats a l'ús principal.

d. Distribució de l'aprofitament:

L'índex d'edificabilitat brut (**1,053)**, és resultant del coeficient entre les superfícies totals de sostre 22.000m² i la superfície de l'àmbit 20.884 m².

La distribució de usos és la següent:

Edificabilitat màxima residencial total	**16.500 (m² st)**	**75%**
Edificabilitat no residencial prevista	**5.500 (m² st)**	**25%**

La superfície de sostre no residencial es podrà incrementar reduint la residencial sempre i quan es respectin els percentatges d'edificabilitat i densitat destinats a complir amb les previsions d'habitatge de protecció previstos en aquest Pla.

La reducció d'edificabilitat d'ús residencial no alterarà en cap cas els estàndards de cessió de sistemes i aprofitament considerats en la situació de l'edificabilitat màxima residencial. En aquest sentit el projecte de reparcel·lació ha de tenir en compte el principi de major i millor ús, que és el que equilibra els costos i beneficis de l'operació urbanística.

Edificabilitat màxima total **22.000 (m² st)**

Pel que respecta a l'edificabilitat residencial i d'acord amb el contingut de la memòria social de la MPPGM aprovada al any 2008, que aquesta modificació incorpora, les edificabilitats residencials es repartiran segons els següents percentatges

Edificabilitat residencial destinada a habitatge lliure	60 %
Edificabilitat residencial destinada a habitatge protegit règim concertat	20 %
Edificabilitat residencial destinada a habitatge protegit règim general	20 %

Altrament i als efectes de calcular la densitat del sector, s'estableix un valor de referència per la dimensió dels diferents tipus d'habitatges que s'aplicarà sobre els sostre residencial que es determina i que s'han d'emplaçar en el Pla de Millora Urbana

Superfície mitjana habitatge lliure	90 (m² st/hbtg)
Superfície mitjana habitatge protegit règim concertat	90 (m² st/hbtg)
Superfície mitjana habitatge protegit règim general	80 (m² st/hbtg)

De l'aplicació del dimensionat anterior s'estableix el següent nombre d'habitatges per règim:

Nombre màxim d'habitatges lliure	110 hbtgs
Nombre mínim d'habitatges protegits en règim concertat	37 hbtgs
Nombre mínim d'habitatges protegits en règim general	41 hbtgs
Nombre total d'habitatges	**188 hbtgs**

El Pla de Millora Urbana, localitzarà i qualificarà el sòl destinat a habitatge protegit. La qualificació del sòl correspondrà únicament a la identificació d'habitatge protegit, sense indicar la seva modalitat, ja que aquesta correspondrà al projecte de reparcel·lació.

El projecte de reparcel·lació serà el que localitzi i concreti, la posició dels habitatges protegits en les diferents modalitats (general i concertat).

Els usos admesos en la zona d'aprofitament, s'estaran al que s'estableix a l'article 306 de les Normes Urbanístiques del PGM, respectant en qualsevol cas les limitacions establertes respecte el repartiment de l'edificabilitat destinada a habitatge i la destinada a usos diferents de l'habitatge establertes en aquesta modificació puntual.

Els plans de millora urbana, concretaran el destí dels usos no residencials, garantint pel que fa a l'oferta comercial al detall, dins l'àmbit de la modificació, en format de mitjà o gran establiment comercial, el compliment d'allò que determina el Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials i la normativa comercial d'aplicació, així com les exigències sobre aparcament que al respecte resultin d'aplicació.

e. Condicions de gestió i execució:

La totalitat del sòl inclòs dins del Pla de Millora Urbana constituirà un únic polígon d'actuació.

S'estableixen les càrregues urbanístiques que hauran de ser assumides pel PMU, ja siguin les internes del propi sector com les externes que es determinen en aquesta modificació puntual:

- Les despeses d'urbanització internes corresponen a les pròpies del sector delimitat i que venen regulades en la legislació vigent i comprèn tant les de la redacció dels instruments de planejament i gestió, com les de la indemnització de les activitats que resulten incompatibles amb la nova ordenació, així com les despeses de l'obra urbanitzadora dels carrers i sistema d'espais lliures.
- Respecte les despeses d'urbanització externes, el sector participarà en la contribució de les despeses d'urbanització del projecte de la cobertura ferroviària i del pont sobre la Gran Via en continuïtat al carrer Sant Ramon de Penyafort, en la part proporcional al percentatge de nova d'edificabilitat que en aquesta modificació puntual s'estableix pels dos Plans de Millora Urbana. Aquest percentatge proporcional a l'edificabilitat dels dos PMU és en el cas del PMU de Can Serra – Ciutat Esportiva de. 21,77%. Altrament el PMU haurà de realitzar les obres d'urbanització de la nova vialitat d'enllaç per darrera de Can Serra.
- Així mateix, el PMU assumirà el cost d'execució de projecte de millora de la urbanització de la nova vialitat establerta en carrer situat en la part posterior de l'illa d'equipaments de Can Serra. La iniciativa de la redacció d'aquest projecte d'urbanització correspondrà al Consorci del Besòs o a l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs. La despeses d'aquesta obra d'urbanització seran repercutides en el sector del Pla de Millora Can Serra – Ciutat Esportiva i hauran de ser degudament garantides per l'execució de l'àmbit.

Aquestes obres d'urbanització es delimiten en els plànols d'ordenació d'aquesta modificació puntual.

El cost orientatiu tant de les despeses internes com externes s'estableix en l'Avaluació econòmica i financera d'aquesta modificació puntual.

S'estableix igualment l'obligació de la cessió del **10% de l'aprofitament urbanístic**, referit al nou aprofitament urbanístic del sector que es localitza en les noves zones delimitades, lliure de càrregues d'urbanització, que haurà de ser cedit a l'administració actuant.

f. Sistema d'actuació.

El sistema d'actuació serà el de reparcel·lació en la modalitat de compensació.

g. Pla d'etapes i terminis.

1. El Pla de Millora Urbana definirà els terminis per l'inici de l'execució de les obres d'urbanització, tant internes com externes, del Pla de Millora Urbana que en qualsevol cas no serà superior a un màxim de dos anys, a comptar des de l'executivitat de l'acord de l'aprovació definitiva del PMU. Durant aquest temps caldrà que estiguin redactats els corresponents projecte de reparcel·lació i els projectes d'urbanització, tant de l'obra urbanitzadora interna com externa, assenyalats en aquesta modificació puntual.
2. Pel que fa als terminis per la construcció dels habitatges protegits, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 2 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel·la tingui la condició de solar, i no superior a 3 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.
3. Pel que fa als terminis per la resta d'aprofitaments, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 4 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel·la tingui la condició de solar, i no superior a 6 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.

h. Règim transitori d'edificació i usos.

Les edificacions i usos actualment existents en l'àmbit del PMU i que no resultin admesos amb la nova regulació, tenen la consideració de fora d'ordenació als efectes d'aplicació d'allò que correspongui d'acord amb la legislació urbanística vigent.

3. AGENDA DE LES ACTUACIONS

Pel que fa a l'Agenda dels dos sectors de Pla de Millora Urbana cal tenir en compte que:

1. El Pla de Millora Urbana definirà els terminis per l'inici de l'execució de les obres d'urbanització, tant internes com externes, del Pla de Millora Urbana que en qualsevol cas no serà superior a un màxim de dos anys, a comptar des de l'executivitat de l'acord de l'aprovació definitiva del PMU. Durant aquest temps caldrà que estiguin redactats els corresponents Projecte de Reparcel·lació i els Projectes d'Urbanització, tant de l'obra urbanitzadora interna com externa, assenyalats en aquesta modificació puntual.
2. Pel que fa als terminis per la construcció dels habitatges protegits, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 2 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel•la tingui la condició de solar, i no superior a 3 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.
3. Pel que fa als terminis per la resta d'aprofitaments, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 4 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel•la tingui la condició de solar, i no superior a 6 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.

4. MEMORIA SOCIAL

Les previsions de l'Ajuntament de Sant Adrià que incorporava la memòria social aprovada al 2008 per al període 2004-2020 eren les d'incrementar el nombre de habitatges en més de 3.000.

Les operacions de l'entorn endegades (algunes actualment en fase de desenvolupament) eren:

- El pla Especial de Reforma Interior de la Catalana.
  1380 habitatges - 527 d'ells de protecció
- El pla Especial de Reforma Interior de la Mina
  1097 habitatges – 397 d'ells de protecció
- El sector de Can Baurier
  457 habitatges de protecció
- El sector C3
  514 habitatges - 205 d'ells de protecció
- La Modificació del Pla Especial de Reforma interior del grup d'habitatges Via Trajana a l'àmbit de Sant Adrià del Besòs
  163 habitatges
- Continuen en fase d'estudi el sector de les Tèrmiques i Monsolís

Amb totes aquestes operacions el parc d'habitatges s'incrementaria en 3611 unitats, de les quals 1.709 tindrien un grau de protecció i 40 serien dotacionals, cobrint en més del doble l'objectiu de solidaritat urbana establert al Pacte Nacional de l'habitatge de cobrir amb el 15% de pisos socials en relació als habitatges principals.

Aquesta Modificació preveu 357 habitatges protecció que representen un 41% dels habitatges de l'àmbit , dels quals 189 es destinaran a règim general i 168 a règim concertat.

La present modificació no canvia ni el percentatge de sostre destinat a habitatges amb protecció ni els paràmetres de densitat. La reserva del 40% del sostre d'habitatges de protecció supera les actuals determinacions del article 57.3 del TRLU 1/2010 on es determina que s'ha de reservar el sòl corresponent al 30% del sostre que es qualifiqui per a l'ús residencial de nova implantació i per tant no s'ha considerat necessari la modificació de la Memòria Social aprovada a la Modificació del 2008.

5. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA I INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

5.1. Estudi de viabilitat econòmica i financera

5.1.1. Metodologia

L'objectiu de l'estudi de viabilitat econòmica és determinar la rendibilitat de l'operació de transformació urbanística. Es tracta de comprovar si els ingressos derivats de la promoció (venda del producte immobiliari) podran compensar les càrregues de transformació urbanística així com obtenir el marge de benefici necessari per fer atractiva l'actuació.

L'estudi s'ha portat a terme considerant que la promoció consisteix en la transformació urbanística del sector i la venda dels solars atribuïbles a la propietat (90% de l'aprofitament urbanístic).

Els ingressos de la promoció previstos per l'actuació urbanística s'han estimat calculant el valor de cadascun dels futurs solars, principalment en funció dels usos a que es destinen. Això s'ha portat a terme mitjançant el mètode residual estàtic, és a dir, deduint del valor en venda del producte final (habitatges, lliures o protegits, locals, etc.), tots els costos necessaris de construcció, així com el benefici del promotor.

D'altre banda hem estimat les despeses necessàries de transformació urbanística, així com el calendari previst de la promoció (agenda del pla). A partir d'aquestes dades, hem calculat la rendibilitat de l'operació mitjançant tècniques d'anàlisi d'inversions per concloure si és o no viable, i suficientment atractiva per a un inversor privat.

El càlcul s'ha realitzat de manera separada per a cadascun dels dos sectors de Pla de Millora Urbana.

5.1.2. Determinació del valor de sòl urbanitzat. Mètode residual estàtic.

Per poder portar a terme l'anàlisi de viabilitat econòmica hem calculat prèviament els ingressos en el supòsit de venda dels terrenys urbanitzats, d'acord als diferents usos que defineix la

Modificació de Pla. El valor dels terrenys urbanitzats s'ha calculat mitjançant el mètode residual estàtic per a cadascun dels usos definits a la Modificació de Planejament.

Aquest mètode de valoració consisteix en obtenir el valor del sòl deduint del valor de mercat d'un immoble similar de nova planta, els costos de promoció, despeses i beneficis necessaris per a la seva promoció:

V. Repercussió de sòl = Valor Venda – Cost Construcció – Desp. Promoció – Beneficis Promoció

A efectes de càlcul hem utilitzat la formulació definida a l'art. 21 del Reglament de Valoracions de la Llei del Sòl (Real Decreto 1492/2011, de 24 d' octubre).

$$VRS = \frac{Vv}{K} - Vc$$

Sent,

VRS = Valor de repercussió de sòl de l'ús considerat

Vv= Valor en venda de l'ús considerat del producte immobiliari acabat.

Vc = Valor de la construcció de l'ús considerat. Serà el resultat de sumar els costos d'execució material de l'obra, les despeses generals i el benefici industrial del constructor, l'import dels tributs que graven la construcció, els honoraris professionals per projectes i direcció de les obres i altres despeses necessàries per a la construcció de l'immoble.

K= Coeficient que pondera la totalitat de les despeses generals, incloses les de finançament, gestió i promoció, així com el benefici empresarial normal de l'activitat immobiliària. Aquest coeficient K, que tindrà amb caràcter general un valor de 1,40, podrà ser reduït o augmentat entre 1,2 i 1,5 d'acord amb els següents criteris:

a) Podrà reduir-se fins un mínim de 1,20 en el cas de terrenys en situació d'urbanitzat destinats a la construcció d'habitatges unifamiliars en municipis amb escassa dinàmica immobiliària, habitatges subjectes a un règim de protecció que fixi valors màxims de venda que s'apartin de manera substancial dels valors mitjans del mercat residencial, naus industrials o altres edificacions vinculades a explotacions econòmiques, per raó de factors objectius que justifiquin la reducció del component de despeses generals com són la qualitat i la tipologia edificatòria, així com una menor dinàmica del mercat immobiliari a la zona.
b) Es pot augmentar fins a un màxim de 1,50 en el cas de terrenys en situació d'urbanitzat destinats a promocions que en raó de factors objectius com ara, l'extraordinària localització, la forta dinàmica immobiliària, l'alta qualitat de la tipologia edificatòria, el termini previst de comercialització, el risc previsible, o altres característiques de la promoció, justifiquin l'aplicació d'un major component de despeses generals.

5.1.3. Càlcul de la viabilitat econòmica de l'operació

L'estudi s'ha portat a terme analitzant les càrregues i beneficis de l'operació de transformació urbanística així com el calendari temporal de les actuacions previstes en el pla d'etapes de la MPGM.

Cal esmentar que els costos de l'operació són aproximats, ja que en el moment de redactar el present document no es disposa de informació precisa sobre els immobles afectats i les càrregues existents.

Els ingressos esperats de la promoció s'han estimat a partir de valors de mercat dels habitatges en règim lliure, dels valors d'habitatge en els diferents règims de protecció, locals comercials i aparcaments actuals, considerant que l'evolució dels valors en els propers anys serà similar a l'IPC. Cal esmentar que actualment estem en un context de crisi immobiliària, i podem esperar una certa recuperació dels preus immobiliaris en els anys en que es produeixin les vendes; malgrat lo anterior considerem a efectes de càlcul la hipòtesi prudent d'evolució dels valors de venda d'acord a l'IPC.

El càlcul de la viabilitat econòmica s'ha portat a terme calculant la taxa de rendibilitat interna de la promoció (TIR), indicador normalment acceptat en els anàlisi de viabilitat econòmica i financera.

$$VAN = Co + \sum \frac{Ct}{(1+TIR)^t}$$

Sent,
Co= inversió del moment inicial (adquisició dels immobles de la totalitat del sector)
Ct= Saldo anual previst segons pla d'etapes
TIR= taxa interna de rendibilitat del projecte estudiat que resultaria un VAN = 0

5.1.4. Marc jurídic

El Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya estableix en l'article 96 que la modificació de qualsevol dels elements d'una figura de planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació, sent l' avaluació econòmica - financera i l'informe de sostenibilitat documents integrants de la redacció d'aquestes figures de planejament.

La present modificació de planejament s'ha redactat d'acord amb l'article 59 del DL 1/2010 i al Reglament de la Llei d'Urbanisme, Decret 305/2006, concretament els articles que fan referència a la documentació dels plans d'ordenació municipal (art. 69 al 76). Bàsicament les característiques principals són:

- El Decret Llei 1/2010, preveu que els plans d'ordenació urbanística es formalitzin incorporant a la seva documentació un informe de sostenibilitat econòmica. Aquest informe s'ha realitzat l'apartat 5.2 d'aquest informe.
- El Decret 305/2006, especifica a l'article 76 la necessitat d'integrar en la documentació dels plans d'ordenació urbanística , l'agenda amb les previsions temporals del pla.
- El mateix decret del Reglament d'Urbanisme, especifica també la necessitat d'incorporar el document d'avaluació econòmica i financera de l'operació.

En aquest document hem avaluat les càrregues i beneficis generats pel planejament, així com el flux d'ingressos i el flux de despeses d'acord al calendari fixat en el pla d'etapes. D'acord a la legislació urbanística vigent, els aspectes econòmics rellevants per l'operació són:

- Cessió obligatòria i gratuïta de tot el sòl reservat per a sistemes urbanístics previst en el sector.
- Costejar i executar la totalitat de la urbanització de l'àmbit de la Modificació de planejament i la seva connexió amb les xarxes de l'entorn. Cal assumir les despeses d'urbanització de vials i zones verdes, les indemnitzacions de les activitats, béns i drets incompatibles amb el planejament, el cost de tots els projectes tècnics així com totes les despeses de gestió.
- L'operació inclou també costejar la cobertura parcial de les vies ferroviàries i la construcció d'un pont sobre la Gran Via.
- Cedir a l'ajuntament el 10% de l'aprofitament urbanístic del sector lliure de costos d'urbanització.
- Malgrat que la legislació vigent obliga a fer una reserva de sòl mínima del 30 % del sostre per a habitatges de protecció pública, a la present MPGM es reserva el sòl corresponent al 40% d'habitatges protegits. D'aquets habitatges es destinarà un 20% a habitatges de protecció oficial en règim general, i un 20% a habitatges amb protecció oficial de preu concertat. Cal esmentar que, d'aquesta manera, es mantenen els mateixos paràmetres que a la MPGM vigent.

5.1.5. Viabilitat dels sectors. Paràmetres de càlcul

El càlcul de viabilitats s'ha realitzat per a cada sector de Pla de Millora Urbana: el sector de Can Serra - Ciutat Esportiva i el sector de Sant Ramon de Penyafort.

Atès que ambdós sectors són de característiques similars pel que fa al tipus d''aprofitament urbanístic i tipus d'urbanització, hem aplicat a efectes de càlcul el mateix valor de sòl inicial (abans de la transformació urbanística), els mateixos valors de repercussió de sòl urbanitzat i els mateixos criteris de càlcul dels costos d'urbanització.

El total de l'àmbit delimitat té una superfície de 349.061m² dels quals la major part són sòls d'ordenació directa i la resta estan subjectes a la tramitació d'un planejament derivat, delimitats en dos Plans de Millora Urbana, Sant Ramon de Penyafort i Can Serra – Ciutat Esportiva.

Quadre general de la Modificació puntual del PGM

	Superfície	%
PMU Sant Ramon de Penyafort	72.027 m²	20,63 %
PMU Can Serra – Ciutat esportiva	20.884 m²	5,98 %
Sòls d'ordenació directa	256.150 m²	73,38 %
Total modificació puntual	349.061 m²	100 %

Quadre d'edificabilitats dels Plans de Millora Urbana

	Edificabilitat residencial	%	Edificabilitat no residencial	%	Total
PMU Sant Ramon de Penyafort	59.283 m²	75%	19.761 m²	25%	79.044 m2
PMU Can Serra – Ciutat esportiva	16.500 m2	75%	5.500 m2	25%	22.000 m2
Total	75.783 m2	75%	25.261 m2	25%	101.044 m2

Quadre de reserves de sostre destinat a habitatge protegit dels Plans de Millora Urbana

	Edif per hbtg protegit	%	Edif per hbtge lliure	%	Total
PMU Sant Ramon de Penyafort	23.714 m²	40%	35.570 m²	60%	59.283 m²
PMU Can Serra – Ciutat esportiva	6.600 m²	40%	9.900 m²	60%	16.500 m²
Total	30.314 m²	40%	45.470 m²	60%	75.783 m²

Dels quadres anteriors es pot desprendre l'edificabilitat dels sectors de PMU :

	Superfície Sector	Sostre edificable	Coef. Edificabilitat
PMU Sant Ramon de Penyafort	72.027 m²	79.044 m²	1,09 m²/m²
PMU Can Serra – Ciutat esportiva	20.884 m²	22.000 m²	1,05 m²/m²

5.1.6. Ingressos de l'operació urbanística

L'estudi de l'operació urbanística s'ha portat a terme analitzant la promoció de venda de sòl urbanitzat. Per obtenir el valor dels solars nets resultants, hem realitzat un estudi de mercat per determinar els valors de venda del producte immobiliari i posteriorment hem calculat el valor de repercussió de sòl per a cadascun dels usos mitjançant el mètode residual estàtic.

5.1.7. Valors de venda dels productes immobiliaris

Els usos que comprèn el planejament són residencial (75%) i no residencial (25%).

Pel que fa als usos residencials, el 60% correspon a habitatge en règim lliure i el 40% restant a habitatge protegit. A efectes de càlcul considerem un 20% de HPO règim general i un 20% d'Habitatge Concertat.

Per a determinar el valor en venda que tindran els habitatges en règim lliure, hem portat a terme un estudi de mercat d'operacions de nova planta en els barris de la Catalana de Sant Adrià del Besòs així com una operació del carrer Gelida de Barcelona. Els preus d'oferta oscil·len entre 2.500 – 2.900 €/m². A continuació adjuntem un resum de les operacions escollides per a determinar el valor de venda.

MOSTRA	SITUACIÓ	FONT	SUP. M2	PREU	PREU €/M2	coef.ofer/deman	PREU €/M2	coef. Homog.1	coef. Homog.2	preu Act
1	LA CATALANA- ST ADRIÀ BESOS	URBEMAR -FORUM R3	101	245.000 €	2.425,74 €	0,95	2.304,46	1,00	1,10	2.534,90 €
2	LA CATALANA- ST ADRIÀ BESOS	URBEMAR -FORUM R3	97	245.000 €	2.525,77 €	0,95	2.399,48	1,00	1,10	2.639,43 €
3	LA CATALANA- ST ADRIÀ BESOS	NUROA.ES	85	250.000 €	2.941,18 €	0,95	2.794,12	1,00	1,10	3.073,53 €
4	LA CATALANA -DIAGONAL MAR-LA MA	PORT FORUM- HABITA	80	207.500 €	2.593,75 €	0,95	2.464,06	1,00	1,00	2.464,06 €
5	LA CATALANA -DIAGONAL MAR-LA MA	PORT FORUM- HABITA	70	184.500 €	2.635,71 €	0,95	2.503,93	1,00	1,00	2.503,93 €
6	NUEVA RAMBLA DEL FORUM-ST. ADR	NUROA.ES	87	213.920 €	2.458,85 €	0,95	2.335,91	1,00	1,00	2.335,91 €
7	C. GELIDA-BARCELONA	FOTOCASA.COM	78	235.000 €	3.012,82 €	0,95	2.862,18	1,00	1,00	2.862,18 €
8	C. GELIDA-BARCELONA	YAENCONTRE.COM	60	180.000 €	3.000,00 €	0,95	2.850,00	1,00	0,90	2.565,00 €
9	MARE DE DÈU DEL CARME 57-59-61 / `	CHOPO.ES	85	287.450 €	3.381,76 €	0,95	3.212,68	1,00	1,00	3.212,68 €
									Valor adoptat:	**2.687,96**

Analitzades les operacions s'ha obtingut un valor de venda arrodonit de:

Valor venda habitatge lliure: 2.700 €/m² construït.

En el cas d'habitatges protegits el preus màxim de venda està fixat legalment:

Valor venda HPO Règim General: 1.940,48 €/m² útil
Valor venda HPO Règim concertat: 3.001,68 €/m² útil

En relació al usos no residencials s'han analitzat els usos terciaris i el comercial.

En relació als usos d'oficina s'ha portat a terme un estudi d'oficines en lloguer en ubicacions comparables pel que fa a l'estructura de valors terciaris de Barcelona (plaça de les Glories, Diagonal mar, Plaça Cerdà,...), resultant una renda de lloguer unitària de 10,65 €/m².

MOSTRA	SITUACIÓ	FONT	SUP. M2	PREU	PREU €/M2	coef.ofer/deman	PREU €/M2	LOCALITZAC coef. Homog.1	M2 coef. Homog.2	preu Act
1	GRAN VIA DE LES CORTS CATALANES 130-136 -BC	JONES LANG LASALLE	10.400	130.000 €	12,50 €	0,90	11,25	1,00	1,00	11,25 €
2	DIAGONAL, 188-218- BCN	JONES LANG LASALLE	5.000	60.000 €	12,00 €	0,90	10,80	1,00	1,00	10,80 €
3	GRAN VIA DE LES CORTS CATALANES 866-872 -BC	JONES LANG LASALLE	4.500	51.750 €	11,50 €	0,90	10,35	1,00	1,00	10,35 €
4	JOSEP FERRATER I MORA, 2-4-BCN	JONES LANG LASALLE	8.213	94.450 €	11,50 €	0,90	10,35	1,00	1,00	10,35 €
5	BADAJOZ, 143-145- BCN	JONES LANG LASALLE	6.654	66.540 €	10,00 €	0,90	9,00	1,00	1,00	9,00 €
6	ILLACUNA EF. B - ILLACUNA, 56-70- BCN	JONES LANG LASALLE	20.451	276.089 €	13,50 €	0,90	12,15	1,00	1,00	12,15 €
										10,65

Considerant una rendibilitat del 7% obtenim que el valor en venda d'oficines és de 1.825 €/m².

Pel que fa als usos comercials, hem analitzat el valor que podria tenir el comerç de proximitat d'acord a un estudi de mercat de situacions comparables. Analitzades les mostres considerem un valor de mercat de 1.400 €/m².

MOSTRA	SITUACIÓ	FONT	SUP. M2	PREU	PREU €/M2	coef.ofer/deman	PREU €/M2	coef. Homog.1	coef. Homog.2	preu Act
1	ZONA VERNEDA-LA PAU -BARCELONA	MITULA.COM	77	135.000 €	1.764,71 €	0,90	1.588,24	1,00	1,00	1.588,24 €
2	ZONA LA VERNEDA-BARCELONA	MITULA.COM	80	118.000 €	1.475,00 €	0,90	1.327,50	1,00	1,00	1.327,50 €
3	ZONA VERNEDA-LA PAU -BARCELONA	YAENCONTRE.COM	61	85.000 €	1.393,44 €	0,90	1.254,10	1,00	1,00	1.254,10 €
4	ZONA LA VERNEDA-BARCELONA	MITULA.COM	68	95.000 €	1.397,06 €	0,90	1.257,35	1,00	1,00	1.257,35 €
5	PASSEIG LA VERNEDA,123- BARCELONA	IDEALISTA.COM	300	400.000 €	1.333,33 €	0,90	1.200,00	1,00	1,10	1.320,00 €
6	CAMP ARRIASSA,89-BARCELONA	IDEALISTA.COM	55	90.000 €	1.636,36 €	0,90	1.472,73	1,00	1,00	1.472,73 €
7	C. PUIGCERDÀ - BARCELONA	IDEALISTA.COM	100	180.000 €	1.800,00 €	0,90	1.620,00	1,00	1,00	1.620,00 €
										1.405,70

5.1.8. Valor de repercussió del sòl urbanitzat

A partir dels valors de mercat obtinguts a l'apartat anterior hem calculat el valor de repercussió de sòl urbanitzat de cadascun dels usos, mitjançant la formulació del Reglament de Valoracions de la Llei del Sòl.

$$VRS = \frac{Vv}{K} - Vc$$

Pel que fa a costos de construcció hem adoptat als del BEC, ajustats en els casos en que no coincidien amb la tipologia prevista. Com a despeses de promoció s'han tingut en compte els següents conceptes, que aproximadament son de l'ordre d'un 21% del cost de contracte.

Seguretat i Salut + control q.	2,0%
Honoraris professionals	10,0%
Permisos i taxes	3,0%
Assegurança desenal	3,0%
Altres despeses	3,0%

Pel que fa al coeficient K que representa beneficis i altres despeses de promoció hem adoptat en tots els casos el coeficient general K=1,4 a excepció de l'habitatge de Protecció Oficial en règim general en que per les seves característiques de baix preu i facilitat de venda s'ha considerat K=1,25.

Aplicant els valors esmentats anteriorment a la formulació de càlcul del valor de repercussió obtenim els següents valors de repercussió:

Tipologia	€/m2 útil	VV const.	CC	DP	k	VR
Habitatge lliure		2.700,00	900,00	189,00	1,40	**839,57**
HPO Concertat	3.001,68	2.401,34	848,41	178,17	1,40	**688,67**
HPO Règim General	1.940,48	1.552,38	830,01	174,30	1,25	**237,60**
Comercial proximitat		1.400,00	500,00	105,00	1,40	**395,00**
Terciari oficina		1.825,00	900,00	189,00	1,40	**214,57**

5.1.9. Depeses de inversió

Com a despeses de inversió hem considerat el valor del sòl inicial, així com totes les despeses necessàries de transformació urbanística.

5.1.10. Valor del sòl actual abans d'urbanitzar

El valor del sòl urbanitzable delimitat abans d'urbanitzar, és difícil d'obtenir per no existir pràcticament mercat comparable. En els darrers anys el mercat de sòl pendent de transformació ha tingut una davallada de preus molt important, pel fet que els preus de venda dels productes edificats han baixat i, en canvi, els costos d'urbanització i construcció s'han mantingut o han baixat en menor mesura, provocant una notable caiguda dels valor de sòl inicials.

Com a referència podem esmentar:

Els preus utilitzats en els estudis econòmics de les ARE's (any 2009), properes a Sant Adrià del Besòs oscil·laven entre 229 i 276 €/m² de sòl brut en el cas de Front del riu Besòs de Sant Adrià, Safaretjos a Santa Coloma de Gramanet i l'Estrella a Badalona, mentre que eren de 90 i 96 €/m² en el cas de les ARE's de La Bastida de Santa Coloma de Gramanet i Vallbona de Barcelona.

La Ponència cadastral de Sant Adrià del Besòs, redactada l'any 2012 i en vigor des del gener de 2013, considera que el valor cadastral de sòl abans d'urbanitzar oscil·la entre 98 i 132 €/m² en els polígons Ciutat Esportiva i Sant Ramon de Penyafort.

El valor abans d'urbanitzar es calcula aplicant al valor de repercussió de sòl que defineix el cadastre per a cada ús a cada polígon un coeficient de clau UA que en aquests casos és 0,4. Així resulta:

Polígon 007 Ciutat Esportiva – Can Serra: **R30**
Ús equipament : 246,80 x 0,4= 98,72€/m²
Ús industrial : 308,50 x 0,4 = 123,4 €/m²

Polígon 015 La Verneda: **R29**
Ús industrial : 330,50 x 0,4 = 132,2 €/m²

Analitzats els diferents valors considerem que no es poden aplicar els valors més alts emprats a les ARE perquè els preus s'han reduït notablement en aquests darrers anys i són més ajustats els valors utilitzats a la Ponència cadastral.

A efectes de càlcul adoptem per als dos sectors:

Valor sòl= 150 €/m² sòl brut.

5.1.11. Despeses de transformació urbanística

Les despeses de transformació urbanística s'han comptabilitzat de manera detallada en els apartats següents per cadascun dels dos sectors de Pla de Millora Urbana.

Les principals despeses a considerar són:

- Urbanització de la vialitat interna. El càlcul s'ha realitzat per a cadascun dels carrers afectats, tenint en compte enderroc, moviment de terres, urbanització i, en el seu cas, la construcció de murs de contenció.
- Urbanització de la vialitat externa.
- Espais lliures de diferents qualitats.
- Cost de la cobertura de les vies de ferrocarril.
- Cost de la construcció d'un pont sobre la Gran Via.
- Indemnització d'activitats incompatibles amb el planejament.
- Indemnització de vols incompatibles.
- Indemnització expropiatòria a ADIF de la zona verda generada amb la cobertura de les vies
- Altres despeses de promoció tals com honoraris professionals, notaria, registre, etc.

Cal esmentar que cada sector assumeix les seves càrregues directes i la part proporcional de les despeses compartides, que són: cobertura ferroviària, construcció de pont sobre la Gran Via, indemnització a ADIF i drets de connexió de l'aigua potable. Les càrregues compartides és reparteixen proporcionalment a l'edificabilitat, resultant:

- Sector Can Serra - Ciutat esportiva: 21,77%
- Sector Sant Ramon de Penyafort: 78,23%

Quadre de càlcul de les despeses de Can Serra- Ciutat esportiva

Quadre. Despeses d'urbanització PMU Can Serra - Ciutat Esportiva				
URBANITZACIÓ VIALITAT INTERNA				2.565.053,00 €
URBANITZACIÓ VIALITAT EXTERNA				443.454,00 €
ESPAIS LLIURES	Urbanització qualitat 1	2.631,20 m2	150,00	394.680,00 €
	Urbanització qualitat 2	2.669,80 m2	70,00	186.886,00 €
ESPAIS LLIURES	EXTERNS			- €
DRETS CONNEXIÓ AIGUA POTABLE		21,77%	100.884,00	21.965,22 €
COBERTURA FERROVIARIA	Tunel	21,77%	1.835.000,00	399.529,95 €
	Moviment de terres	21,77%	133.392,00	29.043,11 €
	Urbanització	21,77%	846.560,00	184.319,38 €
CONSTRUCCIÓ PONT GRAN VIA		21,77%	3.056.665,00	665.520,00 €
		TOTAL URBANITZACIÓ		4.890.450,66 €
INDEMNITZACIÓ D'ACTIVITATS		Per diferencies de renda		- €
		Per trasllat		263.500,00 €
		ACTIVITATS INCOMPATIBLES		263.500,00 €
INDEMNITZACIÓ DE VOLS		Incompatibles amb el planejament		158.100,00 €
		VOLS INCOMPATIBLES		158.100,00 €
ALTRES	Enderoc d'edificacions	986 m2	40	39.440,00 €
	Indemnització ADIF	21,77%	870.726,35	189.581,06 €
	Honoraris urbanització	6,00%	3.590.073,00	215.404,38 €
	Despeses norati i registre	4,00%	461.040,00	18.441,60 €
		ALTRES		462.867,04 €
		TOTAL DESPESES D'URBANITZACIÓ DEL SECTOR		5.774.917,70 €

Quadre de càlcul de les despeses del Sector Sant Ramon de Penyafort

Valoració	Penyafort			
URBANITZACIÓ VIALITAT INTERNA				6.146.878,50 €
URBANITZACIÓ VIALITAT EXTERNA				138.890,00 €
ESPAIS LLIURES	Urbanització	14.969,00 m2	150,00	2.245.350,00 €
	Moviment de terres	30.420,00 m3	8,00	243.360,00 €
ESPAIS LLIURES	EXTERNS			134.920,00 €
DRETS CONNEXIÓ AIGUA POTABLE		78,23%	100.884,00	78.918,78 €
COBERTURA FERROVIARIA	Tunel	78,23%	1.835.000,00	1.435.470,05 €
	Moviment de terres	78,23%	133.392,00	104.348,89 €
	Urbanització	78,23%	846.560,00	662.240,62 €
CONSTRUCCIÓ PONT GRAN VIA		78,23%	3.056.665,00	2.391.145,00 €
		TOTAL URBANITZACIÓ		13.581.521,84 €
INDEMNITZACIÓ D'ACTIVITATS		Per diferencies de renda		188.933,56 €
		Per trasllat		3.375.200,00 €
		ACTIVITATS INCOMPATIBLES		3.564.133,56 €
INDEMNITZACIÓ DE VOLS		Incompatibles amb el planejament		5.067.240,00 €
		VOLS INCOMPATIBLES		5.067.240,00 €
ALTRES	Enderoc d'edificacions	15464 m2	40	618.560,00 €
	Indemnització ADIF	78,23%	870.726,35	681.145,29 €
	Honoraris urbanització	6,00%	8.909.398,50	534.563,91 €
	Despeses norati i registre	4,00%	10.741.812,00	429.672,48 €
		ALTRES		2.263.941,68 €
		TOTAL DESPESES D'URBANITZACIÓ DEL SECTOR		24.476.837,09 €

5.1.12. Viabilitat dels sector de Can Serra – Ciutat Esportiva

Els ingressos totals de l'operació s'han calculat per la venda de sòl urbanitzat, aplicant al sostre edificable de cada ús el seu corresponent valor de repercussió, i aplicant una cessió de 10% d'aprofitament mig.

ÚS		SOSTRE	VR	INGRESSOS
RESIDENCIAL	**75,00%**	**16.500,00**		
habitatge lliure	60,00%	9.900,00	839,57	8.311.757,14
habitatge Concertat	20,00%	3.300,00	688,67	2.272.609,73
HPO règim general	20,00%	3.300,00	237,60	784.063,83
NO RESIDENCIAL	**25,00%**	**5.500,00**		
Terciari oficines	0,00%	0,00	214,57	0,00
Comercial PB	100,00%	5.500,00	395,00	2.172.500,00
Total		**22.000,00**		**13.540.930,70**
Aprofitament propietat (90%)				**12.186.837,63**

Al següent quadre hem resumit els costos d'inversió del PMU Can Serra - Ciutat Esportiva:

PMU Can Serra Ciutat Esportiva		**import (€)**
Urbanització vialitat interna		2.565.053 €
Urbanització vialitat externa		443.454 €
Espais lliures. Qualitat 1		394.680 €
Espais lliures. Qualitat 2		186.886 €
	Total	**3.590.073 €**
Contribució cobertura ferroviaria		612.892 €
Contribució pont Gran Via		665.520 €
Drets connexió aigua potable		21.965 €
Indemnitzacions de les activitats incompatibles amb el planejament		263.500 €
Indemnitzacions dels vols incompatibles amb el planejament		158.100 €
Indemnització ADIF		189.581 €
Enderrroc edificacions		39.440 €
Honoraris urbanització		215.404 €
Despeses notari i registre		18.442 €
Despeses comercialització (3% S/Vendes)		365.605 €
	Total	**2.550.450 €**
TOTAL DESPESES		**6.140.523 €**

Sòl abans d'urbanitzar	**import (€)**
Sòl abans d'urbanitzar	3.132.594 €
	3.132.594 €

5.1.13. Calendari de la promoció

D'acord amb l'agenda de planejament, s'ha considerat el següent calendari de promoció:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Promoció de sòl	0	1	2	3	4	5	6	7
Despeses inversió								
Compra sòl no urbanitzat	100,0%							
Despeses de l'obra urbanitzadora interna (sist. viari i espais lliures)			50%	50%				
Contribució a les actuacions externes imputades al sector			50%	50%				
Altres despeses d'urbanització			100%					
Indemnitzacions de les activitats incompatibles amb el planejament		50%	50%					
Indemnitzacions dels vols incompatibles amb el planejament		50%	50%					
Indemnització ADIF			100%					
Enderrroc edificacions		50%	50%					
Honoraris urbanització + despeses notaria i registre		5%	5%	10%	20%	20%	20%	20%
Despeses comercialització		5%	5%	10%	20%	20%	20%	20%
Venda de sòl urbanitzat								
Peça ponent carrer Sant Raimon Penyafort				20%	30%	30%	20%	

A partir de les càrregues i beneficis que hem detallat anteriorment, així com de l'agenda de la Modificació de Pla General esmentada, hem calculat en aquest apartat el resultat econòmic de l'operació.

Considerem que els resultats obtinguts de l'operació són, per els escenaris de càlcul considerats, positius i suficients perquè es pugui portar a terme la inversió per part de la iniciativa privada. La taxa de rendibilitat obtinguda és:

TIR= 10,2 %

Adjuntem el quadre resum de càlcul de la taxa de rendibilitat:

CÀLCUL RENDIBILITAT (TIR) de la MPGM. ÀMBIT CAN SERRA - CIUTAT ESPORTIVA
• CESSIÓ DEL 10% D'APROFITAMENT

OPERACIÓ PROMOCIÓ DE SÒL PMU Can Serra Ciutat Esportiva	INGRESSOS	DESPESES	2013 0	2014 1	2015 2	2016 3	2017 4	2018 5	2019 6	2020 7
DESPESES										
Compra sòl no urbanitzat		3.132.594	3.132.594							
PMU Can Serra Ciutat Esportiva										
Despeses de l'obra urbanitzadora interna (sist. viari i espais lliures)		3.590.073			1.795.037	1.795.037				
Contribució a les actuacions externes imputades al sector		1.278.412			639.206	639.206				
Altres despeses d'urbanització		21.965			21.965					
					0					
Indemnitzacions de les activitats incompatibles amb el planejament		263.500		131.750	131.750					
Indemnitzacions dels vols incompatibles amb el planejament		158.100		79.050	79.050					
Indemnització ADIF		189.581			189.581					
Enderrroc edificacions		39.440		19.720	19.720					
Honoraris urbanització + despeses notaria i registre		233.846		11.692	11.692	23.385	46.769	46.769	46.769	46.769
Despeses comercialització		365.605		18.280	18.280	36.561	73.121	73.121	73.121	73.121
TOTAL		9.273.117	**3.132.594**	**260.493**	**2.906.282**	**2.494.188**	**119.890**	**119.890**	**119.890**	**119.890**
INGRESSOS	90% AM		0	1	2	3	4	5	6	8
Valor venda sòl urbanitzat										
A18.07	13.540.930,70	12.186.837,63				2.437.368	3.656.051	3.656.051	2.437.368	
TOTAL	**13.540.930,70**	12.186.837,63	**0**	**0**	**0**	**2.437.368**	**3.656.051**	**3.656.051**	**2.437.368**	**0**
FLUXOS PROJECTE	**13.540.931**	2.913.721	**-3.132.594**	**-260.493**	**-2.906.282**	**-56.820**	**3.536.161**	**3.536.161**	**2.317.477**	**-119.890**
TIR	**10,2%**									

5.1.14. Viabilitat dels sector Sant Ramon de Penyafort

En el cas de Sant Ramon de Penyafort, els ingressos totals de l'operació s'han calculat per la venda de sòl urbanitzat, aplicant al sostre edificable de cada ús (residencial en les seves modalitats, oficines i comercial) el seu corresponent valor de repercussió, i aplicant la cessió obligatòria i gratuïta del 10% d'aprofitament mig.

ÚS		SOSTRE	VR	INGRESSOS
RESIDENCIAL	**75,00%**	**59.283,00**		
habitatge lliure	60,00%	35.569,80	839,57	29.863.387,80
habitatge Concertat	20,00%	11.856,60	688,67	8.165.280,15
HPO règim general	20,00%	11.856,60	237,60	2.817.070,06
NO RESIDENCIAL	**25,00%**	**19.761,00**		
Terciari oficines	20,00%	3.952,20	214,57	848.029,20
Comercial PB	80,00%	15.808,80	395,00	6.244.476,00
Total		**79.044,00**		**47.938.243,21**
Aprofitament propietat (90%)				**43.144.418,89**

En el següent quadre resumim els costos d'inversió del sector Sant Ramon de Penyafort:

DESPESES

Àmbit Sant Raimon de Penyafort	**import (€)**
Urbanització vialitat interna	6.146.879 €
Urbanització vialitat externa	138.890 €
Espais lliures interns	2.488.710 €
Espais lliures externs	134.920 €
Total	**8.909.399 €**
Contribució cobertura ferroviaria	2.202.060 €
Contribució pont Gran Via	2.391.145 €
Drets connexió aigua potable	78.919 €
Indemnitzacions de les activitats incompatibles amb el planejament	3.564.134 €
Indemnitzacions dels vols incompatibles amb el planejament	5.067.240 €
Indemnització ADIF	681.145 €
Enderrroc edificacions	618.560 €
Honoraris urbanització (6% costos urbanització)	534.564 €
Despeses notari i registre	429.672 €
Despeses comercialització (3% S/Vendes)	1.294.327 €
	16.861.765 €
TOTAL DESPESES	**25.771.164 €**

sòl abans d'urbanitzar	**m2**	**v.unitari (€/m2)**	**import (€)**
sòl abans d'urbanitzar	72.026,88	150	10.804.032,00
			10.804.032,00

Calendari de la promoció

En aquest cas el calendari estimat de promoció és sintetitza en el següent quadre:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Promoció de sòl	0	1	2	3	4	5	6	7
Despeses inversió								
Compra sòl no urbanitzat	100,0%							
Despeses de l'obra urbanitzadora interna del sistema viari i els espais lliures			50%	50%				
Contribució a les actuacions externes imputades d'aquesta modificació puntual			50%	50%				
Altres despeses d'urbanització			100%					
Indemnitzacions de les activitats incompatibles amb el planejament		50%	50%					
Indemnitzacions dels vols incompatibles amb el planejament		50%	100%					
Indemnització ADIF			50%					
Enderrroc edificacions		50%	100%					
Honoraris urbanització + despeses notaria i registre		5%	5%	10%	20%	20%	20%	20%
Desp.comercialització (3% S/Vendes)		5%	5%	10%	20%	20%	20%	20%
Venda de sòl urbanitzat								
A18.01			30%	50%	20%			
A18.02			30%	50%	20%			
A18.03			30%	50%	20%			
A18.04				30%	50%	30%		
A18.05					30%	50%	20%	
A18.06						30%	50%	20%

Definits els ingressos i despeses del sector, hem calculat en el quadre següent la taxa de rendibilitat en funció del calendari temporal de la promoció. En aquesta operació la taxa de rendibilitat obtinguda és del 8,6% i al igual que en el cas anterior demostra que la promoció és viable econòmicament :

TIR= 8,6 %

Adjuntem el quadre resum de càlcul de la taxa de rendibilitat:

OPERACIÓ PROMOCIÓ DE SÒL Àmbit Sant Raimon de Penyafort	INGRESSOS	DESPESES	2013 0	2014 1	2015 2	2016 3	2017 4	2018 5	2019 6	2020 7
DESPESES										
Compra sòl no urbanitzat		10.804.032	10.804.032							
Àmbit Sant Raimon de Penyafort										
Despeses de l'obra urbanitzadora interna (sist. viari i espais lliures)		8.909.399			4.454.699	4.454.699				
Contribució a les actuacions externes imputades al sector		4.593.205			2.296.602	2.296.602				
Altres despeses d'urbanització		78.919			78.919					
Indemnitzacions de les activitats incompatibles amb el planejament		3.564.134		1.782.067	1.782.067					
Indemnitzacions dels vols incompatibles amb el planejament		5.067.240		2.533.620	2.533.620					
Indemnització ADIF		681.145			681.145					
Enderrroc edificacions		618.560		309.280	309.280					
Honoraris urbanització + despeses notaria i registre		964.236		48.212	48.212	96.424	192.847	192.847	192.847	192.847
Desp.comercialització (3% S/Vendes)		1.294.327		64.716	64.716	129.433	258.865	258.865	258.865	258.865
TOTAL		**36.575.196**	**10.804.032**	**4.737.895**	**12.249.261**	**6.977.158**	**451.713**	**451.713**	**451.713**	**451.713**
INGRESSOS		90% AM	0	1	2	3	4	5	6	8
Valor venda sòl urbanitzat										
A18.01	3.514.525,07	3.163.072,56			948.922	1.581.536	632.615			
A18.02	7.827.929,88	7.045.136,89			2.113.541	3.522.568	1.409.027			
A18.03	9.923.150,85	8.930.835,76			2.679.251	4.465.418	1.786.167			
A18.04	12.379.982,78	11.141.984,50				3.342.595	5.570.992	3.342.595		
A18.05	6.910.180,95	6.219.162,86					1.865.748,86	3.109.581,43	1.243.832,57	
A18.06	7.382.261,42	6.644.035,28						1.993.210,58	3.322.017,64	1.328.807,06
TOTAL	**47.938.030,95**	**43.144.227,85**	**0**	**0**	**5.741.714**	**12.912.118**	**11.264.550**	**8.445.387**	**4.565.850**	**1328807,056**
FLUXOS PROJECTE	**47.938.030,95**	**6.569.032**	**-10.804.032**	**-4.737.895**	**-6.507.547**	**5.934.960**	**10.812.838**	**7.993.675**	**4.114.138**	**877.094**
TIR	**8,6%**									

5.1.15. Conclusió viabilitat dels sectors

L'avaluació econòmica i financera té com a finalitat principal la verificació de la viabilitat de les propostes de transformació urbanística d'aquesta Modificació puntual del POUM, per tal d'ajustar la inversió econòmica necessària per assolir els objectius proposats i els recursos disponibles, justificant el necessari equilibri de càrregues i beneficis que es proposen en l'actuació.

Pel que fa a la present Modificació, l'avaluació econòmica ha de justificar l'equilibri entre els beneficis, i els costos derivats de la implantació dels serveis i de l'execució de les obres d'urbanització.

El flux de caixa de cada sector s'ha confeccionat amb en termes reals, no nominals, de manera que tots els valors estan referits a l'any inicial. El càlcul s'ha realitzat considerant que es tracta d'una promoció d'urbanització de sòl, comercialitzant-se finalment les parcel·les urbanitzades.

A partir del flux de caixa detallat per a cada sector, la Taxa interna de rendibilitat (TIR) resultant de l'operació de transformació urbanística, tenint en compte una durada de la promoció de 8 anys, és:

Sector Can Serra- Ciutat esportiva **TIR= 10,2%**

Sector Sant Ramon de Penyafort **TIR= 8,6 %**

En ambdós casos es tracta d'una taxa de rendibilitat positiva, ajustada però alhora considerem que suficientment atractiva per fer possible la promoció per part de la iniciativa privada, tenint en compte les característiques de les operacions de transformació urbanística.

Cal esmentar que els càlculs s'han realitzat en moneda constant i considerant que en els propers anys els preus immobiliaris evolucionaran seguint l'IPC. Considerem que després d'anys de crisi, i tenint en compte que les transaccions es portaran a terme en els propers anys, considerem que la hipòtesi de ingressos per venda dels solars urbanitzats, i conseqüentment el càlcul de la rendibilitat, és prudent.

5.2. Informe de sostenibilitat econòmica

5.2.1. Marc jurídic

Com hem esmentat anteriorment el Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, recull l'obligatorietat d'incorporar a la documentació del planejament un informe de sostenibilitat econòmica.

D'acord amb l'article 59.3, d) l'informe de sostenibilitat econòmica ha de contenir:

- La justificació de la suficiència i adequació del sòl destinat a usos productius.
- La ponderació de l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació.
- El manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

D'altre banda, la llei estatal RDL 2/2008, de 20 de juny, pel que se aprova el text refós de la llei del sòl, defineix a l'art. 15.4 la documentació de les actuacions de nova urbanització referent a sostenibilitat econòmica:

Artículo 15.4 Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano

4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de nueva urbanización, de reforma o renovación de la urbanización y de las actuaciones de dotación deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

La recent publicació del Reglament de Valoracions de la Llei del Sòl, no suposa cap canvi substancial, sinó que ha vingut a concretar les determinacions establertes a la Llei. Els continguts venen definits per l'article 3.1 del reglament:

Artículo 3. Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad económica y ambiental.

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15.4 del texto refundido de la Ley de Suelo, la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.
Específicamente y en relación con el impacto económico para la Hacienda local, se cuantificarán los costes de mantenimiento por la puesta en marcha y la prestación de los servicios públicos necesarios para atender el crecimiento urbano previsto en el instrumento de ordenación, y se estimará el importe de los ingresos municipales derivados de los principales tributos locales, en función de la edificación y población potencial previstas, evaluados en función de los escenarios socio-económicos previsibles hasta que se encuentren terminadas las edificaciones que la actuación comporta.

5.2.2. Justificació de la suficiència i adequació del sòl destinat a usos productius

El barri de Sant Ramon de Penyafort està ubicat en una de les zones amb més activitat industrial de Barcelona, ja que a la seva proximitat es concentren els polígons de Monsolís, La Verneda industrial - Torrent d'Estadella, La Maquinista, Bon Pastor de Barcelona, així com les zones d'activitat econòmica de Sant Adrià del Besòs i Badalona. Així mateix també esta proper a les zones d'activitat econòmica de Poble Nou- 22@.

A efectes de considerar l'activitat industrial del barri cal tenir en compte la proximitat de les zones esmentades i especialment el fet de que el sector es fronterer amb el polígon industrial Monsolís. Adjuntem un plànol on es pot visualitzar perfectament la proximitat dels polígons de l'entorn, que ocupa una superfície industrial de l'ordre de 263 ha (sense comptabilitzar la zona del districte d'activitats 22@).

En aquest context, considerem que l'increment de sostre destinat a ús residencial d'aquesta modificació de Pla General és poc important en relació al potencial d'activitat econòmica del seu entorn.

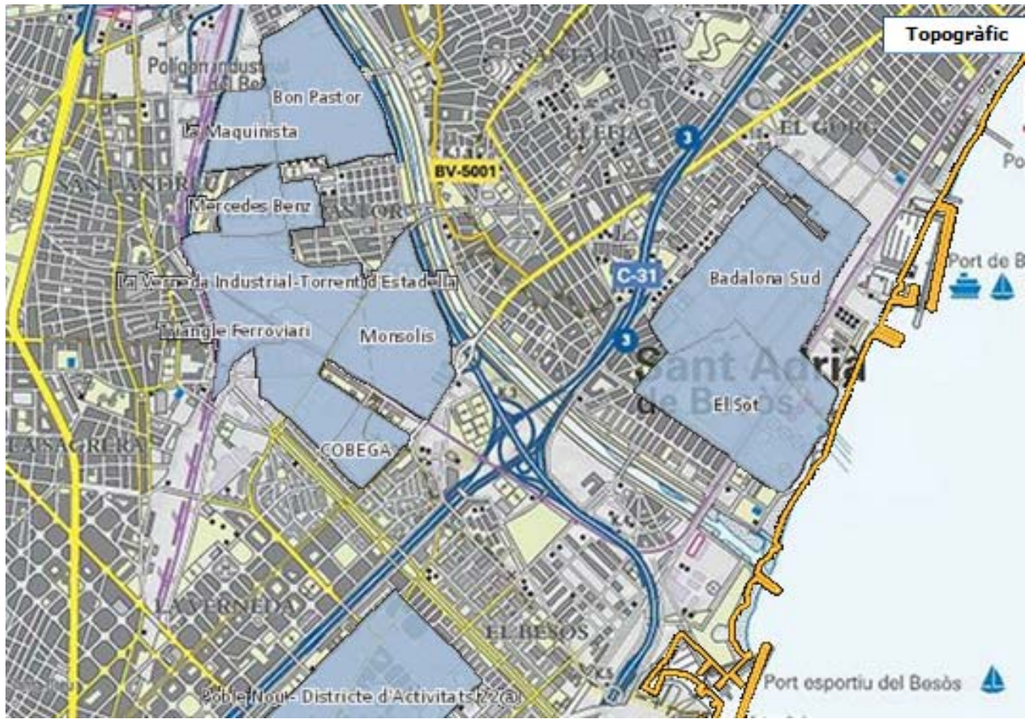
NOMBRE MÀXIM D'HABITATGES	SANT RAIMON DE	CIUTAT ESPORTIVA	TOTAL MPGM
Nombre màxim d'habitatges lliure	395	110	505
Nombre mínim d'hab protegits en règim concertat	132	37	169
Nombre mínim d'habitatges protegits en règim general	148	41	189
Nombre total d'habitatges	675	188	863

Tenint en compte que la mitjana de residents per habitatge a Sant Adrià del Besòs es de 2,8 persones segons dades extretes de l'anuari de població de 2013, podem considerar que la MPGM aportarà de l'ordre de 2.400 nous residents, dels quals es pot considerar que de l'ordre d'un 67% estaran en edat de treballar (aproximadament 1.600 persones).

La creació de 25.261 m² de sostre terciari i comercial (19.761m² a Sant Ramon de Penyafort i 5.500 m² a Ciutat Esportiva), fa preveure que és crearan de l'ordre de 600-650 nous llocs de treball (aplicant una rati de 40 m² de sostre per treballador), quantitat que s'haurà d'incrementar pels llocs de treball que generaran els equipaments.

Malgrat que la transformació del sector suposarà un increment de residents superior als llocs de treball que es deriven del nou planejament, considerem que cal tenir en compte que l'entorn immediat del sector és predominantment industrial.

En aquest sentit considerem que no és necessari la justificació d'un increment de les necessitats de sòl per activitats productives, ja que podem considerar que als nous llocs de treball creats en el sector (superfície comercial, zona terciària i equipaments), cal afegir la proximitat de les zones d'activitat industrial de l'entorn.



MUNICIPI	POLIGON	SUPERFICIE (Ha)
BARCELONA	COBEGA	8,2
SANT ADRIA DEL BESOS	VIA TRAJANA - MONSOLIS	38,74
SANT ADRIA DEL BESOS	LA VERNEDA	3,13
BARCELONA	LA VERNEDA INDUSTRIAL -TORRENT D'ESTADELLA	56,81
BARCELONA	MERCEDEZ BENZ	11,06
BARCELONA	BON PASTOR	46,29
BARCELONA	LA MAQUINISTA	13,9
SANT ADRIA DEL BESOS	EL SOT	51,04
BADALONA	BADALONA SUD	73,32
		263,75

5.2.3. Impacte en les finances de les administracions responsables de la implantació

La viabilitat econòmica del pla es garanteix en el càlcul de viabilitat econòmica, on es posa de manifest que el diferencial urbanístic (ingressos – despeses) és positiu i, per tant, no afecta de manera negativa a les finances de l'administració. Es a dir, d'acord a les hipòtesis utilitzades en aquest estudi, els ingressos obtinguts per la venda de les parcel·les urbanitzades és superior a les despeses de transformació urbanística, fins i tot, tenint en compte el flux de caixa en que es produeixen tant ingressos com despeses.

L'objectiu de la transformació urbanística per a l'administració pública és aconseguir l'ordenació del sector d'acord a les directrius de la MPGM, aconseguint que els sector financi-hi els costos interns de transformació urbanística així com les càrregues externes assignades al sector: un pont sobre la Gran Via i la cobertura de part de la via del ferrocarril.

Atès les característiques del sector cal diferenciar:

- Sòl urbà consolidat. Es tracta de sòls qualificats de zones o sistemes, que no estan inclosos en cap dels dos sectors, i que només tenen pendent assenyalar alineacions o rasants o acabar la urbanització.
- Sector Sant Ramon de Penyafort. Esta sotmès a la redacció del Pla de Millora, i el sistema d'actuació és el de reparcel·lació en la modalitat de cooperació.
- Sector Can Serra – Ciutat Esportiva. Aquest sector també esta sotmès a la redacció de Pla de Millora , i el sistema d'actuació és el de reparcel·lació en la modalitat de compensació.

En els dos sectors de planejament derivat, es pretén que l'impacte de les administracions responsables sigui nul, pel fet de que els sectors siguin autosuficients econòmicament, assumeixin tant els costos interns com les càrregues externes assignades.

En aquest estudi econòmic financer s'ha portat a terme un estudi de viabilitat econòmica de cadascun dels sectors per garantir la seva viabilitat i autosuficiència econòmica.

5.2.4. Impacte Incidència econòmica del manteniment d'infraestructures i prestació de serveis

Per calcular l'impacte per a l'Hisenda local s'han de quantificar els costos de manteniment dels serveis públics i, d'altre banda, s'han d'estimar els ingressos previsibles pels impostos locals que es generaran en el nou sector, analitzant si són suficients per equilibrar les despeses de manteniment.

En aquest apartat es tracta d'analitzar la incidència que pot tenir a l'economia municipal els canvis proposats per la MPGM, és a dir, la càrrega que suposarà el manteniment del sector per l'Ajuntament, estudiant la diferencia entre els costos de manteniment dels nous espais urbans (espais lliures i viari) i els ingressos que es derivin de la nova situació urbanística.

5.2.5. Increment que suposa el nou planejament en la recaptació de l'IBI

Pel que fa a l'increment d'ingressos derivats de la nova situació urbanística cal estudiar la repercussió dels diferents impostos municipals (Impost sobre vehicles de tracció mecànica, IBI, Impost sobre activitats econòmiques), especialment els derivats de l'increment de la recaptació de l'Impost de Béns Immobles (IBI).

En aquest cas, hem portat a terme un estudi aproximat de la repercussió dels ingressos de la recaptació de l'IBI, a partir de les dades del Portal de la *"Dirección General de Catastro"* referides al municipi de Sant Adrià del Besòs a l'any 2012.

D'acord a les dades consultades, la quota líquida de l'Ajuntament de Sant Adrià del Besòs l'any 2012 era de 7.627.216 €, per un total de 20.713 unitats cadastrals, és a dir que representa una mitjana de 368 € per rebut.

Com a comprovació, analitzant les estadístiques cadastrals dels municipis propers hem obtingut un rati per a Santa Coloma de Gramanet de 275 €/rebut i per a Badalona de 330 €/rebut, mentre que els municipis de Montcada i Reixac i Barcelona tenen un rati superior, de 538 i 526 €/rebut respectivament.

Atès que la recaptació a Sant Adrià en concepte d'IBI és de 368 € per rebut (dades de l'any 2012), si considerem que la superfície construïda mitjana d'habitatge és de l'ordre de 90 m² inclòs part proporcional d'elements comuns, obtenim una quota unitària de l'ordre de 4 €/m².

Com a comprovació hem analitzat la quota de l'IBI de l'any 2013 de 4 habitatges concrets: els dos primers ubicats en el mateix sector i de diferents anys de construcció, i els dos següents ubicats al barri de la Catalana i al centre de Sant Adrià del Besòs.

Com es pot observar en el quadre següent els valors oscil·len entre 2,94 – 4,83 €/m², per lo que confirmen la mitjana que hem calculat anteriorment de l'ordre de 4 €/m².

Adreça	Tipologia	any construcció	sup. hbtge		v.cadastral (2013)	IBI (2013)	IBI/m2 (2013)
Av. Ferrocarril 9 (S.R.Penyafort)	plurifamiliar	2001	90	(78+ 12 el.c)	53.306,76	356,00	3,96
Av. Corts Catalanes 27 (S.R.Penyafort)	plurifamiliar	1970	76	(69+ 7 el.c)	53.607,98	223,51	2,94
Cristòfol Moura 120 (La Catalana)	plurifamiliar	2009	129	(108+21 el.c)	125.883,81	623,17	4,83
Bogatell 51 (centre Sant Adrià)	plurifamiliar	1982	58	(49+ 9 el.c)	55.332,91	253,02	4,36

Atès que es tracta de calcular l'IBI dels futurs habitatges, cal tenir en compte que tindran un valor cadastral superior a la mitjana pel fet de ser de nova planta i, conseqüentment, també serà més alta la quota tributària. Per tant, considerem que el valor unitari de l'IBI té que ser de l'ordre de **4 - 4,5 €/m2.**

D'altre banda, cal tenir en compte que la Ponència de Valoracions de Sant Adrià és del 25/05/2012 i ha entrat en vigor el gener de 2013. El nous valors cadastrals s'han incrementat notablement, si bé a la quota de l'any 2013 pràcticament no té incidència perquè s'aplica un sistema d'implementació gradual de la repercussió de la nova ponència durant els propers 10 anys. Tot i que per prudència valorativa no s'ha tingut en compte en el càlcul de la sostenibilitat econòmica, és evident que l'increment de la quota de l'IBI en els propers anys augmentarà de manera progressiva.

En el quadre següent hem calculat per a cada sector la recaptació estimada de l'IBI.

Ambit	IBI/m2 estimat	Superfície (m2)	IBI anual previst (€/any)		
Ciutat Esportiva	4 - 4,5 €/m2	22.000,00	88.000,00	~	99.000,00
Sant Raimon de Penyafort	4 - 4,5 €/m2	79.044,00	316.176,00	~	355.698,00
Total		**101.044,00**	**404.176,00**	~	**454.698,00**

5.2.6. Despeses de manteniment de la nova urbanització.

El manteniment dels espais lliures

En aquest apartat hem quantificat els nous espais lliures que es generen a la modificació de planejament avaluant la incidència econòmica que pot significar el seu manteniment en la despesa municipal. En aquest sentit hem estudiat la repercussió dels espais lliures (vials i zones verdes) inclosos dins dels dos àmbits de PMU, ja que a la resta del sector, és tracta d'espais existents i el seu manteniment no suposen un increment de les finances de l'administració pública.

En el quadre resum annex, és pot comprovar que el cost anual previst de manteniment dels espais lliures és de l'ordre de 120 – 156.000 €/any pel conjunt dels dos àmbits.

Ambit	Variació cost manteniment	Superfície (m2)	Cost anual previst (€/any)		
Ciutat Esportiva					
Manteniment d'espais lliures	2 - 3 €/m2	5.301,00	10.602,00	~	15.903,00
Manteniment de l'espai viari	2,5 - 3 €/m2	8.792,50	21.981,25	~	26.377,50
		14.093,50	**32.583,25**	**~**	**42.280,50**
Sant Raimon de Penyafort					
Manteniment d'espais lliures	2 - 3 €/m2	14.969,00	29.938,00	~	44.907,00
Manteniment de l'espai viari	2,5 - 3 €/m2	23.114,00	57.785,00	~	69.342,00
		38.083,00	**87.723,00**	**~**	**114.249,00**
Total		**52.176,50**	**120.306,25**	**~**	**156.529,50**

5.2.7. Balanç econòmic dels sectors

Tenint en compte únicament els ingressos que generarà en un futur l'Impost de Béns Immobles per la transformació del barri, podem concloure que la recaptació és superior als costos de manteniment de l'espai públic i, per tant, es garanteix la sostenibilitat econòmica del manteniment de la nova ordenació urbanística.

Ambit	IBI anual previst (€/any)			Cost anual previst (€/any)			Diferencial (€/any)		
Ciutat Esportiva	88.000,00	~	99.000,00	32.583,25	~	42.280,50	**55.416,75**	**~**	**56.719,50**
Sant Raimon de Penyafort	316.176,00	~	355.698,00	87.723,00	~	114.249,00	**228.453,00**	**~**	**241.449,00**
Total	404.176,00	~	454.698,00	120.306,25	~	156.529,50	**283.869,75**	**~**	**298.168,50**

En el quadre anterior hem calculat la diferencia entre l'IBI recaptat i el cost de manteniment, resultant en tots casos un diferencial àmpliament positiu. En conclusió, considerem que queda palès que fins i tot aplicant els escenaris més pessimistes per a calcular la recaptació en concepte d'Impost de Béns Immobles i sense comptabilitzar altres fonts d'ingressos addicionals (Impost sobre Vehicles, IAE, etc.), els ingressos obtinguts són molt superior als costos de manteniment de la urbanització.

6. JUSTIFICACIÓ DE LA MODIFICACIÓ I COMPLIMENT DELS ESTÀNDARS D'ESPAIS LLIURES I D'EQUIPAMENTS ESPORTIUS

L'article 98.1 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, determina que:

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.

La MPGM vigent s'ajusta al contingut del que estableix l'article 100.3 del TRLU, respecte les modificacions de les figures de planejament urbanístic que requereixen un increment de les reserves per a sistemes urbanístics, ja que té per objecte la reordenació general d'un àmbit que comporta la transformació global dels usos previstos pel planejament.

3. En sòl urbà, quan la modificació del planejament té per objecte la reordenació general d'un àmbit que comporta la transformació global dels usos previstos pel planejament, ha d'incorporar una reserva mínima de 22,5 m² per cada 100m² de sostre residencial per a zones verdes, espais lliures públics i equipaments públics. D'aquesta reserva, s'ha de destinar un mínim de 15 m² de sòl per cada 100 m² 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 m² de sòl per cada 100 m² de sostre destinat a altres usos. Aquestes reserves s'apliquen sobre la totalitat del sostre edificable de l'àmbit. Als efectes anteriors, 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 i s'hi ha d'aplicar el que estableix l'article 65.5.

Altrament l'article 65.5 del TRLU estableix:

5. En els sectors en què s'admet tant l'ús residencial com altres usos, els estàndards es computen independentment en funció dels diferents usos si la zonificació estableix la destinació concreta a cadascun d'aquests usos. S'han d'aplicar, en tots els casos, les reserves que s'estableixen per a l'ús residencial quan la regulació de la zona admet indistintament usos residencials i no residencials.

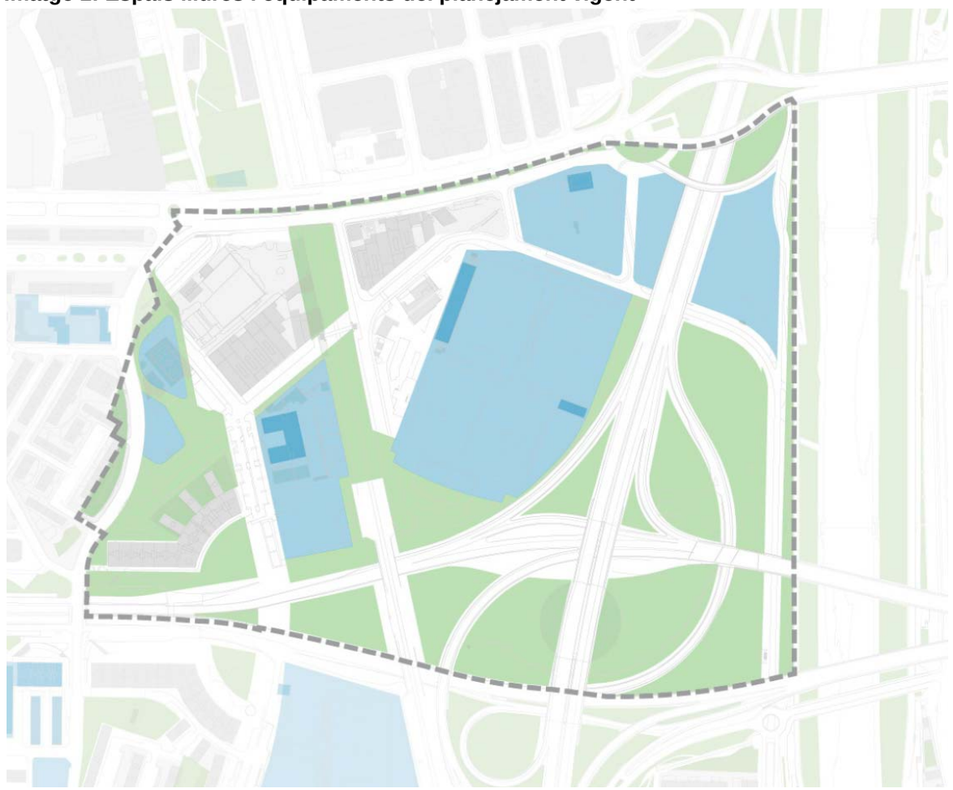
De conformitat amb aquests articles, els sòls de cessió d'espais lliures i equipaments per a aquesta MPGM són:

	Mod PGM	Estàndar	Sòls de cessió
Total nou sostre residencial	75.783 m²	22,5 m²/100 m²	17.051 m²
Total nou sostre d'altres usos	25.261 m²	7,5 m²/100 m²	1.895 m²
Total sostre i cessions de sistemes	101.044 m²		18.946 m²

Dels quals, per a espais lliures són:

	Mod PGM	Estàndar	Sòls de cessió
Total nou sostre residencial	75.783 m²	15 m²/100 m²	11.367 m²
Total nou sostre d'altres usos	25.261 m²	no s'estableix	0 m²
Total sostre i cessions de sistemes	101.044 m²		11.367 m²

Imatge 1: Espais lliures i equipaments del planejament vigent



Font: © Barcelona Regional

Tal com s'explica a la memòria de la present modificació, no es varien ni l'edificabilitat global de l'àmbit ni la dels sectors de millora urbana delimitats, per tant, tampoc els estàndards de cessió de sistemes necessaris.

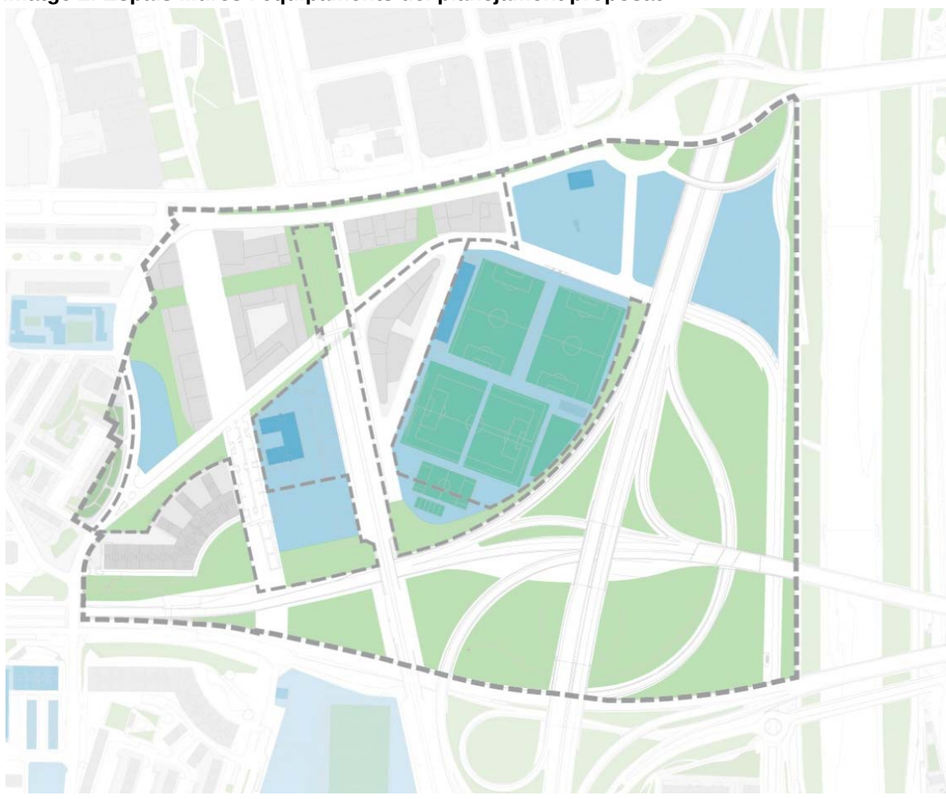
La zonificació proposada suposa variacions en la forma i disposició dels espais lliures i equipaments però el còmput global d'aquests sistemes es manté respecte el planejament vigent, que compleix aquests estàndards:

	Planejament vigent	Planejament proposat	Diferència
Sòls d'espais lliures	99.838 m²	100.438 m²	600 m²
Sòls d'equipament	84.881 m²	84.951 m²	70 m²
Total sòls de cessió	184.719 m²	185.390 m²	671 m²

Els criteris de reordenació dels espais lliures i equipaments de la present modificació són:

- Racionalització dels espais lliures, buscant recorreguts accessibles per a vianants i millorant la connexió entre espais lliures i equipaments, amb la creació d'un nou eix cívic, amb dues places als seus extrems que permeten una major utilització de l'espai públic. Amb el mateix objectiu, en comptes de les dues peces d'equipament que es proposen donant al carrer d'Extremadura, se'n proposa una única que faciliti el seu desenvolupament futur, ja sigui en una sola peça o segregant-la.
- Creació d'un nou equipament públic, annex a l'equipament privat de la ciutat esportiva del RCD Espanyol, per tal de dotar de més activitat aquesta zona que quedava aïllada en cul-de-sac.
- La present modificació de planejament planteja una cobertura de la via del ferrocarril més reduïda, que cobreix únicament del Carrer Guipúscoa fins l'antiga carretera de Mataró com a conseqüència d'un estudi amb més profunditat de les cotes de rasant.
  S'ha desestimat la construcció de la part de carretera de Mataró cap a la Gran Via, on l'idea inicial de connectar des del punt de vista espacial, els dos costats de les vies del tren es perd considerablement ja que en alguns punts el diferencial entre la cota de coronació de la cobertura i les cotes de l'entorn seria d'aproximadament 10m, dificultant considerablement el seu ús cívic – ciutadà.
  Aquesta superfície qualificada de 6/3 Parcs i jardins urbans i sistema ferroviari, no comptabilitzava en la compensació global de sòls destinats a espais lliures i equipaments ni tampoc per justificar les cessions de sistemes dels dos Plans de Millora Urbana.

Imatge 2: Espais lliures i equipaments del planejament proposat



Font: © Barcelona Regional

Amb aquesta zonificació es garanteix el compliment d'estàndards de cada un dels Plans de millora urbana (PMU) que es delimiten en aquesta modificació.

En el **PMU Sant Ramon de Penyafort** es requereix segons l'edificabilitat assignada:

	Mod PGM	Estàndar	Sòls de cessió
Total nou sostre residencial	59.283 m²	22,5 m²/100 m²	13.339 m²
Total nou sostre d'altres usos	19.761 m²	7,5 m²/100 m²	1.482 m²
Total sostre i cessions de sistemes	79.044 m²		14.821 m²

Dels quals, destinats a espais lliures hi ha d'haver:

	Mod PGM	Estàndar	Sòls de cessió
Total nou sostre residencial	59.283 m²	15 m²/100 m²	8.892 m²
Total nou sostre d'altres usos	19.761 m²	no s'estableix	0 m²
Total sostre i cessions de sistemes	79.044 m²		8.892 m²

El planejament proposat destina en aquest sector 17.545 m² de sòl d'espais lliures i 8.502 m² de sòl d'equipaments.

En el En el **PMU Can Serra - Ciutat esportiva** es requereix segons l'edificabilitat assignada:

	Mod PGM	Estàndar	Sòls de cessió
Total nou sostre residencial	16.500 m²	22,5 m²/100 m²	3.713 m²
Total nou sostre d'altres usos	5.500 m²	7,5 m²/100 m²	413 m²
Total sostre i cessions de sistemes	22.000 m²		4.125 m²

Dels quals, destinats a espais lliures hi ha d'haver:

	Mod PGM	Estàndar	Sòls de cessió
Total nou sostre residencial	16.500 m²	15 m²/100 m²	2.475 m²
Total nou sostre d'altres usos	5.500 m²	no s'estableix	0 m²
Total sostre i cessions de sistemes	22.000 m²		2.475 m²

El planejament proposat destina en aquest sector 5.301 m² de sòl d'espais lliures i 2.313 m² de sòl d'equipaments.

Per altra banda, respecte la modificació dels sistemes urbanístics d'espais lliures, zones verdes o d'equipaments esportius, a la modificació que ens ocupa, es manté la superfície i la funcionalitat dels sistemes a que fa referència l'article citat anteriorment. El conjunt d'espais lliures és reordena, tal com ja s'ha explicat, i només augmenta lleugerament la seva superfície. Pel que fa als equipaments esportius, la ciutat esportiva es manté, igual que els sòls qualificats d'equipament esportiu al costat de l'escola Túrbula seguint la nova alineació de la ronda Sant Ramon de Penyafort, que no canvien les seves determinacions ni superfície, només lleugerament els límits per adaptar-los a les noves condicions de l'entorn.

	Planejament vigent	Planejament proposat	Diferència
Sistema d'espais lliures	99.838 m²	100.438 m²	600 m²
Sistema d'equipaments esportius	46.843 m²	46.971 m²	128 m²
Total espais lliures i equip esportius	146.681 m²	147.409 m²	728 m²

Segons la medició digital real la superfície d'equipaments esportius del planejament vigent és de 46.843 m², per tant hi ha en la present modificació un increment de 128 m² de sòl qualificat d'equipament esportiu, sense considerar que la nova peça d'equipament públic que es preveu tindrà un ús preferentment esportiu.

7. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

7.1. Plànols d'Informació

1.1 Situació	**20.000**
1.2 Emplaçament	**5.000**
1.3 Ortofotoplànol	**2.500**
1.4 Estat actual. Topogràfic	**2.500**
1.5 Estructura de la propietat	**2.500**
1.6 Estat actual. Activitats existents	**2.500**
1.7 Serveis existents	**2.500**
1.8 Vistes Aèries	**-**
1.9 Reportatge fotogràfic	**-**
1.10 Planejament Vigent	**2.500**

7.2. Plànols d'Ordenació

2.1 Planejament proposat	**2.500**
2.2 Alineacions i rasants	**2.000**
2.3 Planta general d'ordenació	**2.000**
2.4 Seccions generals d'ordenació	**500**
2.5 Seccions tipus dels carrers	**100**
2.6 Projectes i obres d'urbanització reglats normativament	**2.000**



consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

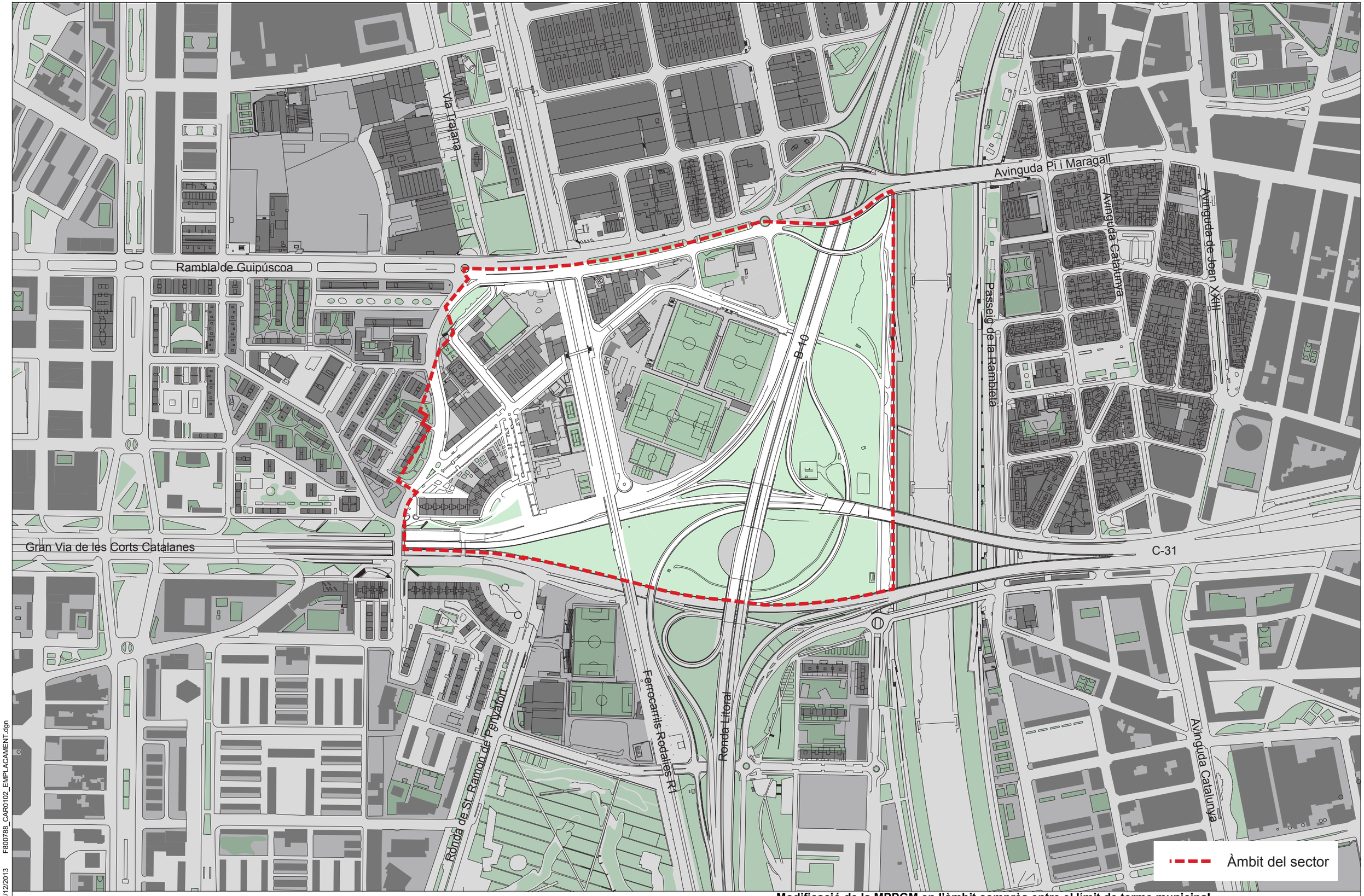
Desembre 2013

125 0 250 500m 1:25.000

Situació **1.1**

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR0101_SITUACIO.dgn



consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

25 0 50 100m 1:5.000

Emplaçament **1.2**

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR0102_EMPLACAMENT.dgn



consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

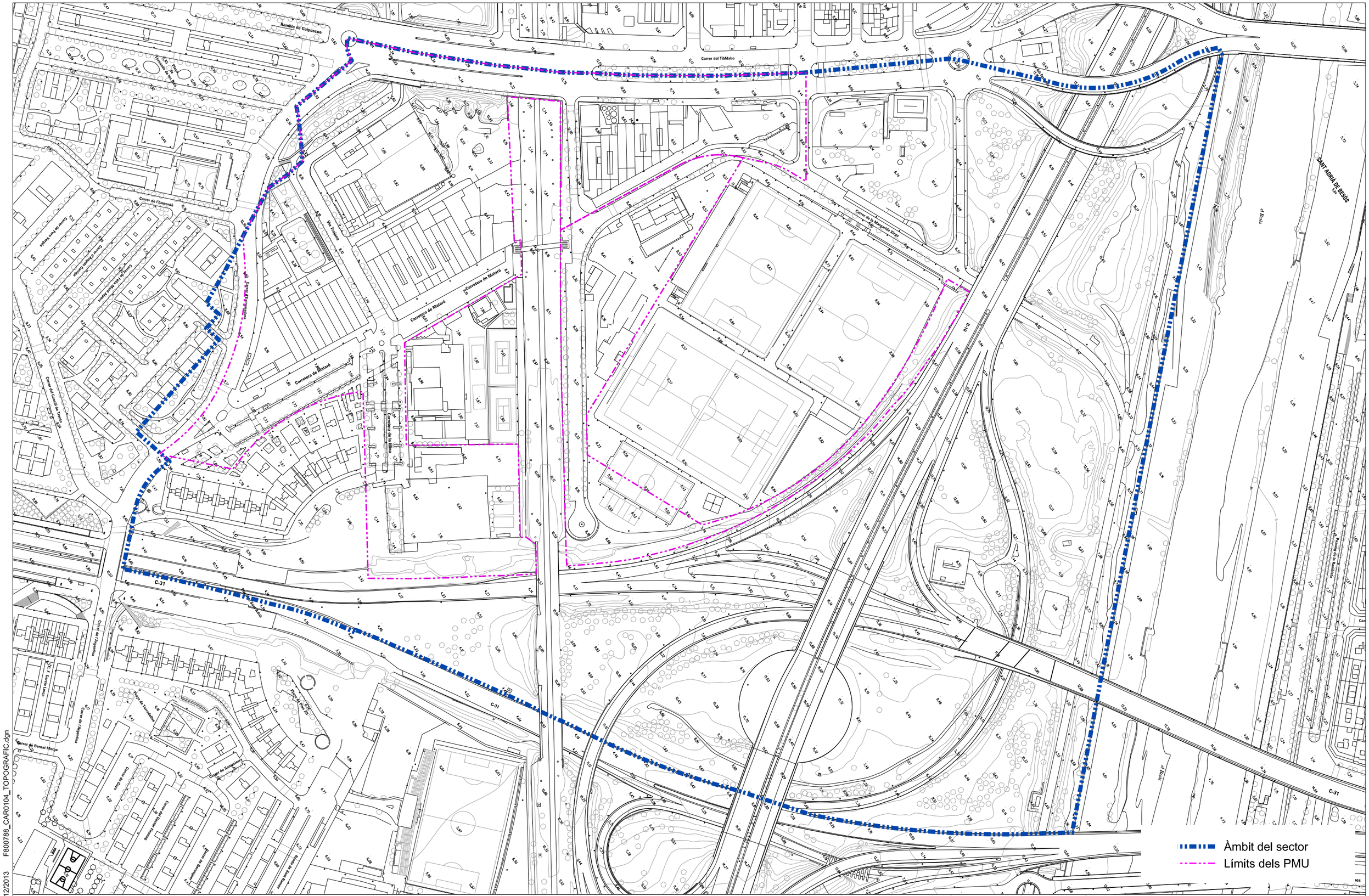
Desembre 2013

5 0 10 20 m 1:2.500

Ortofotoplànol 1.3

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR0103_ORTOFOTOPLANOL.dgn



Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

Estat actual. Topogràfic

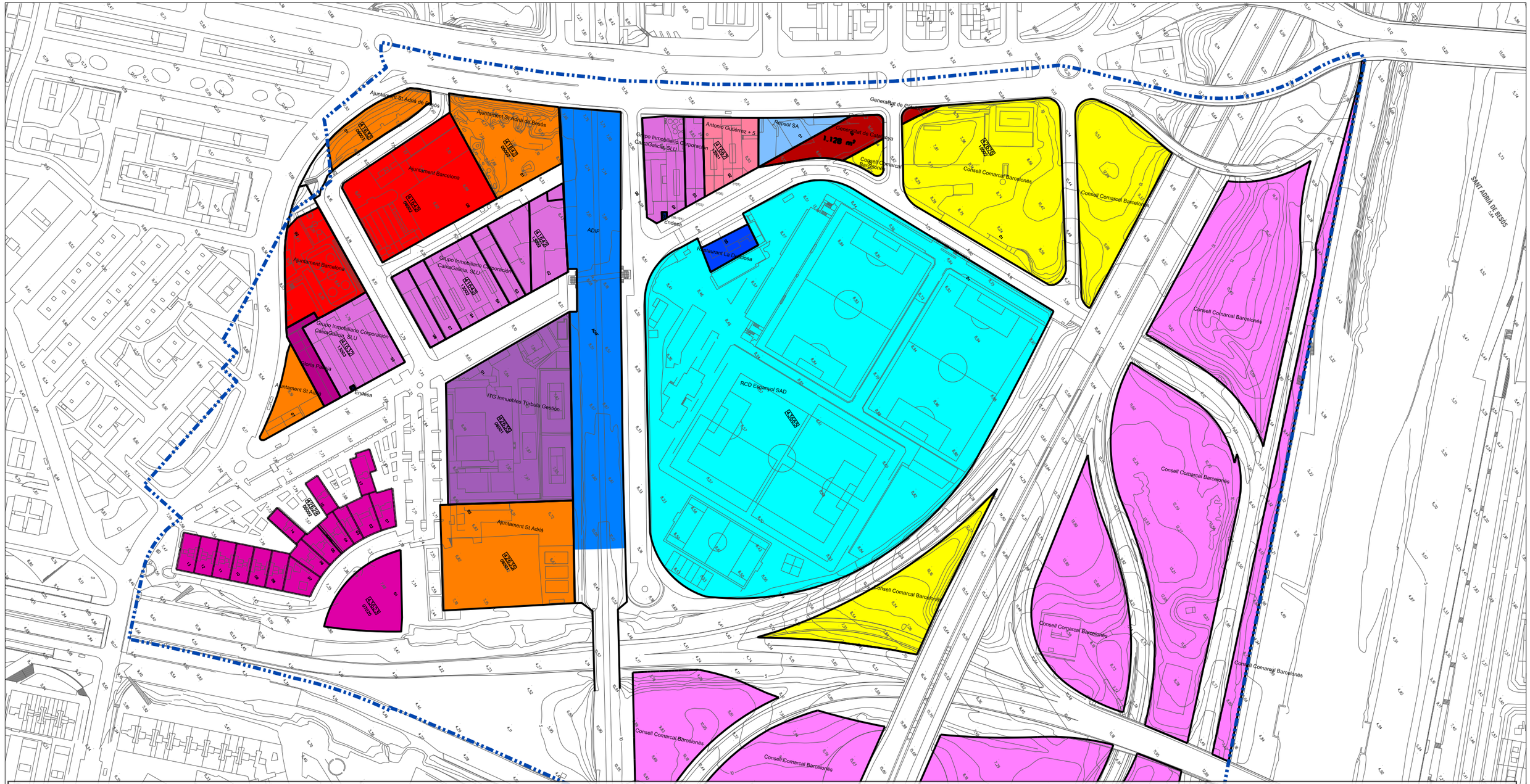
1.4

12,5 0 25 50 m 1:2.500

consorcibesòs

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 18/12/2013 F800788_CAR0104_TOPOGRAFIC.dgn



illa cadastral	parcel·la cadastral	titular Cadastral	sup aportada m²
41667			
41667	01	Repsol Comercial de productos petroliferos SA	982
41667	02	Gutierrez Rajo, Antonio	1.543
41667	03	Gutierrez Rajo, Antonio	714
41667	04	Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	1.743
41667	05	Endesa distribución electrica SLU	16
41667	06	Consell Comarcal del Barcelonès	
41667	07	Consell Comarcal del Barcelonès	338
41667	08	Generalitat de Catalunya	1.235
41642			
41642	01	Ajuntament de Sant Adrià de Besòs	3.372
41642	02	Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	2.363
41642	05		
41642	03		
41642	04	Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	3.819
41642	07		
41642	08		
41642	09	Ajuntament de Barcelona	5.304
41632			
41632	01	Ajuntament de Sant Adrià de Besòs	1.425
41632	02	Ajuntament de Barcelona	2.658
		Gloria de Palleja SL	751
41632	03	Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	2.538
		Grupo Inmobiliario Corporación CaixaGalicia, SLU	
41632	04	Endesa distribución electrica SLU	9,0
41632	07	Ajuntament de Sant Adrià de Besòs	1.104
42635			
42635	1	ITG Inmuebles Túrbula Gestión	8.469
42635	02	Ajuntament de Sant Adrià de Besòs	6.015
42676			
42676	01	Consell Comarcal del Barcelonés	9.812,00
42676	02	Consell Comarcal del Barcelonés	
42676	03	Consell Comarcal del Barcelonés	
42676	04	Consell Comarcal del Barcelonés	
42676		Generalitat de Catalunya	123,00
43665			
43665	05	Restaurant La Deliciosa	572
43665	10	RCD Espanyol SAD	52.201
			107.105,79
Resta		Administració Pública	241.955,21
		TOTAL	**349.061,00**

F800788_CAR0105_ESTRU_PROPIETAT.dgn

02/01/2014

Codi: F800788

consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

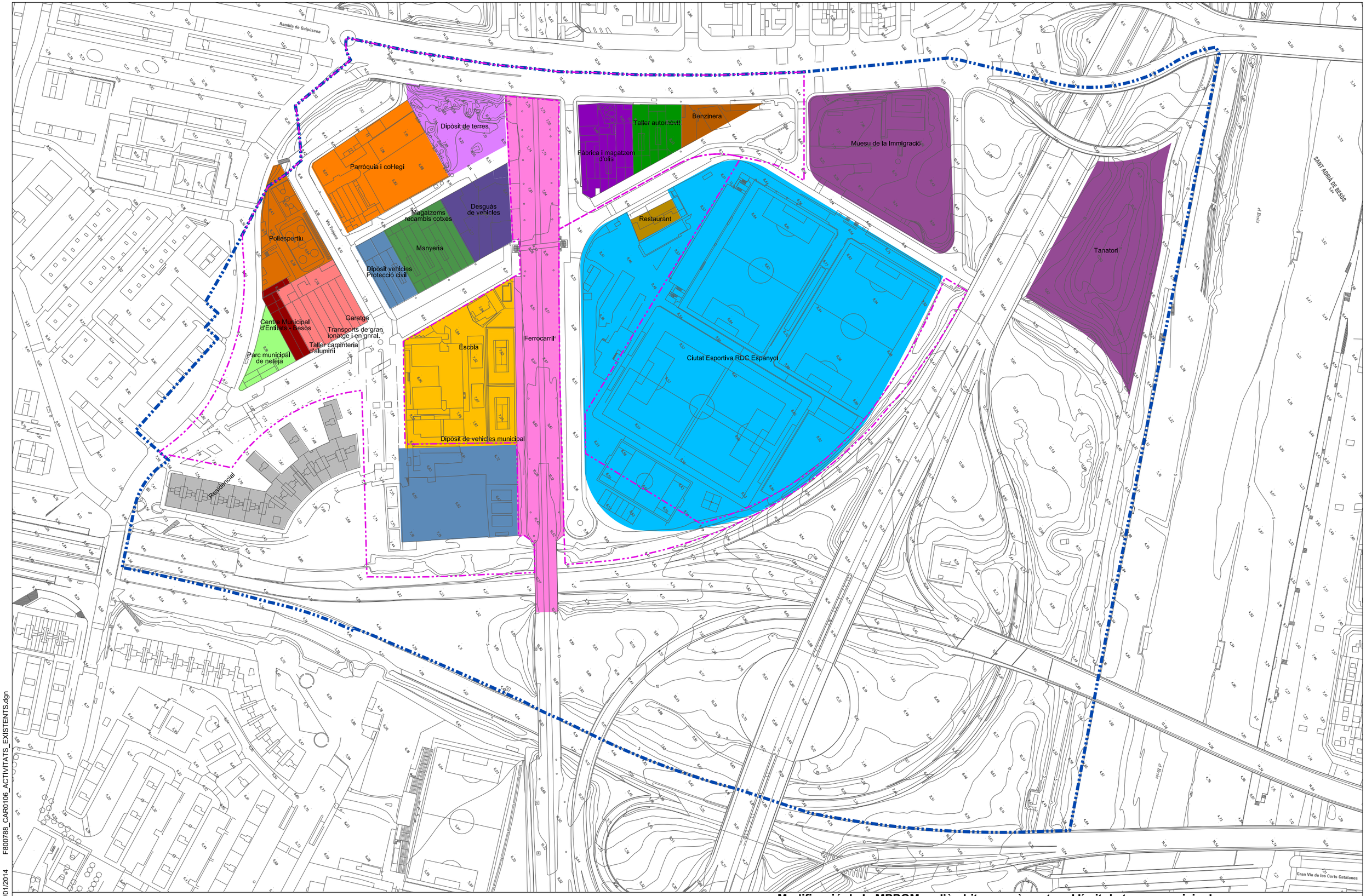
12.5 0 25 50 m 1:2.500

Estructura de la propietat

1.5

BARCELONA REGIONAL

AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ



consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

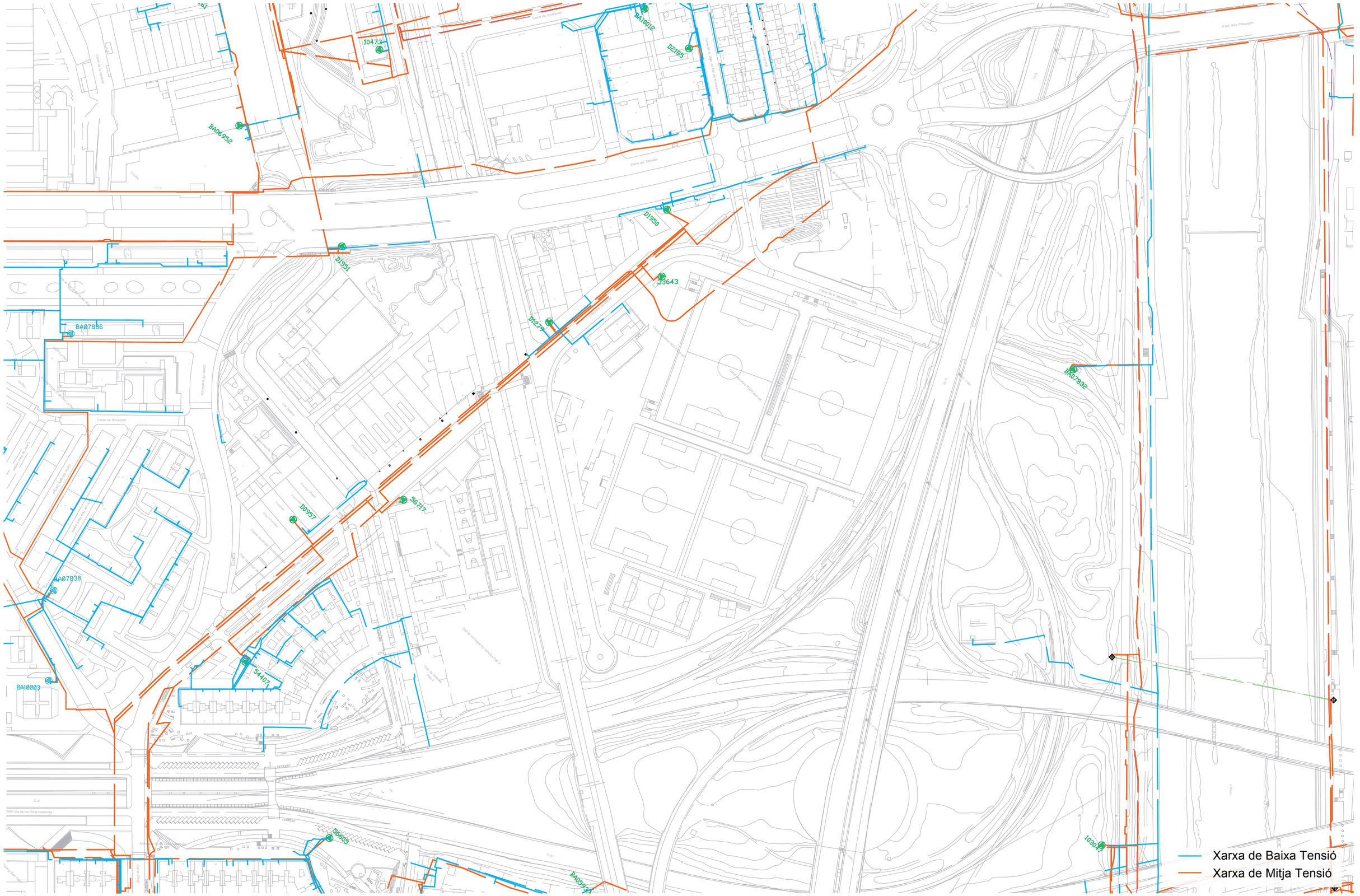
12.5 0 25 50 m 1:2.500

Estat actual. Activitats existents

1.6

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 02/01/2014 F800788_CAR0106_ACTIVITATS_EXISTENTS.dgn



consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

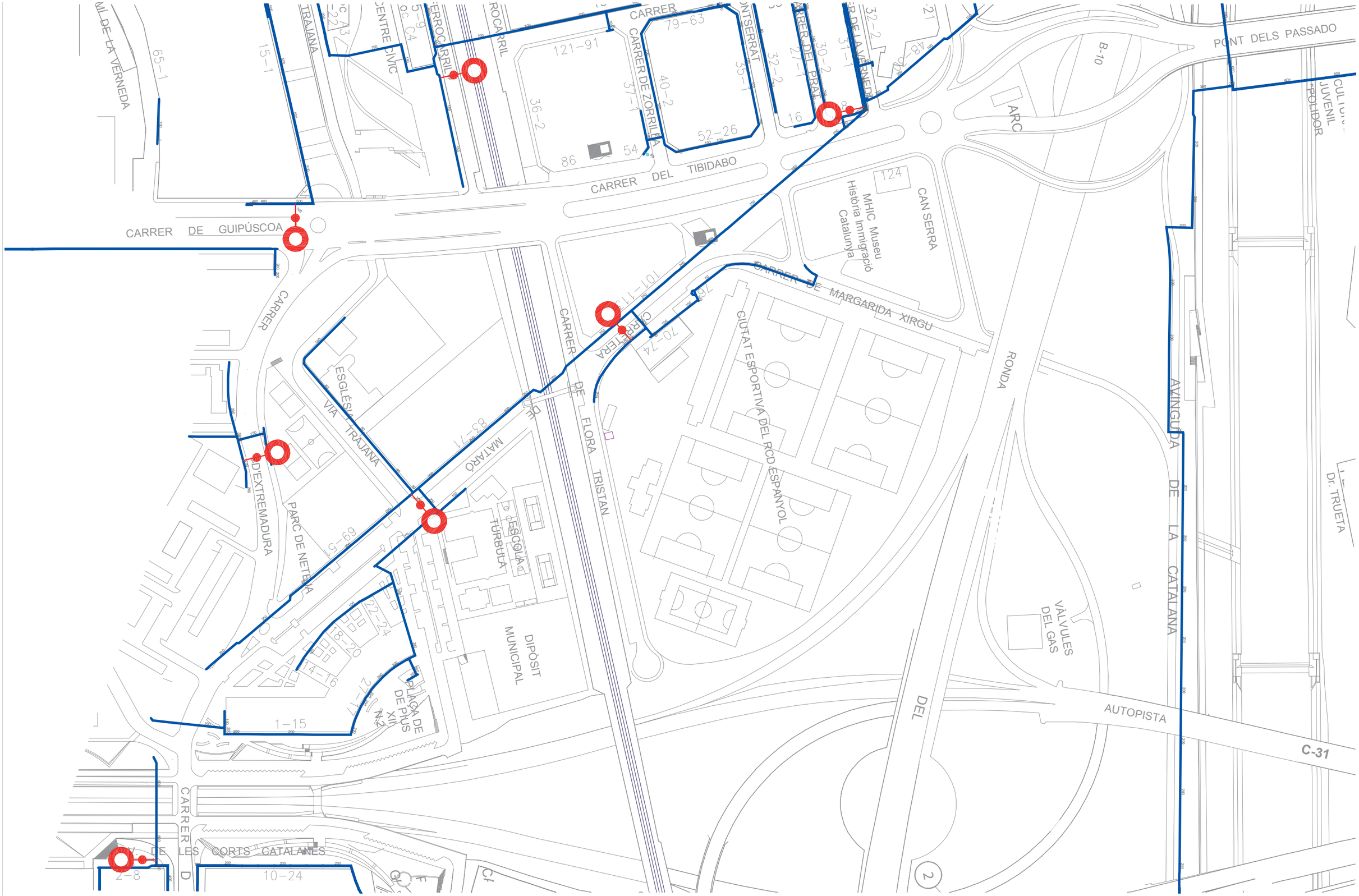
Serveis existents. Xarxa elèctrica
Mitja i Baixa tensió

12.5 0 25 50 m 1:2.500

1.7.1

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR010701_SERVEIS_ELECTRICITAT.dgn



consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

Serveis existents
Xarxa d'aigua potable

12.5 0 25 50 m 1:2.500

1.7.2

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR010702_SERVEIS_AIGUA_POT.dgn

Inici de tram sense pou

Direcció de les aigües

Entronc

Canvi de secció

D1200 / 15,11 — Tram de clavegueram (longitud i tipus de secció textuals)

165 — Pou (sonda profunditat en cm textuada)

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

Serveis existents
Xarxa de clavegueram

1.7.3

12,5 0 25 50 m 1:2.500

consorcibesòs

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR0107703_SERVEIS_CLAVEGUERAM.dgn



consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

Vistes Aèries

1.8.1

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR0108_Vista_Aerea.dgn







FOTO 1. Línia ferrocarril R1 / Escola Túrbula



FOTO 2. Carrer de Flora Tristan

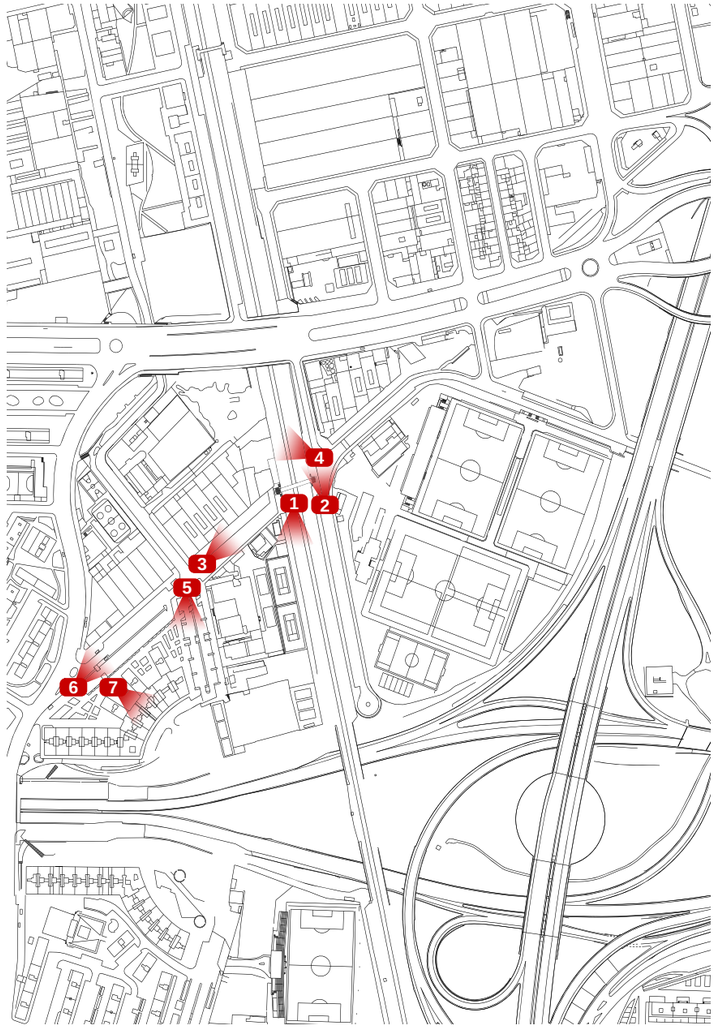




FOTO 3. Crta. de Mataró



FOTO 4. Sobre la línia R1 de Rodalies



FOTO 5. Ronda de Sant Ramon de Penyafort



FOTO 6. Crta. de Mataró



FOTO 7. Accessos a habitatges a la Crta.de Mataró



FOTO 8. Gran Via des del carrer de Flora Tristan



FOTO 9. Carrer de Flora Tristan

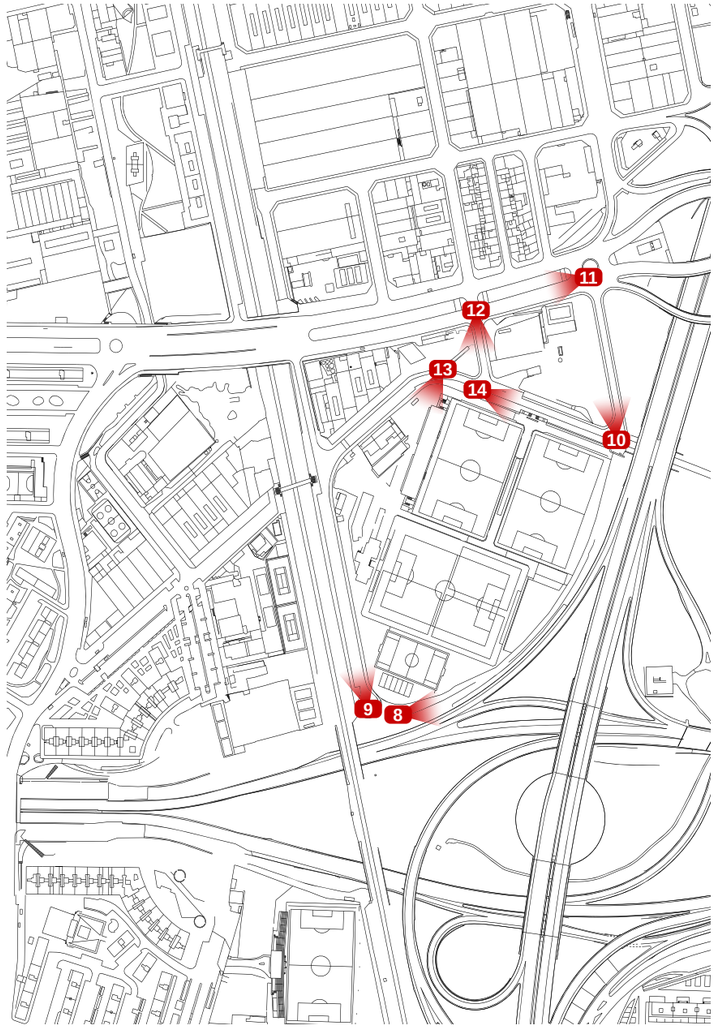




FOTO 10. Continuació del carrer de Balmes



FOTO 11. Carrer Guipúzcoa



FOTO 12. Carrer Mare de Déu de Montserrat



FOTO 13. Crta. de Mataró



FOTO 14. Crta. de Mataró



FOTO 15. Crta. de Mataró



FOTO 16. Museu de la Immigració

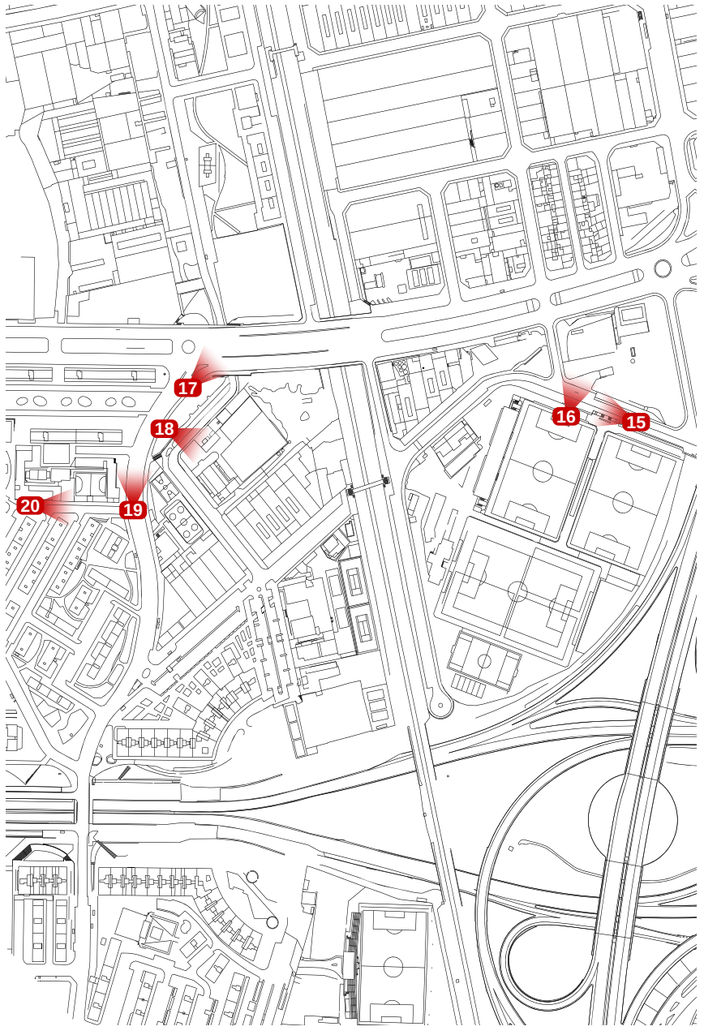




FOTO 17. Carrer d'Extremadura



FOTO 18. Via Trajana / Parròquia de les Santes Juliana i Semproniana



FOTO 19. Carrer d'Extremadura



FOTO 20. Carrer de l'Empordà



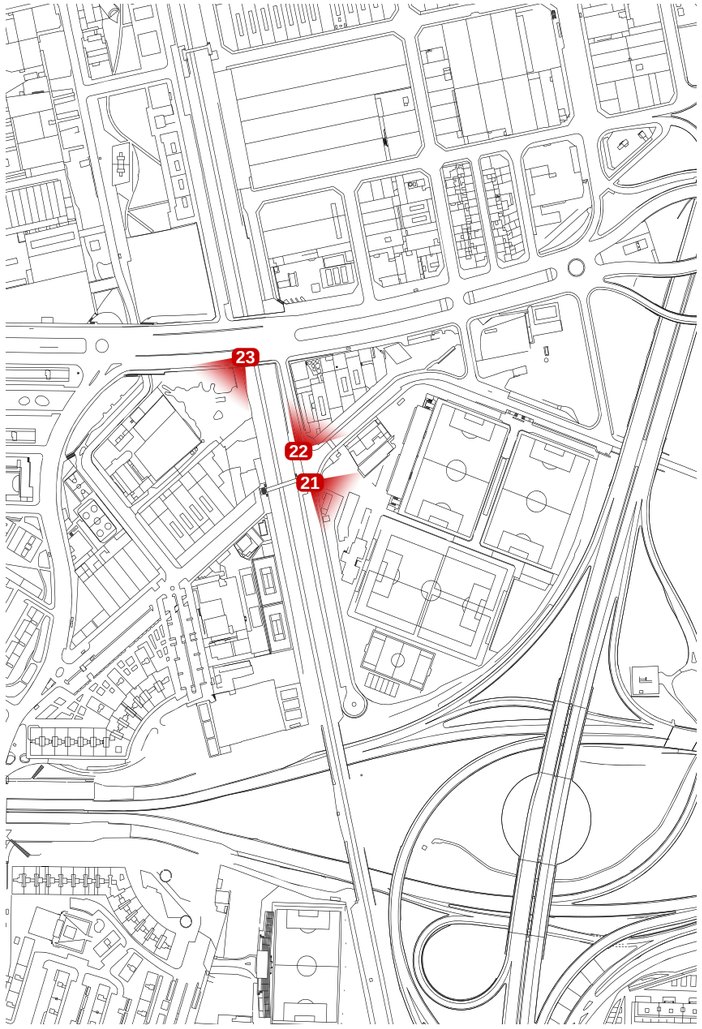
FOTO 21. Ciutat esportiva del RCD Espanyol



FOTO 22. Línia R1 de Rodalies i naus industrials sobre la Crta. de Mataró



FOTO 23. Vista des del carrer Guipúscoa



3 Sistema ferroviari
5 Xarxa viària bàsica
6a Parcs i jardins urbans actuals de caràcter local
6b Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local
7a Equipaments comunitaris i dotacions actuals
7b Equipaments comunitaris i dotacions de nova creació de caràcter local
9 Protecció de sistemes generals
18 Zona de sòl urbà subjecta a ordenació volumètrica específica
Zona Verda corresponent a l'antiga Plaça de Sant Adrià grafiada però no computada en el balaç global de la MPPGM 2008

Sector de la MPPGM
Àmbits dels PMU - MPPGM 2008

Rambla de Guipúscoa
Carrer del Tibidabo
Carrer de l'Empordà
Carrer de les Masies de Roda
Carrer d'Agnès Llorca
Carrer de les Illes Balears
Via Pública
Carretera de Mataró
Carrer del Consell de Cent
Carretera de la Mina
Carrer de les Margarides Xirau
SANT ADRIÀ DE BESÒS
el Besòs
Gran Via de les Corts Catalanes
C-31

F800788_CAR0110_PLA_VIGENT.dgn
18/12/2013
Codi: F800788

consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via
Desembre 2013

12,5 0 25 50 m 1:2.500

Planejament vigent

1.10

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

3 Sistema ferroviari
5 Xarxa viària bàsica
6a Parcs i jardins urbans actuals de caràcter local
6b Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local
7a Equipaments comunitaris i dotacions actuals
7b Equipaments comunitaris i dotacions de nova creació de caràcter local
9 Protecció de sistemes generals
18 Zona de sòl urbà subjecta a ordenació volumètrica específica

Sector de la MPPGM
Àmbits dels PMU
Sòls referits a l'art. 4 de la normativa

consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via
Desembre 2013

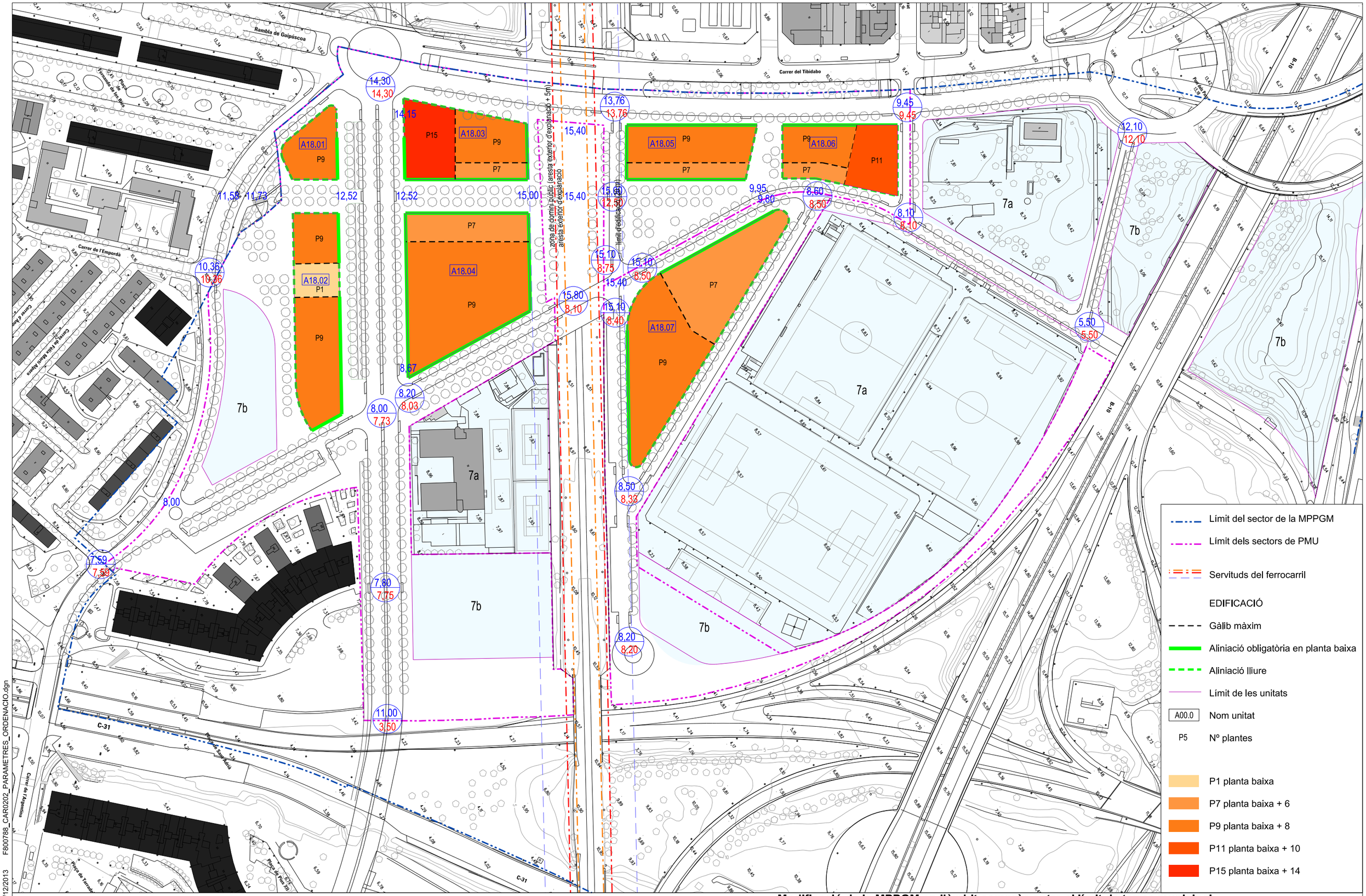
12,5 0 25 50 m 1:2.500

Planejament proposat

2.1

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 18/12/2013 F800788_CAR0201_PLA_PROPO.dgn


Rambla de Guipúscoa
Carrer del Tibidabo
Carrer de l'Empordà
Passeig Fabra i Puig
Passeig Salvat-Papasseit
Carrer d'Aragó
Carrer de Pau Monn Alpens
Carrer de Fabra i Puig
Carrer de Pallars
Carrer de Ramon Turró
Carrer de Ramon Turró
Carrer de Ramon Turró

Rambla de Guipúscoa

Carrer del Tibidabo

Carrer de l'Empordà

Carrer d'Empúries

Carrer de Pals

Carrer d'Aro

Carrer de Roses

Carrer de Begur

Carrer de Palafrugell

Carrer de Palamós

Carrer de Sant Feliu de Guíxols

Carrer de Tossa de Mar

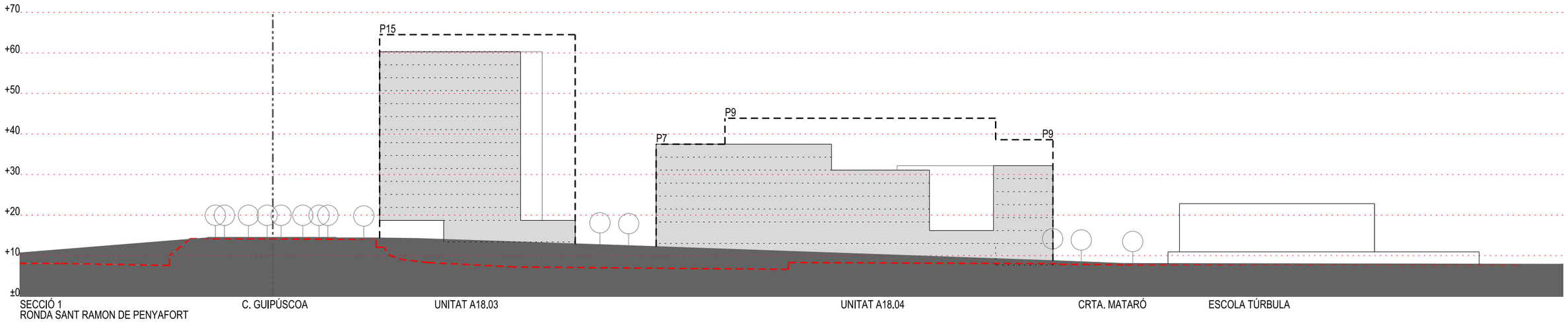
Carrer de Lloret de Mar

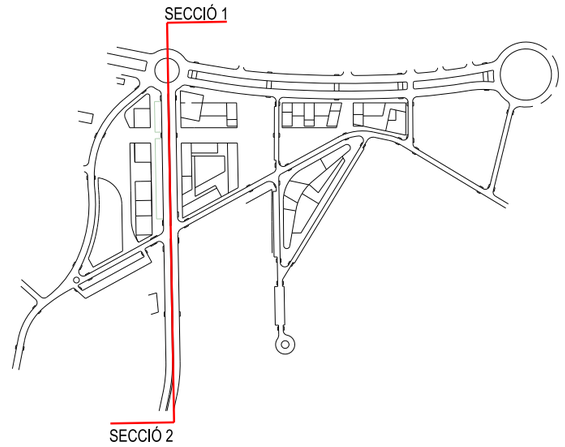
Carrer de Blanes

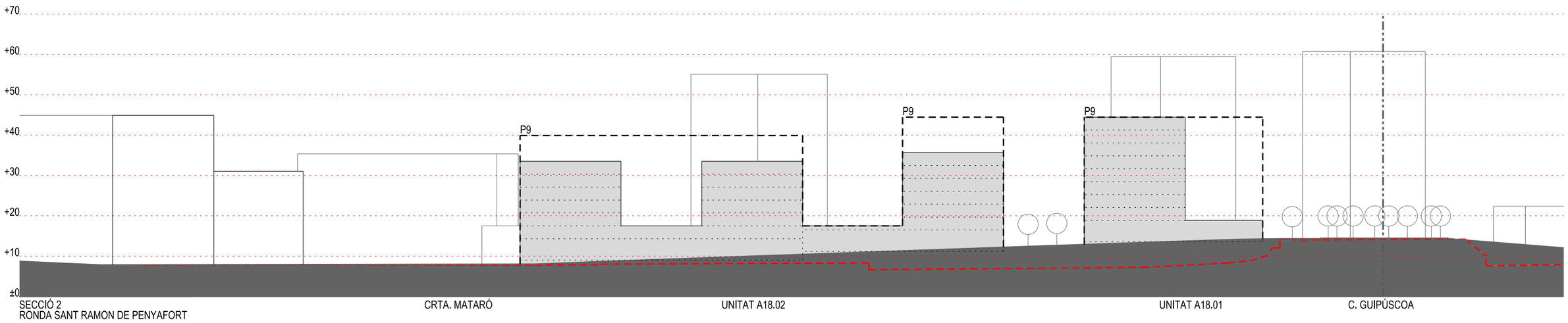
Carrer de Calella de Palafrugell

Carrer de Platja d'Aro

Carrer de Sant Antoni de Calonge







consorcibesòs

5 0 10 20 m 1:1.000

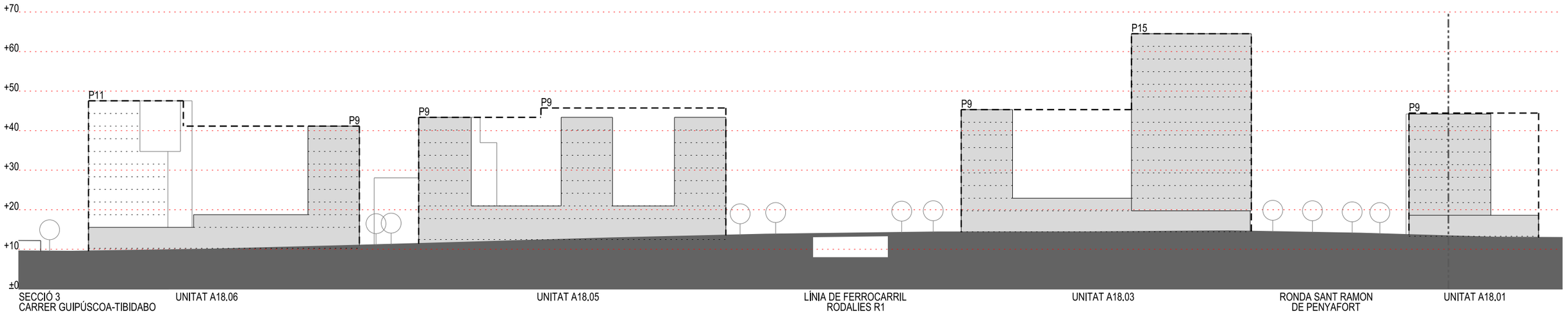
Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

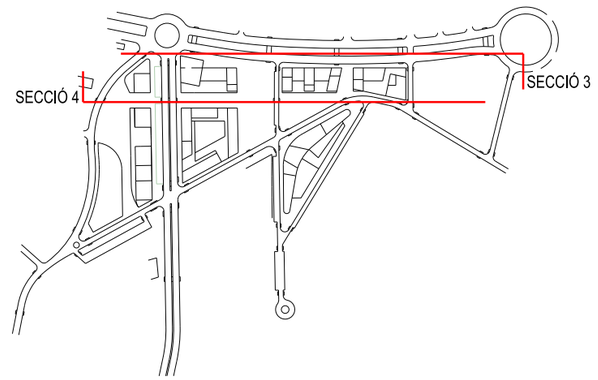
Desembre 2013

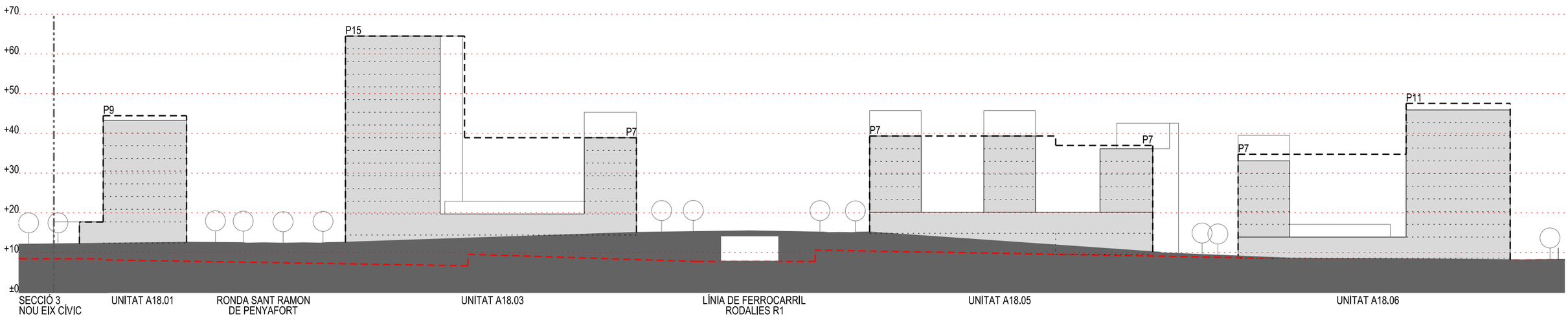
Seccions generals 1 i 2 (plànol no normatiu) **2.4.1**

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR0204001_SEC_GEN_PROPO_1-2.dgn







F800788_CAR020402_SEC_GEN_PROPO_3-4.dgn 17/12/2013

Codi: F800788

consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

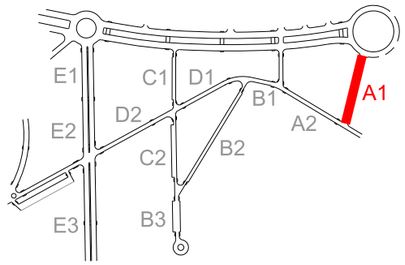
Desembre 2013

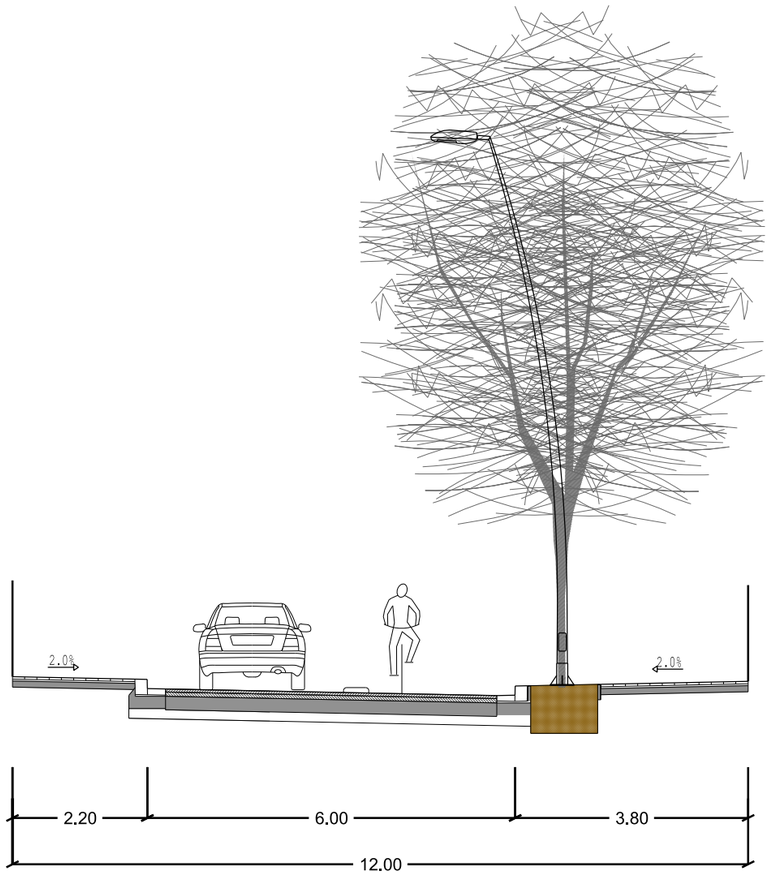
5 0 10 20 m 1:1.000

Seccions generals 3 i 4
(plànol no normatiu)

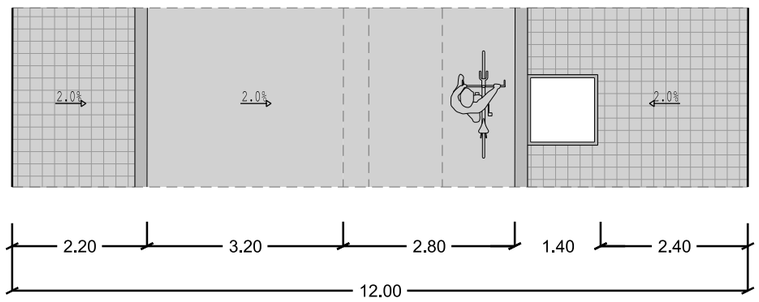
2.4.2

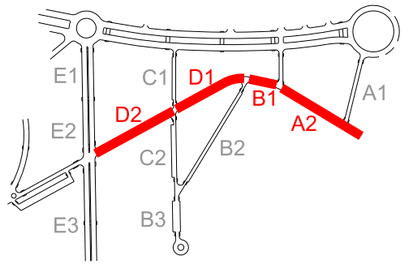
BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

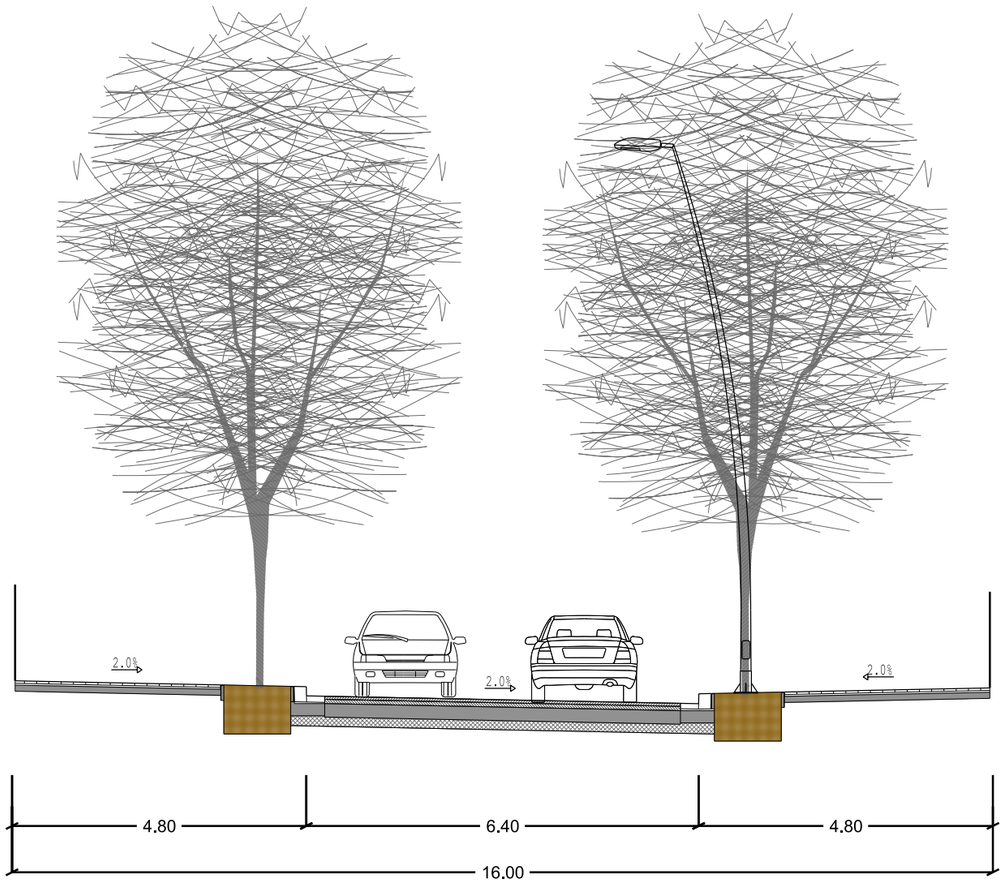




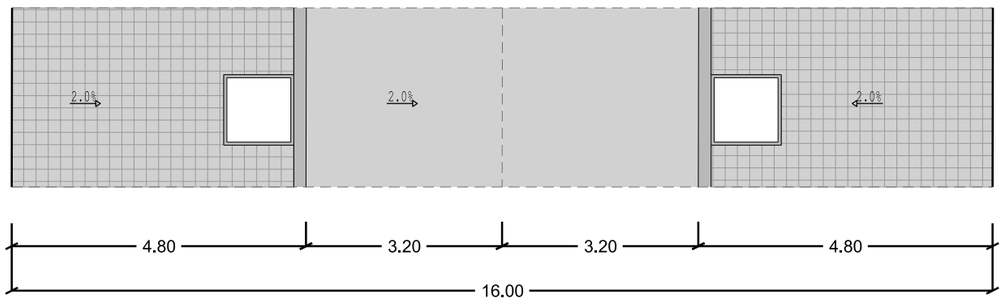
SECCIÓ TIPUS A1







SECCIÓ TIPUS A2 - B1 - D1 - D2



Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR0205_SECCIONS_VIARI.dgn

consorcibesòs

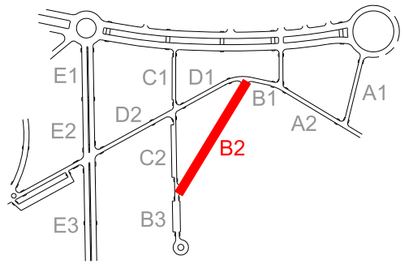
Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

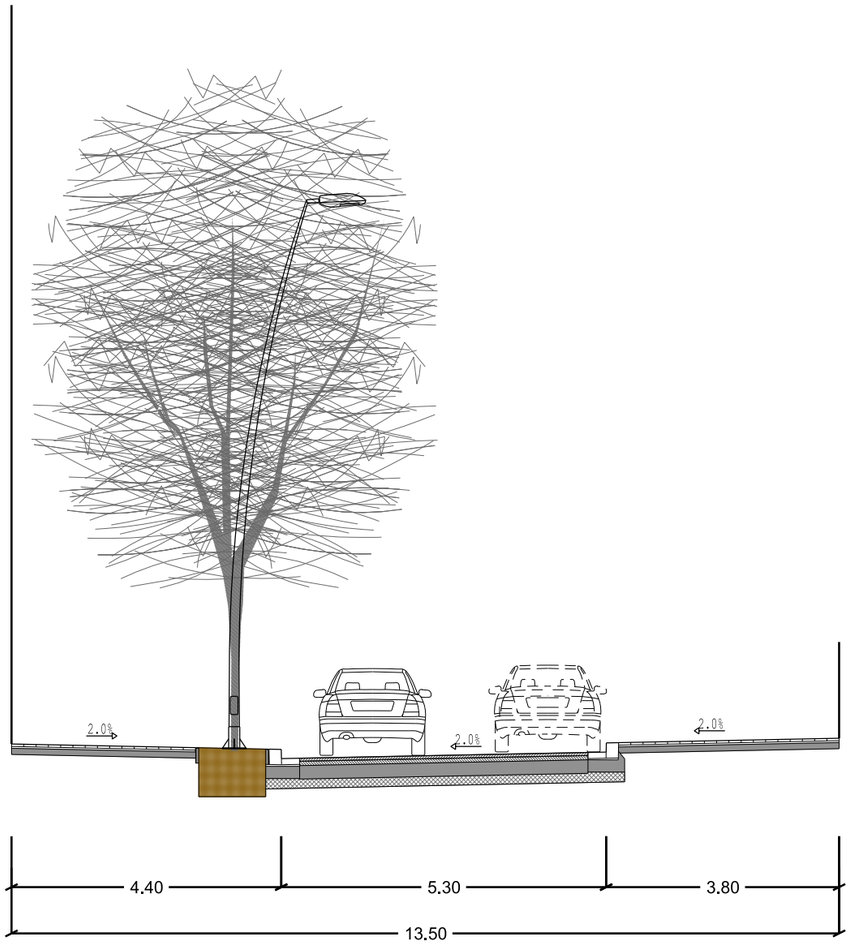
Desembre 2013

0,5 0 1 2 m 1:100

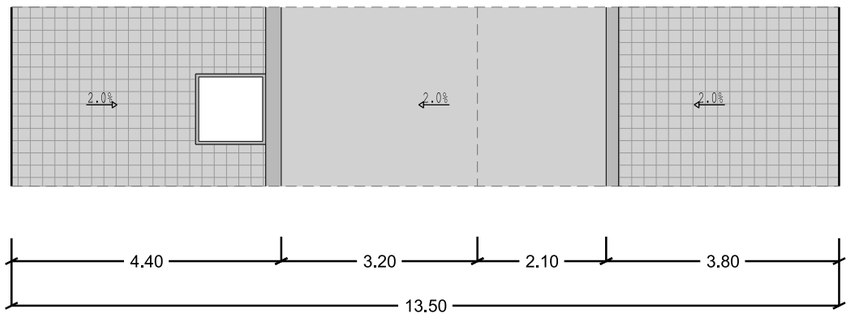
Secció tipus A2 - B1 - D1 - D2 **2.5.2**

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ





SECCIÓ TIPUS B2



Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR0205_SECCIONS_VIARI.dgn

consorcibesòs

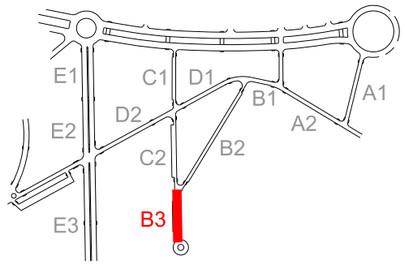
Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

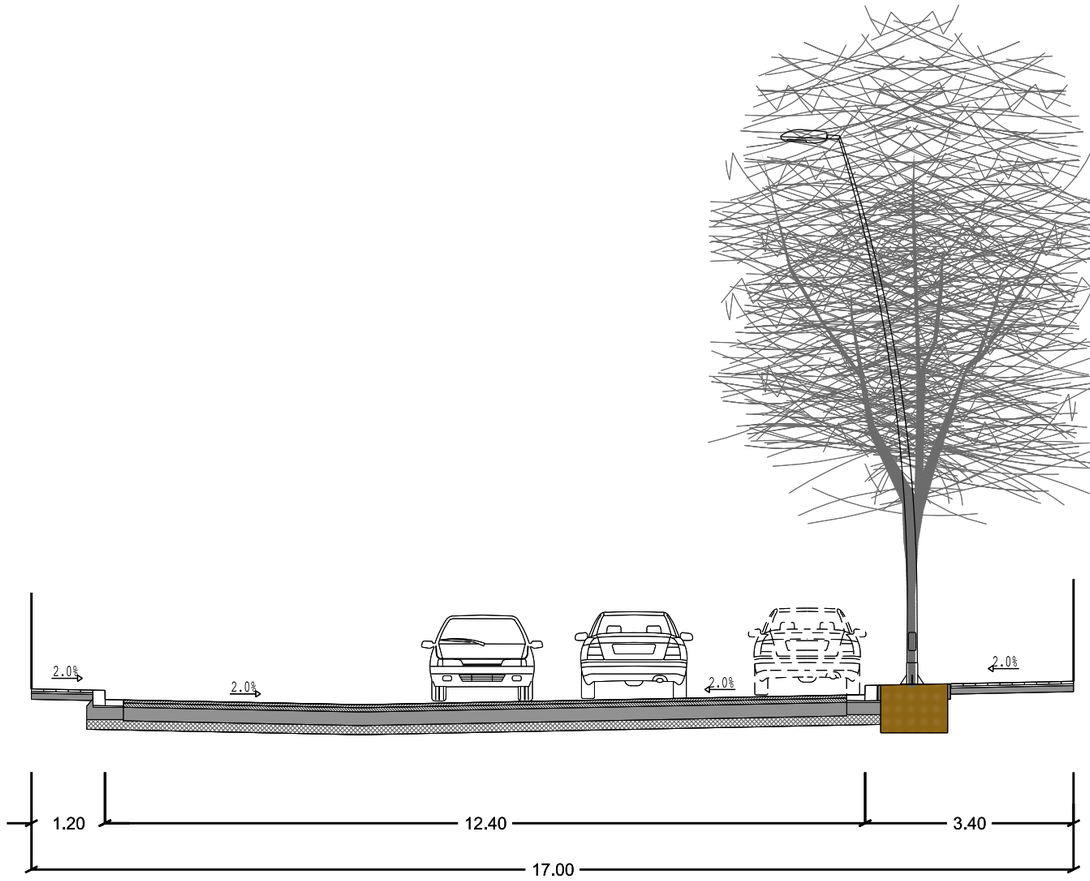
Desembre 2013

0,5 0 1 2 m 1:100

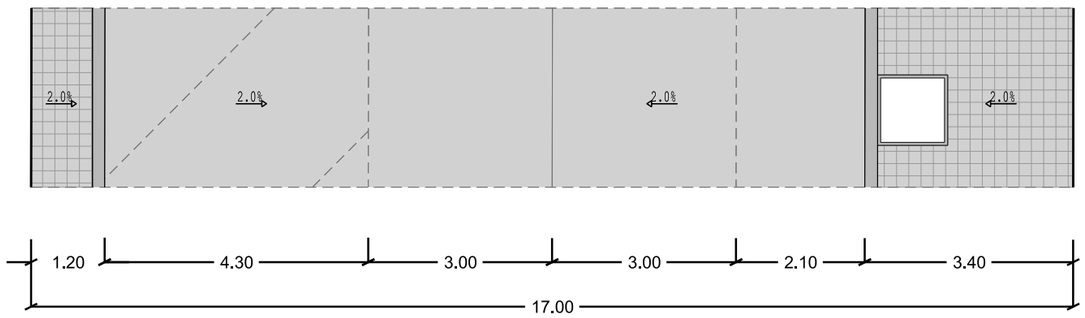
Secció tipus B2 **2.5.3**

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ





SECCIÓ TIPUS B3



Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR0205_SECCIONS_VIARI.dgn

consorcibesòs

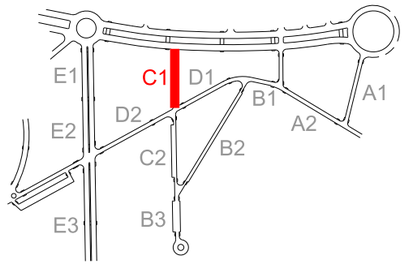
Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

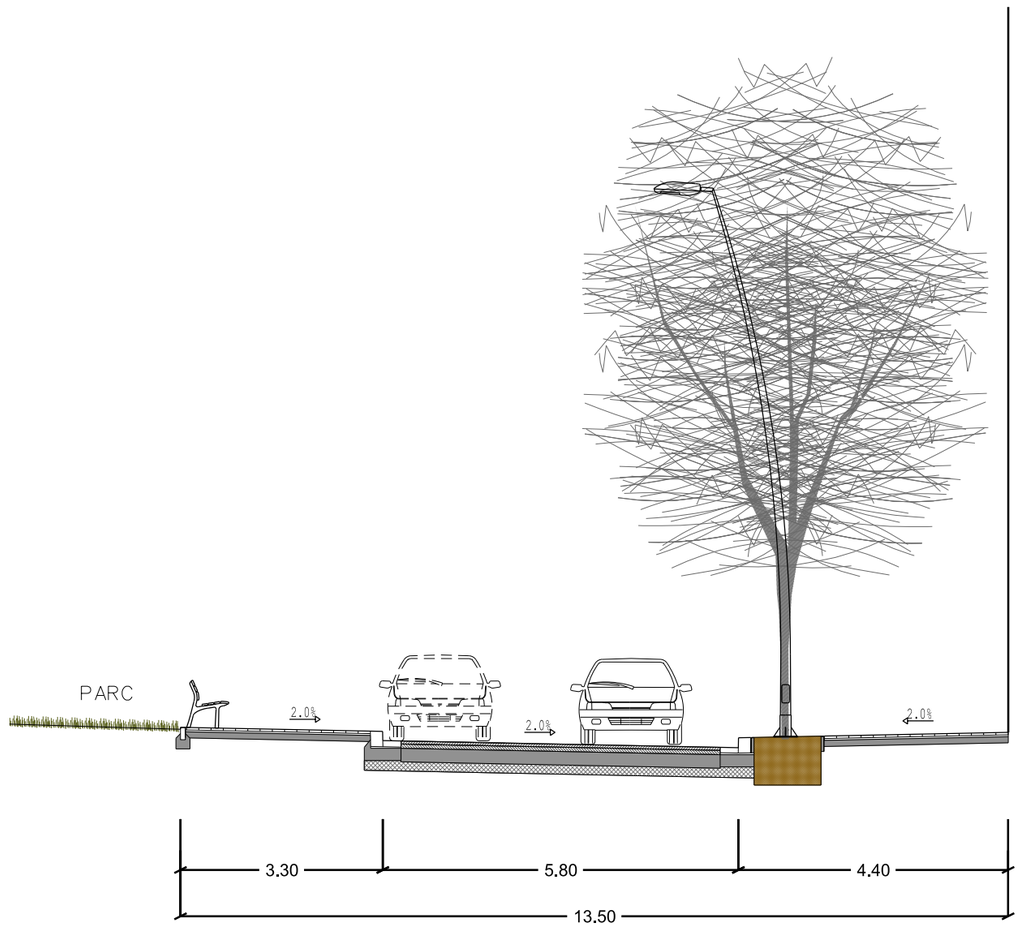
Desembre 2013

0,5 0 1 2 m 1:100

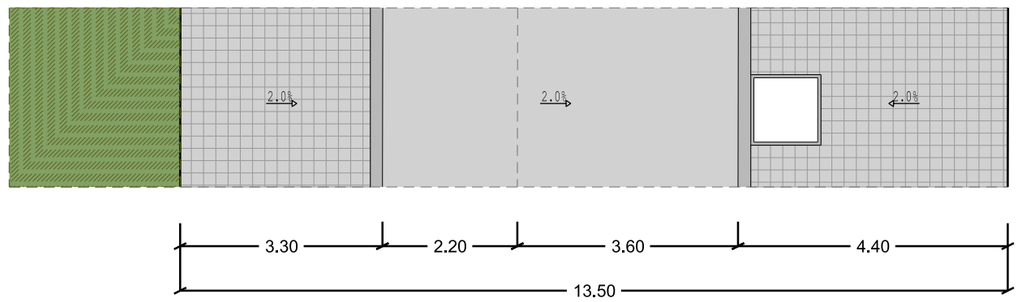
Secció tipus B3 **2.5.4**

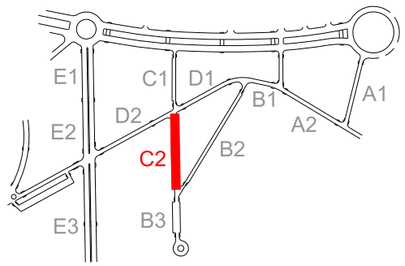
BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

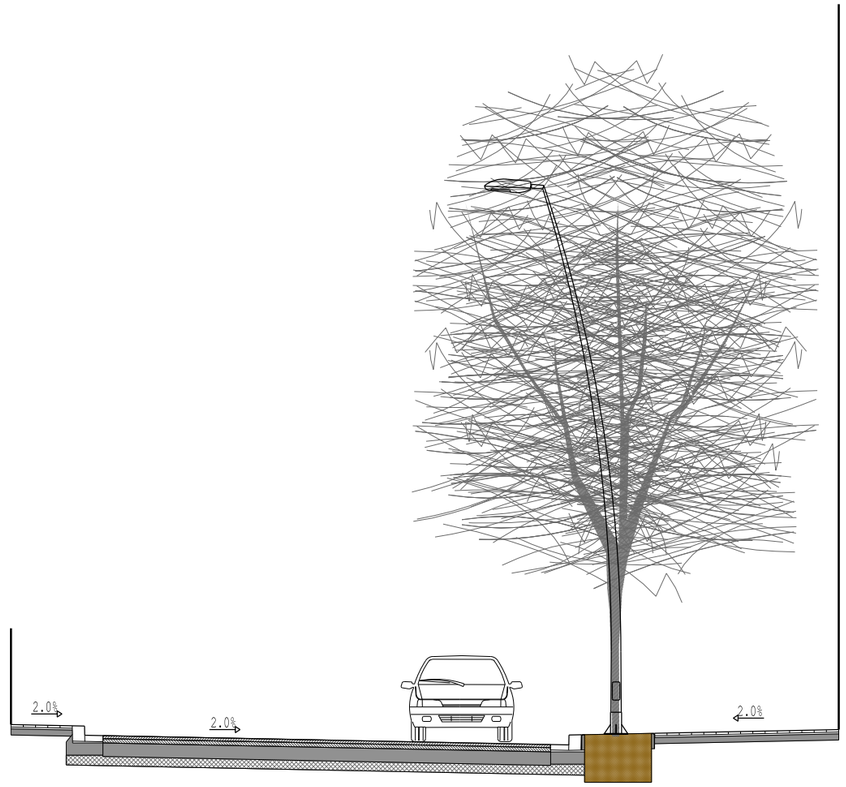




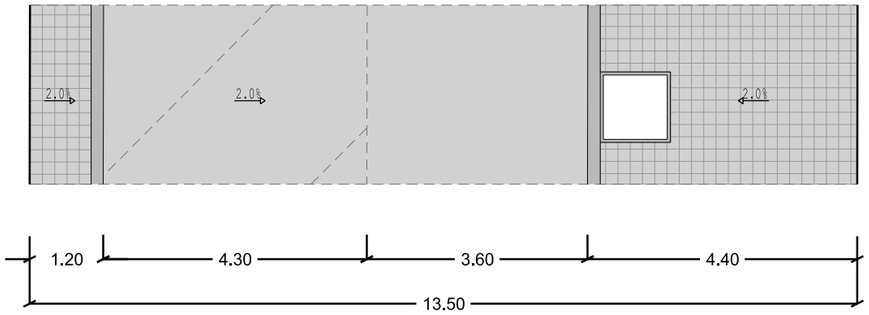
SECCIÓ TIPUS C1

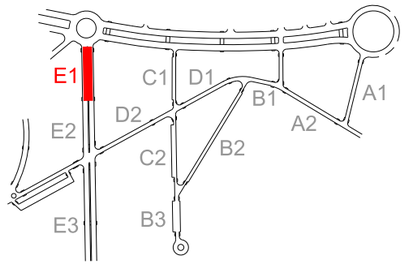






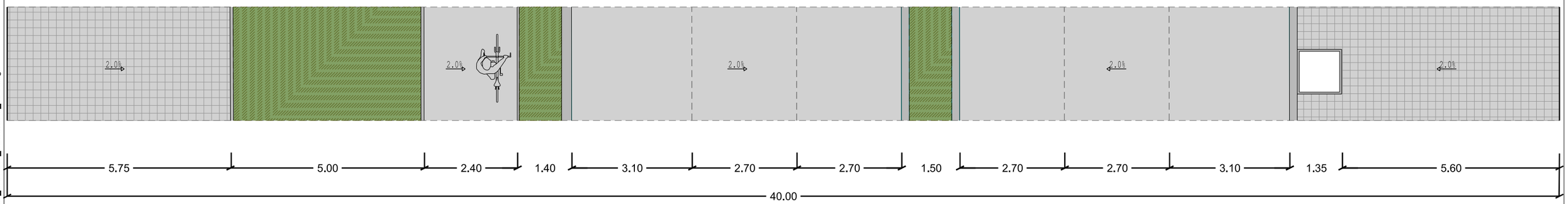
SECCIÓ TIPUS C2







SECCIÓ TIPUS E1



F800788_CAR0205_SECCIONS_VIAR1.dgn 17/12/2013 Codi: F800788

consorcibesòs

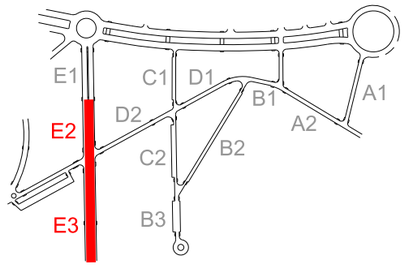
Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

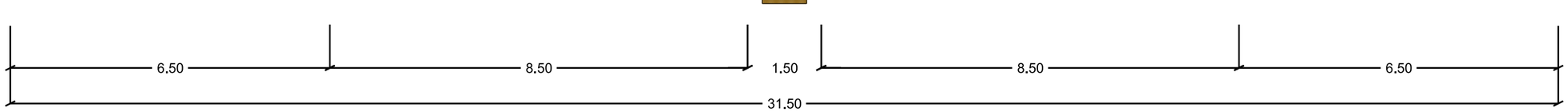
Desembre 2013

0,5 0 1 2 m 1:100

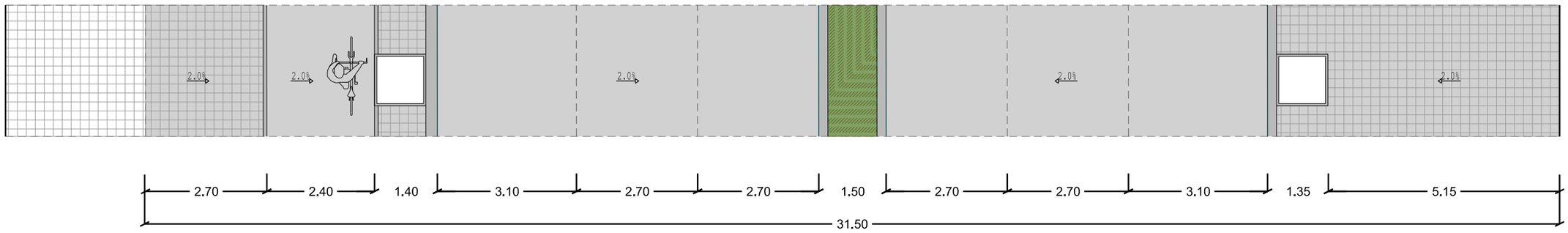
Secció tipus E1 **2.5.7**

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ





SECCIÓ TIPUS E2 i E3



Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR0205_SECCIONS_VIARI.dgn

consorcibesòs

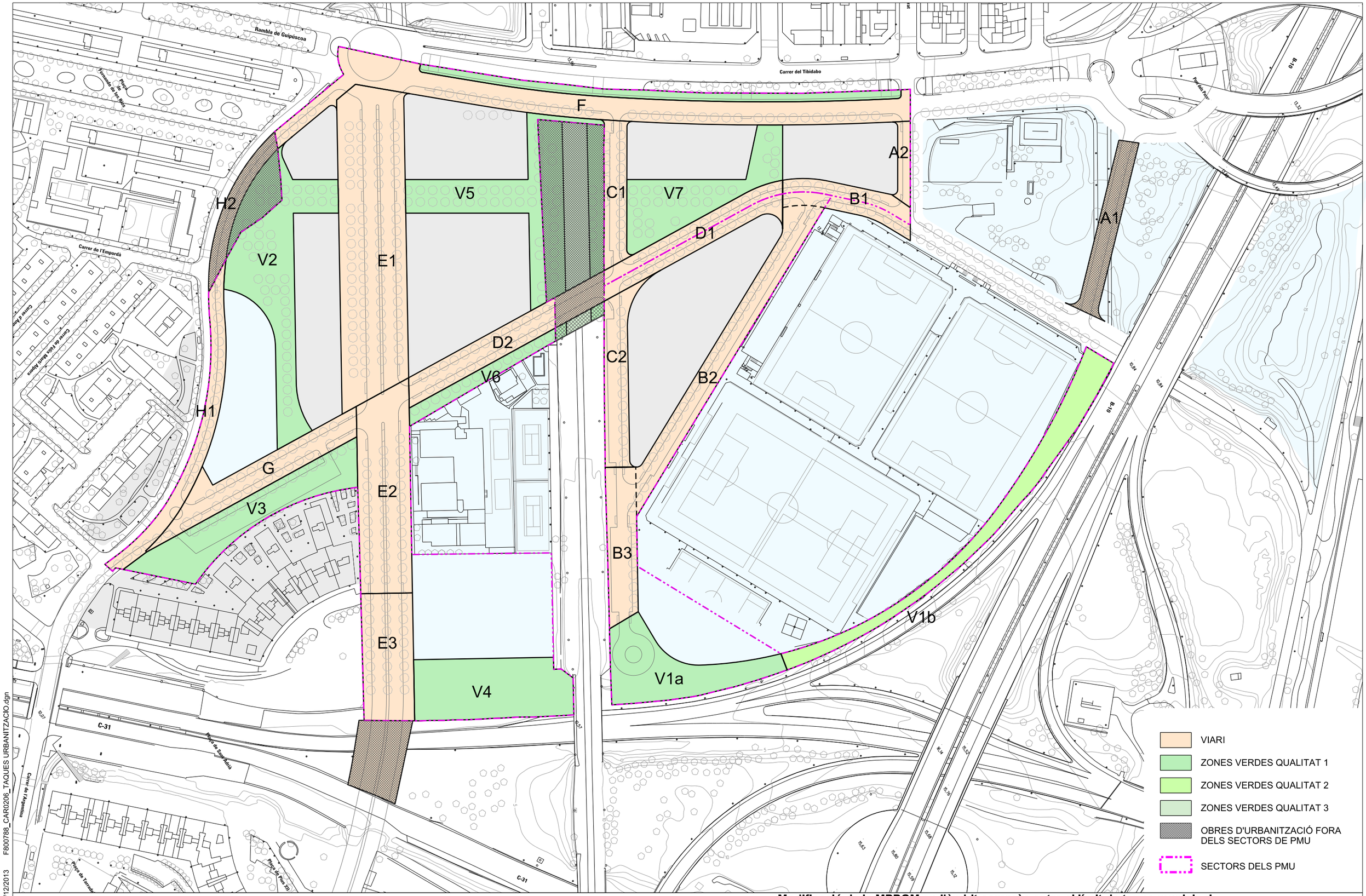
Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

0,5 0 1 2 m 1:100

Secció tipus E2 i E3 **2.5.8**

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ



consorcibesòs

Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

10 0 20 40 m 1:2.000

Projectes i obres d'urbanització reglats normativament

2.6

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 18/12/2013 F800788_CAR0206_TAQUES URBANITZACIO.dgn

8. ANNEXOS

8.1. Informe de sostenibilitat ambiental

BR

BARCELONA
REGIONAL

AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ



INFORME AMBIENTAL DE LA MODIFICACIÓ DE LA MPPGM EN L'ÀMBIT COMPRÈS ENTRE EL LÍMIT DE TERME MUNICIPAL DE BARCELONA I SANT ADRIÀ DE BESÒS, I ENTRE EL CARRER GUIPÚSCOA I LA GRAN VIA

Desembre 2013

Ajuntament
de Sant Adrià de Besòs

consorcibesòs

CLIENT

Ajuntament de Sant Adrià de Besòs

consorcibesòs

REDACCIÓ

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

CARRER 60, 25-27.
EDIFICI Z, PLANTA 2
SECTOR A, ZONA FRANCA
08040 BARCELONA
T 932 237 400
F 932 237 414

www.bcnregional.com
br@bcnregional.com

COORDINACIÓ

Marc Montlleó, *Director de Projectes Ambientals*

COL·LABORACIÓ

Jacob Cirera, *Ambientòleg*
Gemma Conde, Ambientòloga

i l'equip tècnic i administratiu de Barcelona Regional

© 2013, BARCELONA REGIONAL

[AGENDA 21 BCN] 100% FSC

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ 1

2. ANTECEDENTS 1

3. PLANEJAMENT VIGENT 1

4. MOTIVACIÓ DE LA PRESENT MODIFICACIÓ PUNTUAL DE PGM 2

5. PROPOSTA DE LA PRESENT MPPGM 2

6. OBJECTE DE L'INFORME AMBIENTAL 4

7. QUALITAT ACÚSTICA 4

7.1. Situació acústica actual 4

7.2. Situació acústica futura 7

8. ESPAIS VERDS 10

8.1. Situació actual dels espais verds 10

8.2. Situació futura dels espais verds 11

9. CONCLUSIONS AMBIENTALS FINAL 11

1. INTRODUCCIÓ

La Llei d'Urbanisme 2/2002 del 14 de març, va introduir el concepte de sostenibilitat i de protecció ambiental a les polítiques urbanístiques. En aquest sentit, la Llei exigeix com a part de la documentació necessària dels plans d'ordenació urbanística i les seves modificacions, l'elaboració d'un informe ambiental.

El text refós de la Llei d'Urbanisme (Decret legislatiu 1/2010) i el seu Reglament (Decret 305/2006) incorporen el requeriment ambiental a la redacció i execució del planejament urbanístic.

Els informes ambientals que tracten transformacions en zones ja urbanitzades han d'enfocar el seu vessant sostenibilista en fer de la ciutat un ecosistema amb major qualitat ambiental, i que comporti una millora en la qualitat de vida dels seus ciutadans. En el cas dels municipis tant urbanitzats com els de l'Àrea Metropolitana de Barcelona cal apostar per un urbanisme sostenible, que segueixi treballant per la ciutat compacta i complexa, disminuint la seva petjada ecològica i afavorint la cohesió social.

El present informe ambiental té per objecte fer un anàlisi de la "Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via" amb la finalitat d'indentificar, descriure i valorar els probables efectes ambientals dels canvis aportats per aquest nou planejament urbanístic.

2. ANTECEDENTS

L'àmbit de la present Modificació Puntual de PGM és un sector que ha patit diverses modificacions de planejament en els darrers 20 anys. La última és la *"Modificació Puntual de Pla General Metropolità en l'àmbit comprés entre el límit de terme Municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via"* aprovada el desembre de 2008.

Però anteriorment també ha tingut altres modificacions urbanístiques:

a) Modificació del Pla General Metropolità al marge dret del riu Besòs de Sant Adrià. Aprovada el 1993
b) Modificació del Pla General Metropolità en el Terrenys del R.C.D. Espanyol de Barcelona, a l'Avinguda de Sarrià, de l'antic camp de Tir i maniobres a Montcada i Reixac i del Sector Verneda - Can Picas a sant Adrià del Besòs. Aprovada el 1997
c) Modificació Puntual del P.G.M. al Sector "La Verneda- Can Picas", al Terme Municipal de Sant Adrià del Besòs. Aprovada el 1998
d) Modificació puntual del Pla general Metropolità als sectors de Ronda Litoral – Besòs i Camps de la Federació, en el Terme Municipal de Sant Adrià del Besòs. Aprovada el 2008

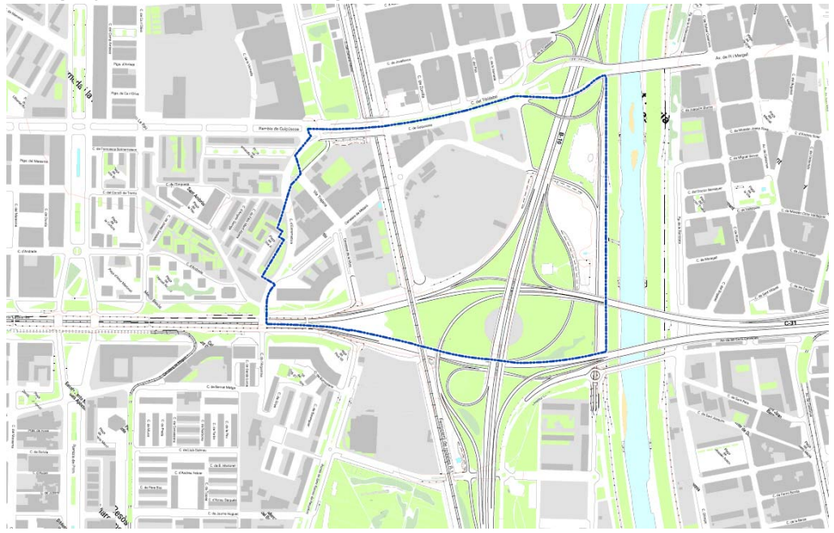
3. PLANEJAMENT VIGENT

La present Modificació Puntual del Pla General afecta a un sector localitzat a l'oest del municipi de Sant Adrià de Besòs, al marge dret del riu Besòs i que ocupa una superfície de 349.061 m^2.

El territori objecte d'aquesta modificació forma part del municipi de Sant Adrià i limita amb el municipi de Barcelona, essent un àmbit perifèric que es localitza a tocar del Riu Besòs. Actualment l'àmbit es caracteritza per ser una zona amb teixit industrial amb equipaments esportius, essent una zona afectada pel pas de diferents infraestructures importants com la Ronda Litoral i la infraestructura ferroviària per on hi circula la línia de rodalies del Maresme.

L'àmbit limita al nord amb el carrer Guipúscoa – Tibidabo, a l'est pel marge dret del Riu Besòs, al sud amb la Gran Via de les Corts Catalanes i a l'Oest amb el terme municipal de Barcelona (carrer d'Extremadura).

Imatge 1: Emplaçament de l'àmbit de la present MPPGM



Font: © Barcelona Regional

El planejament vigent a l'àmbit correspon a un sector de 34,9 ha dintre de les quals 21,1 ha són sòls d'ordenació directa i va delimitar dos sectors de Pla de Millora Urbana: el de Sant Raimon de Penyafort amb 7,1 ha i el de Can Serra – Ciutat Esportiva de 6,6 ha.

Taula 1: Quadre general

Quadre general de la Modificació puntual del PGM		
Àmbits d'ordenació	**Superfície (m^2)**	**%**
PMU Sant Raimon de Penyafort	71.555	20%
PMU Can Serra - Ciutat Esportiva	66.091	19%
Sòls d'ordenació directa	211.415	61%
Total superfície modificació puntual	349.061	100%

Font: Memòria Justificativa. Documents ordenació Modificació Puntual del PGM de l'àmbit 2008.

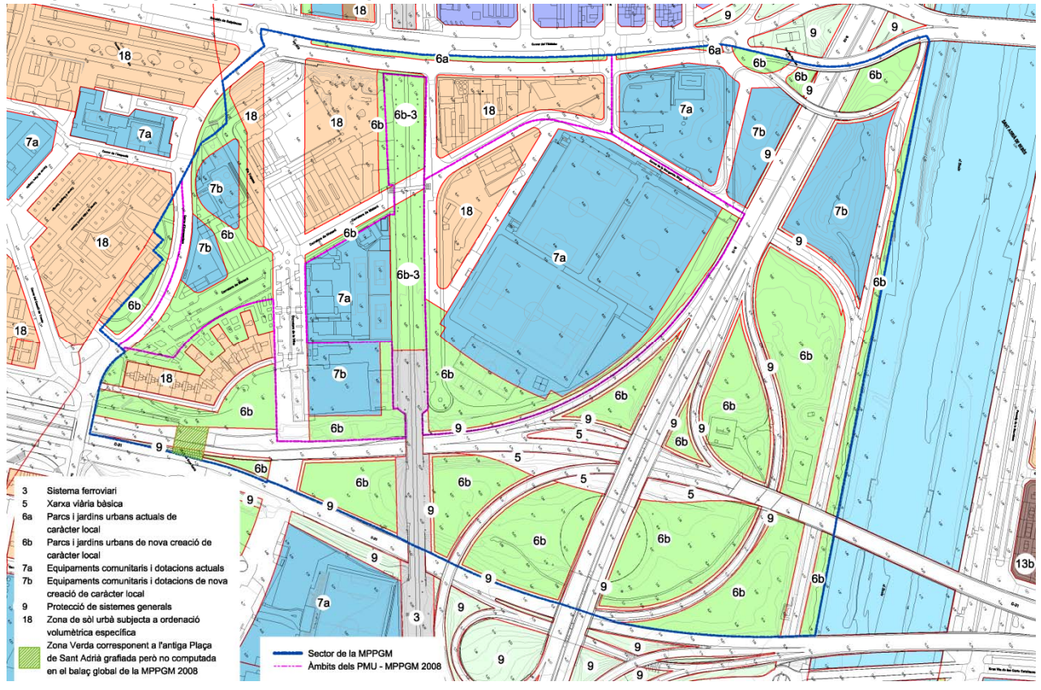
El planejament vigent de l'àmbit és el que es mostra a continuació, on destaca especialment les qualificacions de Xarxa viària i protecció de sistemes (33,79%), els parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local (28,06%) i equipaments (24,32%):

Taula 2: Zonificació planejament vigent

		Zonificació MPPGM	
Concepte	**Clau**		
Sistemes		**316.941 m²**	**90,80%**
Ferroviari	**3**	5.647 m²	1,62%
Xarxa viària bàsica i Protecció de sistemes	**5 i 9**	117.934 m²	33,79%
Xarxa viària bàsica	**5**		
Protecció de Sistemes	**9**		
Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local	**6b**	99.838 m²	28,60%
Parcs i jardis urbans / Ferroviari	**6/3**	8.641 m²	2,48%
Equipaments	**7a i 7b**	84.881 m²	24,32%
Públics existents i privats	**7a**		
De nova creació de caràcter local	**7b**		
Zones		**32.120 m²**	**9,20%**
Subjecta a ordenació volumètrica específica	**18**	32.120 m²	9,20%

Font: Memòria de la Modificació Puntual del PGM de l'àmbit 2013.

Imatge 2: Plànol del planejament vigent de l'àmbit



Font: Memòria de la Modificació Puntual del PGM de l'àmbit 2013.

Els objectius generals d'aquesta proposta del 2008 eren els de garantir, dintre del sector, l'establiment d'un eix viari de connexió entre la Sagrera i el Fòrum, previst al Pla General Metropolità. Aquest eix comporta la necessitat de reordenar gran part del sector, permetent millorar les connexions entre ambdós costats de la via del tren per on circulen els trens de rodalies de la línia del maresme. Proposava a més el canvi de part dels equipaments i dels usos industrials cap a usos residencials i terciaris garantint les reserves necessàries d'equipaments i espais lliures.

4. MOTIVACIÓ DE LA PRESENT MODIFICACIÓ PUNTUAL DE PGM

La present Modificació es formula per iniciativa del Consorci del Besòs i té com a objectiu central modificar de forma puntual el planejament vigent en l'àmbit delimitat per la Modificació, aprovada el 22 de desembre de 2008, amb la finalitat de garantir la viabilitat dels desenvolupaments urbanístics projectats i d'ajustar les determinacions a la realitat que s'ha pogut comprovar posteriorment, principalment per diversos motius (baixada dels preus del mercat immobiliari, variacions entre la medició digital i les superfícies especificades en la modificació, etc.)

Les motivacions de la present modificació puntual, ubicada entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via de Sant Adrià del Besòs són:

- S'han detectat canvis significatius en les cotes de rasant, com a conseqüència d'un estudi més detallat de la cobertura ferroviària.
- Cal racionalitzar les pendents per ajustar-se a les cotes de rasant dels carrers existents.
- S'imposa millorar la funcionalitat dels equipaments i dels espais públics.
- Alguns carrers, especialment el tram de l'Antiga carretera a Mataró, entre Sant Ramon de Penyafort i la cobertura ferroviària, han pujat la pendent per sobre dels límits permesos d'accessibilitat.
- La revisió de l'estudi econòmic obliga a una optimització de les despeses d'urbanització per poder garantir la viabilitat de l'operació sense perdre la qualitat urbanística necessària per transformar aquest sector.

5. PROPOSTA DE LA PRESENT MPPGM

L'àmbit de la MPPGM entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via de les Corts Catalanes ocupa una superfície de 349.061 m^2, dels que gairebé el 90% estaran destinats als sistemes (36% a viari, ferroviari i protecció de sistemes, un 29% a parcs i jardins i un 24% a equipaments) i un 10% a les zones (qualificació 18). Predominen els sòls destinats a sistemes.

Imatge 3: Àmbit de la MPPGM

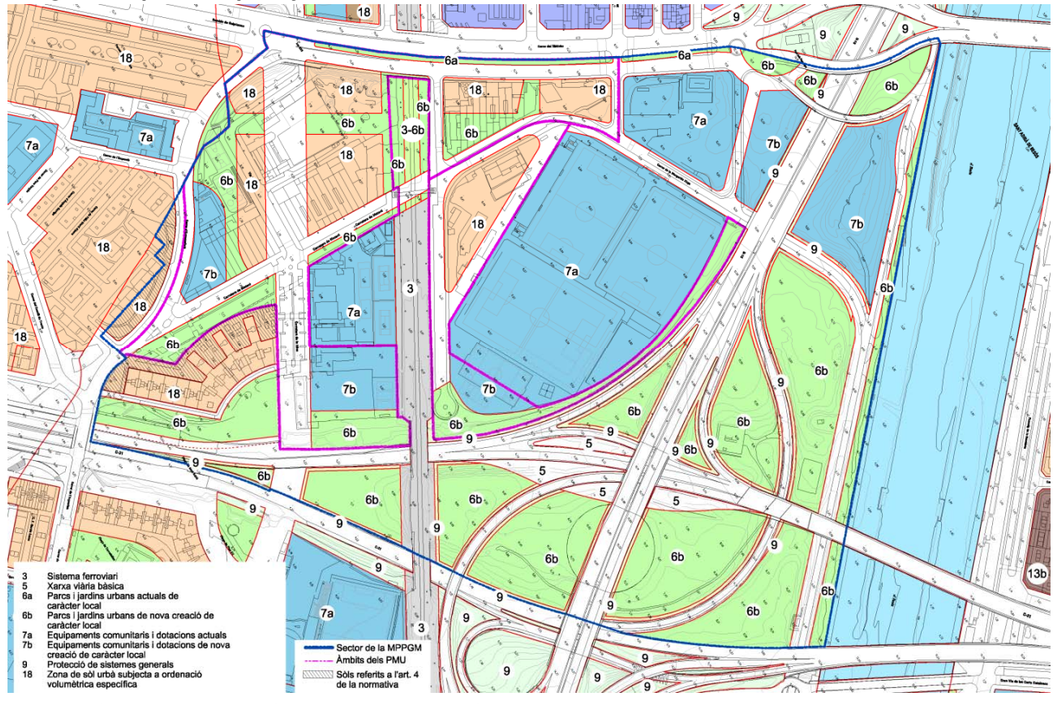


Font: Memòria de la Modificació Puntual del PGM de l'àmbit 2013.

Els principals objectius d'aquesta modificació són:

1. Adaptar l'espai públic a les cotes de rasant comprovades, plantejant recorreguts accessibles per a vianants i millorant la connectivitat entres els espais lliures i els equipaments.
2. Qualificar d'acord amb la realitat existent, sòls de sistemes en els quals no està previst cap canvi d'ús.
3. Ajustar l'àmbit del PMU de Can Serra - Ciutat Esportiva, deixant fora els camps de Futbol considerant-los com sòl urbà consolidat ja que no participen de les càrregues i beneficis de cap polígon d'actuació urbanística.
4. Garantir la viabilitat econòmica de l'operació urbanística, mitjançant l'ajust (racionalització) de les càrregues d'urbanització externes i internes de cada Pla de Millora Urbana.
5. Ajustar el planejament amb la cartografia 1:1000 de l'AMB
6. Donar una major flexibilitat tant a l'ordenació de l'edificació com d'alguns paràmetres urbanístics amb la finalitat d'adaptar-se millor al les necessitats del mercat immobiliari.
7. Adequar algunes peces d'equipament per millorar tant la seva funcionalitat com la relació amb l'espai públic.

Imatge 4: Proposta de planejament



Font: Memòria de la Modificació Puntual del PGM de l'àmbit 2013.

Imatge 5: Comparativa entre planejament vigent i proposat:

		Zonificació MPPGM 2008		Zonificació Proposta 2013	
Concepte	**Clau**				
Sistemes		**316.941 m²**	**90,80%**	**313.958 m²**	**89,94%**
Ferroviari	**3**	5.647 m²	1,62%	10.382 m²	2,97%
Xarxa viària bàsica i Protecció de sistemes	**5 i 9**	117.934 m²	33,79%	116.644 m²	33,42%
Xarxa viària bàsica	**5**			105.485 m²	30,22%
Protecció de Sistemes	**9**			11.158 m²	3,20%
Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local	**6b**	99.838 m²	28,60%	100.438 m²	28,77%
Parcs i jardis urbans / Ferroviari	**6/3**	8.641 m²	2,48%	1.543 m²	0,44%
Equipaments	**7a i 7b**	84.881 m²	24,32%	84.951 m²	24,34%
Públics existents i privats	**7a**			59.873 m²	17,15%
De nova creació de caràcter local	**7b**			25.078 m²	7,18%
Zones		**32.120 m²**	**9,20%**	**35.103 m²**	**10,06%**
Subjecta a ordenació volumètrica específica	**18**	32.120 m²	9,20%	35.103 m²	10,06%
Total		**349.061**	**100,00%**	**349.061**	**100,00%**

Reserves		Planejament vigent	Planejament Proposta
Espais lliures	**6**	99.838 m²	100.438 m²
Equipaments	**7**	84.881 m²	84.951 m²
Total		**184.719** m²	**185.390** m²

Font: Memòria de la Modificació Puntual del PGM de l'àmbit 2013.

Els objectius de la present MPPGM no varien substancialment respecte als objectius de la modificació aprovada el 2008: excepte el punt que feia referència a part de la cobertura de la via del tren i a la reurbanització dels espais intersticials per garantir una major permeabilitat entre l'àmbit i el riu Besòs. Que en la nova ordenació no es recull perquè es considera per garantir la permeabilitat i convertir els espais buits a zones de passeig caldria una remodelació dels nusos viaris, remodelació que no és objecte d'aquesta proposta.

6. OBJECTE DE L'INFORME AMBIENTAL

El present informe té com a principal objectiu analitzar els canvis ambientals que suposa la nova ordenació proposada respecte l'ordenació aprovada l'any 2008. Els canvis d'aquesta modificació no afecten a la totalitat dels aspectes ambientals que ja van estar avaluats i aprovats a l'anterior planejament del 2008. Així doncs, i considerant l'existència d'un estudi ambiental previ que acompanyava la modificació de 2008, el present informe es centra en analitzar els aspectes ambientals que són susceptibles de patir canvis respecte el planejament vigent.

Per tant, aquest informe desenvolupa i amplia únicament els aspectes ambientals rellevants amb els canvis proposats, ja que les modificacions són puntuals i no en varien substancialment els objectius principals ja aprovats al 2008.

Així doncs, després d'un anàlisi ambiental global previ s'ha conclòs que els temes ambientals que poden tenir una variació respecte a l'informe previ del 2008 són els següents:

- Qualitat acústica: degut a la reducció de part de la llosa de cobertura del tren, cal veure si a les noves zones residencials es compleixen els límits de soroll establerts pel Mapa de Capacitat.
- Espais verds: aquesta modificació puntual de PGM comporta un canvi en la distribució dels verds de la zona. En aquest informe s'analitza els canvis que portarà aquesta nova distribució de verds per a la zona.

A continuació es descriu la situació actual i els canvis amb la MPPGM d'aquests dos aspectes.

7. QUALITAT ACÚSTICA

7.1. Situació acústica actual

L'àmbit de la present MPPGM està situat molt pròxim a grans infraestructures de comunicació que condicionen els nivells de soroll existent a la zona.

Les principals fonts de soroll provenen del trànsit viari intern de la zona, de la línia de tren de rodalies, de la Ronda Litoral, de les petites activitats industrials (nivells de soroll no rellevants) i de l'activitat associada als equipaments existents (no rellevant).

El principal trànsit local circula pel carrer Tibidabo – Rambla Guipúscoa amb intensitats que oscil·len entre els 24.000 i uns 16.000 vehicles / dia (els 2 sentits de la marxa). Aquest tram té nivells elevats de trànsit perquè connecta a banda i banda del Besòs, i també perquè acull el trànsit provinent de la Ronda Litoral que es dirigeix a la zona industrial de l'entorn o bé com alternativa en moments puntuals de congestió de la mateixa Ronda Litoral, enllaçant amb la rambla Prim fins el carrer Aragó.

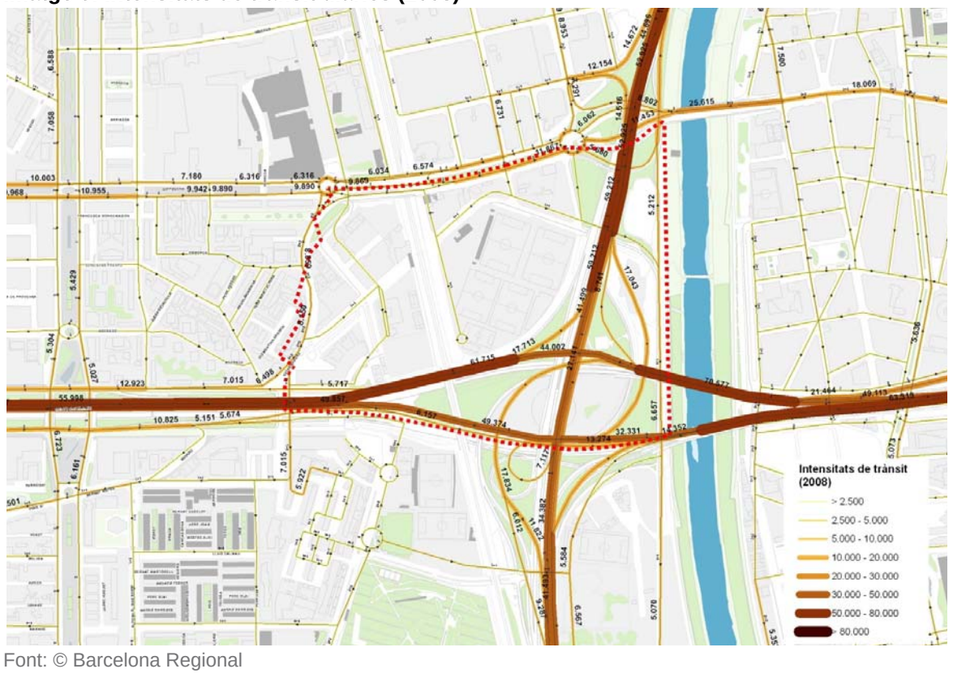
Una altra via important és el carrer Extremadura, que amb uns nivells de 9.000 vehicles / dia, també canalitza una part important del trànsit de la zona.

La resta de vies són més locals i internes del sector, i tenen un trànsit circulant que es situa majoritàriament per sota dels 2.000 vehicles / dia.

Una altra font de soroll és la produïda per la línia R1 de Rodalies, que va de Barcelona - Sants a Mataró. La R1 és una de les línies que transporta més viatgers de la xarxa de Rodalia de Barcelona. El 2008 van utilitzar-la més de 100.000 passatgers al dia, amb un total d'usuaris de més de 39 milions de passatgers al llarg de l'any. Per aquesta línia no hi circulen trens de mercaderies.

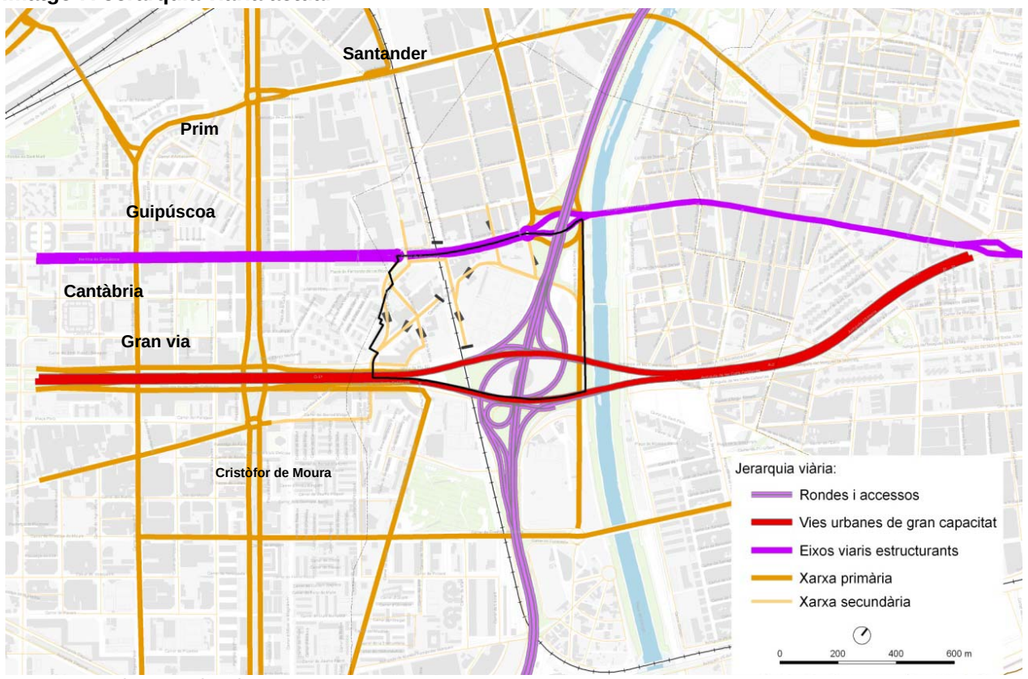
Una font de soroll molt rellevant és la Ronda Litoral, que conforma una de les artèries més importants d'accés i de servei a la ciutat. Aquesta via redistribueix el trànsit de la ciutat i desenvolupa una funció de connectivitat a nivell metropolità. En els trams situats a tocar de l'àmbit, presenta un volum de trànsit de l'ordre dels 110.000 vehicles / dia en els dos sentits de la marxa.

Imatge 6: Intensitats de trànsit diàries (2008)



Font: © Barcelona Regional

Imatge 7: Jerarquia viària actual



Font: © Barcelona Regional

A continuació s'avaluen els nivells de soroll diürn i nocturn existent, per poder fer una diagnosi de la situació acústica actual.

Nivells de soroll diürn:

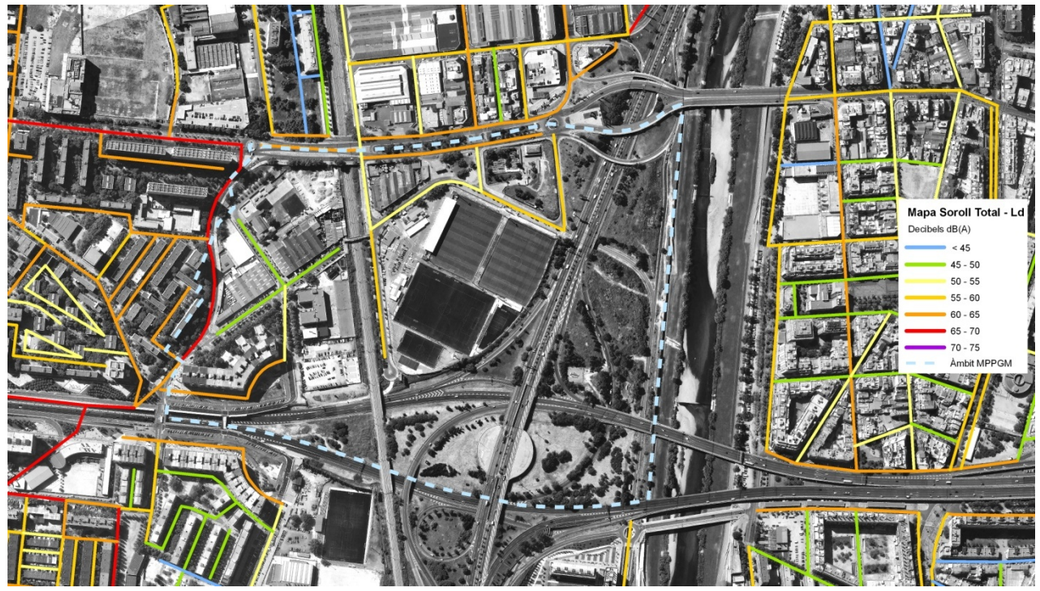
Durant el dia els nivells de soroll més elevats es situen al voltant del carrer Extremadura, amb nivells de 65-70 dB(A), i del carrer Guipúscoa, que registra uns nivells lleugerament menors de 60-65 dB(A). Aquests dos carrers són els que concentren major volum de trànsit dins del sector, i per tant també és lògic que siguin els àmbits on es situen els nivells de soroll més elevats.

Malgrat els nivells de trànsit són menors al carrer Extremadura, els nivells de soroll en façana dels edificis són lleugerament més elevats perquè la secció del carrer és més estreta que no pas el carrer Guipúscoa.

La resta de carrers tenen uns nivells de trànsit força menors i per tant també tenen uns nivells menors, majoritàriament entre els 45 – 60 dB(A).

Aquestes dades són nivells de soroll total, és a dir, la suma de totes les fonts de soroll existents a l'àmbit (trànsit intern + grans infraestructures de mobilitat + activitats).

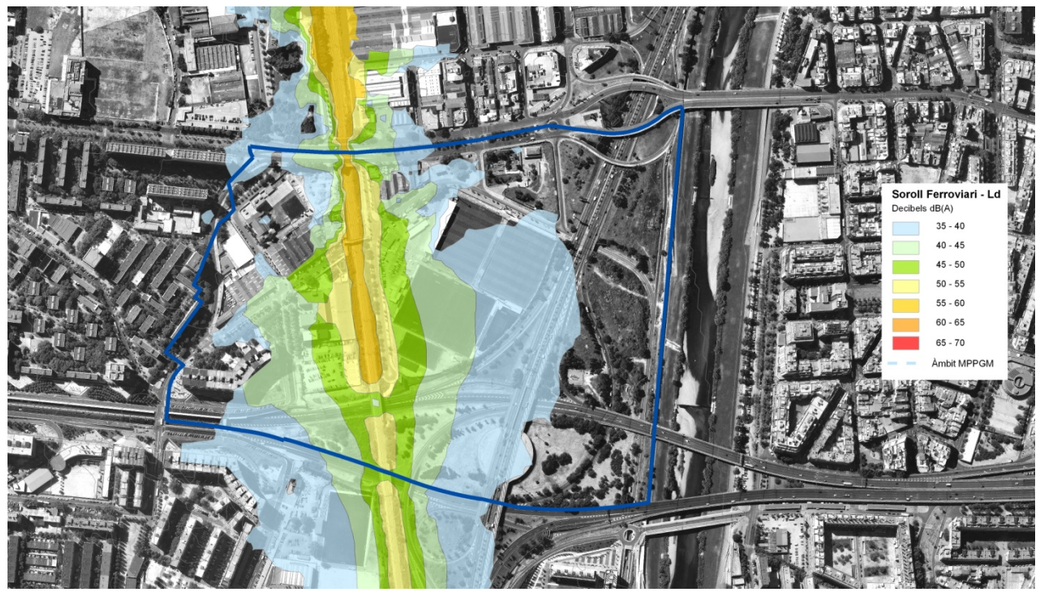
Imatge 8: Mapa de soroll Total, en el període diürn



Font: © Barcelona Regional, a partir MES Barcelonès I

Pel que fa al soroll ferroviari provinent de la línia de tren Barcelona – Sants a Mataró, tal i com es pot veure en la següent imatge, els nivells acústics associats són relativament baixos, ja que coincideix que és un tram recte, sense pendent, sense presència de cap estació, i on el tren acostuma a no accelerar ni frenar. Això fa que els nivells a les façanes dels edificis més exposats no superi els 60 dB(A) en el període diürn.

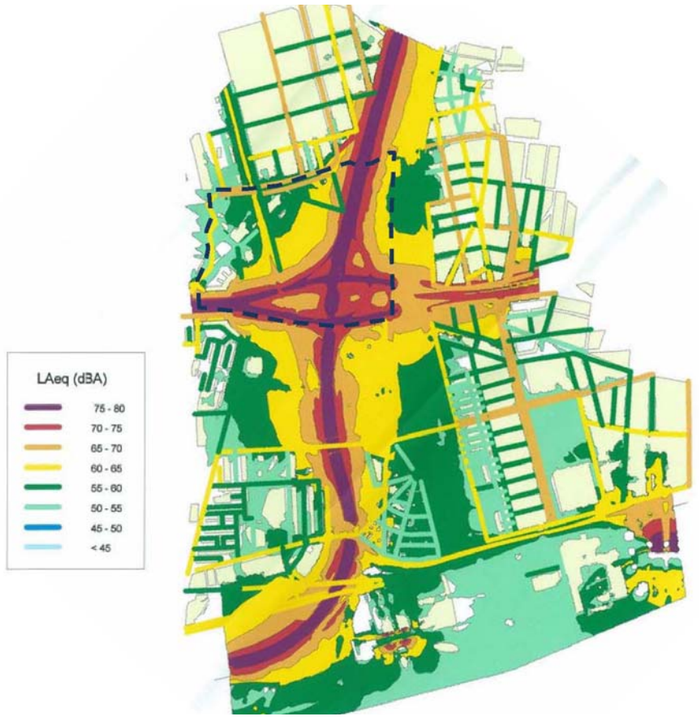
Imatge 9: Mapa de soroll Ferroviari, en el període diürn



Font: © Barcelona Regional, a partir del MES d'ADIF de l'UME 4

Per últim, comentar que fora de l'àmbit de la MPPGM sí que hi ha una font de soroll rellevant, que com a soroll de fons incideix en la qualitat acústica de l'entorn: La Ronda Litoral, que pel volum i per la proximitat fa que la seva presència es noti acústicament a la major part de l'àmbit.

Imatge 10: Mapa de soroll de la Ronda Litoral, en el període diürn



Font: Mapa de Soroll del municipi de Sant Adrià del Besòs, 2007

En resum, durant el període diürn els nivells de soroll més elevats es produeixen al carrer Extremadura, amb uns 65-70 dB(A), seguit dels carrers de Guipúscoa i part de l'Avinguda de les Corts Catalanes amb nivells de 60-65 dB(A). La resta de carrers tenen uns nivells de soroll per sota els 60 dB(A), que es considera de bona qualitat acústica. Els carrers Trajana i la carretera de Mataró són els que tenen uns nivells de soroll més baixos, amb 45-50 dB(A).

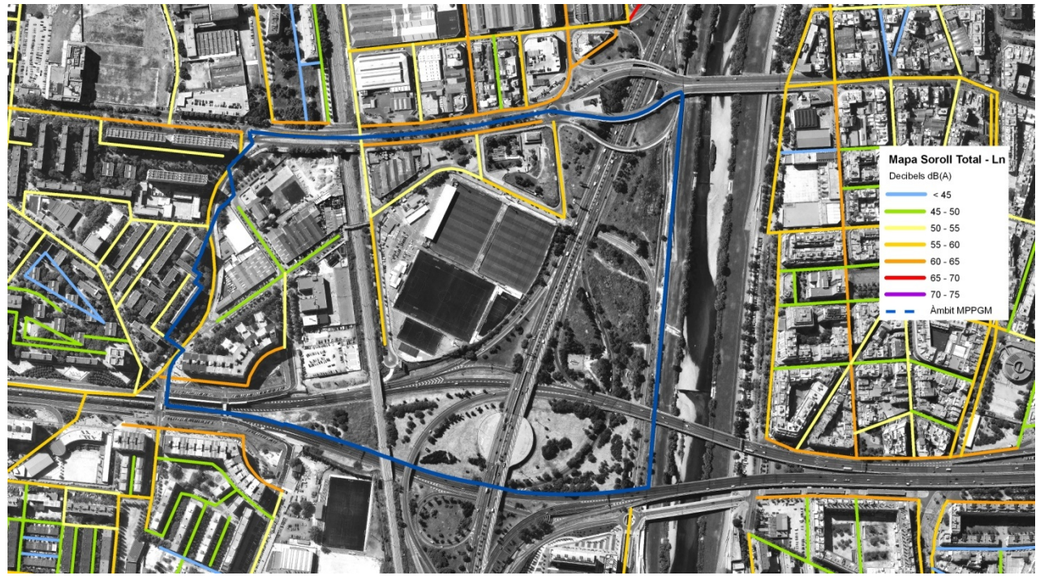
També cal destacar que la incidència acústica de la línia de tren és menor, ja que els nivells d'emissió en aquest tram són baixos. En canvi, sí que destaca la presència de la Ronda Litoral, que com a soroll de fons té presència a gran part de l'àmbit de la present MPPGM.

Nivells de soroll nocturn:

Els nivells de soroll en el període nocturn disminueixen notablement respecte al diürn, arribant a disminuir fins a 10 dB(A) en alguns carrers, com és el cas del carrer Extremadura. En el cas del carrer Guipúscoa, en canvi ,els nivells no baixen tant ja que el volum de trànsit no varia tant respecte al dia, al ser un eix estructurant.

Els nivells acústics totals (la suma de totes les fonts de soroll) característics del període nocturn estan entre els 45 – 60 dB(A). Els nivells de soroll més elevats es situen en el carrer de Guipúscoa i a un tram de l'Avinguda de les Corts Catalanes, amb 60-65 dB(A). La resta de carrers tenen una bona qualitat acústica.

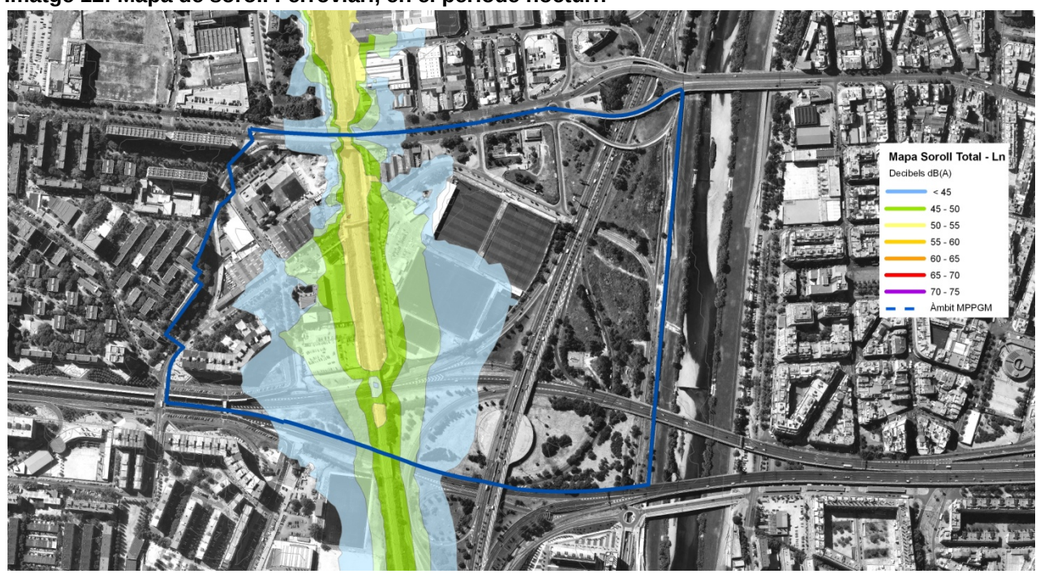
Imatge 11: Mapa de soroll Total, en el període nocturn



Font: © Barcelona Regional, a partir MES Barcelonès I

Respecte al soroll del ferrocarril, els nivells en les façanes més properes baixen generalment uns 5 dB(A) respecte al període diürn, no superant els 50 dB(A). En general es pot dir que la incidència del tren és menor, i no causa gaires molèsties als veïns de la zona.

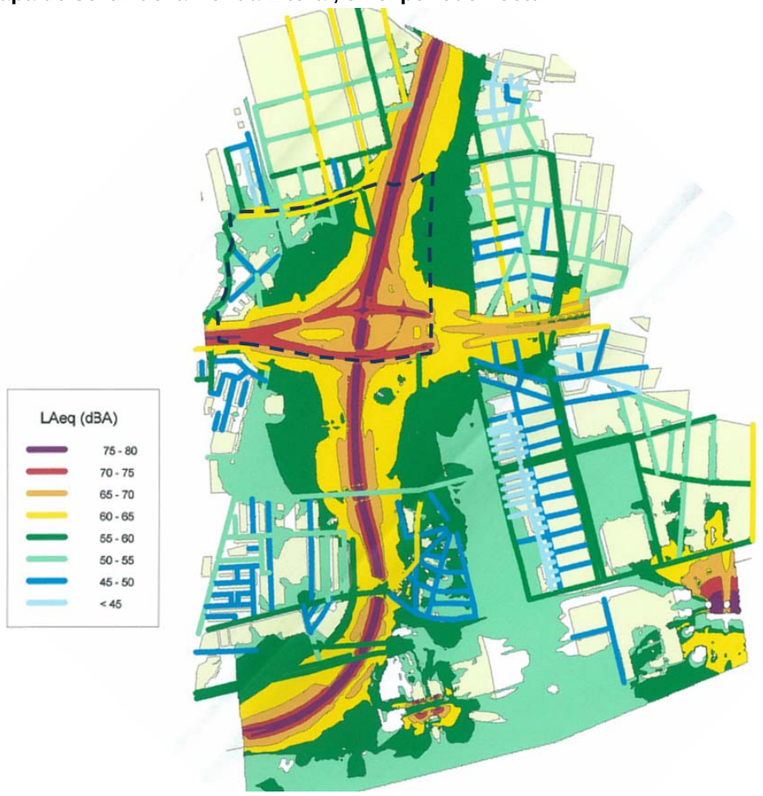
Imatge 12: Mapa de soroll Ferroviari, en el període nocturn



Font: © Barcelona Regional, a partir del MES d'ADIF de l'UME 4

En el cas de la Ronda Litoral, tal i com passava en el període diürn, és fa sentir en les zones més pròximes a aquesta. La disminució de soroll respecte al període diürn no és tan acusada com altres fonts, ja que al ser una infraestructura important, la disminució de trànsit no és tant acusada com altres vies de la zona.

Imatge 13: Mapa de soroll de la Ronda Litoral, en el període nocturn



Font: Mapa de Soroll del municipi de Sant Adrià del Besòs, 2013

En resum, durant el període nocturn els nivells de soroll més elevats dins de l'àmbit es produeixen al carrer Guipúscoa i a l'Avinguda de les Corts Catalanes, amb 60-65 dB(A). La majoria de carrers tenen uns nivells de soroll per sota els 55 dB(A), que es considera de bona qualitat acústica.

Igual que en el període diürn la incidència acústica de la línia de tren és menor, i en canvi sí que destaca com a soroll de fons la presència de la Ronda Litoral.

7.2. Situació acústica futura

Per poder fer una avaluació de la situació acústica futura associada a l'aprovació de la MPPGM s'ha d'analitzar dos aspectes: en primer lloc analitzar si es preveu que s'incorporin noves de fonts de soroll o bé augmentin els nivells existents, i en segon lloc si aquests nivells acústics futurs estan dins dels límits permesos.

L'eina que determina els valors límits de soroll és el Mapa de Capacitat, que en funció de les zones de sensibilitat i els usos del sòl estableix uns límits més restrictius o no. La prioritat d'aquesta zonificació acústica és protegir les zones residencials, que són les que tenen uns nivells límits més baixos, mentre que les zones afectades per soroll de grans infraestructures o per presència d'activitats industrials permeten uns nivells menys restrictius.

Els límits de les següents zones de sensibilitat acústica i per les diferents franges del dia són els següents:

Imatge 14: Mapa de soroll Total, en el període nocturn

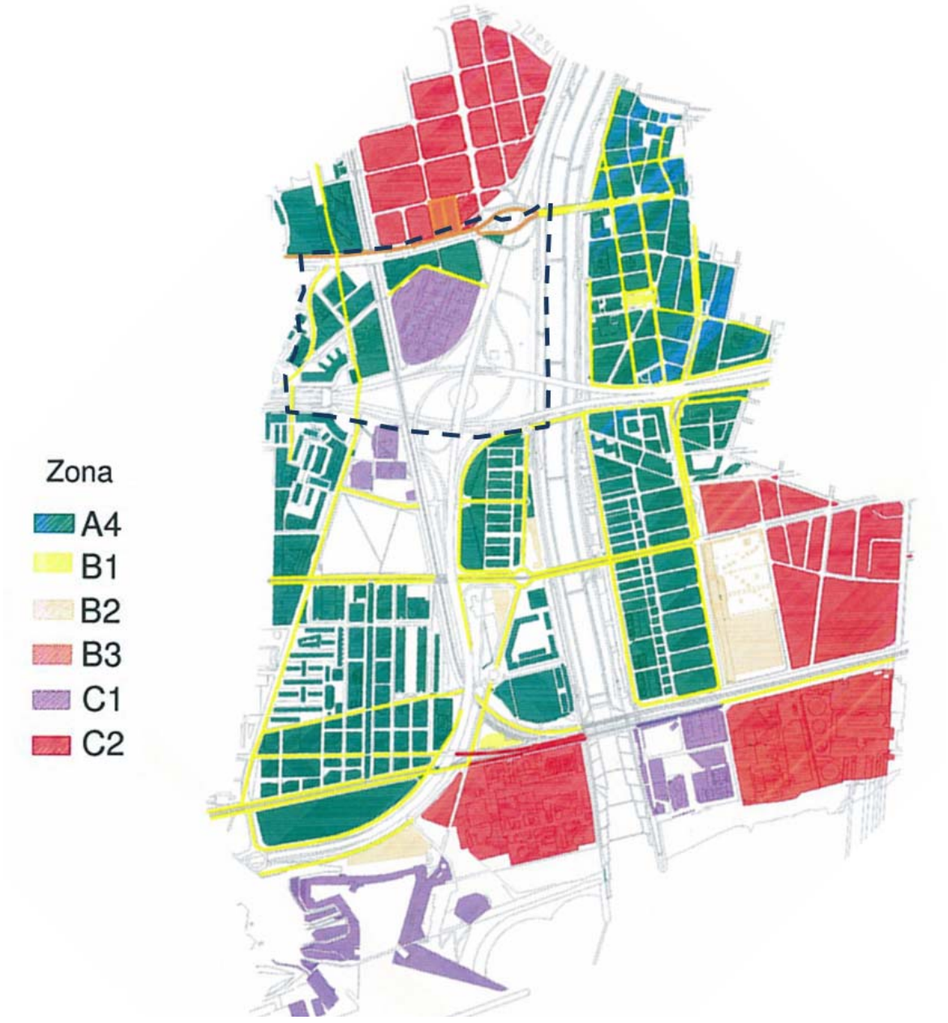
Zones de sensibilitat acústica i usos del sòl	Valors límit d'immissió en dB(A)		
	$L_{d(7\,h-21\,h)}$	$L_{e(21\,h-23\,h)}$	$L_{n(23\,h-7\,h)}$
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)			
(A1) Espais d'interès natural i altres	-	-	-
(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45
(A3) Habitatges situats al medi rural	57	57	47
(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B)			
(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55
(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a **(C1)**	65	65	55
(B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial	65	65	55
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAIXA (C)			
(C1) Usos recreatius i d'espectacles	68	68	58
(C2) Predomini de sòl d'ús industrial	70	70	60
(C3) Àrees del territori afectades per sistemes generals d'infraestructures de transport o altres equipaments públics	-	-	-

Nota: valors d'atenció en les zones urbanitzades existents i per als usos del sòl (A2), (A4), (C1) i (C2) i per a habitatges existents en el medi rural (A3), el valor límit d'immissió s'incrementa en 5 dB(A).

Font: Annexos del Reglament de la Llei 16/2002

L'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs està revisant el seu Mapa de Capacitat Acústica (aprovat el 2008) per adequar-lo a la normativa vigent. Com que l'Ajuntament té una proposta de Mapa força avançada, aquesta proposta s'ha utilitzat en aquest informe ambiental per analitzar si amb la MPPGM estaríem dins els límits acústics previstos.

Imatge 15: Proposta de Mapa de Capacitat Acústica de Sant Adrià de Besòs (no aprovada)



Font: Ajuntament Sant Adrià del Besòs, 2007

La proposta de Mapa de Capacitat preveu que a l'àmbit de la MPPGM gran part dels sòls estiguin classificats com a A4 (Predomini del sòl d'ús residencial), com a C1 (Usos recreatius i d'espectacles) i com a B1 (Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents).

Possibles canvis acústics amb la MPPGM

El canvi acústic més important està relacionat amb la cobertura de les vies del tren. En el planejament vigent del 2008 estava previst fer una cobertura de les vies amb l'objectiu de donar continuïtat al teixit urbà situat banda i banda d'aquesta infraestructura.

En la present MPPGM es continua fent aquesta cobertura de les vies per seguir connectant ambdues bandes de la infraestructura, però es redueix part de la cobertura en el tram situat més al sud-est. Així doncs, la cobertura prevista en la MPPGM anirà des de la Rambla Guipúscoa fins a la Carretera de Mataró.

Per analitzar si amb aquesta situació es compleixen els nivells de soroll establerts al Mapa de Capacitat acústica, s'analitza el cas més desfavorable. En aquesta MPPGM la façana més exposada al soroll ferroviari es situa la zona subjecte a ordenació volumètrica específica (clau 18) de la carretera de Mataró, tal i com s'indica en la següent imatge.

Imatge 16: Zona propera a la cobertura de les vies



Font: Memòria de la Modificació Puntual del PGM de l'àmbit 2013.

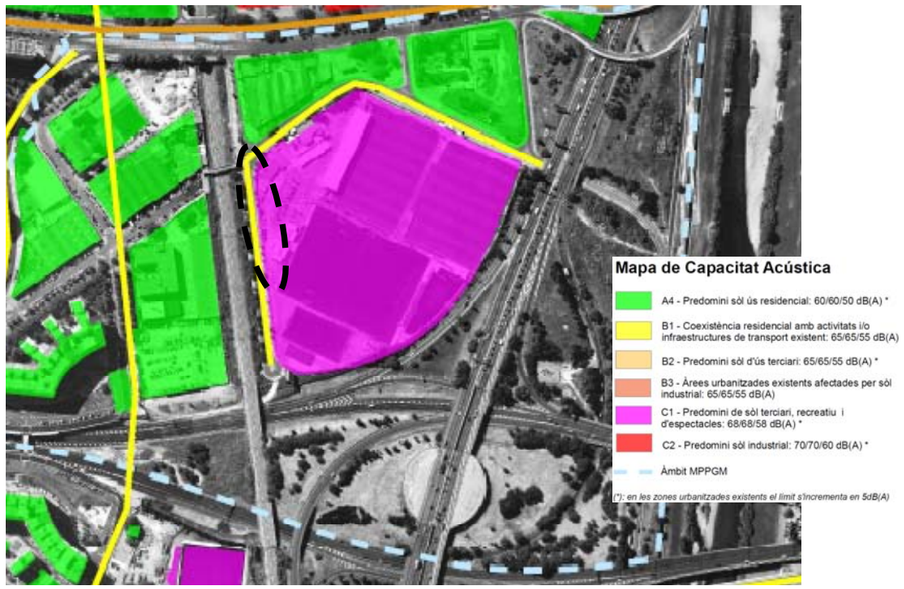
Aquesta zona, tal i com s'ha descrit en l'apartat anterior, els nivells de soroll provinents del tren són relativament baixos, essent el soroll actual d'aquesta façana de 59,7 dB(A) de dia i tarda i 55,4 dB(A) en el període de nit.

La proposta de Mapa de Capacitat de l'Ajuntament estableix que aquesta façana estaria classificada com a B1 (Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existent). Els límits per aquestes zones són de 65 dB(A) en període diürn i vespertí, i de 55 dB(A) en el període nocturn.

Per tant, en el període diürn i de vespre es compliran amb els límits establerts pel Mapa de Capacitat, i en el període nocturn es superarà el nivell de soroll només en 0,4 dB(A), una superació que és irrellevant.

Com a conclusió, es confirma que no cal adoptar cap tipus de mesura acústica, ja que la MPPGM proposa una ordenació compatible amb la situació acústica existent i amb els límits establerts pel Mapa de Capacitat.

Imatge 17: Mapa de Capacitat a la zona pròxima a les vies del tren



Font: Barcelona Regional

Per últim esmentar que es proposa que el Mapa de Capacitat incorpori la presència de la zona amb clau 18, i n'adeqüi l'actual classificació de C1 (Usos recreatius i d'espectacles). Es considera que la classificació més adequada és la d'una zona B1 (Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existent).

Imatge 18: Línia de Rodalies R1, de Barcelona-Sants a Mataró



Font: Barcelona Regional

Apart dels canvis relacionats amb la cobertura de les vies, hi ha altres punts on també es preveuen possibles canvis acústic:

Amb l'aprovació de la MPPGM s'eliminarà una de les fonts existents (però que ja no està inclosa en el planejament vigent): el soroll associat a les petites activitats i magatzems situats a la carretera de Mataró. Aquestes activitats seran reemplaçades per una zona subjecta a ordenació volumètrica específica (clau 18), preveient-se que es mantindrà els nivells actuals de bona qualitat acústica.

El Mapa de capacitat proposa classificar aquesta zona com a A4 (Predomini del sòl d'ús residencial), que té com a límits diürns i vespertins els 65 dB(A) i 55 dB(A) com a nocturns. No es preveu es produeixin superacions acústiques.

Imatge 19: Zona de petites activitats i magatzems

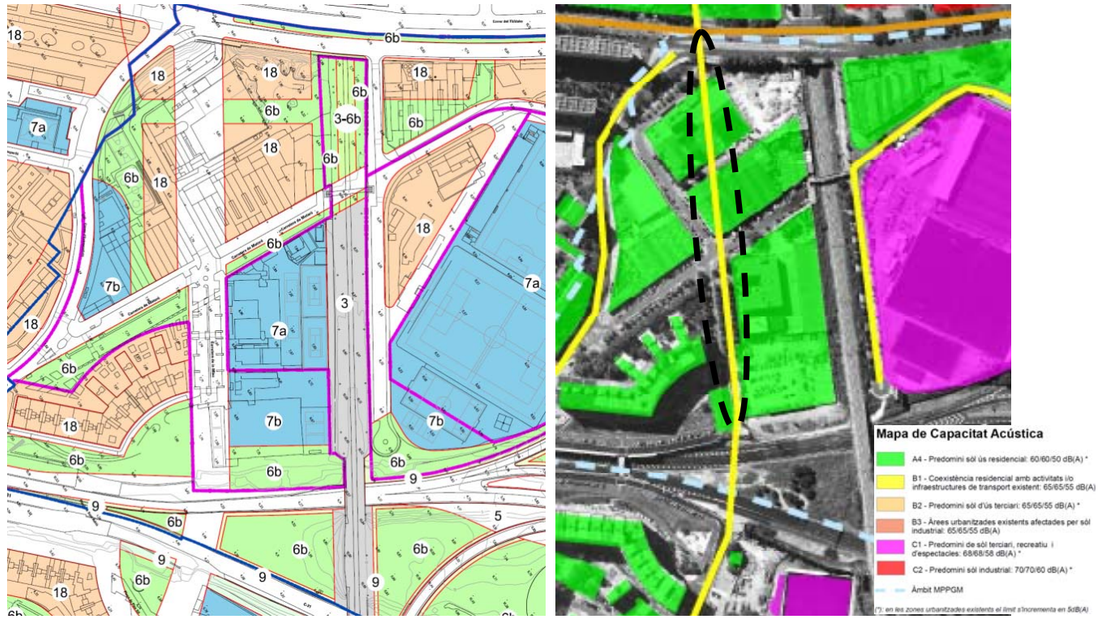


Font: Barcelona Regional

Per altra banda, es preveu un augment del soroll associat a la Ronda de Sant Raimon de Penyafort, un nou eix viari de nivell estructurant que connectarà les zones del Fòrum i la Sagrera i que es preveu que absorbeixi un volum de trànsit rellevant.

Els actuals nivells de 45-50 dB(A) en el període de dia i de nit augmentaran notablement, però el Mapa de Capacitat ja preveu aquests canvis i ha classificat aquest nou vial com a B1 (Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existent). No es preveu que hi hagin problemes de superació acústica en aquest nou vial de la Ronda de Sant Raimon de Penyafort.

Imatge 20: Mapa de Capacitat a la zona pròxima a les vies del tren



Font: Memòria de la Modificació Puntual del PGM de l'àmbit 2013 i Ajuntament de Sant Adrià de Besòs

Un altre possible increment de soroll serà l'associat al vial de connexió per donar continuïtat a la carretera de Mataró amb un pas superior sobre les vies del tren. Amb aquesta nova connexió es preveu que augmenti el trànsit i per tant els nivells de soroll, però d'una forma poc significativa.

A la resta de l'àmbit no es preveu que variïn gaire les fonts de soroll existents.

8. ESPAIS VERDS

8.1. Situació actual dels espais verds

L'àmbit de la MPGM s'ubica al municipi de Sant Adrià del Besòs, al seu límit amb Barcelona, entre la Gran Via i la Rambla Guipúscoa.

Pel que fa a l'estructura de verds urbans, aquest àmbit es caracteritza per una elevada presència d'espais amb vegetació que, en part, s'han conservat de forma residual a l'interior de nusos viaris o a l'entorn de sistemes d'infraestructures de transport.

Aquests espais verds, malgrat no tenir una configuració de Parcs i Jardins amb bones condicions d'accessibilitat i conferir així serveis d'oci i esbarjo a la població, si que generen un seguit de serveis ambientals de regulació i suport com poden ser: la presència d'hàbitats per la fauna i l'establiment de comunitats forestals que afegeixen biodiversitat al medi urbà actuant de suport al riu Besòs, la regulació de la temperatura i la humitat de l'entorn, la reducció de la contaminació de l'aire i l'aigua subterrània, la reducció de la velocitat de l'aigua d'escorrentia facilitant la infiltració i reduint la infraestructura de drenatge, el segrest de carboni atmosfèric o la disminució de l'efecte illa de calor.

Imatge 21: Context d'espais verds a l'àmbit de la part baixa de la conca del Besòs



Font: © Barcelona Regional

A nivell de proximitat dels verds planificats actualment, l'àmbit d'estudi presenta una bona proximitat tant d'espais verds d'ús quotidià, com de grans espais verds. No obstant, gran part dels espais verds planificats a l'àmbit no estan executats, o són espais interiors a nusos viaris que no poden oferir els serveis d'ús quotidià de proximitat d'oci i esbarjo, mentre que l'accessibilitat a grans espais verds si que queda garantida per la presència del Parc del Besòs, a menys de 500 m de l'àmbit.

Imatge 22: Accessibilitat a espais verds de proximitat



Font: © Barcelona Regional

Imatge 23: Accessibilitat a grans espais verds



Font: © Barcelona Regional

D'altra banda, a nivell de la infraestructura verda de la ciutat, l'àmbit d'estudi representa una oportunitat per relligar eixos de connexió d'espais verds de caràcter cívic com els laterals de la Gran Via, Rambla Guipúscoa, Via Trajana, Sant Raimon de Penyafort i el Parc Fluvial del Besòs; que actualment tenen una manca de continuïtat a l'àmbit de la MPGM.

8.2. Situació futura dels espais verds

La proposta de MPGM té com a objectiu principal el de garantir la viabilitat dels desenvolupaments urbanístics planificats.

En aquest sentit, la proposta d'espais verds es veu modificada respecte l'anterior MPGM, eliminant part de la cobertura ferroviària i adaptant els espais verds i els equipaments vinculats a la topografia de detall.

L'ordenació resultant respon als principis de mantenir, en la mesura del possible l'estructura d'espais verds planificats existent, i reordenar les zones modificades per fer viable els desenvolupaments urbanístics de forma que:

- Es connectin, mitjançant itineraris accessibles i cívics, els principals eixos verds que perdien continuïtat a l'àmbit (laterals Gran Via, Rambla Guipúscoa, Via Trajana, Raimon de Penyafort i el Parc Fluvial del Besòs), de manera que contribueixin a l'establiment d'una infraestructura verda a escala de ciutat.
- Es generi una estructura d'espais verds de proximitat accessibles des de les noves zones de desenvolupament urbanístic.
- I, per últim, s'implanti també un sistema de verds a escala de barri que estructuri i connecti els equipaments existents

9. CONCLUSIONS AMBIENTALS FINALS

El present Informe Ambiental només s'ha centrat a analitzar els temes ambientals que modificava la present MPPGM respecte a l'ordenació aprovada l'any 2008, on ja es va fer un informe ambiental detallat.

Els temes ambientals que poden tenir una variació respecte a l'informe ambiental del 2008 són la qualitat acústica i els espais verds.

Pel que fa a la qualitat acústica, es constata que el desenvolupament urbanístic proposat és compatible amb la situació acústica que es preveu, i que en el cas de la nova cobertura de les vies del tren es confirma que no cal adoptar cap tipus de mesura acústica ja que els nivells de soroll del tren són baixos i estan dins dels límits establerts pel Mapa de Capacitat.

Pel que respecta als espais verds, l'ordenació resultant respon als principis de mantenir, en la mesura del possible l'estructura d'espais verds planificats existent, i reordenar les zones per millorar el seu ús cívic i social, alhora que es potencia una estructura d'espais verds tant a nivell local com a nivell de ciutat.



carA3h.mxd

01/09/2012

Codi: B010200

INFORME AMBIENTAL - Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

50 0 50 100 m

1:5.000

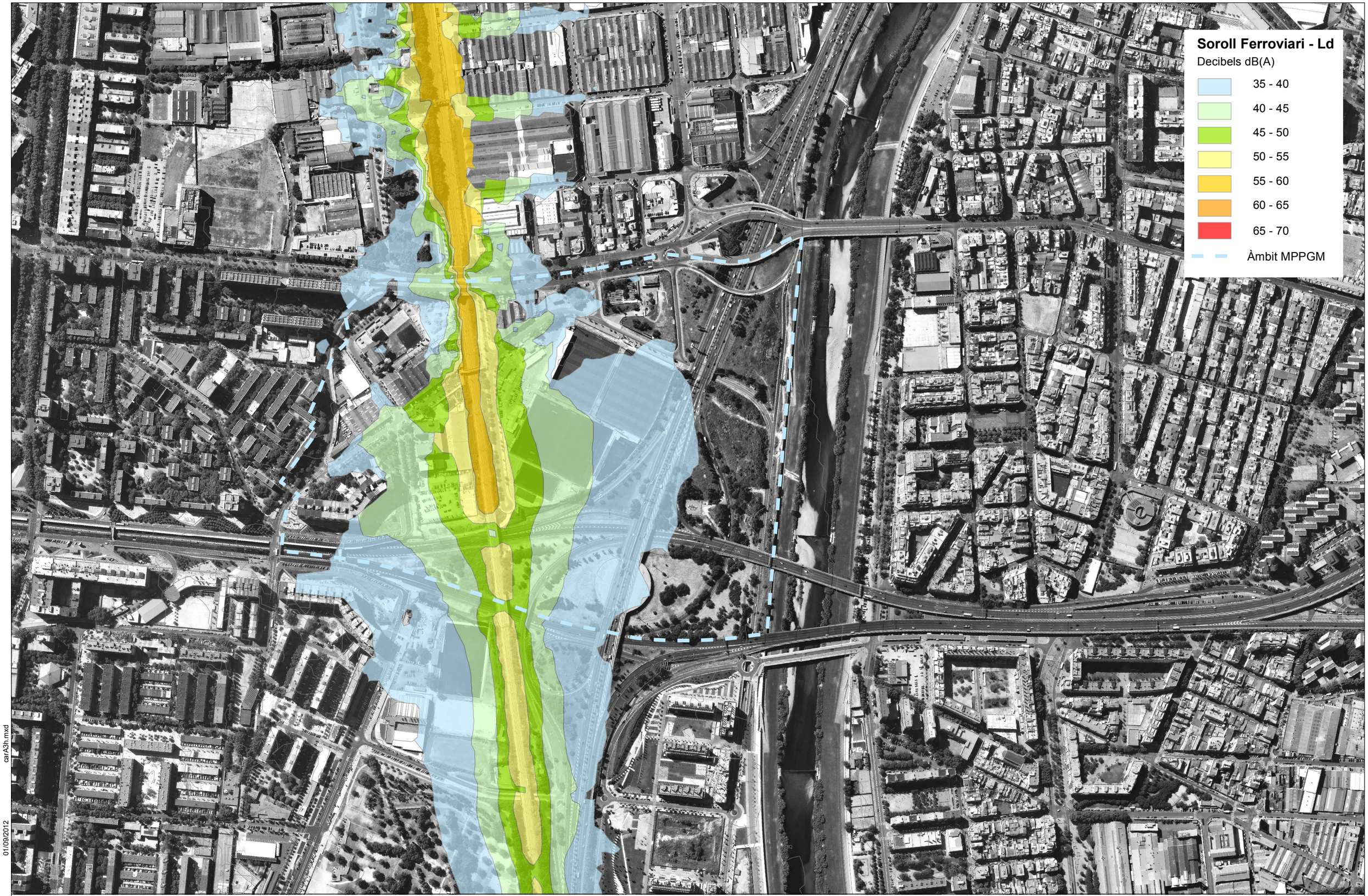
Mapa de Soroll Total - Període diürn

Desembre 2013

1.1

BARCELONA REGIONAL

AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ



carA3h.mxd

01/09/2012

Codi: B010200

INFORME AMBIENTAL - Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

50 0 50 100 m

1:5.000

Mapa de Soroll Ferroviari - Període diürn

Desembre 2013

1.2

BARCELONA REGIONAL

AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Mapa Soroll Total - Ln

Decibels dB(A)

- < 45
- 45 - 50
- 50 - 55
- 55 - 60
- 60 - 65
- 65 - 70
- 70 - 75
- Àmbit MPPGM

carA3h.mxd

01/09/2012

Codi: B010200

INFORME AMBIENTAL - Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

50 0 50 100 m

1:5.000

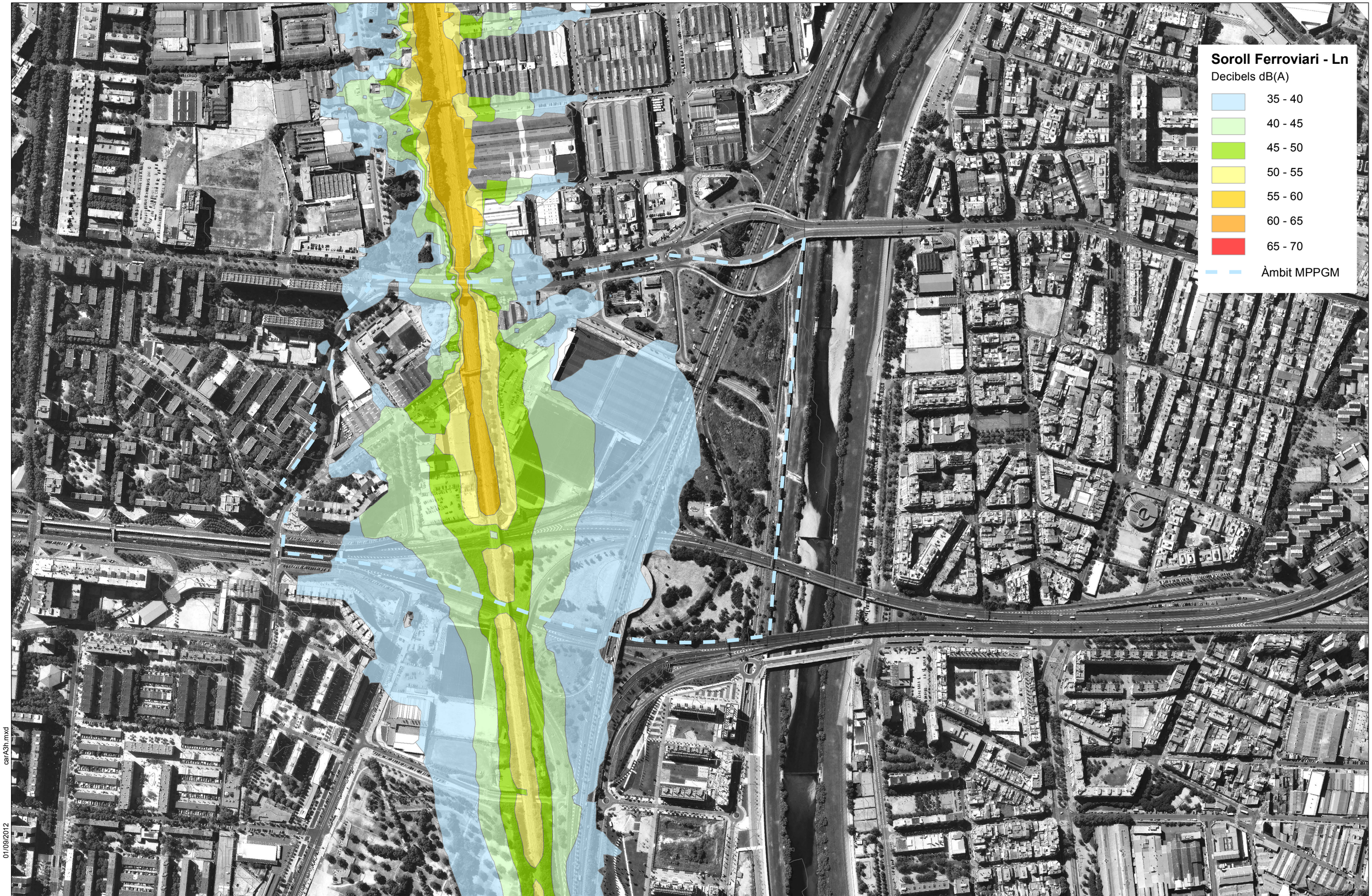
Mapa de Soroll Total - Període nocturn

Desembre 2013

2.1

BARCELONA REGIONAL

AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ



carA3h.mxd

01/09/2012

Codi: B010200

INFORME AMBIENTAL - Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

50 0 50 100 m

1:5.000

Mapa de Soroll Ferroviari - Període nocturn

Desembre 2013

2.2

BARCELONA REGIONAL

AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Mapa de Capacitat Acústica

- A4 - Predomini sòl ús residencial: 60/60/50 dB(A) *
- B1 - Coexistència residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existent: 65/65/55 dB(A)
- B2 - Predomini sòl d'ús terciari: 65/65/55 dB(A) *
- B3 - Àrees urbanitzades existents afectades per sòl industrial: 65/65/55 dB(A)
- C1 - Predomini de sòl terciari, recreatiu i d'espectacles: 68/68/58 dB(A) *
- C2 - Predomini sòl industrial: 70/70/60 dB(A) *
- Àmbit MPPGM

(*): en les zones urbanitzades existents el límit s'incrementa en 5dB(A)

carA3h.mxd

01/09/2012

Codi: B010200

INFORME AMBIENTAL - Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

50 0 50 100 m

1:5.000

Desembre 2013

Mapa de Capacitat Acústica

3

BARCELONA REGIONAL

AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

8.2. Estudi de mobilitat generada

BR

BARCELONA
REGIONAL

AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ



INFORME DE MOBILITAT DE LA MODIFICACIÓ DE LA MPPGM EN L'ÀMBIT COMPRÈS ENTRE EL LÍMIT DE TERME MUNICIPAL DE BARCELONA I SANT ADRIÀ DE BESÒS, I ENTRE EL CARRER GUIPÚSCOA I LA GRAN VIA.

desembre 2013

Ajuntament
de Sant Adrià de Besòs

consorcibesòs

CLIENT

Ajuntament de Sant Adrià de Besòs

consorcibesòs

REDACCIÓ

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

CARRER 60, 25-27.
EDIFICI Z, PLANTA 2
SECTOR A, ZONA FRANCA
08040 BARCELONA
T 932 237 400
F 932 237 414

www.bcnregional.com
br@bcnregional.com

COORDINACIÓ

Cristina Jiménez Roig, *Cap d'Estudis de Mobilitat i Transport*

REDACCIÓ

Joana Llinàs, *Geògrafa*
Patrícia Prats, *Geògrafa*

i l'equip tècnic i administratiu de Barcelona Regional

© 2013, BARCELONA REGIONAL

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ 4

1.1. Antecedents 4
1.2. Objecte de l'informe de mobilitat 4
1.3. Àmbit de l'estudi 5

2. LES XARXES DE TRANSPORT 6

2.1. Transport públic 6
2.2. Xarxa per a vianants i bicicletes 10
2.3. Transport privat 12

3. LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ 14

3.1. Antecedents urbanístics 14
3.2. Objectius generals de la nova proposta 14
3.3. Descripció de la proposta. Canvis respecte a la MPPGM aprovada el 2008 14

4. LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ DES DE LA PERSPECTIVA DE LA MOBILITAT 17

4.1. Avaluació de la mobilitat generada 17
4.2. Avaluació de l'increment de la mobilitat futura 18
4.3. Actuacions de la proposta relacionades amb la mobilitat 19
4.4. Reserva d'aparcament de bicicletes 23
4.5. Reserva d'aparcament de vehicles 23
4.6. Reserva d'espai per a càrrega i descàrrega 24

5. CONCLUSIONS I RECOMANACIONS 25

5.1. Conclusions 25
5.2. Recomanacions 26

6. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA 28

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

1. Xarxa actual de vianants i carrils bici
2. Proposta de xarxa de vianants i carril bici
3. Xarxa actual de transport públic
4. Proposa de xarxa de transport públic
5. Intensitats de trànsit (any 2009)
6. Jerarquia viària actual
7. Proposta de jerarquia viària

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Antecedents

L'àmbit de la present Modificació Puntual de PGM és un sector que ha patit diverses modificacions de planejament en els darrers anys. La última és la ***"Modificació Puntual de Pla General Metropolità en l'àmbit comprés entre el límit de terme Municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via"*** aprovada el desembre de **2008**.

Planejament anterior:

a) Modificació del Pla General Metropolità al marge dret del riu Besòs de Sant Adrià. Aprovada el 1993

b) Modificació del Pla General Metropolità en el Terrenys del R.C.D. Espanyol de Barcelona, a l'Avinguda de Sarrià, de l'antic camp de Tir i maniobres a Montcada i Reixac i del Sector Verneda - Can Picas a sant Adrià del Besòs. Aprovada el 1997

c) Modificació Puntual del P.G.M. al Sector "La Verneda- Can Picas", al Terme Municipal de Sant Adrià del Besòs. Aprovada el 1998

d) Modificació puntual del Pla general Metropolità als sectors de Ronda Litoral – Besòs i Camps de la Federació, en el Terme Municipal de Sant Adrià del Besòs. Aprovada el 2008

Planejament vigent::

e) Modificació puntual del PGM en l'àmbit comprès entre el límit de Terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via. Aprovada el 2008

Els objectius generals d'aquesta proposta eren els de garantir, dintre del sector, l'establiment d'un eix viari de connexió entre la Sagrera i el Fòrum, previst al Pla General Metropolità. Aquest eix comporta la necessitat de reordenar gran part del sector, permetent millorar les connexions entre ambdós costats de la via del tren (Línea R1). Proposava a més el canvi de part dels equipaments i dels usos industrials cap a usos residencials i terciaris garantint les reserves necessàries d'equipaments i espais lliures.

1.1.1. Modificació Puntual del PGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via (2013).

La **present Modificació** (a partir d'ara MPPGM 2013) es formula per iniciativa del Consorci del Besòs i té com a objectiu central, **modificar de forma puntual el planejament vigent en l'àmbit** delimitat per la Modificació aprovada el 22 de desembre de 2008, amb la finalitat d'ajustar algunes de les determinacions previstes que s'han pogut analitzar amb més precisió i garantir la viabilitat dels desenvolupaments urbanístics projectats. En aquest sentit les principals motivacions són:

- En un primer avanç de la redacció dels Plans de Millora Urbana i d'alguns estudis tècnics complementaris, com el de la cobertura ferroviària, s'ha comprovat que algunes cotes de rasant considerades en la MPPGM canvien, la qual cosa obliga a revisar el funcionament de l'espai públic i conseqüentment a adaptar els costos d'urbanització.
- La necessitat d'ajustar algunes qualificacions per adaptar-les a la realitat física existent i referides a espais que no pretenen alterar el seu destí urbanístic. És el cas d'algunes finques que es qualificaven amb clau 6 (parc i jardins urbans), i que en realitat integren la zona 18 com a àrees comuns dels edificis plurifamiliars existents o espais d'accés al mateix; i també és el cas d'un tram de l'antiga carretera a Mataró que es qualificava també de clau 6, quan és un vial que manté la seva funcionalitat.
- El PMU de Can Serra - Ciutat Esportiva inclou dins del seu àmbit els camps de futbol del RCD Espanyol quan en realitat són sòls ja consolidats abans de la MPPGM del 2008, que van ser objecte de la seva corresponent gestió urbanística i que no participen en la distribució de càrregues i beneficis de l'operació projectada l'any 2008, per la qual cosa resulta procedent extreure'ls de l'àmbit de planejament urbanístic i del polígon d'actuació urbanística que aquest delimita.
- Racionalitzar les càrregues internes i externes imputades als sectors de Pla de Millora Urbana per garantir la seva viabilitat.
- Des de l'aprovació de la Modificació de l'any 2008, els preus dels diferents productes immobiliaris han patit una forta baixada com a conseqüència de la crisi econòmica, que obliga a revisar la viabilitat econòmica.
- S'han detectat variacions entre la medició digital i les superfícies de les diferents claus urbanístiques especificades en la modificació, en aquest sentit s'ha fet una restitució amb la base cartogràfica escala 1:1.000 de l'AMB.

Per tant, la present modificació puntual fa esmena del document aprovat al 2008, que no ha estat objecte de cap desenvolupament, únicament en les determinacions mencionades. No s'altera ni l'edificabilitat global de l'àmbit ni la dels sectors de millora urbana delimitats. Tampoc s'altera la densitat, la proporció d'usos ni els percentatges destinats a habitatges de protecció.

1.2. Objecte de l'informe de mobilitat

El present informe de mobilitat té com a principal objectiu analitzar els canvis des de la perspectiva de la mobilitat que suposa la nova ordenació proposada (MPPGM 2013) respecte l'ordenació aprovada l'any 2008. A tal efecte, i **considerant l'existència d'un estudi de mobilitat generada previ** que acompanyava **la modificació de 2008**, el **present informe es centra en els aspectes rellevants** (des de la perspectiva de la mobilitat) **susceptibles de patir canvis respecte el planejament anterior** e incorpora l'estimació de la mobilitat generada a partir dels ratis establerts en el Decret 344/2006[1] per a l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Per tant, aquest informe de mobilitat no és un informe de mobilitat generada característic, sinó que s'ha fet una revisió global del document aprovat al 2008 i s'han adaptat, ampliat i actualitzat tots els aspectes rellevants de la mobilitat d'acord amb els canvis proposats, ja que les modificacions són puntuals i en cap cas s'alteren los objectius principals (estructura general i paràmetres urbanístics) que implicarien l'elaboració d'un nou estudi de mobilitat generada.

[1] La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat estableix que els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, 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.

1.3. Àmbit de l'estudi

La present Modificació Puntual del Pla General afecta a un sector localitzat a l'oest del municipi de Sant Adrià de Besòs, al marge dret del riu Besòs i que ocupa una superfície de 349.061 m^2.

El territori objecte d'aquesta modificació forma part del municipi de Sant Adrià i limita amb el municipi de Barcelona, essent un àmbit perifèric que es localitza a tocar del Riu Besòs. Actualment l'àmbit es caracteritza per ser una zona amb teixit industrial amb equipaments esportius, essent una zona afectada pel pas de diferents infraestructures importants com la Ronda Litoral i la infraestructura ferroviària per on hi circula la línia de rodalies del Maresme.

L'àmbit limita al nord amb el carrer Guipúscoa – Tibidabo, a l'est pel marge dret del Riu Besòs, al sud amb la Gran Via de les Corts Catalanes i a l'Oest amb el terme municipal de Barcelona (carrer d'Extremadura).

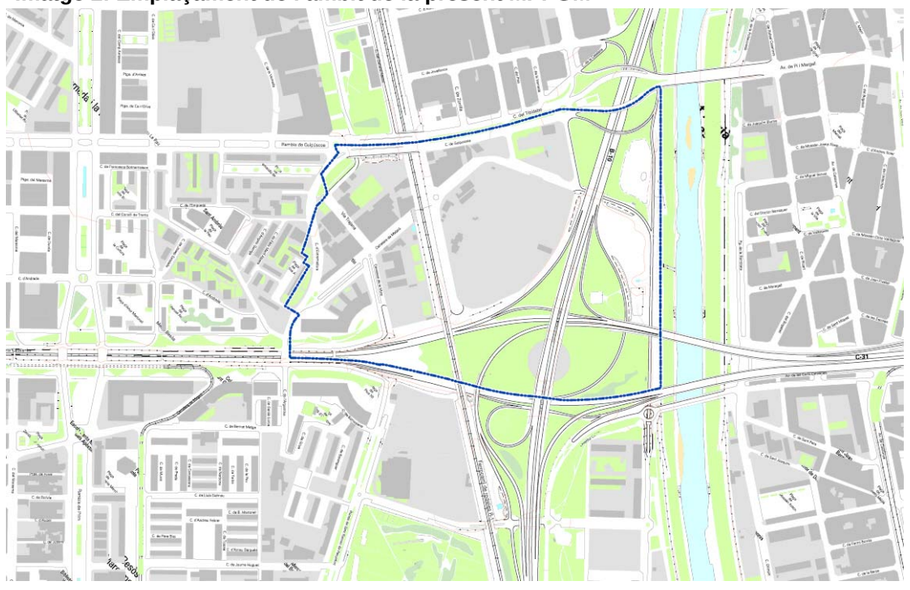
Des de la perspectiva de la mobilitat, la proximitat a la Ronda Litoral i el tipus d'activitat industrial que encara és a la zona són factors que afavoreixen la utilització de transport privat en la mobilitat quotidiana.

Imatge 1: Situació àmbit de la present MPPGM



Font: © Barcelona Regional

Imatge 2: Emplaçament de l'àmbit de la present MPPGM



Font: © Barcelona Regional

2. LES XARXES DE TRANSPORT

En aquest apartat es presenten els **principals canvis en l'oferta de les xarxes de transport** que ha sofert l'àmbit **respecte el document aprovat** el 2008. Per tant, s'ha actualitzat, adaptat o ampliat la informació de xarxes de transport d'acord amb els possibles canvis. Destaca la **implementació de la nova xarxa ortogonal d'autobús** de Barcelona i l'entrada en funcionament d'un tram de la L9 (entre Can Zam i la Sagrera) i la L10 de metro (entre Gorg – la Sagrera) que tot i què no presten servei directe a l'àmbit ha suposat una millora en la connectivitat en metro i en l'oferta del servei en els municipis del Besòs.

2.1. Transport públic

Una de les particularitats de l'àmbit d'ordenació és la seva inserció en un teixit urbà perifèric, envoltat de grans infraestructures i amb presència d'equipaments esportius. Tot i això, l'oferta de les xarxes de transport públic a l'àmbit és força complerta amb **servei d'autobús** i **2 parades de metro** a uns **400/500 metres** (5-10 minuts a peu aprox.) des del carrer Guipúscoa – Tibidabo fins les parades de la Verneda de la L2 i de La Pau de la L2 i L4. L'estació de metro de Besòs de la L4, a la Gran Via, també queda propera a la zona sud del sector.

El servei d'autobús

L'autobús és el principal mitjà de transport públic per accedir a l'àmbit d'estudi. Actualment, circulen 2 línies ortogonals, 3 línies diürnes d'autobusos urbans gestionades per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), 2 línies interurbanes de connexió amb Badalona (gestionades per TUSGSAL) i 2 serveis nocturns.

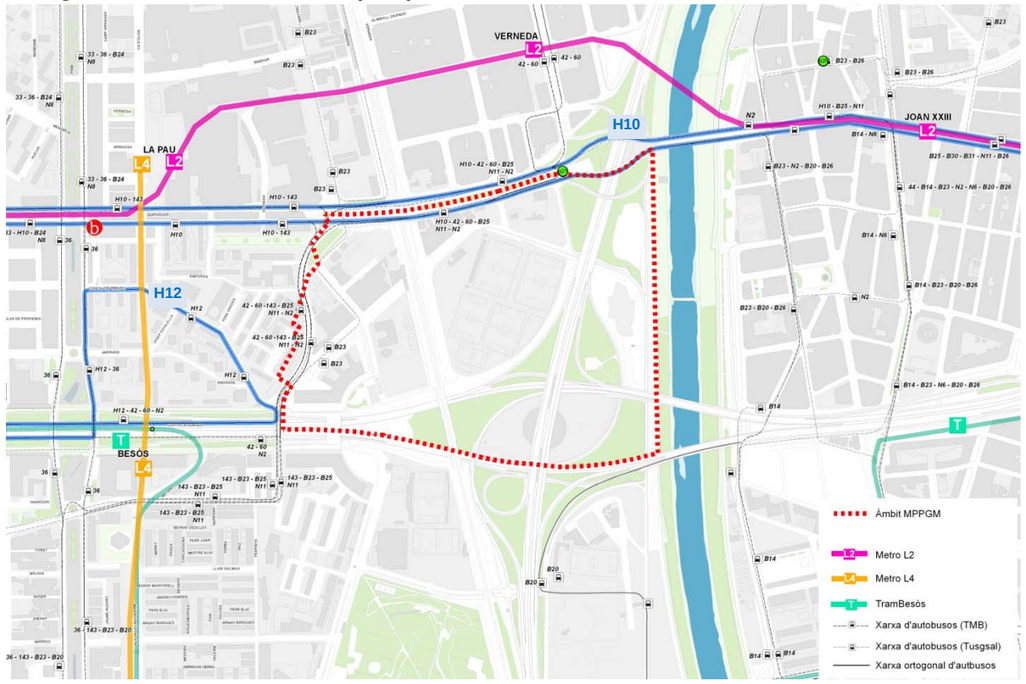
En total, hi ha 11 línies d'autobús que presten servei a l'àmbit. La major part de les línies d'autobús es concentren en el carrer Guipúscoa – Tibidabo, on hi tenen parada 6 serveis d'autobús (línies H10, 42, 60, B25, N11 i N2)) i en el carrer Extremadura, és a dir, en carrers que envolten l'àmbit de la modificació puntual. Per la part central de l''àmbit no hi ha servei d'autobús per la manca de continu viari i la presència de la infraestructura ferroviària.

Taula 1: Oferta serveis actuals d'autobús

Descripció serveis d'autobús - àmbit d'estudi entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via			
Línies diürnes		**Horari de servei**	**Interval de pas (hp)**
42	Pl. Catalunya - Santa Coloma	5:15h - 22:30h	22'
60	Pl. Glòries - Z. Universitària	6:05h - 22:20h	15'
143	La Pau - Sant Adrià	5:15h - 23:35h	14'
Línies TUSGSAL		**Horari de servei**	**Interval de pas**
B23	Barcelona (Bon Pastor) - Badalona (Av. Itàila Metro Fondo)	5:15h - 22:40h	20'
B25	Barcelona (Rda. Sant Pere) - Badalona (B. Pomar)	5:30h - 23:10h	15'
Línies ortogonals		**Horari de servei**	**Interval de pas**
H10	Badal - Olímpic de Badalona	5:30h - 22:55h	7'
H12	Gornal - Besòs Verneda	6:00h - 22:30h	7'
Línies nocturnes		**Horari de servei**	**Interval de pas**
N2	l'Hospitalet de Llobregat - Pl. Catalunya - Badalona	22:55-5:15	20 min
N11	Barcelona - Badalona (Hosp. Can Ruti)	23:30-5:50	20 min

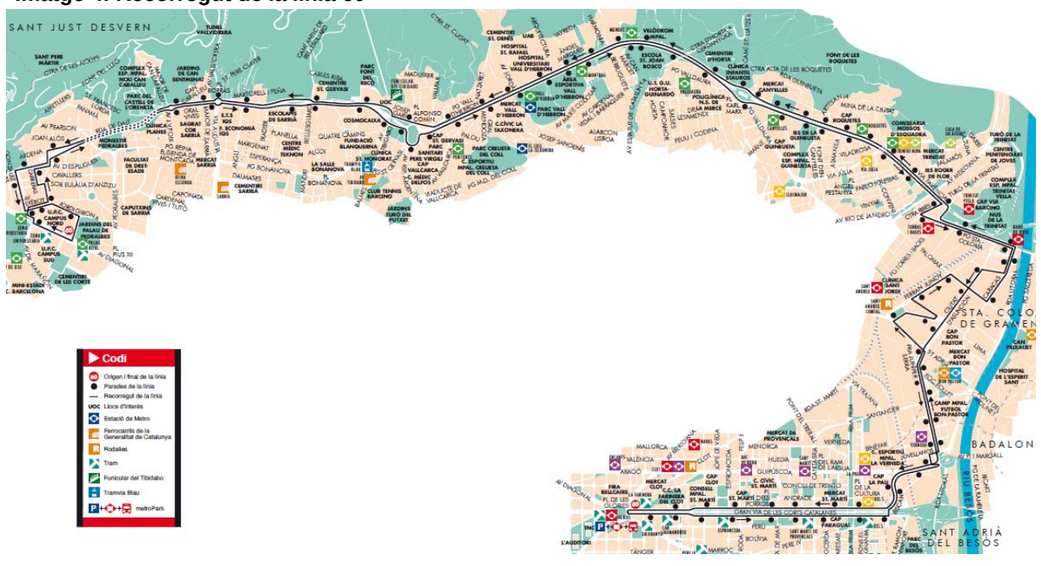
Font: Barcelona Regional a partir TMB i AMB

Imatge 3: Xarxes actuals de transport públic



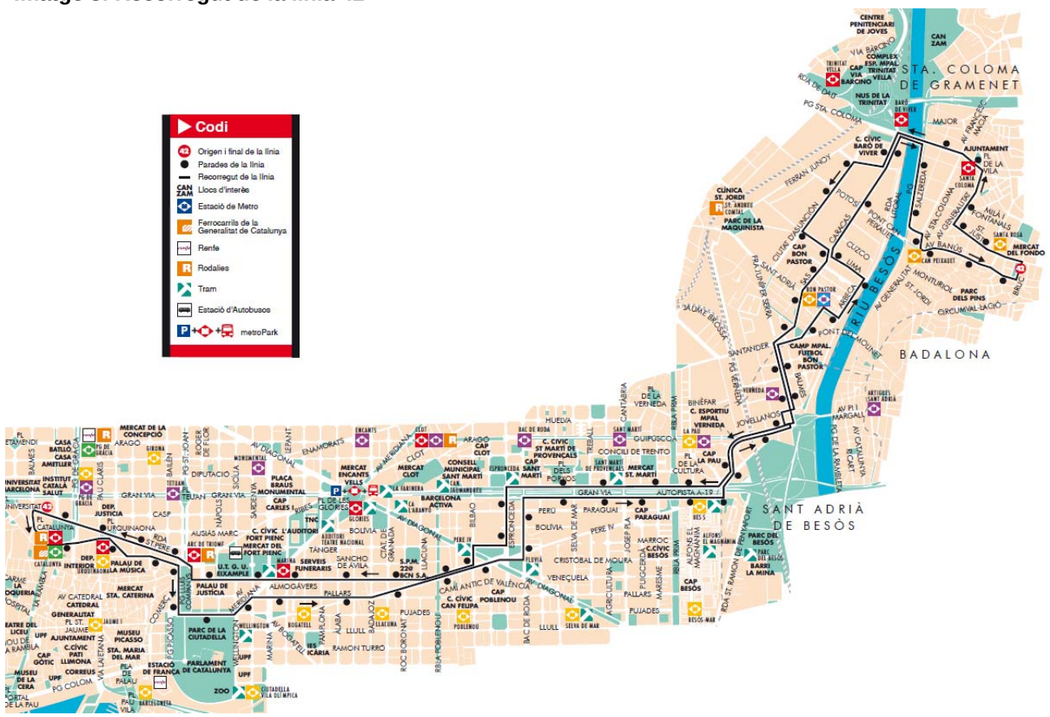
Font: © Barcelona Regional

Imatge 4: Recorregut de la línia 60



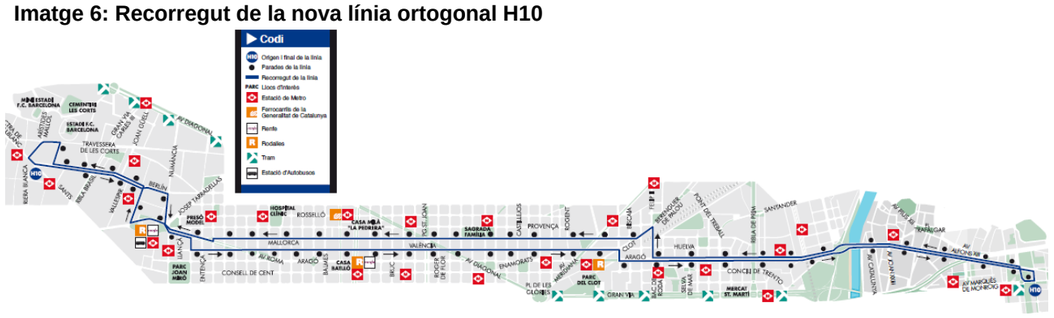
Font: © TMB

Imatge 5: Recorregut de la línia 42



Font: © TMB

Imatge 6: Recorregut de la nova línia ortogonal H10



Font: © TMB

Imatge 7: Recorregut de la nova línia ortogonal H12



Font: © TMB

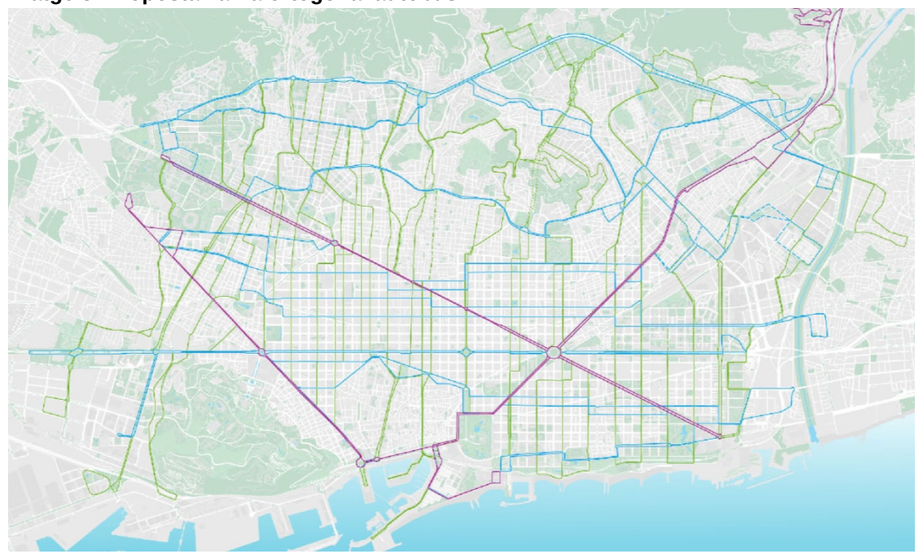
Nova xarxa ortogonal d'autobús

Amb l'objectiu de millorar i optimitzar el servei d'autobús a la ciutat, l'Ajuntament de Barcelona està implantant una reestructuració de l'actual xarxa d'autobús per obtenir el màxim potencial en la millora del servei amb l'objectiu d'obtenir més freqüències, itineraris més intuïtius i eficients, etc.

Aquest **nou model de la xarxa d'autobús** segueix un esquema ortogonal (eixos verticals i horitzontals) permetent millores substancials en el servei: més connectivitat, millores en la freqüència de pas, velocitat, xarxa més entenedora per l'usuari, etc.

Aquesta nova xarxa consisteix en 28 línies o eixos d'altes prestacions amb 17 línies verticals (mar - muntanya), 8 horitzontals (Besòs – Llobregat) i 3 amb disposició radial (que travessen les anteriors en diagonal).

Imatge 8: Proposta xarxa ortogonal autobús



Font: © Ajuntament de Barcelona, Mobilitat

Actualment ja funcionen les 10 primeres línies del total de 28 línies d'altes prestacions de la nova xarxa ortogonal. La implementació de la resta de línies es farà progressivament per fases. A l'àmbit d'estudi hi presten servei:

- La **línia H10** fa un recorregut des de Badal fins al Pavelló Olímpic de Badalona: surt des de l'avinguda Madrid, passa per l'estació de Sants i travessa l'Eixample per València i Mallorca, segons el sentit. Travessa Sant Adrià de Besòs i arriba a Badalona. Substitueix les línies 43 i 44.
- **La línia H12** Gornal – Besòs / Verneda: el recorregut d'aquesta línia va des de l'Hospitalet fins Besòs – Verneda travessant tota la Gran Via (aproximadament 22 km de longitud).

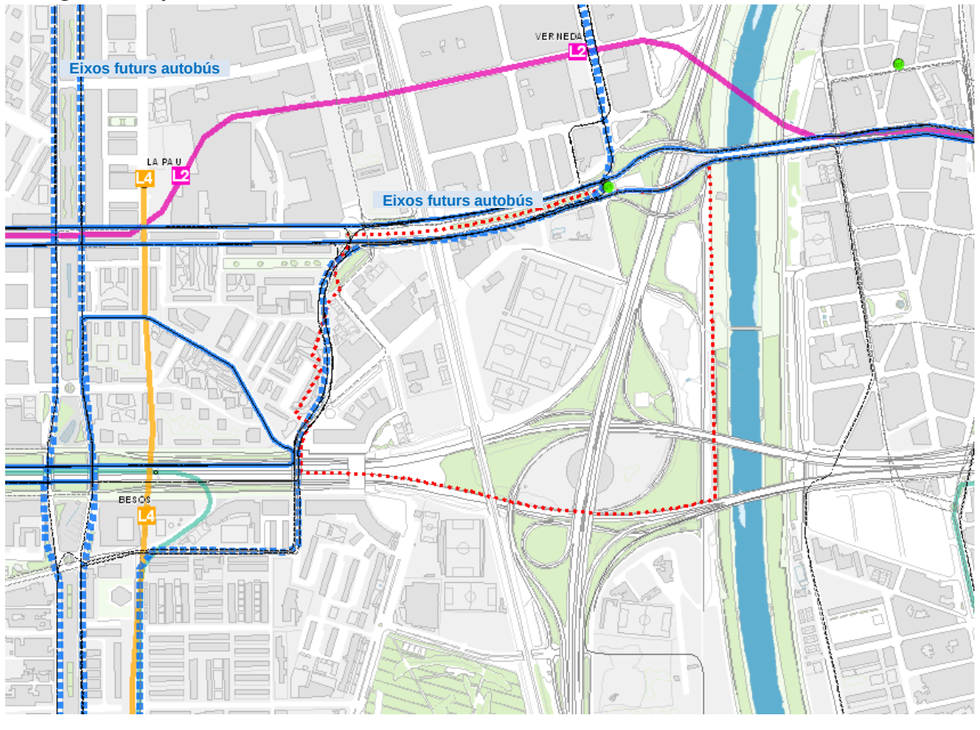
En el futur es preveu el pas de **2 noves línies verticals de la xarxa ortogonal**: una amb recorregut per la Rambla Prim i l'altra amb recorregut per carrer d'Extremadura, Guipúscoa i carrer de Balmes.

Imatge 9: Les 10 noves línies de la xarxa ortogonal



Font: © TMB

Imatge 10: Esquema dels eixos futurs d'autobús



Font: © Barcelona Regional

Xarxa ferroviària (metro i ferrocarril)

- Actualment *l'estació de* ***metro*** més propera és **Verneda** de la **Línia 2**, a uns 400 metres al nord de l'àmbit (en el polígon de Montsolís), però té l'inconvenient de què és una estació envoltada d'un teixit urbà de tipus industrial amb manca d'itineraris agradables pels vianants.

  L'estació La Pau, de les línies de metro L2 i L4, es localitza a uns 500 metres del nord de l'àmbit i **és més accessible pels vianants**, ja que els itineraris per accedir-hi es troben en un teixit urbà més consolidat i urbanitzat que afavoreix la mobilitat a peu, amb presència de comerç, etc.

  A més, també hi ha **l'estació Besòs de la L4** que es troba a uns 500 metres del límit sud de l'àmbit a Gran Via. També es tracta d'una bona alternativa per accedir en metro a l'àmbit ja que **enllaça** amb la parada Besòs del **Trambesòs**.

- El **tramvia** es divideix en dues xarxes independents: el Trambaix (al Baix Llobregat) i el Trambesòs, que connecta la Diagonal amb Sant Adrià del Besòs i Badalona. El Trambesòs té 3 línies: la T4, la T5 i la T6. La **línia T5** Glòries – Gorg és la que **presta servei a l'entorn** de **l'àmbit i connecta Glòries amb Badalona** recorrent la Gran Via.

- Pel que fa al **tren**, actualment **no hi ha cap estació** que presti servei directe a l'àmbit. Es destaca que l'àmbit d'estudi, tot i estar envoltat d'infraestructures i serveis ferroviaris actualment presenta un nivell d'accessibilitat al sistema de rodalies molt limitat. En el futur amb el perllongament de la L4 de La Pau fins Sagrera es resoldrà aquesta manca de connectivitat ferroviària.

Projectes de millora de la xarxa de metro i ferrocarril

a) Nova Estació intermodal Sagrera - TAV

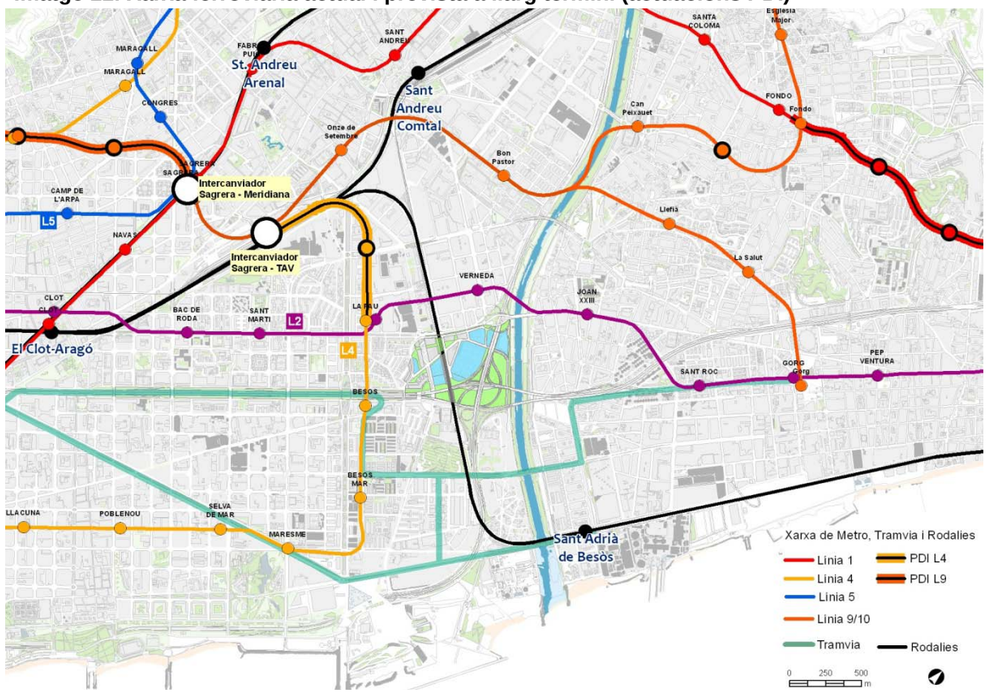
La nova estació Sagrera – TAV juntament amb Sagrera – Meridiana es configurarà com la nova centralitat de Barcelona de referència en el sistema de mobilitat metropolità

L'estació de La Sagrera – TAV actuarà de gran intercanviador multimodal, el més important de la xarxa, amb tots els serveis ferroviaris: alta velocitat, trens regionals i de llarg recorregut, rodalies i metro; a més d'autobusos, taxis i aparcament per vehicles privats.

b) Perllongament L4 La Pau – Sagrera

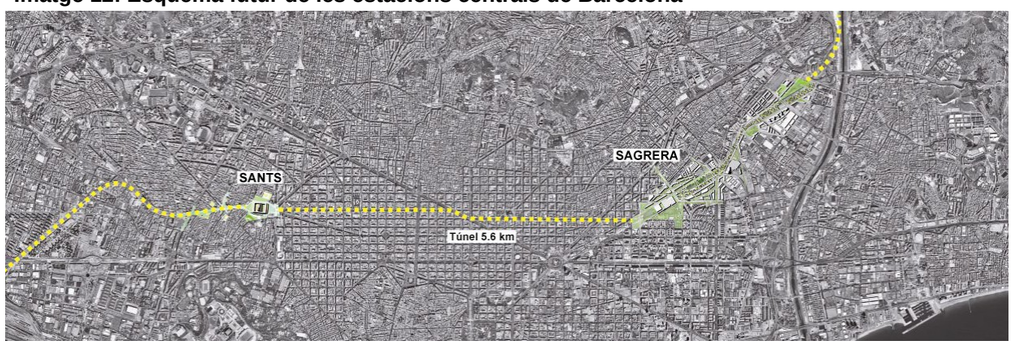
Associat al projecte de l'intercanviador de la Sagrera. L'estació de La Pau deixarà de ser final de línia amb la construcció del perllongament cap els futurs intercanviadors de Sagrera - Tav i Sagrera - Meridiana. A més es construirà una nova estació en la confluència dels carrers Santander i Ca n'Oliva, donant cobertura als sectors de Torrent Estadella – Verneda. Aquest perllongament de la línia 4 trencarà la manca de connectivitat d'aquesta línia i permetrà connectar amb la resta de la xarxa ferroviària. En resum, es tracta d'una actuació rellevant, ja que la L4 connectarà amb l'estació de Sagrera – TAV i amb el nus intermodal de Sagrera – Meridiana (que resten relativament propers a l'àmbit). S'espera que en el futur aquestes estacions tindran una captació important de viatgers per enllaçar amb els intercanviadors de Sagrera.

Imatge 11: Xarxa ferroviària actual i prevista a llarg termini (actuacions PDI)



Font: © Barcelona Regional

Imatge 12: Esquema futur de les estacions centrals de Barcelona



Font: © Barcelona Regional

2.2. Xarxa per a vianants i bicicletes

Xarxa per a vianants

El caràcter marcadament industrial de l'àmbit d'estudi, juntament amb la presència de grans equipaments esportius i l'existència d'infraestructures viàries i ferroviàries fa que aquest no sigui un espai apte per als desplaçaments de vianants. En gran part dels carrers de l'àmbit no hi ha continuïtat en els itineraris o espais definits per a vianants i bicicletes. Tot plegat fa que l'àmbit presenti poca connectivitat i manca de permeabilitat per moure's.

Així, la principal problemàtica pels vianants de l'àmbit és aquesta manca de continuïtat en els itineraris que provoquen majors distàncies recorregudes en els desplaçaments. Els recorreguts a peu, a més de ser més llargs són en un entorn poc "amigable" pels vianants amb poca presència d'activitat comercial i amb nombrosos obstacles i poca permeabilitat.

Cal tenir present que hi ha diferències en la morfologia urbana interna de l'àmbit de la modificació. Per exemple, hi ha zones amb un teixit urbà més consolidat (com el carrer Guipúscoa – Tibidabo i Gran Via) i zones amb carrers discontinus (antiga carretera de Mataró) o carrers "en cul de sac" (com el carrer que limita amb les instal·lacions de l'Espanyol).

Pel que fa a connectivitat, l'únic pas que comunica el sector de Sant Ramon de Penyafort amb el sector de la Ciutat Esportiva entre el carrer Guipúscoa i Gran Via és la passarel·la per a vianants situada a l'alçada de l'antiga carretera de Mataró. La passarel·la no està adaptada a les persones de mobilitat reduïda (PMR).

Altra problemàtica per la mobilitat a peu és la presència en l'àmbit d'espais intersticials a tocar de la infraestructura viària que no permeten el pas caminant i que per tant no es pot arribar fàcilment i amb seguretat al Parc Fluvial del Besòs.

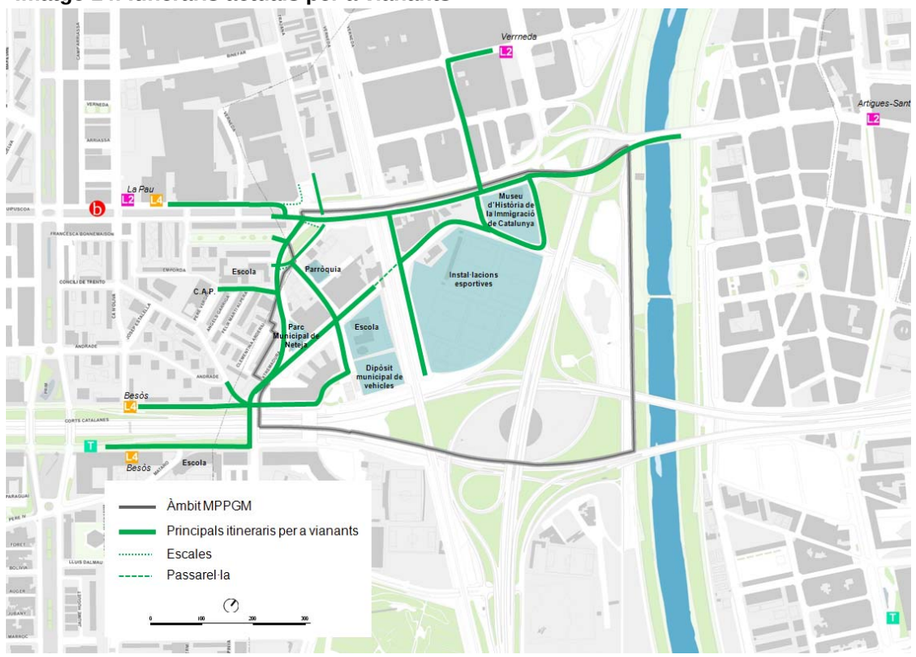
En general, la zona d'actuació presenta voreres en relatiu bon estat, amb amplada adient i amb bona il·luminació.

Imatge 13: Vorera de l'antiga carretera de Mataró



Font: © Barcelona Regional

Imatge 14: Itineraris actuals per a vianants



Font: © Barcelona Regional

Imatge 15: Passarel·la per vianants per sobre de les vies ferroviàries



Imatge 16: Carrer "en cul de sac" paral·lel a la infraestructura ferroviària



Font: © Barcelona Regional

Xarxa pels desplaçaments en bicicleta

En general, la zona de l'àmbit de la MPPGM presenta dificultats per la mobilitat en bicicleta sobretot per la manca d'infraestructura: no hi ha carrils bici a l'àmbit d'estudi ni al seu perímetre immediat. Així, els usuaris de bicicleta que transiten per l'àmbit han de compartir itinerari o bé amb els vehicles o bé amb els vianants (quan l'amplada de les voreres ho permet).

Tot i què l'àmbit es troba a Sant Adrià de Besòs, tocant amb Barcelona, destaca la diferent oferta d'infraestructura per les bicicletes entre un municipi i l'altre.

A l'entorn proper, hi ha xarxa de carril bici (sentit Llobregat - Besòs) a la Rambla de Guipúscoa (on s'ubica l'estació de metro "La Pau"). Aquest carril connecta amb el carril bici de la Rambla Prim sentit mar – muntanya) i arriba fins la Meridiana on s'uneix amb el carril bici existent. A Gran Via també hi ha un tram de carril bici.

A l'àmbit no hi ha servei de bicing (servei públic de préstec de bicicletes de l'Ajuntament de Barcelona). L'estació de servei de bicing més propera es troba al bicing al costat de l'estació La Pau de Metro de la L2 i L4.

Imatge 17: Ciclista al seu pas per la rotonda d'enllaç amb la Rda. Litoral i carril bici a Gran Via

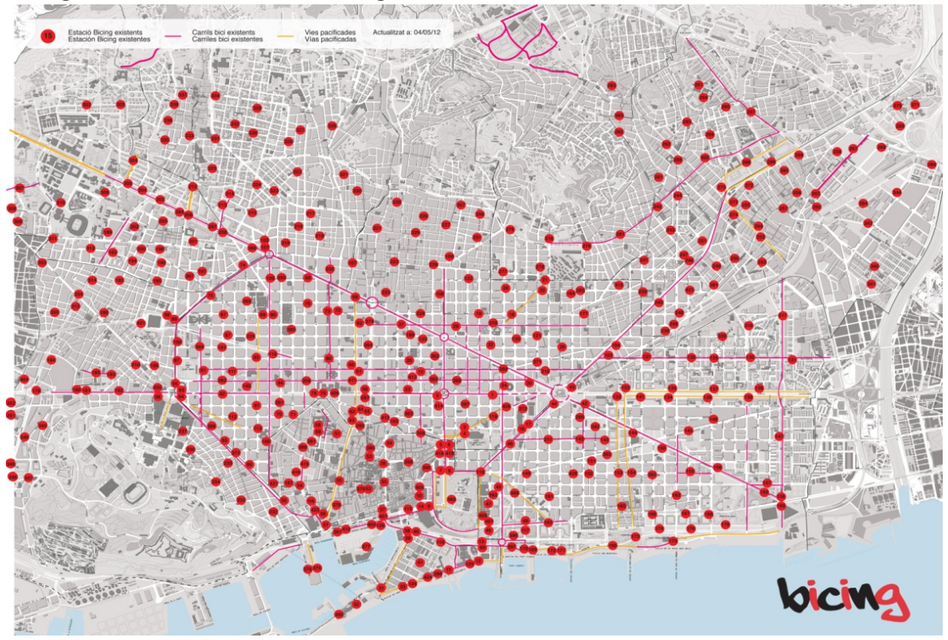


Imatge 18: Ciclistes circulant per la vorera i calçada del c/ Guipúscoa per sobre vies tren



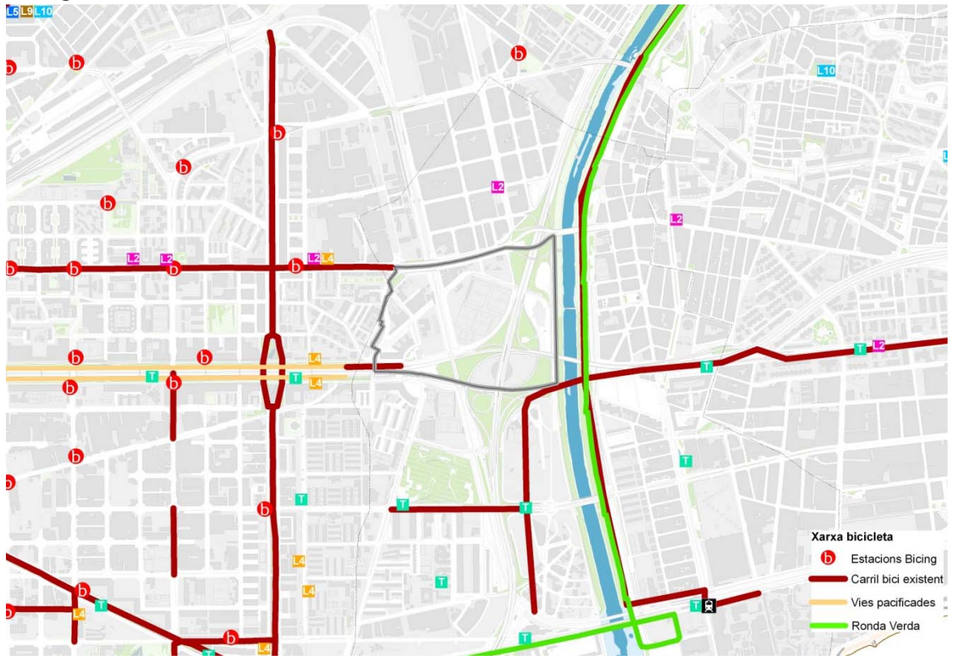
Font: © Barcelona Regional

Imatge 19: Xarxa de servei de bicing, Barcelona 2012



Font: © Ajuntament de Barcelona

Imatge 20: Xarxa de bicicleta entorn àmbit



Font: © Barcelona Regional

2.3. Transport privat

Destaca que l'àmbit de la modificació puntual es troba **envoltat de dos grans artèries** de circulació de trànsit que conformen dos accessos importants a la ciutat de Barcelona: **La Ronda Litoral** i la **Gran Via de les Corts Catalanes**.

La Ronda Litoral conforma una de les artèries més importants d'accés i de servei a la ciutat que permet redistribuir el trànsit de la ciutat i desenvolupar una funció de connectivitat a nivell metropolità. Aquesta infraestructura està dissenyada com una via ràpida d'entorn metropolità, de gran capacitat, amb calçades separades i amb limitació de velocitat màxima de 80 km/h.

Es registren **grans intensitats de trànsit** en els eixos d'accés a la ciutat i que envolten l'àmbit d'estudi: tant la **Ronda Litoral** com **Gran Via** presenten un volum de trànsit molt important amb unes intensitats de trànsit de l'ordre dels **110.000 vehicles / dia** en els dos sentits de la marxa en els trams situats a tocar de l'àmbit.

Destaca també el trànsit que circula pel carrer **Tibidabo – Rambla Guipúscoa** amb intensitats que oscil·len entre els **24.000** i uns 16.000 **vehicles / dia** (els 2 sentits de la marxa). Aquest tram connecta a banda i banda del Besòs, enllaçant Barcelona amb la resta de municipis del Barcelonès Nord. També acull el trànsit provinent de la Ronda Litoral que es dirigeix a la zona industrial de l'entorn o bé com alternativa en moments puntuals de congestió de la mateixa Ronda Litoral, enllaçant amb la rambla Prim fins el carrer Aragó. Quant a secció, té dos carrils per sentit destinats a la circulació.

En la resta de vies més locals i internes del sector, el trànsit circulant és molt feble i se situa majoritàriament per sota dels 2.000 veh/dia.

Pel que fa a l'estructura viària principalment destaca:

- La **manca d'un eix vertical viari** estructurant.
- Una **xarxa viària discontinua** (per exemple l'antiga carretera de Mataró) e inconnexa
- **Manca d'estructura interna** en els carrers de l'àmbit d'ordenació.

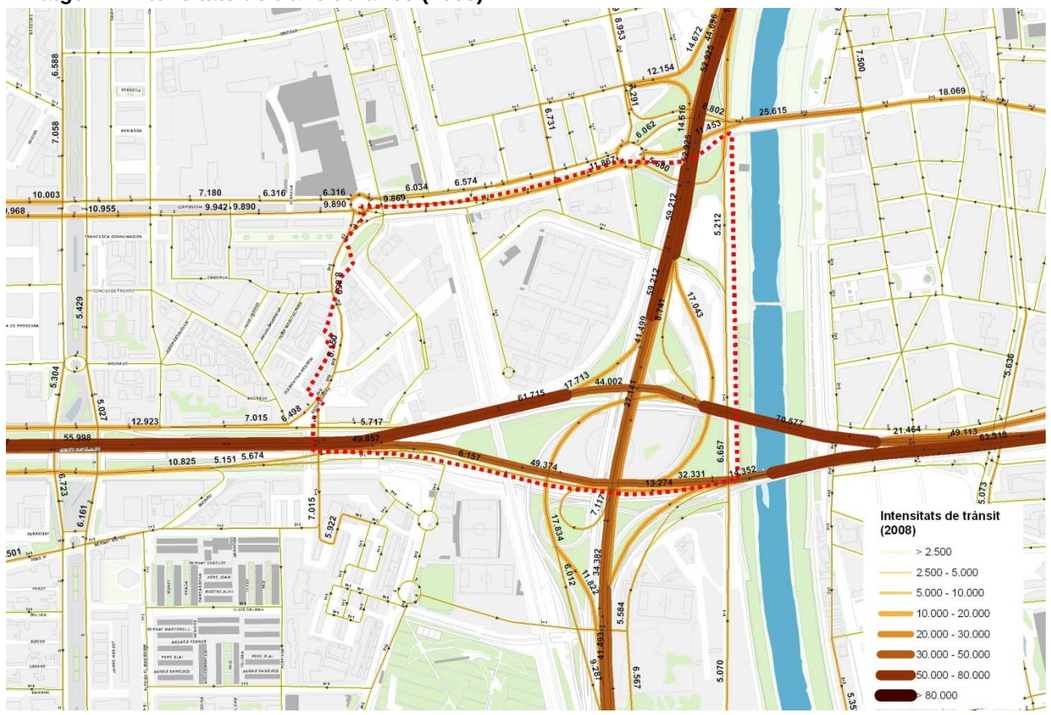
A l'entorn proper de l'àmbit de la MPPGM (en el municipi de Barcelona) destaca la pacificació d'alguns carrers amb zones 30 (carrers perpendiculars que enllacen amb el carrer Extremadura, com el carrer Empordà o Concili de Trento).

Imatge 21: Carrer pacificat amb zona 30



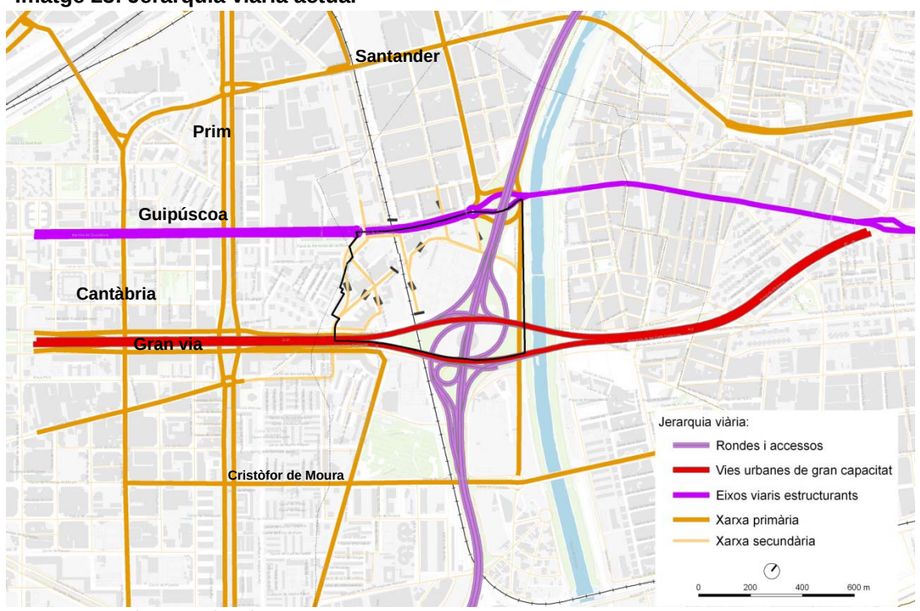
Font: © Barcelona Regional

Imatge 22: Intensitats de trànsit diàries (2008)



Font: © Barcelona Regional

Imatge 23: Jerarquia viària actual



Font: © Barcelona Regional

L'estacionament

En general, l'aparcament de l'entorn de l'àmbit de la MPPGM no està regulat i s'observa un clar predomini de l'oferta lliure de places en calçada en tot l'àmbit de la MPPGM.

En els carrers de l'entorn de l'antiga Carretera de Mataró, Via Trajana i al voltant de l'escola Túrbula hi ha una forta demanda de places d'aparcament i s'observa una elevada ocupació de les places d'aparcament lliure en calçada.

Al costat del dipòsit municipal de vehicles de Sant Adrià de Besòs (dintre l'àmbit d'estudi) hi ha una zona exclusiva destinada a aparcament per a residents amb distintiu.

Imatge 24: Oferta d'aparcament Carretera de Mataró



Font: © Barcelona Regional

Imatge 25: Àrea Residents



Font: © Barcelona Regional

3. LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ

3.1. Antecedents urbanístics

El sector de la Modificació Puntual de PGM que es presenta ha sigut objecte de diversos ajustos i canvis de planejament durant els últims 20 anys, l'últim és el plantejament que fa la "**Modificació Puntual de Pla General Metropolità en l'àmbit comprès entre el límit de terme Municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via",** aprovada definitivament el **22 de desembre de 2008**, on es proposa l'ordenació d'un sector de 34,9ha dintre de les quals 21,1ha són sòls d'ordenació directa i **va delimitar dos sectors de Pla de Millora Urbana**: el de Sant Ramon de Penyafort amb 7,2ha i el de Can Serra – Ciutat Esportiva de 6,6 ha.

Taula 2: Quadre general

Quadre general de la Modificació puntual del PGM		
Àmbits d'ordenació	**Superfície (m²)**	**%**
PMU Sant Ramon de Penyafort	71.555	20%
PMU Can Serra - Ciutat Esportiva	66.091	19%
Sòls d'ordenació directa	211.415	61%
Total superfície modificació puntual	349.061	100%

Font: Memòria Justificativa. Documents ordenació Modificació Puntual del PGM de l'àmbit 2008.

Els objectius generals d'aquesta proposta eren els de garantir, dintre del sector, l'establiment d'un eix viari de connexió entre la Sagrera i el Fòrum, previst al Pla General Metropolità. Aquest eix comporta la necessitat de reordenar gran part del sector, permetent millorar les connexions entre ambdós costats de la via del tren per on circulen els trens de rodalies de la línia del Maresme. Proposava a més el canvi de part dels equipaments i dels usos industrials cap a usos residencials i terciaris garantint les reserves necessàries d'equipaments i espais lliures.

3.2. Objectius generals de la nova proposta

La MPPGM 2013 es formula per iniciativa del Consorci del Besòs i té com a principal objectiu modificar el planejament vigent en l'àmbit delimitat per la Modificació, aprovada el 22 de desembre de 2008, amb la finalitat de garantir la viabilitat dels desenvolupaments urbanístics projectats i d'ajustar les determinacions a la realitat actual.

Els principals objectius d'aquesta nova modificació són:

1. A Adaptar l'espai públic a les cotes de rasant comprovades, plantejant recorreguts accessibles per a vianants i millorant la connectivitat entres els espais lliures i els equipaments.

2. Qualificar d'acord amb la realitat existent, sòls de sistemes en els quals no està previst cap canvi d'ús.

3. Ajustar l'àmbit del PMU de Can Serra - Ciutat Esportiva, deixant fora els camps de Futbol considerant-los com sòl urbà consolidat ja que no participen de les càrregues i beneficis de cap polígon d'actuació urbanística.

4. Garantir la viabilitat econòmica de l'operació urbanística, mitjançant l'ajust (racionalització) de les càrregues d'urbanització externes i internes de cada Pla de Millora Urbana.

5. Ajustar el planejament amb la cartografia 1:1000 de l'AMB

6. Donar una major flexibilitat tant a l'ordenació de l'edificació com d'alguns paràmetres urbanístics amb la finalitat d'adaptar-se millor al les necessitats del mercat immobiliari.

7. Adequar algunes peces d'equipament per millorar tant la seva funcionalitat com la relació amb l'espai públic

3.3. Descripció de la proposta. Canvis respecte a la MPPGM aprovada el 2008

Els canvis que es proposen en aquesta MPPGM 2013 respecte a la proposta 2008 són

- Una **nova ordenació de l'edificabilitat** reforçant els eixos del Carrer Guipúscoa i San Ramon de Penyafort.
- Es proposa al costat oest del carrer San Ramon de Penyafort una **façana més permeable** en comptes del bloc lineal proposat al panejament vigent.
- En general s'han **moderat les alçades màximes** de les edificacions respecte a l'ordenació vigent per aconseguir una ordenació més compacta que ajudi a la configuració dels espais públics.
- Mantenint la continuïtat de l'estructura urbana que feia el planejament vigent, amb l'estudi més detallat de les cotes de rasant s'ha **ajustat la connexió de l'antiga carretera de Mataró** i s'ha **reduït la cobertura prevista del tren**.
- S'introdueix una major flexibilitat en la proporció d'usos residencial-activitat econòmica per tal que es pugui optar per una relació de tipologies que s'adaptin millor a les necessitats del context socioeconòmic. Aquesta opció no alterarà en cap cas els estàndards de cessió de sistemes i aprofitament considerats en la situació de l'edificabilitat màxima residencial.
- **Es proposa la definició d'un nou Eix per vianants connectant la zona d'equipaments** Tanatori – Museu de la immigració fins a la Escola – CAP la Pau – Plaça de la Pau per garantir un recorregut accessible no superior al 3% alternatiu a la futura continuïtat de la carretera de Mataró.
- **Creació de dues places** en els dos extrems de aquest eix, una donant front al edifici del PMU de Can Serra – Ciutat esportiva i l'altra en la intersecció amb el carrer d'Extremadura.
- Es proposa eliminar els passos al Riu Besòs per sota les infraestructures viàries contemplats en l'ordenació vigent ja que seria necessari un projecte global juntament amb els espais púbics i la racionalització de les infraestructures viàries.

- Creació de un **nou equipament públic** al costat dels camps del Espanyol, que substitueix una part de zona verda que quedava aïllada (en cul de sac), amb la finalitat de donar més activitat a aquesta zona.
- Es proposa **ajuntar les dues peces d'equipaments** que donen front al carrer d'Extremadura, amb la finalitat de facilitar el seu desenvolupament futur ja sigui en una única peça o segregant-les.
- Es qualifica **l'Antiga Carretera a Mataró com viari** (entre el tram del carrer d'Extremadura i Sant Ramon de Penyafort)
- En quant a les qualificacions del sòl es proposa passar de tres a sis unitats d'edificació (clau 18) per poder generar el nou eix de vianants (clau 6b).
- També es promouen altres canvis en les qualificacions urbanístiques del sòl que no afecten a la realitat física del territori.

Taula 3: Comparativa superfícies entre planejament vigent – planejament proposat i zonificació

		Zonificació MPPGM 2008		Zonificació Proposta 2013	
Concepte	**Clau**				
Sistemes		**316.941 m²**	**90,80%**	**313.958 m²**	**89,94%**
Ferroviari	**3**	5.647 m²	1,62%	10.382 m²	2,97%
Xarxa viària bàsica i Protecció de sistemes	**5 i 9**	117.934 m²	33,79%	116.644 m²	33,42%
Xarxa viària bàsica	**5**			105.485 m²	30,22%
Protecció de Sistemes	**9**			11.158 m²	3,20%
Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local	**6b**	99.838 m²	28,60%	100.438 m²	28,77%
Parcs i jardis urbans / Ferroviari	**6/3**	8.641 m²	2,48%	1.543 m²	0,44%
Equipaments	**7a i 7b**	84.881 m²	24,32%	84.951 m²	24,34%
Públics existents i privats	**7a**			59.873 m²	17,15%
De nova creació de caràcter local	**7b**			25.078 m²	7,18%
Zones		**32.120 m²**	**9,20%**	**35.103 m²**	**10,06%**
Subjecta a ordenació volumètrica específica	**18**	32.120 m²	9,20%	35.103 m²	10,06%
Total		**349.061**	**100,00%**	**349.061**	**100,00%**

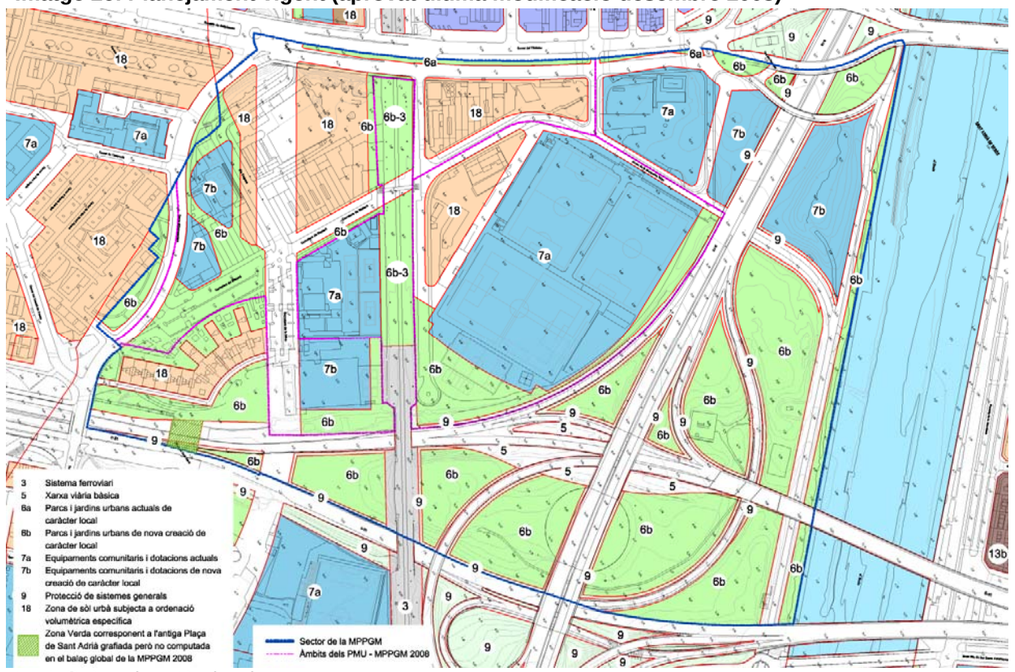
Reserves

		Planejament vigent	Planejament Proposta
Espais lliures	**6**	99.838 m²	100.438 m²
Equipaments	**7**	84.881 m²	84.951 m²
Total		**184.719** m²	**185.390** m²

Font: Barcelona Regional

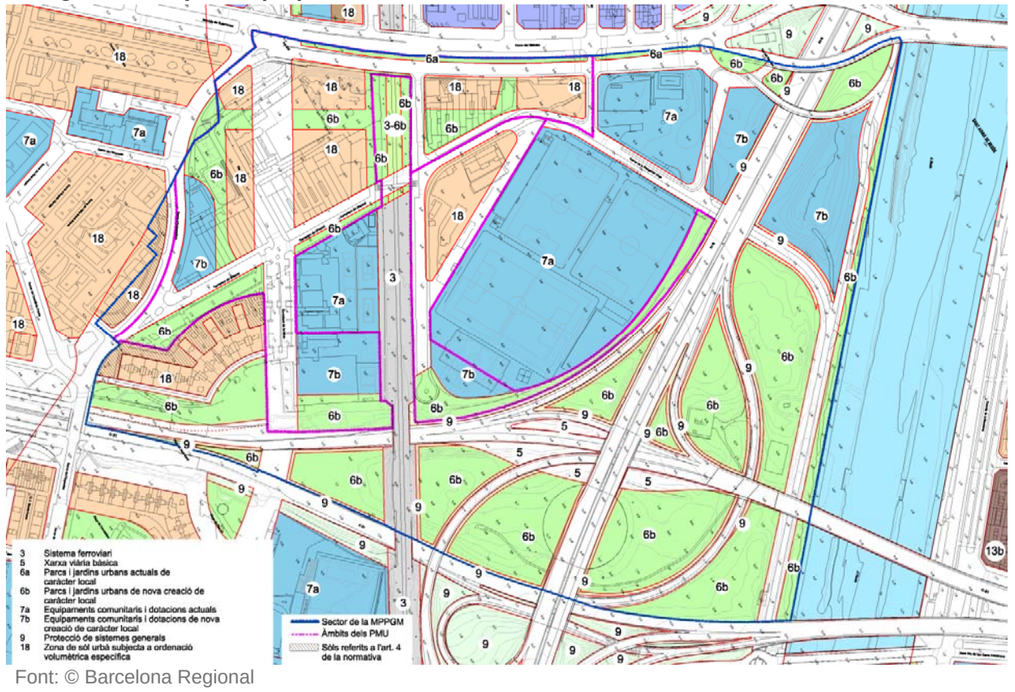
L'àmbit de la MPPGM 2013 entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via de les Corts Catalanes ocupa una superfície de 349.061 m², dels que gairebé el 90% estaran destinats als sistemes (36% a viari, ferroviari i protecció de sistemes, un 29% a parcs i jardins i un 24% a equipaments) i un 10% a les zones (qualificació 18). Predominen els sòls destinats a sistemes.

Imatge 26: Planejament vigent (aprovat última modificació desembre 2008)



Font: © Barcelona Regional

Imatge 27: Planejament proposat



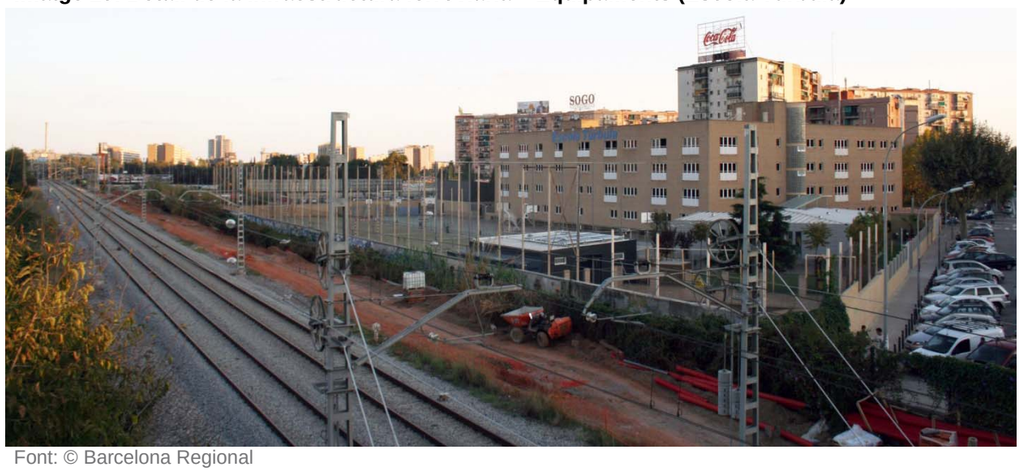
Font: © Barcelona Regional

Imatge 28: Panoràmica dels terrenys del PMU Can Serra – Ciutat Esportiva



Font: © Barcelona Regional

Imatge 29: Detall de la infraestructura ferroviària – Equipaments (Escola Túrbula)



Font: © Barcelona Regional

Imatge 30: Antiga Carretera de Mataró



Font: © Barcelona Regional

4. LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ DES DE LA PERSPECTIVA DE LA MOBILITAT

4.1. Avaluació de la mobilitat generada

La present MPPGM 2013 afecta a un sector de l'entorn de la ronda Litoral, a l'oest del municipi de Sant Adrià de Besòs, amb una superfície de 349.061 m^2.

Tot i què en termes generals la proposta no preveu nous creixements urbanístics ni la implantació de nous usos respecte la modificació anterior, sí que endreça i organitza els usos previstos plantejant una zonificació diferent respecte el planejament anterior.

A continuació es detalla en el següent quadre resum les característiques del planejament vigent i la nova proposta. En el quadre queda palès els canvis poc significatius que hi ha en relació a les superfícies destinades als diferents usos entre el planejament vigent i la nova proposta.

Taula 4: Quadre resum comparativa planejament vigent i proposat

Comparativa planejament vigent i proposta				
Activitat / Ús del sòl	**m^2 planejament vigent**	**%**	**m^2 planejament proposta**	**%**
Sistema viari i protecció de sistemes	117.934	34%	116.644	33%
Sistema ferroviari	14.288	4%	11.924	3%
Equipaments	84.881	24%	84.951	24%
Espais lliures, parcs i jardins	99.838	29%	100.438	29%
Total sistemes	**316.941**	**91%**	**313.958**	**90%**
Total Zones	**32.120**	9%	**35.103**	10%
TOTAL	**349.061**	**100%**	**349.061**	**100%**

Font: Barcelona Regional

Es considera que els equipaments, els espais lliures i les zones residencials i no residencials (comerç i oficines) són els elements susceptibles de generar mobilitat.

Per obtenir la previsió d'increment de mobilitat en viatges/dia, tal i com estableix el Decret de Mobilitat, es fa el supòsit d'un índex d'edificabilitat de 0,4 m^2 de sostre per cada m^2 de sòl en el cas dels equipaments, per poder fer una aproximació a la mobilitat generada, ja que la modificació puntual del PGM no determina els usos dels equipaments de nova creació. A més, s'ha de tenir present que a l'àmbit hi ha equipaments consolidats com l'escola Túrbula, la ciutat esportiva de l'Espanyol i el Museu de la Immigració.

Tot i això, cal matisar alguns aspectes:

- Com ja s'ha comentat, l'ús dels equipaments de nova creació aniran vinculats a la redacció dels dos Plans de Millora Urbana, on s'assignarà el corresponent ús amb la tramitació del corresponent planejament derivat. Per estimar la mobilitat generada es fa el supòsit d'una edificabilitat de 0,4 m^2 de sostre per cada m^2 de sòl per poder fer una estimació aproximada de la mobilitat generada.
- Pel que fa als espais lliures no totes les peces qualificades com a verd són generadores de mobilitat, ja que algunes zones són inaccessibles pels vianants i constitueixen espais intersticials. Es considera que les peces que es troben al voltant del nus que enllaça la Autopista del Maresme (C-31) amb Gran Via no generen mobilitat.
- La proposta no diferència el sostre del terciari entre comerç i oficines, per tant i per estimar la mobilitat generada de terciari s'ha fet una mitjana dels ratis dels dos usos (el Decret 344/2006 estableix un rati de 50 viatges/100 m^2 de sostre comercial i 15 viatges/100 m^2 de sostre d'oficines).

Taula 5: Estimació mobilitat generada a partir del planejament vigent i proposat

Estimació del potencial de mobilitat actual generada pel planejament vigent					
Activitat / Ús del sòl	**Qualificacions**	**m^2 planejament vigent**	**Paràmetres càlcul mobilitat generada**	**Ràtio viatges/dia (Decret 344/2006)**	**Viatges/dia**
Sistema viari i protecció de sistemes	5, 9	117.934	-	-	-
Sistema ferroviari	3, 6/3	14.288	-	-	-
Equipaments	7a	84.881	33.952	20 viatges/100 m^2 de sostre	6.790
Espais lliures, parcs i jardins	6b	99.838	25.974	5 viatges/100m^2 de sòl**	1.299
Total Sistemes					**8.089**
Habitatge (Residencial)	18	32.120	1.398	7 viatges / habitatge	9.786
Terciari (No Residencial)	18		25.261	30 viatges / 100m^2 de sostre *	7.578
Total Zones					**17.364**
Total mobilitat					**25.453**

Estimació del potencial de mobilitat futura generada pel planejament proposat					
Activitat / Ús del sòl	**Qualificacions**	**m^2 planejament proposat**	**Paràmetres càlcul mobilitat generada**	**Ràtio viatges/dia (Decret 344/2006)**	**Viatges/dia**
Sistema viari i protecció de sistemes	5, 9	116.644		-	-
Sistema ferroviari	3, 6/3	11.924			
Equipaments	7a, 7b	84.951	33.980	20 viatges/100 m^2 de sostre	6.796
Espais lliures, parcs i jardins	6b	100.438	30.624	5 viatges/100m^2 de sòl**	1.531
Total Sistemes					**8.327**
Habitatge (Residencial)	18	35.103	1.398	7 viatges / habitatge	9.786
Terciari (No Residencial)	18		25.261	30 viatges / 100m^2 de sostre *	7.578
Total Zones					**17.364**
Total mobilitat					**25.692**

** La proposta no especifica si el terciari serà comercial o oficines, per tant s'utilitza una mitjana dels ratis del Decret per aquests usos
*** En el càlcul de la mobilitat associada a espais lliures no s'ha tingut en compte els espais lliures intersticials
*** En els equipaments es fa el supòsit d'una edificabilitat de 0,4 m^2 de sostre / m^2 sòl

Font: Barcelona Regional

Taula 6: Estimació increment de mobilitat generada a partir del planejament vigent i proposat

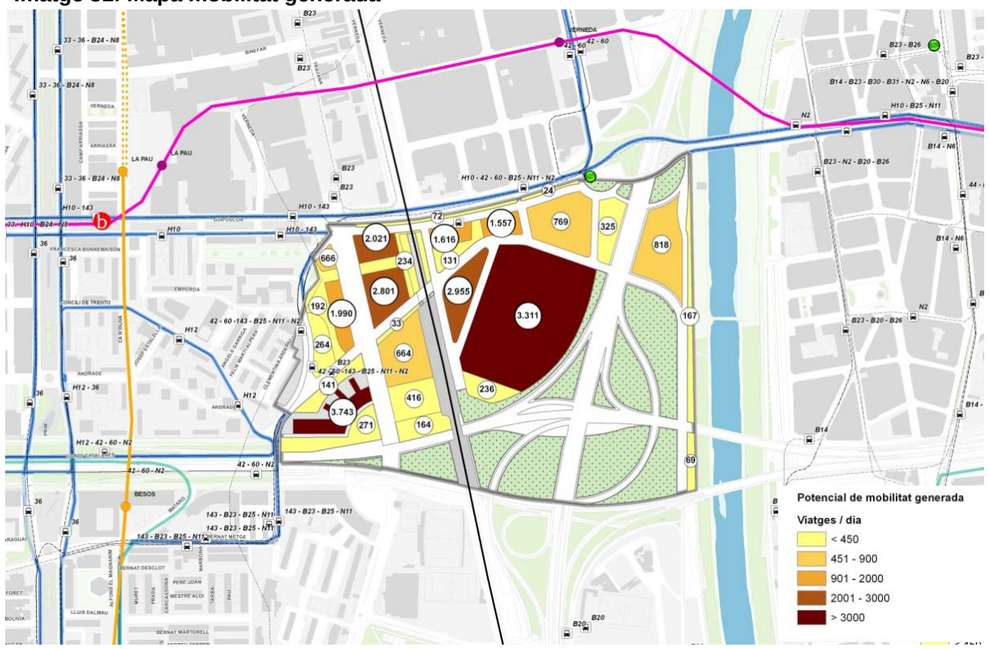
Increment del potencial de mobilitat segons planejament i paràmetres Decret 344/2006			
Activitat / Ús del sòl	**Viatges/dia estimats a partir planejament vigent**	**Viatges/dia estimats a partir planejament proposat**	**Increment**
Sistema viari i protecció de sistemes	-	-	-
Sistema ferroviari	-	-	-
Equipaments	6.790	6.796	6
Espais lliures, parcs i jardins	1.299	1.531	233
Total Sistemes	**8.089**	**8.327**	**239**
Habitatge	9.786	9.786	0
Ús comercial	7.578	7.578	0
Total Zones	**17.364**	**17.364**	0
Total increment potencial de mobilitat a l'àmbit de la MPGM			**239**

Font: Barcelona Regional

Segons el **planejament vigent**, s'estima que es generen potencialment uns **25.453 viatges** a l'àmbit. En el futur, en base el **planejament proposat**, aplicant els petits canvis en les qualificacions, es calcula que el potencial de mobilitat generada serà de **25.692 viatges**. Per tant, s'estima que **l'increment potencial de mobilitat generada per la MPGM** serà d'uns **239 viatges/dia** lligats bàsicament a l'increment de nous espais lliures**.**

Es pot afirmar que els canvis en la demanda de mobilitat generada per la nova ordenació urbanística són poc rellevants i pràcticament insignificants i que no suposen canvis respecte el planejament vigent.

Imatge 31: Mapa mobilitat generada



Font: © Barcelona Regional

4.2. Avaluació de l'increment de la mobilitat futura

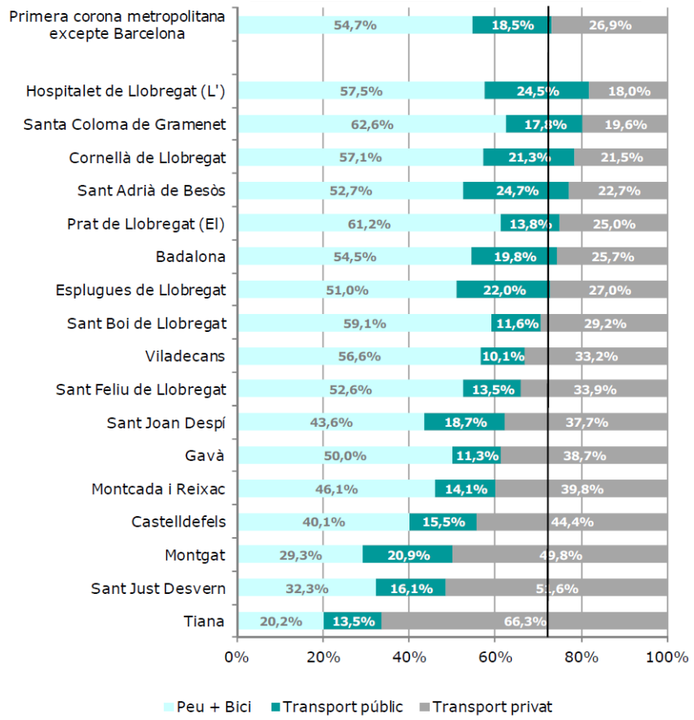
S'ha considerat com a punt de partida per la previsió del repartiment modal la distribució modal actual, ja que encara no es disposa del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Adrià de Besòs (en redacció) on es presenten els escenaris objectius de distribució modal futura.

Per altra banda, s'espera que en el futur la millora de l'oferta de les xarxes de transport públic (perllongament L4, nova estació Sagrera – TAV, xarxa ortogonal d'autobús implantada, etc.) i la promoció de la mobilitat a peu o en bicicleta canviïn la distribució modal actual a favor de modes de transport sostenibles en detriment del vehicle privat. Així, les dades que es presenten a continuació haurien de mostrar un escenari "pessimista" en el sentit que suposa un manteniment de la distribució modal actual que en el futur hauria de millorar.

En el gràfic i taula següent es mostra quin és el repartiment modal en l'escenari actual (Enquesta de Mobilitat 2011 dels municipis de la primera corona metropolitana) per Sant Adrià de Besòs.

Imatge 32: Els modes de transport dels desplaçaments en dia feiner

Distribució modal escenari 2011 Sant Adrià de Besòs	
Modes	**Repartiment modal**
Vehicle privat	22,7%
Transport públic	24,7%
A peu i en bicicleta	52,7%
Total	100,0%



Font: © Enquesta de Mobilitat dels municipis de la primera corona metropolitana, 2011

La següent taula mostra l'estimació de la distribució modal del potencial de mobilitat generada per la proposta.

Taula 7: Mobilitat generada futura i modes de transport

Estimació del potencial de mobilitat futura generada pel planejament proposat			
Modes	**Distribució modal (2011)**	**Mobilitat potencial generada (viatges / dia)**	**Increment potencial mobilitat generada (viatges / dia)**
Vehicle privat	22,6%	5.806	54
Transport públic	24,7%	6.346	59
A peu i en bicicleta	52,7%	13.540	126
Total mobilitat generada	100,0%	25.692	239

Font: BR a partir distribució modal enquesta AMB 2011

Amb la distribució modal actual aplicada sobre el potencial de mobilitat generada s'observa que el major increment de viatges és a peu o en bicicleta (126 viatges), mentre que l'increment de viatges en vehicle privat és el més baix (54 viatges).

D'altra banda es destaca que les millores introduïdes per la present MPPGM 2013 en la qualitat de l'espai públic, garantint recorreguts accessibles per als vianants amb nous espais i itineraris, juntament amb el desenvolupament del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Adrià afavoriran un escenari futur on la mobilitat predominant serà a peu o en bicicleta.

4.3. Actuacions de la proposta relacionades amb la mobilitat

Així com la present Modificació Puntual del Pla General no implica increments significatius en el potencial de mobilitat generada respecte al planejament vigent (al no modificar l'edificabilitat general del sector, ni la densitat o la proporció d'usos) sí que recull alguns canvis en l'ordenació dels vials i espais públics que tenen implicacions en la mobilitat.

Des de la perspectiva de la mobilitat, la nova proposta d'ordenació garanteix recorreguts accessibles per als vianants mitjançant l'ajust de l'espai públic a les noves cotes de rasant i millores en la connectivitat entres els espais lliures i els equipaments.

Els principals canvis que recull la present modificació puntual del pla general respecte al planejament vigent i que tenen implicacions en la mobilitat són:

- Una **nova ordenació de l'edificabilitat** que reforça els eixos del Carrer Guipúscoa i San Ramon de Penyafort. També es proposa al costat oest del carrer San Ramon de Penyafort una **façana més permeable** en comptes del bloc lineal proposat.
- Mantenint la continuïtat de l'estructura urbana que feia el planejament vigent, amb l'estudi més detallat de les cotes de rasant s'ha **ajustat la connexió de l'antiga carretera de Mataró** i s'ha **reduït la cobertura prevista del tren**. Pel que fa a la carretera de Mataró la connexió per sobre les vies genera pendents elevades que queden per sobre dels límits permesos d'accessibilitat[2].
- **Es proposa la definició d'un nou eix per vianants connectant la zona d'equipaments** Tanatori – Museu de la immigració fins a la Escola – CAP la Pau – Plaça de la Pau per garantir un recorregut accessible no superior al 3% alternatiu a la futura continuïtat de la carretera de Mataró.
- **Creació de dues places** en els dos extrems de aquest eix, una donant front al edifici del PMU de Can Serra – Ciutat esportiva i l'altra en la intersecció amb el carrer d'Extremadura.
- Es proposa eliminar els passos al Riu Besòs per sota les infraestructures viàries contemplats en l'ordenació vigent ja que seria necessari un projecte global juntament amb els espais púbics i la racionalització de les infraestructures viàries.
- Es qualifica **l'Antiga Carretera a Mataró com viari** (entre el tram del carrer d'Extremadura i Sant Ramon de Penyafort)

Per tant, la nova ordenació no suposa canvis importants respecte al planejament vigent que afectin de forma significativa a la mobilitat en vehicle privat i en transport públic ja que l'obertura i la connexió dels eixos viaris principals es manté i consolida, i en canvi, sí que hi ha una afectació positiva a la mobilitat a peu amb l'obertura d'un nou eix i la permeabilització dels espais públics. La proposta de carrils bici es manté igual que amb el planejament vigent, amb algun petit ajust.

4.3.1. Canvis en la xarxa viària

La present Modificació Puntual del Pla General manté l'estructura viària proposada en el planejament vigent aprovat el 2008, a excepció d'algunes actuacions per adequar la vialitat als objectius fixats en aquesta nova ordenació.

Les principals actuacions en vialitat i que estan recollides tant en el planejament vigent com en la nova ordenació són:

a) **Obertura St Ramon de Penyafort:** l'obertura de Sant Ramon de Penyafort, la seva connexió amb el carrer Guipúscoa-Tibidabo entrant amb continuïtat amb Via Trajana, així com el pont per sobre la Gran Via amb el que es completaria la continuïtat de tota la traça Fòrum-Sagrera.

b) **Nova rotonda al carrer Tibidabo:** ampliant el botó actual insuficient, que reculli els ponts existents sobre la ronda litoral i doni millor connectivitat als carrers Balmes (per la banda del polígon industrial de Montsolís) i al carrer que donarà accés als futurs equipaments. Aquesta actuació està lligada al desenvolupament de plans de l'entorn proper.

c) **Connexió de l'antiga carretera de Mataró:** donant continuïtat a l'antiga carretera de Mataró, actualment interrompuda pel pas del tren, tot i que amb canvis significatius en les cotes de rasant, com a conseqüència d'un estudi més detallat de la cobertura ferroviària.

[2] Segons el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

d) **Obertura d'un nou vial:** obrir un nou vial que doni sortida a l'avinguda del Ferrocarril que actualment acaba en cul de sac.

Les actuacions que es recullen en la nova ordenació i que introdueixen canvis respecte al planejament vigent del 2008 són:

1. **Reconeixement a nivell de planejament urbanístic l'actual ús viari de l'antiga carretera de Mataró:** amb la nova ordenació es reconeix l'ús actual com a viari de l'antiga carretera de Mataró entre el carrer d'Extremadura i Sant Ramon de Penyafort, tram que el planejament vigent qualifica com a zona verda, tot i que l'ús és viari. Per tant, amb la nova ordenació es consolida aquest eix continu des del Besòs fins al carrer Extremadura.
2. **Vial d'accés a nou equipament**: a l'extrem de l'avinguda del Ferrocarril, a banda d'obrir un nou vial que connecta amb la carretera de Mataró i que ja està inclòs al planejament vigent, es perllonga l'avinguda per poder donar accés a un nou equipament públic.

4.3.2. Canvis en la xarxa per a vianants

La present Modificació Puntual del Pla General recull l'objectiu del planejament vigent aprovat el 2008 que apostava clarament per afavorir els desplaçaments a peu i en bicicleta, donant més secció i continuïtat als carrers existents, alhora que proposa nous eixos per vianants que s'adapten a la nova configuració de les edificacions i equipaments proposats i a les cotes de rasant.

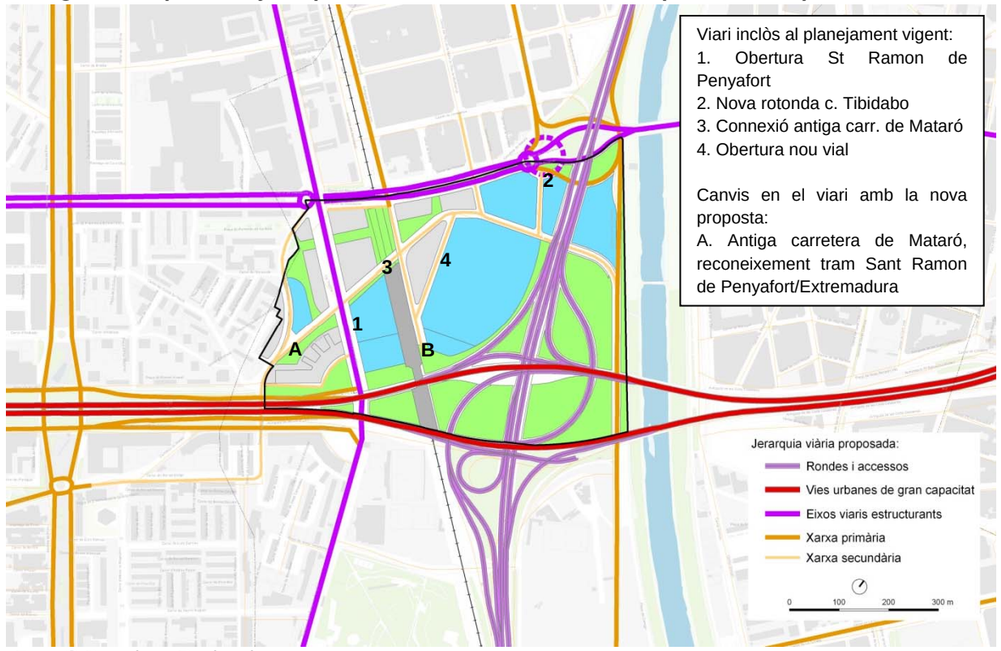
Les principals actuacions en la nova ordenació en quant a la xarxa de vianants són:

1. Nou eix Sant Ramon de Penyafort: Una de les principals actuacions, ja contemplada al planejament vigent, és l'obertura del carrer de Sant Ramon de Penyafort i la seva urbanització amb voreres arbrades i generoses suficients per absorbir el flux de vianants que generarà aquest eix d'activitat residencial i comerç. La present modificació puntual proposa l'ordenació de l'edificabilitat reforçant els eixos del Carrer Guipúscoa i Sant Ramon de Penyafort i defineix més clarament aquest eix amb l'alineació a vial dels edificis.

2. Nou eix accessible de vianants: En la present Modificació Puntual es defineix un nou eix per a vianants que connecta la zona d'equipaments de ciutat (Museu de la Immigració i possible futur Tanatori) amb els equipaments locals (Escola la Pau – CAP la Pau) del barri de la Verneda i la Pau (Barcelona) i els futurs habitatges i l'activitat comercial prevista en aquesta part del sector.

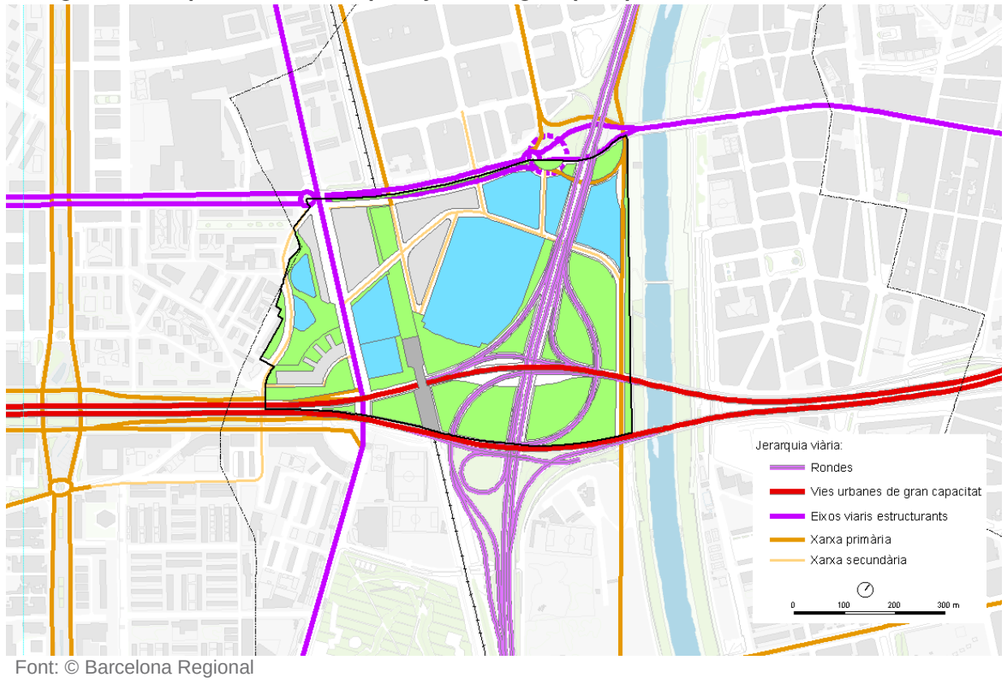
El canvis significatius en les cotes de rasant, com a conseqüència d'un estudi més detallat de la cobertura ferroviària, mostren que topogràficament el cobriment de les vies al sud de l'antiga carretera de Mataró suposaria la construcció d'un calaix amb els consegüents murs a banda i banda i que la connexió de l'antiga carretera de Mataró per sobre les vies genera pendents elevades que queden per sobre dels límits permesos d'accessibilitat.

Imatge 33: Proposta de jerarquia viària amb la nova ordenació (MPPGM 2013)



Font: © Barcelona Regional

Imatge 34: Jerarquia viària amb el planejament vigent (2008)



Font: © Barcelona Regional

El nou eix proposat mitjançant la cobertura parcial de les vies entre Guipúscoa i l'antiga carretera de Mataró permetrà recorreguts accessibles per als vianants ajustant l'espai públic a les noves cotes de rasant i es proposa com a itinerari alternatiu a l'antiga carretera de Mataró, que com s'ha explicat al paràgraf anterior, es connecta a banda i banda de les vies ferroviàries, però amb pendents no accessibles per als vianants i les bicicletes.

L'ordenació indicativa de la Modificació del 2008 suggeria passos sota els edificis edificats connectant els espais públics, però en la nova proposta amb l'obertura del nou eix aquesta connexió es consolida i es recull en la normativa amb la qualificació de zones verdes garantint la permeabilitat i accessibilitat als vianants.

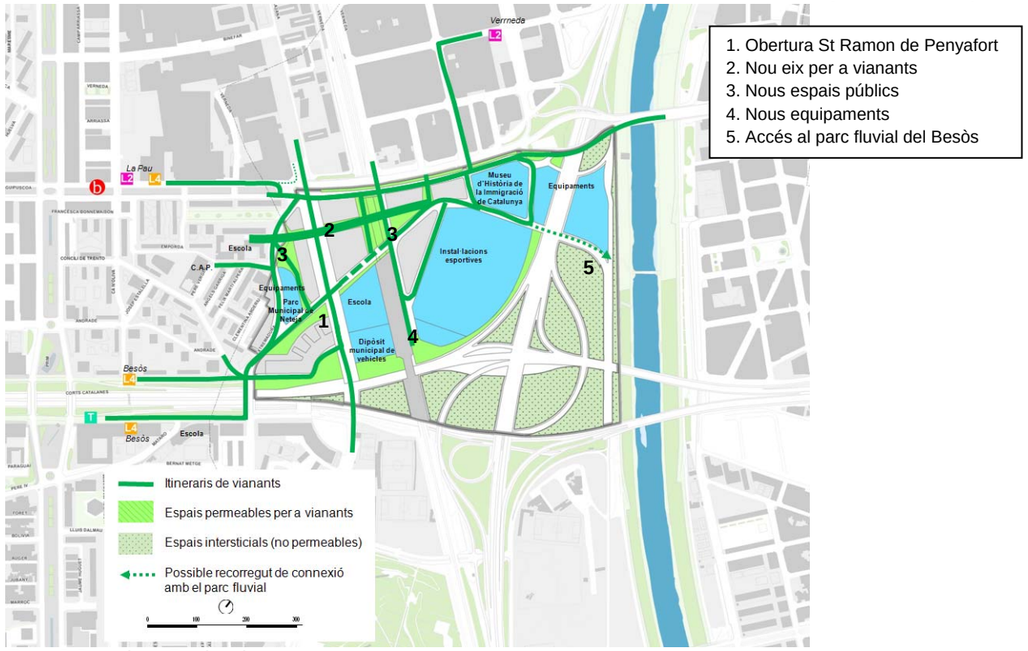
Aquesta nova obertura es tradueix també en una façana més permeable al costat oest del carrer Sant Ramon de Penyafort en comptes del bloc lineal proposat en el planejament vigent, donant major permeabilitat i connexions per a la mobilitat a peu.

3. Nous espais públics: la creació de dues places (en la nova proposta) en els dos extrems d'aquest eix, una donant front al edifici del PMU de Can Serra – Ciutat esportiva i l'altra en la intersecció amb el carrer d'Extremadura permetrà la configuració de nous espais públics d'ús ciutadà.

4. Nous equipaments: es proposa la creació d'un nou equipament públic al costat dels camps del Espanyol, que substitueix una part de zona verda que quedava aïllada (en cul de sac), amb la finalitat de donar més activitat a aquesta zona, fet que permetrà la millora de la mobilitat de vianants (itineraris més segurs, etc.).

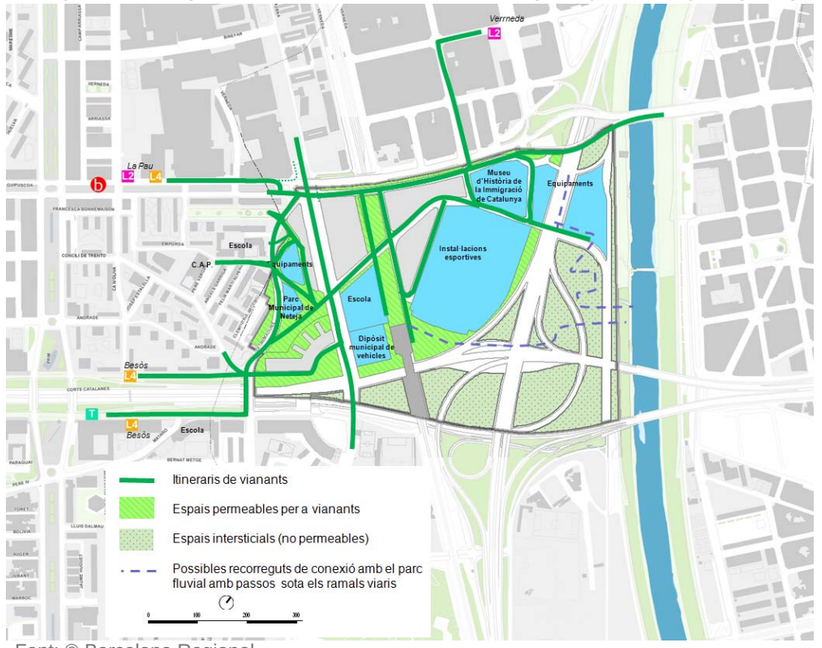
5. Accés al parc fluvial del Besòs: el planejament vigent preveia uns passos sota els ramals dels nusos viaris per connectar la xarxa de vianants amb el parc fluvial del Besòs. La present modificació puntual proposa adaptar a la realitat existent els sòls qualificats de sistemes fora dels àmbits de planejament derivat (PMU). En aquest sentit s'ha considerat que no es poden reurbanitzar els espais lliures entre els nusos de les infraestructures com a zones de passeig i de connexió fins al riu si no s'actua en la remodelació integral dels nusos, actuacions que quedarien fora de l'objectiu d'aquesta modificació puntual.

Imatge 35: Proposta del principals itineraris de vianants amb la nova ordenació (MPPGM 2013)



Font: © Barcelona Regional

Imatge 36: Principals itineraris de vianants amb el planejament vigent (2008)



Font: © Barcelona Regional

4.3.3. Canvis en la xarxa de transport públic

No hi ha canvis en la nova ordenació proposada respecte al planejament vigent que afectin a la xarxa de transport públic. L'obertura de Sant Ramon de Penyafort i la continuïtat de l'antiga carretera de Mataró, incloses en el planejament vigent i que recull la nova ordenació, permeten la configuració de nous eixos de transport en superfície.

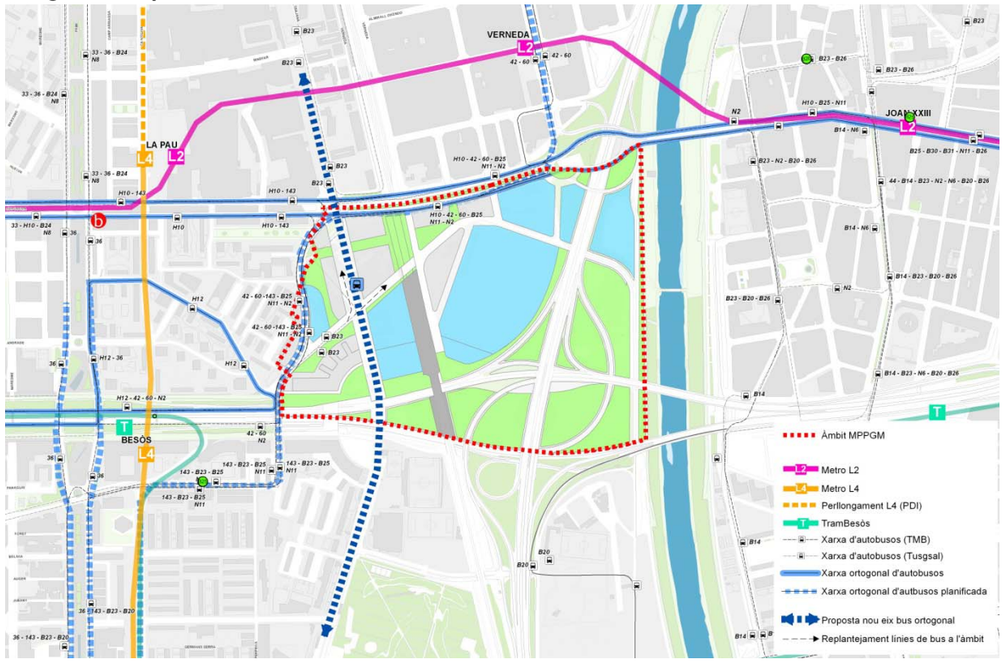
En el futur es preveu a la zona del Besòs el pas de dues noves línies ortogonals, una per Rambla Prim i una altra pel carrer Extremadura i Guipúscoa, perimetral a l'àmbit.

4.3.4. . Canvis en la xarxa de carrils bici

No hi ha canvis en la nova ordenació proposada respecte al planejament vigent que afectin a la proposta de carrils bici a l'àmbit. Es proposa el perllongament del carril bici de Guipúscoa fins al pont del Besòs, amb la possibilitat de fer un ramal per accedir al Parc Fluvial del Besòs en el cas que s'hi fes un carril bici al marge dret fins connectar amb el carrer de Cristòfol Colom.

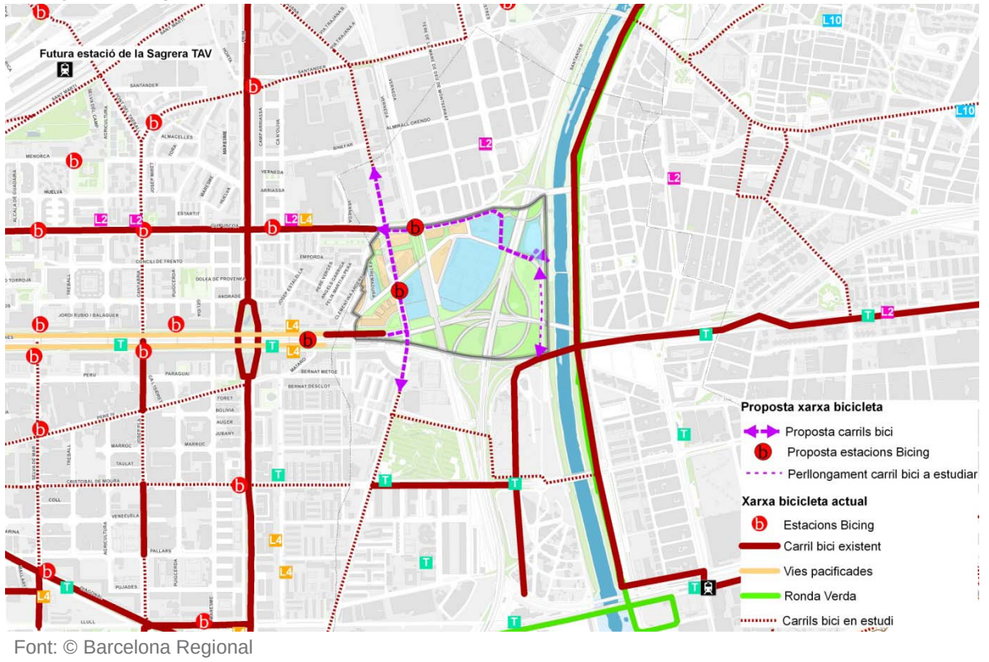
També es proposa, tal i com ja contemplava el planejament vigent, un carril bici a Sant Ramon de Penyafort per crear un nou eix potent mar-muntanya que relligui els barris del Besòs.

Imatge 37: Proposta xarxa autobusos



Font: © Barcelona Regional

Imatge 38: Proposta xarxa de bicicletes



Font: © Barcelona Regional

4.4. Reserva d'aparcament de bicicletes

El Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada estableix uns paràmetres de reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció dels usos del sòl.

Taula 8: Reserves mínimes d'aparcament de bicicletes del Decret 344/2006

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes	
Activitat / Ús del sòl	**Ràtio places (Decret 344/2006)**
Habitatge	màx de 2 places / habitatge
Ús Terciari (No Residencial)	1 plaça / 100 m² sostre o fracció
Equipaments públics	1 plaça/100 m² sostre o fracció
Equipaments esportius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Equipaments docents	5 places/100 m² sostre
Espais lliures, zones verdes	1 plaça /100m² de sòl

Font: Decret 344/2006

Tot i que no hi ha canvis significatius en la MPPGM 2013 respecte al planejament vigent en les superfícies destinades als usos que el decret determina que han de reservar espai per a aparcaments de bicicleta fora de calçada, es calculen les places mínimes que es necessitaran amb la nova proposta.

Taula 9: Reserva places de bicicletes

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes			
Activitat / Ús del sòl	**m² planejament proposat / nombre habitatges**	**Ràtio places (Decret 344/2006)**	**Places d'aparcament bicicletes**
Habitatge ***	863 habitatges	màx de 2 places / habitatge	863
Ús Terciari (No Residencial)	25.261	1 plaça / 100 m² sostre o fracci	253
Equipaments públics **	33.980	1 plaça/100 m² sostre o fracció	340
Espais lliures, zones verdes	30.624	1 plaça /100m² de sòl	306
Total de places mínimes d'aparcament per a bicicletes			**1.762**

** Es consideren tots els equipaments de la MPPGM com equipaments públics ja que l'ús definitiu es concretarà en el planejament derivat corresponent
*** Per al càlcul de les places mínimes d'aparcament de bicicletes només es computen els nous habitatges previstos per la MPPGM

Font: BR a partir paràmetres Decret 344/2006 i planejament proposat

En total, i com a resultat d'aplicar directament els ratis establerts pel decret 344/2006, es calcula que a l'àmbit d'ordenació resulta una reserva de 1.762 places d'aparcament per a bicicletes. La gran part de les quals, gairebé el 50%, corresponen a places associades als habitatges.

En el cas dels habitatges[3] i aplicant un rati estàndard de que cada plaça d'aparcament de bicicleta ocupa 2,5 m² de superfície, es determina que es necessitaran 2.158 m² de sostre per encabir aquests aparcaments. La MPPGM 2013 preveu reserva de sòl suficient qualificat com a zona (clau 18) per fer viable l'execució d'aquest sostre.

Amb la resta d'usos, per al càlcul es consideren tots els equipaments com equipaments públics de cara a aplicar el decret per estimar les places d'aparcament de bicicletes ja que en aquesta MPPGM no es concreta l'ús de les diferents peces d'equipaments i a més hi ha equipaments ja consolidats (Escola Túrbula, Ciutat Esportiva de l'Espanyol...).

S'ha de tenir present que **el Decret estableix uns ratis genèrics** i que **no té en compte** les **particularitats** de la zona, consolidació del teixit urbà, etc.. Així, degut a les característiques de l'àmbit d'estudi es recomana no aplicar els ratis establerts pel Decret, ja que es tracta d'un àmbit urbà en el que la present MPPGM reconeix els usos actuals i endreça la localització del sòl destinat a equipament, en qualsevol cas, en el futur quan es desenvolupin els corresponents *equipaments amb les corresponents figures de planejament* s'hauran de preveure la implantació de places d'aparcament per a bicicletes associats a aquests nous usos. A més a més, cal destacar que el Decret sobredimensiona les places d'aparcament per a bicicletes, especialment en el cas dels espais lliures on aplica un nombre molt elevat de places sense diferenciar les particularitats de cada espai lliure i la existència o no d'infraestructura per bicicletes.

4.5. Reserva d'aparcament de vehicles

Les reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública establerts per l'annex 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és el que es mostra en la taula següent:

Taula 10: Reserves mínimes d'aparcament de vehicles Decret 344/2006

Places mínimes d'aparcament	
Activitat / Ús del sòl	**Ràtio places (Decret 344/2006)**
Habitatge	Turismes: màx d'1 plaça/habitatge o 1 plaça/100 m² sostre Motocicletes: màx de 0,5 places/habitatges o 1 plaça/200 m² sostre
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	Turismes: 5 places/30 places ofertes de circulació Motocicletes: 5 places/30 places ofertes de circulació

Font: Decret 344/2006

Com es pot observar a l'annex 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, el Decret només contempla les places d'aparcament fora de la via pública per a habitatges i en el cas d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

A partir de la previsió anterior, es calcula que els nous habitatges de l'àmbit necessitaran una reserva de 1.295 places, 863 de turismes i 432 de motocicletes.

[3] Només es computen els nous habitatges previstos a la MPPGM 2013.

Taula 11: Previsió de places d'aparcament a fora de la via pública

Previsió de places d'aparcament a fora de la via pública			
En habitatges	nombre d'habitatges	Ràtio places (Decret 344/2006)	Places d'aparcament
Turismes	863	màx d'1 plaça/habitatge o 1 plaça/100 m² sostre	863
Motocicletes	863	màx de 0,5 places/habitatges o 1 plaça/200 m2 sostre	432
Total places			**1.295**

Font: BR a partir paràmetres Decret 344/2006 i planejament proposat

Taula 12: Previsió de reserva d'espai per a càrrega i descàrrega de mercaderies

Previsió de reserva d'espai per càrrega i descàrrega de mercaderies			
Usos	Sostre estimat (en m²)	Ràtio places càrrega / descàrrega (Decret 344/2006)	Places
comercial	12.630,5	1 plaça / 1.000 m² sostre estimat	13
oficines	12.630,5	1 plaça / 2.000 m² sostre estimat	6
Total	**25.261**		**19**

Font: BR a partir paràmetres Decret 344/2006 i planejament proposat

Tot i això, ***l'article 298 de les Normes Urbanístiques*** *del PGM fixa unes ràtios diferents de places mínimes d'aparcament en edificis d'habitatge que s'han de tenir presents:*

a. En sòl urbà una plaça per cada habitatge de més de 130 m2 o una plaça per cada dos habitatges de 80 a 130 m2 i una plaça per cada quatre habitatges menors de 80 m2, tot referit a superfície construïda.

b. En sòl urbanitzable objecte d'un pla parcial, les que es fixin en aquest, amb el límit mínim d'una plaça, almenys, per cada 200 m2 d'edificació i es completarà l'estàndard legal per mitjà de la reserva de superfície d'estacionament.

c. En sòl urbà, objecte d'un Pla Especial de Reforma Interior, les que s'hi fixin, amb un mínim d'una plaça per cada 200 m2 de sostre edificable potencial.

En qualsevol cas, preveient una plaça d'aparcament de turisme per nou habitatge i 1 de moto cada dos habitatges es calcula que es necessitarà sostre sota rasant per a 1.295 vehicles. Si s'aplica el rati de 25m^2 de sostre per turisme i 7,5 m^2 per moto, en total és necessari que es reservin 24.851 m^2 de sostre sota rasant per a aparcaments. La MPPGM 2013 preveu reserva de sòl suficient qualificat com a zona (clau 18) per fer viable l'execució d'aquest sostre.

4.6. Reserva d'espai per a càrrega i descàrrega

En principi, es considera necessari plantejar les operacions de càrrega i descàrrega en espais propis vinculats a les mateixes activitats, sense basar-se en l'oferta que hi pugui haver sobre la via pública. En aquest sentit, l'article 6 del Decret de Mobilitat 344/2006 estableix que caldrà realitzar, per als locals comercials, una reserva mínima del 10% del sostre per a destinar-lo a magatzem, a l'interior de l'edifici, llevat d'aquelles activitats que justifiquin que no necessiten espais per a magatzems.

A la vegada, es necessari reservar una plaça d'aparcament de 3x8 metres a la xarxa viària per efectuar les operacions de càrrega i descàrrega de les mercaderies, ja que el Decret 344/2006 estableix una plaça cada 1.000 m^2 de superfície de venda o per cada 8 establiments, i per cada 2.000 m^2 de sostre d'oficines.

Actualment, la proposta d'ordenació no té definit el nombre exacte d'establiments comercials ni d'oficines, sí que planteja, en canvi, una reserva de 25.261 m^2 de sostre d'ús terciari. Si s'estima que el 50% del sostre es destina a cada tipus d'activitat s'obté la següent reserva de places de càrrega i descàrrega:

Es calcula que aproximadament caldran 19 espais per a operacions de càrrega i descàrrega a l'àmbit de la MPPGM 2013.

5. CONCLUSIONS I RECOMANACIONS

5.1. Conclusions

Des de la perspectiva de la mobilitat **la nova proposta** d'ordenació **no comporta canvis significatius respecte a la mobilitat prevista** en el planejament vigent pel que fa a la generació de viatges i a les propostes d'obertura i connexions de la xarxa viària.

Les **modificacions puntuals** que recull **incideixen** principalment **sobre la mobilitat a peu** ja que planteja **una distribució més racional** dels habitatges previstos, dels equipaments i del sistema d'espais lliures amb l'objectiu **d'afavorir la continuïtat i la permeabilitat dels desplaçaments dels vianants i millorar la funcionalitat dels equipaments**.

En aquest sentit la nova proposta millora la xarxa de recorreguts per a vianants recollida en el planejament vigent amb la definició d'un nou eix per a vianants amb pendents accessibles que connectarà la zona d'equipaments del sector d'ordenació amb els equipaments existents de la Pau i amb les futures zones residencials i espais públics que la nova ordenació proposa.

En la xarxa prevista per a bicicletes no hi ha propostes en la nova ordenació que modifiqui la xarxa de carrils bici prevista en el planejament vigent.

A nivell **d'accessibilitat viària**, tal i com s'ha comentat, la nova proposta d'ordenació no proposa canvis substancials respecte al planejament vigent. **Manté l'obertura de Sant Ramon de Penyafort, el pont sobre la Gran Via i l'enllaç amb el carrer Guipúscoa i Via Trajana** que han de finalitzar l'últim tram de continuïtat viària entre el Fòrum i la Sagrera. Aquest nou eix és una necessitat real per a l'àmbit llevant que connectarà els barris històricament maltractats per l'aparició de les grans infraestructures, alhora que introduirà grans millores en el transport públic amb la creació d'un nou carril bus.

La connectivitat de la resta de la xarxa viària interior del sector i de connexió amb els barris veïns vindrà recolzada per la connexió de l'antiga carretera de Mataró, inclosa en el planejament vigent, que tornarà a posar en joc la continuïtat de tota la traça i que amb la nova ordenació es reconeix l'ús actual com a viari del tram entre el carrer d'Extremadura i Sant Ramon de Penyafort, que el planejament vigent qualifica de verd.

A nivell de transport públic, no hi ha canvis associats a la nova ordenació, però cal dir que la proximitat del transport públic existent, metro, bus, tramvia i tren de rodalies, juntament amb les previsions futures del nus intermodal de la Sagrera i el perllongament de la L4, i les noves línies de bus que hauran de passar per l'eix de Sant Ramon de Penyafort, garanteixen en escreix el servei en l'àmbit de la modificació.

Per altra banda en el futur, amb el desenvolupament dels PMU's previstos en l'àmbit de la MPPGM i la corresponent urbanització, es concretaran les diferents actuacions a nivell de mobilitat per afavorir una mobilitat segura i sostenible en tot l'àmbit.

5.2. Recomanacions

5.2.1. Xarxa viària

Des de la perspectiva de la mobilitat i la xarxa viària les principals actuacions contemplades a la MPPGM són:

- L' **obertura del nou eix de Sant Ramon de Penyafort – Via Trajana.** Tal i com contempla el planejament vigent i recull la nova ordenació, l'obertura del nou eix de Sant Ramon de Penyafort-Via Trajana genera **una nova continuïtat mar-muntanya** en un territori fragmentat per grans infraestructures tant viàries com ferroviàries i es converteix en un vial estructurant de ciutat que connectarà Sagrera i Fòrum, relligant els barris de llevant que travessa.

- **La nova continuïtat de l'antiga Carretera de Mataró** (previst pel planejament vigent) i el reconeixement de l'ús actual com a viari d'un tram de la carretera de Mataró que en el planejament vigent estava qualificat com espai lliure. L'objectiu d'aquesta actuació és eliminar la discontinuïtat actual del carrer per la presència de les vies de tren (rodalies R1). Aquesta obertura permetrà la configuració de nous possibles recorreguts per l'àmbit.

Aquestes actuacions permetran **nous itineraris pel trànsit rodat** i suposaran una oportunitat per **reforçar la pacificació del trànsit** en els carrers de l'entorn i viari intern de l'àmbit de la MPPGM: les noves obertures de carrers permetran la disminució de trànsit rodat en altres eixos viaris més locals o veïnals on es recomana **implantar la zona 30**.

Per altra banda, Sant Ramon de Penyafort, a més de ser un **eix estructurant per al trànsit de vehicles privats**, ha de passar a ser també **un eix important de connexió en transport públic,** que ha d'incorporar, per tant, **un carril d'autobús segregat**.

5.2.2. Xarxa de vianants

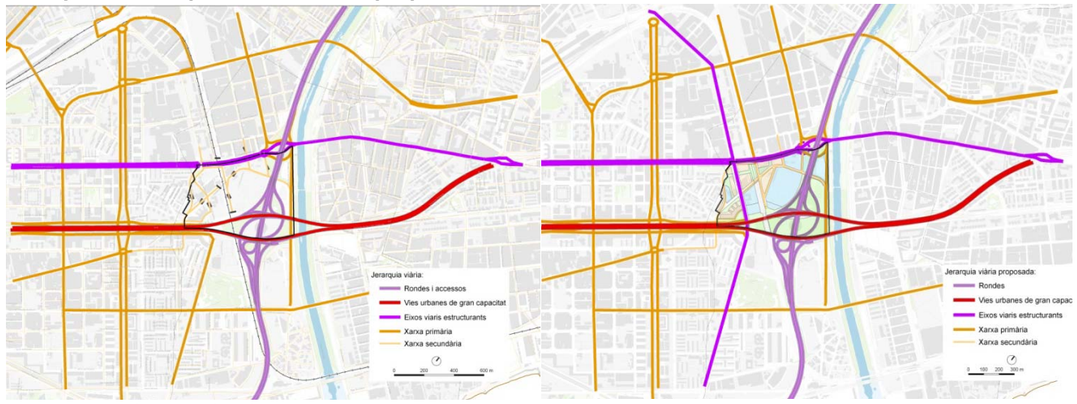
Des de la perspectiva de la mobilitat i l'accessibilitat a peu les principals actuacions contemplades a la MPPGM són:

- La modificació puntual fa una aposta clara per la **qualitat de l'espai** urbà del c**arrer**, amb l'objectiu d'afavorir els **desplaçaments a peu i en bicicleta**, amb una major dimensió dels carrers, amb més secció i continuïtat que els actuals. Amb la nova proposta, la c**reació d'un nou eix cívic de vianants** paral·lel a Guipúscoa millora de forma significativa la permeabilitat de l'àmbit i afavoreix les relacions a peu i la connexió dels espais públics.

- **Sant Ramon de Penyafort**, també ha de funcionar com un **eix cívic de connexió a peu**, amb activitat comercial i terciària i dotant als vianants de voreres amples. La nova ordenació, amb l'alineació a vial de les edificacions, reforça aquesta activitat i defineix de forma clara aquest eix per a vianants.

- En el futur, **amb el desenvolupament dels PMU's** previstos en l'àmbit de la MPPGM i la corresponent urbanització, s'hauran de **tenir presents diversos aspectes relacionats amb la mobilitat per promoure els modes de transport sostenibles**: la mobilitat a peu i en bicicleta (dotació d'aparcaments per bicicletes en els punts d'activitat, millores en la xarxa d'itineraris per a vianants, etc.). En definitiva, s'hauran de concretar diferents actuacions a nivell de mobilitat per afavorir una mobilitat segura i sostenible en tot l'àmbit.

Imatge 39: Jerarquia viària actual i proposada



Font: © Barcelona Regional

Imatge 40: Proposta nous eixos cívics



Font: © Barcelona Regional

5.2.3. Xarxa de bicicletes

En general, en aquesta zona, s'ha de treballar per promoure i fomentar la utilització de la bicicleta. A continuació es presenten algunes propostes i recomanacions per augmentar la participació de la mobilitat en bicicleta i garantir una millor accessibilitat en modes de transport sostenibles a aquest àmbit.

- **Configurar la xarxa de carril bici** en aquesta zona de Sant Adrià limítrofa amb Barcelona on actualment no hi ha infraestructura per a bicicletes. Es proposen possibles itineraris de carril bici amb l'objectiu de connectar els equipaments i habitatges de l'entorn. A més dels carrils bicis existents, principalment el que transcorre per la Rambla Guipúscoa, també s'haurien de tenir presents les xarxes interiors que s'estan projectant en barris com **Via Trajana** o La **Catalana**, es completin amb un **nou carril bici** que acompanya Sant Ramon de Penyafort des del Fòrum fins la futura estació de Sagrera TAV. Així, es recomana que Sant Ramon de Penyafort, a més de ser un eix viari estructurant, es configuri també com un eix important de connexió per als recorreguts en bicicleta.
- Per connectar la xarxa de carrils bici proposada a l'àmbit amb el barri de la Catalana es recomana estudiar la **possibilitat d'ampliar el carril bici fins al carrer Cristòfol Colom**.
- **Ampliar el servei de bicing** en aquest àmbit amb 2 noves estacions. Tot i què l'àmbit pertany al terme municipal de Sant Adrià, forma part del continu urbà amb Barcelona, i per tant es proposa estudiar la implantació del servei fins a l'àmbit. Aquesta actuació podria anar lligada al desenvolupament de nous carrils bici a l'entorn o la introducció de més carrers pacificats o zones 30 (que permeten la convivència amb les bicicletes).
- Amb el desenvolupament dels PMU's, s'haurà de preveure la **ubicació de places d'aparcament** per a **bicicletes** en els nous equipaments previstos i en els punts on es concentri nova activitat.
- **La proposta de pacificació del trànsit** en els carrers interns i de l'entorn de l'àmbit de la MPPGM permetria la circulació de bicicletes per aquests eixos pacificats on la velocitat màxima de circulació és de 30 km/h.

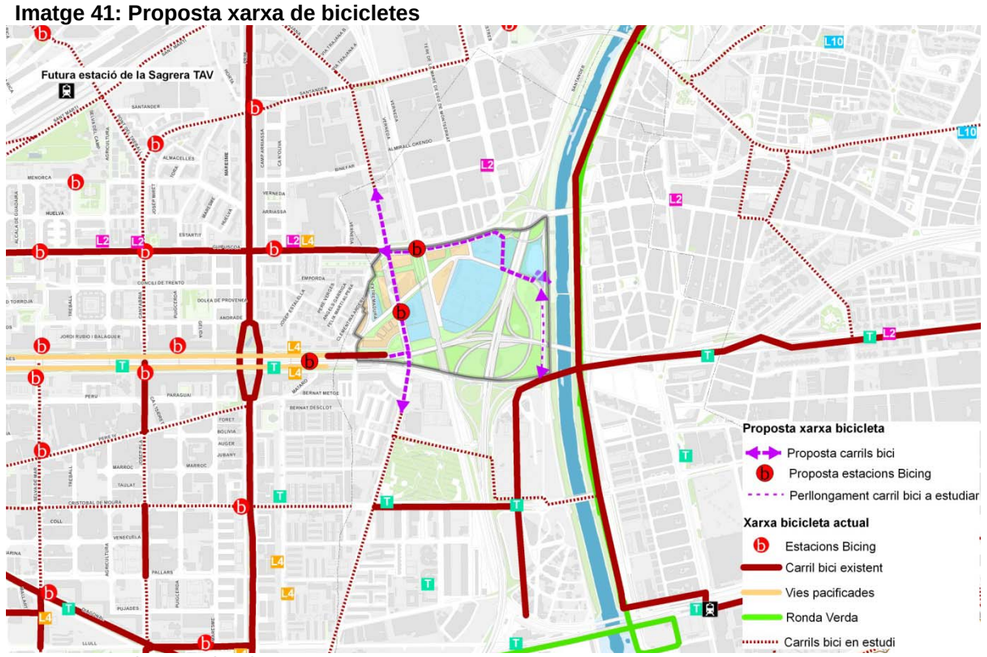
5.2.4. Transport públic

L'obertura de Sant Ramon de Penyafort i la continuïtat de l'antiga carretera de Mataró, incloses en el planejament vigent i que recull la nova ordenació, permeten la configuració de **nous eixos de transport públic en superfície**.

En el moment d'establir itineraris per millorar els recorreguts del servei d'autobús en aquest àmbit, s'ha de tenir present la configuració final de la nova xarxa ortogonal en aquesta zona. En el futur es preveu a la zona del Besòs el pas de **dues noves línies ortogonals**, una per Rambla Prim i una altra pel carrer Extremadura i Guipúscoa, perimetral a l'àmbit. A continuació, s'apunten idees o recomanacions a tenir en compte per millorar l'eficiència del servei d'autobús a l'àmbit:

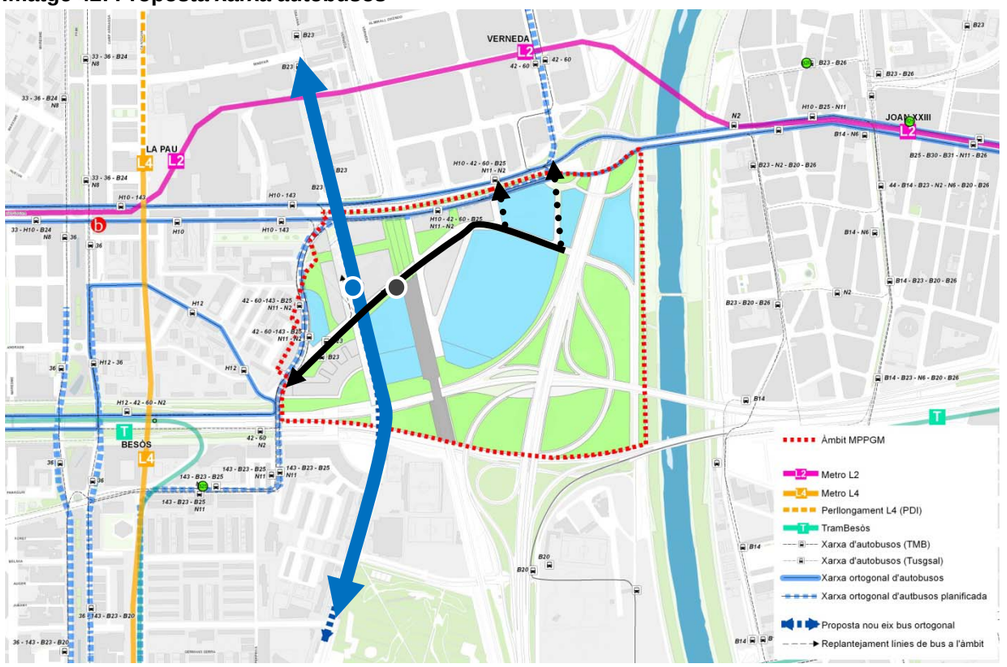
- Es recomana **estudiar la idoneïtat** de que una **línia de la nova xarxa ortogonal** d'autobús **circuli pel futur eix de Sant Ramon de Penyafort** connectant els diferents barris de Sant Andreu i Sant Martí.
-

Imatge 41: Proposta xarxa de bicicletes



Font: © Barcelona Regional

Imatge 42: Proposta xarxa autobusos



Font: © Barcelona Regional

- La circulació d'una línia de la xarxa ortogonal d'autobús per Sant Ramon de Penyafort permetria **ubicar una parada** de la nova línia **a l'àmbit de la MPPGM**, a la confluència de l'eix amb la carretera de Mataró, aprofitant el carril bus i la transversalitat de l'eix.
- Es recomana estudiar la possibilitat de que circuli un servei d'autobús *(de barri)* per l'antiga carretera de Mataró. Aquesta recomanació però dependrà de la configuració final de la nova xarxa ortogonal d'autobús.

Indicadors de gènere relacionats amb la mobilitat de vianants i en modes sostenibles

- La transformació de l'àmbit de la MPPGM suposa una oportunitat per **fomentar la mobilitat a peu i l'ús de la bicicleta** en el seu entorn respecte de la situació actual i fa possible una distribució de l'espai viari més equitativa que incorpora mesures per **fomentar el transport públic de superfície** (com l'obertura de nous vials que permeten nous itineraris i la nova xarxa ortogonal d'autobús). Així doncs, la proposta amb la **creació de nous eixos cívics**, té en compte les **necessitats dels diferents col·lectius** i té per objectiu potenciar els modes de transport més segurs i sostenibles, dotant-los de prioritat respecte als modes privats motoritzats.
- En aquest cas i dins del nostre context actual, es constata l'existència d'uns hàbits diferencials en la mobilitat de gènere, on la dona presenta una dependència i grau d'utilització del transport públic considerablement més elevada que els homes.
- Per tant, totes les actuacions que suposin **una millora global del sistema de transport públic** (com la implantació de la nova xarxa ortogonal d'autobús) i **de la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes** (itineraris més segurs, senyalitzats, etc.) permetran avançar en la **consecució d'unes condicions més equitatives**, tant entre els dos gèneres com amb la resta de col·lectius que presenten més dificultats i limitacions de mobilitat.

6. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

L'objectiu d'aquest apartat és avaluar l'impacte dels nous viatges en vehicle privat generats per la proposta de MPPGM mitjançant el càlcul de les emissions de contaminants.

Pel que fa a la nova mobilitat generada per la MPPGM a l'àmbit d'estudi es destaca el següent:

- **No hi ha un increment significatiu del potencial de desplaçaments derivats de la MPPGM** de l'àmbit d'estudi. L'anàlisi comparatiu del potencial de mobilitat realitzat amb les dades del planejament vigent i del proposat a partir dels ratis de mobilitat establerts pel Decret 344/2006 redueix les expectatives d'increment de potencial de mobilitat per aquest àmbit en 239 desplaçaments.
- D'aquests nous 239 viatges, i considerant un escenari futur amb una distribució modal actual (escenari pessimista), es calcula que només hi hauran **54 nous viatges** al dia en **vehicle privat**.

Taula 13: Distribució modal increment mobilitat futura

Estimació increment mobilitat futura		
Modes	**Distribució modal (2011)**	**Increment potencial mobilitat generada (viatges / dia)**
Vehicle privat	22,7%	54
Transport públic	24,7%	59
A peu i en bicicleta	52,7%	126
Total mobilitat generada	100,0%	239

Font: BR a partir distribució modal actual a Sant Adrià de Besòs

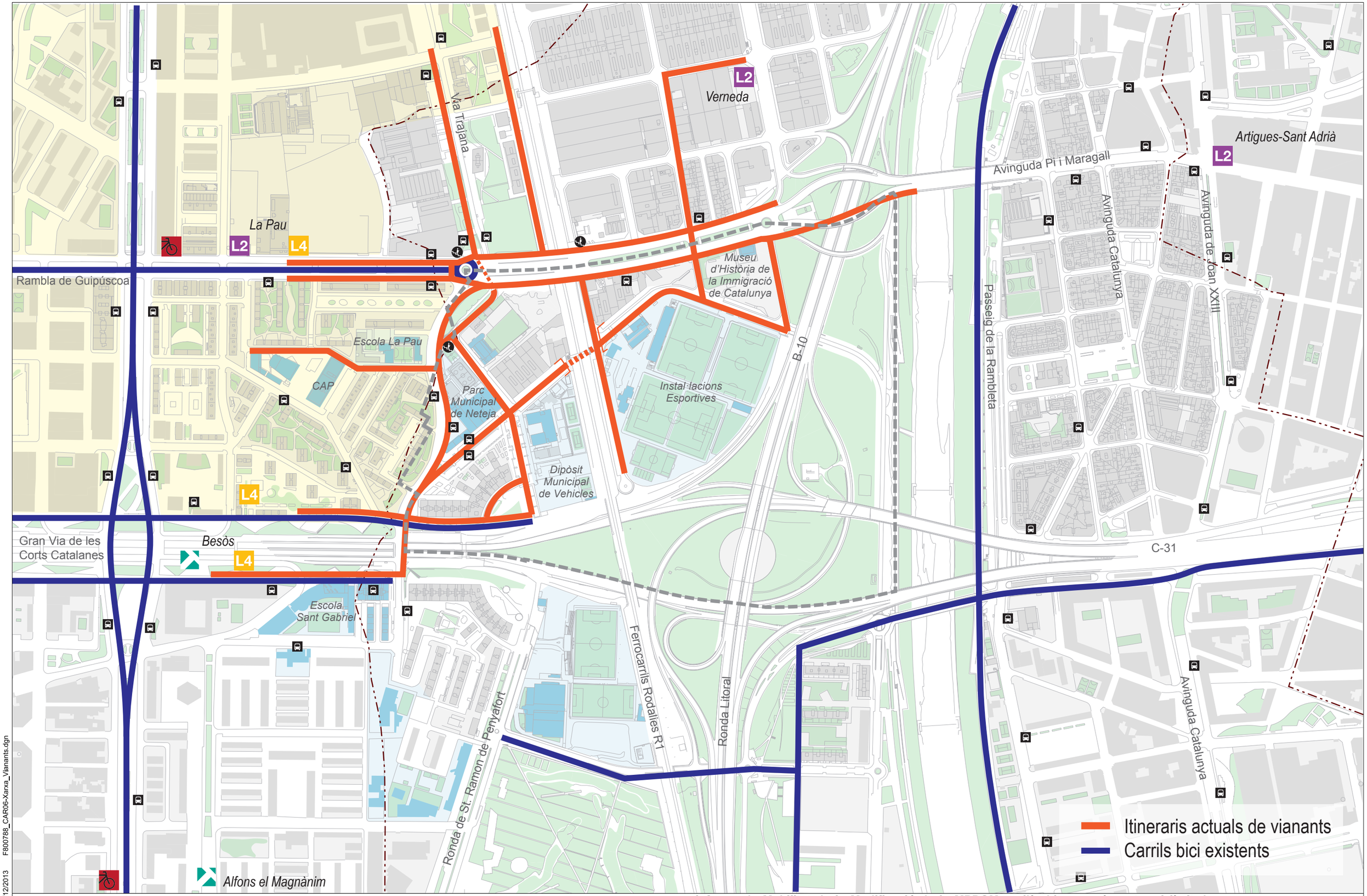
Cal destacar que aquest **augment tant poc significatiu de nova mobilitat en vehicle privat** (respecte el planejament vigent) **no provocarà un increment de les emissions** i que a més a més intervenen altres factors i mecanismes que cal afavorir i potenciar per tal de reduir les emissions de contaminants:

- Gran aposta pel transport públic i augment dels desplaçaments a peu i en bicicleta.
- Millora del nivell d'ocupació dels turismes.
- Millora tecnològica dels vehicles convencionals, gràcies a la renovació natural de vehicles i l'aposta de la Unió Europea en la reducció d'emissions mitjançant les legislacions sobre contaminants en vehicles (EURO).
- Aposta per noves tecnologies i combustibles més eficients i respectuosos amb el medi ambient.

Com a conclusió es senyala que l'increment de les emissions futures en l'àmbit respecte el planejament vigent seran mínimes degut al poc increment de viatges en vehicle privat generats per la MPPGM, juntament amb la millora prevista en la distribució modal, del nivell d'ocupació dels cotxes, així com les millores tecnològiques dels vehicles. En definitiva, no es preveu un increment de les emissions de contaminants respecte la situació actual.

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

1. Xarxa actual de vianants i carrils bici
2. Proposta de xarxa de vianants i carril bici
3. Xarxa actual de transport públic
4. Proposa de xarxa de transport públic
5. Intensitats de trànsit (any 2009)
6. Jerarquia viària actual
7. Proposta de jerarquia viària



consorcibesòs

Informe de Mobilitat de la Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

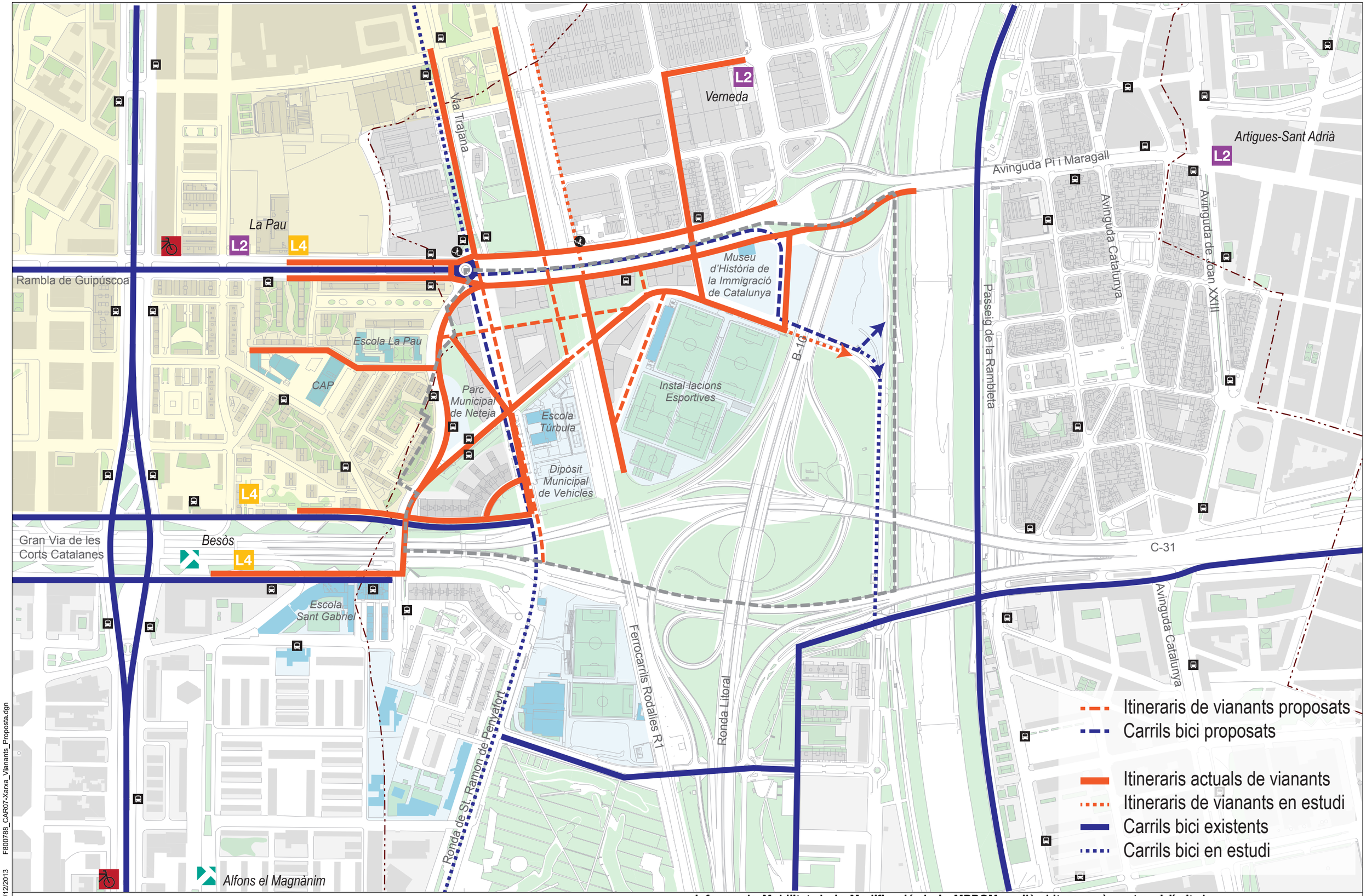
10 0 20 40 m 1:5.000

Xarxa actual de vianants i carrils bici

1

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR06-Xarxa_Vianants.dgn



consorcibesòs

Informe de Mobilitat de la Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

10 0 20 40 m 1:5.000

Proposta de Xarxa de vianants i carrils bici

2

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR07-Xarxa_Vianants_Proposta.dgn

VERNEDA
L2
42 - 60
42 - 60
B23
B23
33 - 36 - B24
N8
33 - 36 - B24
N8
LA PAU
L4
L2
33 - 36 - B24
N8
B23
B23
H10 - 143
H10 - 143
H10 - 42 - 60 - B25
N11 - N2
33 - H10 - B24
N8
36
36
H10
H10 - 143
H10 - 42 - 60 - B25
N11 - N2
H12
42 - 60 -143 - B25
N11 - N2
42 - 60 -143 - B25
N11 - N2
B23
B23
36
H12 - 36
H12
H12 - 42 - 60 - N2
BESÒS
L4
42 - 60
N2
36
36
143 - B23 - B25
N11
143 - B23 - B25
N11
143 - B23 - B25
N11
143 - B23 - B25
N11
36 - 143 - B23 - B20
36 - 143 - B23 - B20
B20
B20
N2
H10 - B25 - N11
B23 - B26
B23 - B26
B14 - N6
JOAN XXIII
L2
B25 - B30 - B31 - N11 - B2
B23 - N2 - B20 - B26
44 - B14 - B23 - N2 - N6 - B20 - B2
B14 - N6
B14 - B23 - B20 - B26
N2
B23 - B20 - B26
B14 - B23 - N6 - B20 - B26
B14
T
B14
B14
B14
N6
B23 - B26

Àmbit MPPGM

L2 Metro L2

L4 Metro L4

T TramBesòs

Xarxa d'autobusos (TMB)

Xarxa d'autobusos (Tusgsal)

Xarxa ortogonal d'autbusos

consorcibesòs

Informe de Mobilitat de la Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

10 0 20 40 m 1:5.000

Xarxa actual de transport públic

3

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR08-TP-Actual.dgn

VERNEDA
LA PAU
BESÒS
JOAN XXIII
L2
L4
T
b
33 - 36 - B24 N8
33 - H10 - B24 N8
H10 - 143
H10
H12
H12 - 36
H12 - 42 - 60 - N2
42 - 60 -143 - B25 N11 - N2
42 - 60 -143 - B25 N11 - N2
42 - 60
42 - 60 N2
H10 - 42 - 60 - B25 N11 - N2
H10 - 42 - 60 - B25 N11 - N2
143 - B23 - B25 N11
143 - B23 - B25 N11
143 - B23 - B25 N11
143 - B23 - B25 N11
36 - 143 - B23 - B20
36 - 143 - B23 - B20
B23
B23 - B26
B23 - B26
H10 - B25 - N11
N2
B14 - N6
B25 - B30 - B31 - N11 - B26
B23 - N2 - B20 - B26
44 - B14 - B23 - N2 - N6 - B20 - B26
B14 - N6
B14 - B23 - B20 - B26
B23 - B20 - B26
N2
B14 - B23 - N6 - B20 - B26
B14
B20
B20
B14
525
525
MARESME
MENORCA

- Àmbit MPPGM
- Metro L2
- Metro L4
- Perllongament L4 (PDI)
- TramBesòs
- Xarxa d'autobusos (TMB)
- Xarxa d'autobusos (Tusgsal)
- Xarxa ortogonal d'autobusos
- Xarxa ortogonal d'autbusos planificada
- Proposta nou eix bus ortogonal
- Replantejament línies de bus a l'àmbit

consorcibesòs

Informe de Mobilitat de la Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

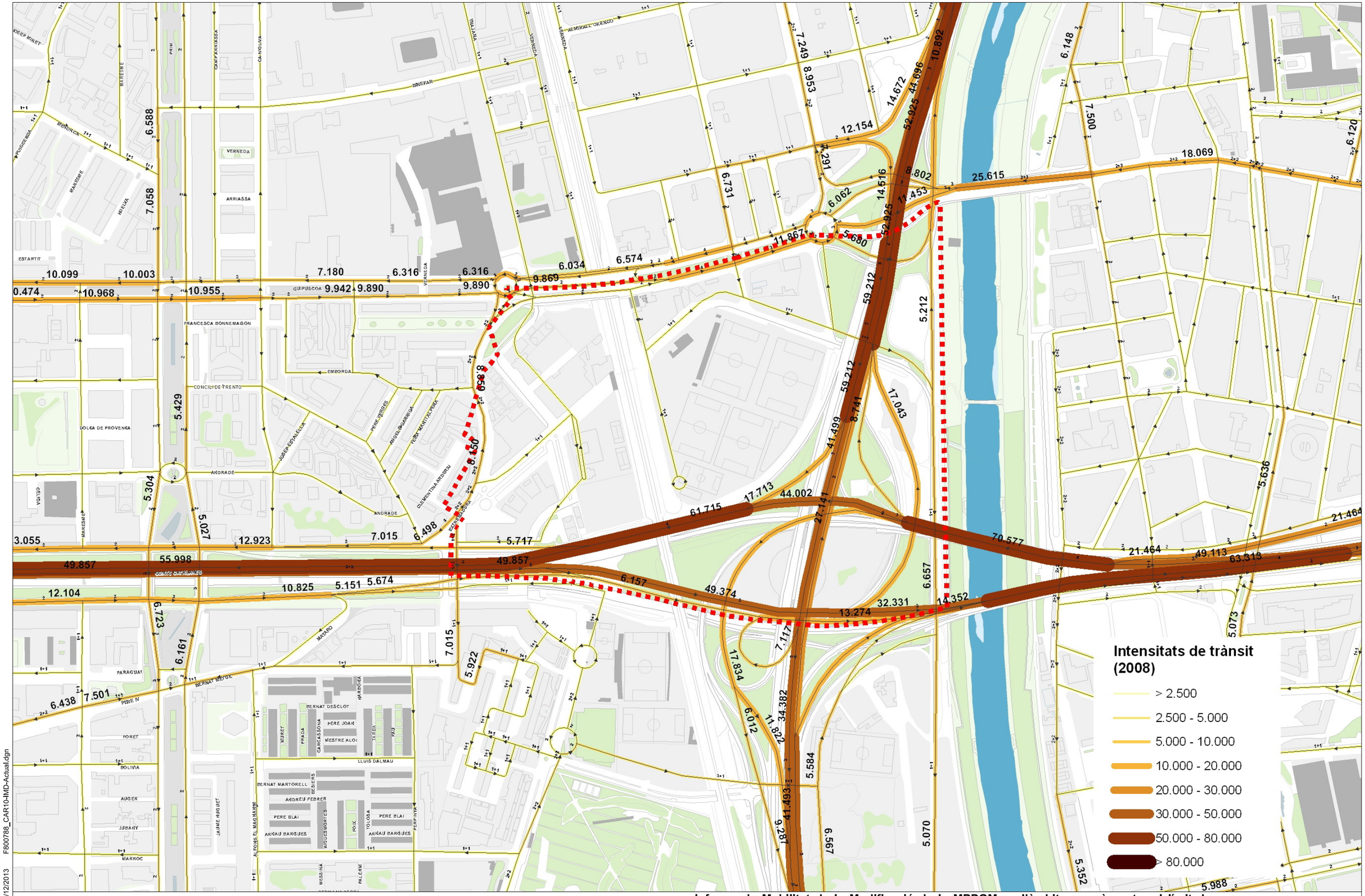
10 0 20 40 m 1:5.000

Proposta de Xarxa de transport públic

4

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR09-TP-Proposta.dgn



Informe de Mobilitat de la Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

10 0 20 40 m 1:5.000

Intensitats de Trànsit (any 2009)

5

consorcibesòs

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR10-IMD-Actual.dgn

Rambla de Guipúscoa
Via Trajana
Avinguda Pl i Margall
Avinguda Catalunya
Avinguda de Joan XXIII
Passeig de la Rambleta
B-10
Gran Via de les Corts Catalanes
B-20
Ferrocarrils Rodalies R1
Ronda Litoral
Ronda de St. Ramon de Penyafort
Avinguda Catalunya

- Rondes i accessos
- Vies urbanes de gran capacitat
- Eixos viaris estructurants
- Xarxa Primària
- Xarxa Secundària
- Zones 30

consorcibesòs

Informe de Mobilitat de la Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

10 0 20 40 m 1:5.000

Jerarquia actual de la xarxa viària

6

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR11-Jerarquia_Actual.dgn

Rambla de Guipúscoa

Via Trajana

Avinguda Pi i Margall

Avinguda Catalunya

Avinguda de Joan XXIII

Passeig de la Rambleta

B-10

Gran Via de les Corts Catalanes

C-31

Ferrocarrils Rodalies R1

Ronda de St. Ramon de Penyafort

Ronda Litoral

Rondes i accessos
Vies urbanes de gran capacitat
Eixos viaris estructurants
Xarxa Primària
Xarxa Secundària
Zones 30

consorcibesòs

Informe de Mobilitat de la Modificació de la MPPGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs, i entre el carrer Guipúscoa i la Gran Via

Desembre 2013

10 0 20 40 m 1:5.000

Proposta de jerarquia de la xarxa viària

7

BARCELONA REGIONAL
AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

Codi: F800788 17/12/2013 F800788_CAR12-Jerarquia_Proposada.dgn

ANNEX 8.3

8.3. Normativa Urbanística (Refós)

article 1. Marc legal i objecte de la Modificació

1. La present Modificació puntual del PGM en l'àmbit comprès entre el límit de terme municipal de Barcelona i Sant Adrià de Besòs i el marge dret del riu Besòs, i entre el carrer Guipúscoa-Tibidabo i la Gran Via en el municipi de Sant Adrià de Besòs, té per objecte general la Modificació puntual del Pla General Metropolità per a la transformació i reordenació dels terrenys compresos entre el límit de terme municipal amb Barcelona i el marge dret del riu Besòs, i entre el carrer Guipúscoa-Tibidabo i la Gran Via, per tal de garantir la transformació i integració d'aquests sòls en un nou context urbà configurat a partir de les importants transformacions urbanístiques executades en els darrers anys en el marge dret del riu Besòs dins del municipi de Sant Adrià.

2. La present modificació ve a completar la reordenació d'una de les últimes peces de sòl que configuraven el mosaic establert en el document de Modificació de PGM del marge dret del riu Besòs, aprovat definitivament i publicat al novembre de 1993, del que van sortir cinc àmbits: el Barri del Besòs, La Catalana, La Mina Residencial, Zona Litoral i La Verneda-Can Picas, dels quals aquest últim encara es troba pendent de transformar.

3. Altrament la present modificació té també com objecte general, establir un nou escenari urbà, que garanteixi l'obertura del carrer de Sant Raimon de Penyafort que ha de significar definitivament l'establiment d'una nova connexió viària entre el Fòrum i la Sagrera i, per tant, la resituació d'aquests terrenys de Sant Adirà de Besòs, en posició central entre dos pols tant importants com són aquestes dues grans operacions.

4. Finalment la present modificació puntual té els següents objectius específics:

4.1. Garantir l'obertura del carrer de Sant Raimon de Penyafort i la seva connexió amb el nus sobre el carrer Guipúscoa-Tibidabo, definint un nou eix de relació entre els terrenys situats en el front del litoral i l'àrea de centralitat de la Sagrera, que ha d'acollir les instal•lacions de la nova estació de l'alta velocitat de Barcelona.

4.2. Delimitar les figures de planejament derivat necessàries que permetin el nou creixement residencial i terciari, la relocalització dels usos i serveis i la creació de nous espais lliures i equipaments públics.

4.3. Ordenar els equipaments previstos en el planejament vigent amb la lògica de la construcció d'un teixit urbà de proximitat als veïns i veïnes de l'entorn, amb coherència amb un nou marc de relacions i equilibri que ja està definit amb la implantació de les grans peces d'equipament i serveis d'escala metropolitana com són: el port esportiu de Sant Adrià, el Campus Universitari de Llevant, els terrenys esportius dels camps de futbol de la Federació, la implantació de la ciutat esportiva del RCD Espanyol, que no estaven previstos en el PGM de 1976, que ara es proposa modificar.

4.4. Millorar la connexió del teixit existent i del nou amb el gran parc fluvial del Besòs amb el cobriment d'una part de les vies del tren creant una gran plaça cívica i donant continuïtat a la xarxa viària de l'antiga carretera de Mataró, interrompuda actualment per la presència de les actuacions de la línia ferroviària de Barcelona a Mataró.

4.5. Definir les condicions i determinacions urbanístiques que han de permetre el desenvolupament dels sectors, en compliment dels estàndards mínims establerts per l'actual Text Refós de la Llei d'urbanisme.

4.6. Establir els criteris d'ordenació dels nous creixements, així com els percentatges dels usos residencials i no residencials, que han de configurar un nou espai amb una significativa intensitat urbana i amb una presència important d'activitat de comerç i terciari, que facin d'aquest lloc, una cruïlla significativa en la geografia metropolitana.

4.7. Configurar una nova façana per al futur carrer de Sant Raimon de Penyafort, reforçant la direccionalitat de l'eix Sagrera-Fòrum i en continuïtat amb Via Trajana **i donar continuïtat a la façana urbana sud del carrer Guipúscoa fins al nus viari amb la Ronda Litoral.**

4.8. Definir un nou espai front-frontissa entre la ciutat polígon i el gran buit generat per les infraestructures fins al riu, un nou sky-line que permeti millorar els fluxes, espais i la relació entre el buit i el ple, respecte els edificis pantalla dels anys 60.

4.9. Generar una nova continuïtat, connectar transversalment els terrenys des del carrer Biscaia fins al Besòs, i resoldre les diferències de nivell i rasant amb la vialitat i l'arquitectura.

4.10. Millorar el nus de carrer Tibidabo, mantenint els pons existents sobre la ronda Litoral, i construint un nou giratori que faciliti la circulació i les connexions en aquest punt.

4.11. Definir el conjunt d'aprofitaments urbanístics així com les càrregues internes i externes de cada sector de planejament delimitat, que garanteixi l'equilibri necessari de la viabilitat econòmica de l'actuació. Respecte les actuacions externes, en el present document s'estableixen aquelles que són necessàries per la connexió i reforçament de les infraestructures i serveis de connexió amb el territori de l'entorn, com són la contribució a l'obra d'urbanització del pont sobre la Gran Via en continuïtat amb el carrer Sant Raimon de Penyafort, com la cobertura de les instal•lacions ferroviàries i la reordenació de la vialitat amb la configuració d'una nova plaça entorn l'arc gòtic que defineix la porta d'accés a la part de llevant de Sant Adrià.

4.12. Adaptar l'espai públic a les cotes de rasant comprovades, plantejant recorreguts accessibles per a vianants i millorant la connectivitat entres els espais lliures i els equipaments.

4.13. Qualificar d'acord amb la realitat existent, sòls de sistemes en els quals no està previst cap canvi d'ús.

4.14. Ajustar l'àmbit del PMU de Can Serra - Ciutat Esportiva, deixant fora els camps de Futbol considerant-los com sòl urbà consolidat ja que no participen de les càrregues i beneficis del sector.

4.15. Garantir la viabilitat econòmica de l'operació urbanística, mitjançant l'ajust (racionalització) de les càrregues d'urbanització externes i internes de cada Pla de Millora Urbana.

4.16. Ajustar el planejament amb la cartografia 1:1000 de l'AMB.

4.17. Donar una major flexibilitat tant a l'ordenació de l'edificació com d'alguns paràmetres urbanístics amb la finalitat d'adaptar-se millor al les necessitats del mercat immobiliari.

4.18. Adequar algunes peces d'equipament per millorar tant la seva funcionalitat com la relació amb l'espai públic.

5. Aquesta Modificació s'ha redactat a l'empara del que disposa el Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme(TRLU), el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme i altres preceptes concordants, així com a l'empara de la legislació de sòl estatal i de la legislació sectorial d'aplicació.

6. En tot allò no previst en aquesta Modificació, seran d'aplicació supletòria les determinacions del Pla General Metropolità.

article 2. Àmbit territorial

1. L'àmbit objecte de la modificació és el que ve delimitat en els plànols d'informació i proposta i inclou uns terrenys del municipi de Sant Adrià de Besòs, situats al marge dret del riu Besòs amb una extensió de 349.061 m² de superfície.

2. L'àmbit geogràfic és el que resulta de l'àrea delimitada per:

- al nord, amb el carrer Guipúscoa-Tibidabo i el nus viari on es troba l'arc gòtic, porta de Sant Adrià.

- al sud, amb la Gran Via, incloent els terrenys que es troben dins el nus.

- a l'est, amb el marge dret del riu Besòs.

- al l'oest, amb el límit del terme municipal entre Barcelona i Sant Adrià del Besòs.

article 3. Contingut

El contingut d'aquesta Modificació puntual està integrat pels documents següents:

1.-Memòria

2.-Normativa urbanística

3.-Agenda de les actuacions

4.- Memòria social

5.-Avaluació econòmica i financera i informe de sostenibilitat econòmica

6.- Justificació de la modificació i compliment dels estàndards d'espais lliures i d'equipaments esportius

7.- Documentació gràfica

1. Plànols d'Informació

1.1. Situació	**E. 20.000**
1.2. Emplaçament	**E. 5.000**
1.3. Ortofotoplànol	**E. 2.500**
1.4. Estat actual. topogràfic	**E. 2.500**
1.5. Estructura de la propietat	**E. 2.500**
1.6. Estat actual. activitats existents	**E. 2.500**
1.7. Serveis existents	**E. 2.500**
1.8. Vistes aèries	**S/E**
1.9. Reportatge fotogràfic	**S/E**
1.10. Planejament vigent	**E. 2.500**

2. Plànols d'Ordenació

2.1. Planejament proposat	**E. 2.500**
2.2. Paràmetres de ordenació i parcel·lació	**E. 2.500**
2.3. Planta general d'ordenació indicativa	**E. 2.500**
2.4. Seccions generals d'ordenació indicativa	**E. 500**
2.5. Seccions tipus dels carrers indicatives	**E.100**

8. ANNEXOS

8.1. Informe de sostenibilitat ambiental

8.2. Estudi de mobilitat generada

8.3. Normativa Urbanística (Refós)

article 4. Vigència.

La vigència d'aquesta Modificació s'inicia el mateix dia de la publicació de l'acord de la seva aprovació definitiva i de les seves normes urbanístiques, al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya i mantindrà la seva vigència mentre no es produeixi la seva modificació o revisió.

article 5. Classificació de sòl.

Els sòls inclosos en la present modificació puntual, atenent a la naturalesa jurídica de les determinacions que en aquest mateix planejament s'estableixen, es classifiquen de sòl urbà en les categories següents:

a. Sòl urbà consolidat (SUc). Correspon a aquells sòls no inclosos en els dos sectors de planejament derivat que es delimiten en aquesta modificació puntual. La seva qualificació i regulació s'estableix directament en les Normes Urbanístiques d'aquesta modificació puntual

b. Sòl urbà no consolidat (SUnc). Correspon als sòls compresos en els dos sectors de planejament derivat que es delimiten en la present modificació puntual: el Pla de Millora Urbana de Sant Raimon de Penyafort i el Pla de Millora Urbana Can Serra – Ciutat Esportiva, doncs en relació a aquests sòls, la present modificació puntual determina la transformació dels usos i activitats actualment emplaçats.

article 6. Desenvolupament, gestió i execució de la present modificació puntual

1. Atenent a la classificació de sòl establerta en l'article anterior, els sòls compresos en la present modificació puntual es subjectaran, pel que fa al seu desenvolupament i execució, al següent:

1.1. Sòls amb ordenació directa. Correspon a aquells sòls, qualificats de zones o sistemes, que es classifiquen com a sòl urbà consolidat i als quals només manca per assolir la condició de solar, assenyalar les alineacions o rasants, o bé completar o acabar la urbanització en els termes assenyalats per l'article 29 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme.

1.2. Sòls sotmesos a la tramitació de planejament derivat. Correspon als sòls compresos en els dos sectors de planejament derivat que es delimiten en la present modificació puntual: el Pla de Millora Urbana de Sant Raimon de Penyafort i el Pla de Millora Urbana Can Serra – Ciutat Esportiva. Respecte a aquests sòls es fa necessària la tramitació del corresponent planejament derivat, així com la redacció dels projectes de reparcel•lació oportuns i els projectes d'urbanització que en aquesta modificació puntual s'estableixen.

2. Altrament i prèviament a l'atorgament de les llicències, caldrà redactar en els àmbits del planejament derivats els corresponents documents:

2.1. El projecte d'urbanització del carrer Sant Raimon de Penyafort, des del Fòrum fins l'estació de la Sagrera.

- Aquest document es considera necessari per establir els criteris generals de la urbanització d'aquesta important via urbana de comunicació, que inclou una part dels terrenys inclosos dins de l'àmbit del Pla de Millora Urbana de Sant Raimon de Penyafort. Per l'execució de les obres d'urbanització incloses dins de l'àmbit del PMU de Sant Raimon de Penyafort, caldrà que com a mínim estiguin establerts els criteris generals pel que fa a: la secció de la urbanització (voreres, carrils de circulació, carril bici etc...), els perfils longitudinals i transversals, les rasants del carrer i els elements d'urbanització de l'obra complementària (iluminació, punts semafòrics, bancs, papereres, escocells i la resta del mobiliari urbà). No es podran executar les actuacions de la urbanització, dels sòls inclosos dins de l'àmbit del PMU de Sant Raimon de Penyafort, fins que no s'hagi definit la urbanització general del carrer Sant Raimon de Penyafort en el seu tram entre el Fòrum i l'estació de La Sagrera.

2.2. Els Projectes d'urbanització de les obres externes al planejament derivat. Les obres d'urbanització externes als Plans de Millora Urbana delimitats en la present modificació puntual, corresponen a dues actuacions necessàries pel correcte funcionament dels mateixos. Aquestes actuacions corresponen a:

- **El projecte d'urbanització del pont sobre la Gran Via, en la continuació del tram del carrer Sant Ramon de Penyafort, que ha d'unir els dos territoris històricament separats de la part superior i la part inferior de la Gran Via i que amb aquesta actuació possibilitarà la interconnexió d'aquestes dues parts de la ciutat de Sant Adrià de Besòs. La iniciativa de la redacció d'aquest projecte d'urbanització correspondrà al Consorci del Besòs.**

- **El projecte d'urbanització de la cobertura ferroviària, en el tram entre el carrer Guipúscoa i l'Antiga carretera a Mataró, tal i com s'assenyala en els plànols d'ordenació d'aquesta modificació puntual. Aquesta actuació es considera imprescindible per suturar i eliminar aquesta barrera física entre les dues parts de la línia del tren possibilitant la creació d'una nova plaça urbana i un espai de relació i filtre que possibiliti el pas fins al riu Besòs. La iniciativa de la redacció d'aquest projecte d'urbanització correspondrà al Consorci del Besòs o a l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs.**

Aquesta modificació estableix el percentatge de participació en la contribució d'aquesta obra d'urbanització que serà repartit proporcionalment entre els dos sectors de planejament derivats delimitats en funció de l'edificabilitat atorgada a cadascun d'ells. Degut a que els dos sectors de planejament derivat d'aquesta modificació puntual poden tenir calendaris d'execució diferents i que únicament contribueixen a una part dels costos d'execució, els propietaris hauran de dipositar la garantia corresponent, un cop s'hagin aprovat definitivament els projectes d'urbanització de les obres externes.

2.3. Els Projectes d'urbanització de les obres internes al planejament derivat

- Comprendrà el projecte d'urbanització dels terrenys no inclosos en cap dels projectes relacionats anteriorment i inclosos dins de l'àmbit delimitat de cada planejament derivat. Aquests projectes es redactaran simultàniament o en posterioritat als esmentats projectes anteriors i els nivells d'acabats, seccions, materials i mobiliari urbà, seran coherents amb la resta de les actuacions generals d'urbanització i la iniciativa dels mateixos, correspondrà a l'Administració actuant en el cas del PMU de Sant Raimon de Penyafort o a la iniciativa privada en el cas del PMU Can Serra ciutat Esportiva, d'acord amb el sistema d'actuació i modalitat prevista en cadascun dels planejaments derivats delimitats.

2.4. Els Projectes de reparcel·lació dels sòls inclosos dins de cada Pla de Millora Urbana

- Comprendrà els corresponents projectes de reparcel·lació dels Plans de Millora Urbana delimitats en la present modificació puntual, en els que la totalitat de l'àmbit delimitat de cada cas constituirà un únic polígon d'actuació.

4. Els terrenys reservats per a sistemes urbanístics, quan es troben inclosos en un àmbit d'actuació urbanística sotmès al sistema de reparcel•lació, passen a titularitat pública mitjançant la seva cessió obligatòria i gratuïta, sens perjudici del que estableix l'article 156 del TRLU 1/2010. En cas que calgui avançar l'obtenció de la titularitat pública, i l'ocupació directa regulada

per l'esmentat article no fos suficient, es podrà actuar també aïlladament per expropiació, subrogant-se en aquest cas l'administració adquirent en els drets i deures de l'anterior propietari.

5. L'adquisició dels sistemes urbanístics que no estan inclosos en un àmbit d'actuació urbanística sotmès al sistema de reparcel•lació es realitzarà mitjançant l'actuació expropiatòria que correspongui. A tal efecte, els sòls qualificats de sistema 3/6 inclosos en la present modificació puntual, s'obtindran pel sistema d'expropiació, podent repercutir la totalitat o part d'aquest cost sobre els sectors beneficiaris d'aquesta actuació, sempre i quan aquesta repercussió no afecti la viabilitat econòmica dels esmentats sectors.

6. L'índex d'edificabilitat bruta al que es refereixen els apartats 5 i 7 de l'article 58 del TRLU 1/2010 s'apliquen a la superfície computable de cada sector. A aquest efecte s'entendrà per superfície computable, els sòls amb dret a aprofitament segons l'establert en el TRLU 1/2010, excloent de la superfície total del sector els sòls de domini públic que per manat de llei o per raó de la seva procedència (cessió obligatòria de planejaments anteriors) no computin a afectes de generació d'edificabilitat. Amb independència del valor assignat pel Pla General al sòl computable del sector, haurà de ser el planejament derivat i el posterior projecte de reparcel•lació els documents que confirmin la superfície de sòl computable.

article 7. Qualificació del sòl

1. La qualificació del sòl dels terrenys compresos dins de la present modificació puntual s'ajusta a les presents determinacions:

- Qualificació del sòls amb d'ordenació directa per aquesta modificació puntual. S'identifiquen amb la seva clau corresponent a les zones o sistemes que en aquesta modificació s'estableixen: 18, 6, 7 ...etc.
- Qualificació de sòls inclosos dins els sectors sotmesos als Plans de Millora Urbana que en aquesta modificació es delimiten. S'identifiquen amb la clau corresponent a les zones o sistemes que en aquesta modificació s'estableixen emmarcada entre parèntesis (18), (6), (7)....etc, de tal manera que la qualificació atorgada per aquesta Modificació té la consideració d'ordenació vinculant a tots els efectes, podent-se ajustar la mateixa en el PMU que la desenvolupi, el qual també haurà de complimentar les determinacions que la modificació puntual estableix per cadascun dels sector.

2. Altrament i d'acord amb el que s'estableix a l'article 34 del Reglament del Text Refós de la Llei d'Urbanisme respecte els supòsits de compatibilitat entre sistemes i altres qualificacions, en la present modificació puntual s'estableix la doble qualificació en els següents casos:

- Sòls amb diferent qualificació del sòl i subsòl. Correspon a aquells sòls pels que la present modificació puntual estableix una potencial dissociació del domini del sòl i del subsòl. Es tracta en aquest cas, d'aquells sòls on es preveu la cobertura ferroviària. Aquesta compatibilitat s'identifica en els plànols d'ordenació amb les claus corresponents a cada sistema separades per una barra (/) i identificant amb la primera clau, el sistema corresponents al subsòl i amb la segona clau la corresponents al vol, clau 3/6. Aquesta diferent qualificació del vol i del subsòl podrà ser emprada, si s'escau, per aquests o altres sistemes compatibles, en la regulació dels Plans de Millora Urbana que en aquesta modificació puntual es delimiten. La doble qualificació, serà de potencial aplicació, tan sols en aquells sistemes urbanístics que no estiguin subjectes per aquesta modificació puntual a la cessió integra del domini del vol i del subsòl.
- En els sòls subjectes al planejament derivat, es podrà establir també la doble qualificació entre sistemes i sòls d'aprofitament, ja sigui en el sòl i en el subsòl o a la inversa, sempre i quan quedi justificada l'ordenació prevista i compleixi amb les determinacions establertes als apartats 34.2 l'esmentat Reglament de la Llei d'Urbanisme i de l'Article 35 del TRLU 1/2010 Compatibilitat entre sistemes urbanístics públics i qualificacions d'aprofitament privat. Igualment el planejament derivat podrà qualificar, tal i com estableix l'apartat 34.3 del RLU, com a sistema de titularitat pública part de les noves edificacions, o del vol o del subsòl dels immobles, per raó de la necessitat d'implantació d'equipaments comunitaris, així com facilitar l'accessibilitat dels vianants als sistema viari i d'espais lliures en les trames urbanes consolidades.

article 8. Sistema ferroviari. Clau 3

1. Comprèn la superfície de sòl inclosa dins de l'àmbit de la modificació puntual destinada al funcionament de la xarxa ferroviària.

2. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 3.

3. La regulació del sistema ferroviari s'estarà al que es determina als articles 191-195 de les normes urbanístiques del PGM i la legislació sectorial vigent.

4. Les construccions, instal•lacions, usos i edificacions i altres activitats necessitades d'obtenció de llicència que s'hagin d'efectuar als espais adscrits al sistema ferroviari i en la seva zona de protecció, estan sotmeses a llicència municipal, amb independència de la intervenció d'altres administracions públiques, sempre d'acord ambles determinacions contingudes a l'art 7.4 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, de Sector Ferroviario (LSF), en relació a l'art 182 del DL 1/05.

5. Les construccions, les edificacions, les instal•lacions, com també els usos que s'estableixin dins el sistema ferroviari, estaran subjectes al règim de protecció establert a la legislació sectorial vigent en la que es delimita una zona de domini públic, i la zona de protecció, així com la línia límit l'edificació que s'estableix en la Llei 39/2003, de 17 de novembre de, Sector Ferroviario i el Real Decreto 2387/2004, de 30 de desembre, pel que s'aprova el Reglamento del Sector Ferroviario. Les diferents zones i distàncies assenyalades anteriorment estan representades als plànols d'ordenació de la present modificació puntual:

En cas de sòl urbà consolidat són:

- Zona de domini públic: 5 metres des de l'aresta exterior de l'explanació.
- Zona de protecció: 8 metres des de l'aresta exterior de l'explanació.
- Línia límit d'edificació: 20 metres des de l'aresta exterior de la plataforma ferroviària.

6. No obstant l'anterior, en el cas que s'autoritzi la reducció de les esmentades distàncies d'acord amb el que assenyala la legislació vigent, prevaldran aquestes per sobre de les indicades en el present article.

article 9. Sistema viari. Clau 5

1. Comprèn les instal·lacions i els espais destinats a la vialitat i l'aparcament, que han de permetre la connexió entre les diferents parts que formen el conjunt dels sòls objecte de la present modificació i garantir un nivell d'accessibilitat i de mobilitat adequat a les seves necessitats.

2. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 5.

3. Projectes d'urbanització. Els projectes d'urbanització que es redactin s'hauran d'ajustar al que es determina indicativament en els plànols d'ordenació física

4. Tots els espais destinats a sistema viari delimitats seran de titularitat pública.

article 10. Sistema d'espais lliures. Clau 6

1. Formen el sistema d'espais lliures les diferents places i els jardins dintre de l'àmbit de la present modificació puntual. Altrament i als efectes de compliment dels estàndards mínims assenyalats en la legislació vigent, es comptabilitzen com a sistema d'espais lliures, els sòls que la present modificació puntual estableix que hauran de ser aportats pel desenvolupament dels sòls subjectes als dos Plans de Millora Urbana delimitats.

2. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 6.

3. La regulació, pel que fa a l'edificabilitat i als usos, respectarà el que defineix el capítol tercer del Títol III del Pla General Metropolità. Pel que fa a la urbanització dels espais lliures, qualsevol actuació que es realitzi garantirà el tancament i protecció de l'espai ferroviari amb el que delimita.

4. Tots els espais lliures delimitats seran de titularitat pública.

article 11. Sistema d'equipaments. Clau 7.

1. El sistema d'equipaments inclou els sòls que es destinen a usos públics col•lectius o comunitaris i a dotacions d'interès públic o social necessaris en funció de les característiques sòcio-econòmiques de la població. Altrament i als efectes de compliment dels estàndards mínims assenyalats en la legislació vigent, es comptabilitzen com a sistema d'equipaments, els sòls que la present modificació puntual estableix que hauran de ser aportats pel desenvolupament dels sòls subjectes als dos Pla de Millora Urbana delimitats.

2. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 7, diferenciant amb la clau 7a els equipaments **públics existents i els privats** i amb la clau 7b els de nova creació.

3. D'acord amb la classificació de tipus d'equipaments comunitaris establerts a l'article 212 de les Normes Urbanístiques del PGM, aquesta modificació puntual del PGM determina, pels equipaments existents l'assignació de l'ús que ja tenen en l'actualitat. L'ús dels equipaments de nova creació, que venen vinculats a la redacció dels dos Plans de Millora Urbana, s'assignarà el corresponent ús amb la tramitació del corresponent planejament derivat.

4. Les condicions paramètriques per a la implantació i ordenació dels equipaments hauran d'ajustar-se al que estableixen aquestes Normes, i supletòriament al que preveu l'article 217.2 de les NNUU del PGM.

5. Tots els equipaments, excepte aquells existents en l'actualitat que ja són de titularitat privada, seran de titularitat pública sens perjudici que es puguin establir les concessions administratives o altres procediments previstos en la legislació vigent, per a la seva gestió i explotació. Els sòls existents de titularitat privada podran mantenir aquesta titularitat sempre i quan no canvien el seu ús actual.

article 12. Sistema de sòl de protecció de sistemes. Clau 9

1. Comprèn les superfícies de sòl destinades principalment a la protecció dels sistemes viaris inclosos dins de la present modificació puntual i constitueixen reserves de sòl per a la protecció, implantació o servituds imposades per les normes i les lleis vigents sobre els sistemes respectius.

2. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 9.

3. Els espais de protecció adscrits a aquests sistemes es tractaran en el projecte d'urbanització de manera unitària i respectant els criteris establerts en els plànols d'ordenació d'aquesta modificació puntual.

4. Seran d'aplicació al sistema de sòl de protecció de sistemes el que s'estableix als articles 174 i 201 de les Normes urbanístiques del PGM vigent.

article 13. Zona subjecta a ordenació volumètrica. Clau 18

1. Aquesta zona comprèn àrees de sòl urbà amb elements suficients per a la qualificació de sòl urbà, en la qual l'edificació correspon al tipus d'ordenació per volumetria específica, segons Pla Parcial o ordenació d'illa definitivament aprovats o amb concreció de volum específic.

2. S'identifica en els plànols d'ordenació amb la clau 18.

3. Les zones qualificades com a subjectes a ordenació volumètrica, dins de la present modificació puntual, compten amb planejament anterior aprovat o amb concreció de volum específic aprovat, s'han d'aplicar les condicions següents:

a. L'edificació s'ha de regir pel que disposen els plans parcials o ordenacions d'illa. Pel que no s'especifica en aquests s'han d'aplicar les Normes d'aquest Pla General i, en especial, les contingudes als articles 225-4, 229, 233, 234 i 262-2a c. Pel que fa a la regulació d'usos s'estarà al que disposa l'article 306 de les Normes Urbanístiques del PGM.

b. La superfície de sostre edificable ha de ser la que resulti de l'ordenació volumètrica existent en l'actualitat.

c. Malgrat el que es disposa al paràgraf primer, prevaldran les alineacions establertes en aquest Pla General, quan siguin diferents de les fixades al Pla Parcial o ordenació d'illa.

d. Els sòls qualificats amb clau 18 per la present Modificació i que són propietat en proindivís dels propietaris dels edificis construïts dels que integren la seva zona lliure, no tenen cap edificabilitat assignada ni permeten cap increment d'aprofitament. Es marquen en el plànol 2.01 Planejament proposat.

4. El tipus d'ordenació correspon a la composició de volums o edificació volumètrica específica.

5. En tot el no especificat en aquesta modificació puntual, s'estarà al que determina el Pla General Metropolità.

article 14. Delimitació i contingut dels Plans de Millora Urbana

1. La present Modificació puntual del PGM delimita dos sectors subjectes a la formulació d'un Pla de Millora Urbana: el PMU Sant Raimon de Penyafort i el PMU Can Serra – Ciutat Esportiva, que abasta els sòls delimitats en els plànols d'ordenació.

2. L'àmbit inclòs dins dels Plans de Millora Urbana té la consideració de sòl urbà no consolidat.

3. Els Plans de Millora Urbana venen regulats en els articles següents d'aquesta modificació puntual, on es defineixen les següents característiques:

a. Àmbit: es descriu la superfície i els límits que abasta el Pla de Millora. Dins de l'àmbit es relaciona la superfície total del sector així com el sòl computable, que és el que correspon al sòl inicial susceptible d'aprofitament sobre el que caldrà adjudicar l'aprofitament determinat en el Pla de Millora Urbana.

b. Objectius: s'estableix la finalitat que es pretén en el Pla de Millora Urbana.

c. Condicions d'ordenació, edificació i ús: s'estableix i es determinen les reserves de sòl destinades a sistema així com el seu destí, i es defineix la zonificació indicativa del sòl d'aprofitament urbanístic, l'edificabilitat màxima del pla de millora urbana i els usos compatibles. Els percentatges de sòls destinats a sistema que es detallen als corresponents articles normatius, corresponen a la transcripció del dibuix que apareix en els plànols d'ordenació, amb independència de la seva titularitat.

d. Distribució de l'aprofitament. S'estableixen les determinacions respecte l'aprofitament amb indicació de l'edificabilitat màxima, l'edificabilitat residencial, la reserva de sostre destinada a habitatge protegit en les diferents modalitats i l'edificabilitat màxima destinada a habitatge lliure. Tanmateix s'estableixen el nombre total d'habitatges, així com el repartiment en les diferents modalitats d'habitatge previstes en el present planejament: habitatge lliure, habitatge protegit en règim concertat i habitatge protegit en règim general.

e. Condicions de gestió i execució: s'estableix en cada cas les càrregues que hauran de ser assumides pel Pla de Millora Urbana, ja siguin les internes del propi sector com les externes que aquesta modificació determina:

- Les despeses d'urbanització internes corresponen a les pròpies del sector delimitat i que venen regulades en la legislació vigent i comprenen tant les de la redacció dels instruments de planejament i gestió, com les de la indemnització de les activitats que resulten incompatibles amb la nova ordenació, així com les despeses de l'obra urbanitzadora dels carrers i sistema d'espais lliures.
- Respecte les despeses d'urbanització externes, es determina la participació del sector en les obres de la urbanització de la cobertura de l'espai ferroviari i la contribució a les obres d'urbanització del vial de Sant Raimon de Penyafort en el seu pas per sobre de la Gran Via. Aquestes despeses es reparteixen proporcionalment entre les diferents edificabilitats assignades a cada sector delimitat. Altrament es relacionen les actuacions externes al sector del PMU de Can Serra – Ciutat esportiva que s'han d'executar per tal de garantir un millor integració i connexió d'aquest sector amb el sistemes del seu entorn.

S'estableix igualment les cessions de l'aprofitament que hauran de ser cedides a l'administració actuant.

f. Sistema d'actuació. S'estableix el sistema d'actuació previst i la seva modalitat corresponent, per cadascun del Plans de Millora delimitats.

g. Pla d'etapes i terminis. En el pla d'etapes i terminis es fixa el termini temporal previst per l'execució i la construcció dels habitatges inclosos en el pla de millora delimitat

h. Règim transitori d'edificació i usos. S'estableix el règim transitori aplicable a les edificacions i usos actualment existents.

4. Els esmentats Plans de Millora Urbana han de contenir les determinacions i la documentació establerta per la legislació urbanística vigent (article 70 del Decret Legislatiu 1/2010 i 91 del Decret 305/2006 i concordants).

article 15. Pla de Millora Urbana Sant Raimon de Penyafort

a. Àmbit:

El sector està ubicat al límit oest del municipi de Sant Adrià de Besòs. Limita, a ponent, amb el terme municipal de Barcelona; per la part superior, amb el carrer Gipuscoa-Tibidabo; en la part de llevant, per l'antiga carretera a Mataró i la línia ferroviària; i, per la part inferior, amb la Gran Via i els terrenys lliures de l'edifici del calze que està situat en la part superior de la Gran Via, tal i com s'assenyala en els plànol d'ordenació.

La superfície total del PMU és de 72.027 m², segons s'assenyala en els plànols d'ordenació.

b. Objectius

1.- Garantir l'obertura del carrer de Sant Raimon de Penyafort i la seva connexió amb el nus sobre el carrer Guipúscoa-Tibidabo, definint una nova façana per al futur carrer de Sant Raimon de Penyafort, reforçant la direccionalitat de l'eix Sagrera-Fòrum i en continuïtat amb Via Trajana.

2.- Generar una nova continuïtat, connectant transversalment els terrenys des del carrer de Biscaia fins al Besòs, i resolent les diferències de nivell i rasant amb la vialitat i l'arquitectura, contribuint a la cobertura de l'espai ferroviari i eliminant així una de les barreres físiques més importants existents encara en aquesta part de la ciutat metropolitana.

3.- Establir un nou espai frontissa entre la ciutat polígon i el gran buit generat per les infraestructures fins al riu, un nou sky-line que permeti millorar els fluxes, espais i la relació entre el buit i el ple, respecte els edificis pantalla dels anys 60.

4.- Definir les condicions i determinacions urbanístiques que han de permetre el desenvolupament dels sectors, en compliment dels estàndards mínims establerts per l'actual Text Refós de la Llei d'urbanisme.

5.- Establir els criteris d'ordenació dels nous aprofitaments urbanístics així com el seu percentatge d'usos residencials i terciari, i contribuir al finançament de l'execució de les obres d'urbanització del cobriment de les vies del tren i la construcció del pont del carrer Sant Raimon de Penyafort sobre la Gran Via.

c. Condicions d'ordenació, edificació i ús:

S'estableixen i es determinaran les reserves mínimes de sòl destinat a sistema així com el seu destí, i es defineix la qualificació del sòl que correspon a l'aprofitament urbanístic.

Sistema d'espais lliures.

Clau 6 **17,545 m²** **24,36 %**

Sistema d'equipaments.

Clau 7 **8.502 m²** **11,80 %**

Sistema viari.

Clau 5 **27.554 m²** **38,26 %**

Superfície mínima de sòl destinada a sistema

TOTAL **53.602 m²** **74,42 %**

Els percentatges de sòls destinats a sistema, inclouen tant els sòls públics actuals, com els sòls de titularitat privada pendents de cessió, que han de passar a ser de titularitat pública. El Pla de Millora podrà variar els percentatges anteriors, garantint en qualsevol cas el percentatge mínim de sòl destinat a espais lliures, equipaments i el percentatge mínim total de sòl destinat a sistemes.

Altrament s'estableix el percentatge màxim de sòl d'aprofitament urbanístic que haurà de ser determinat en el Pla de Millora Urbana

Superfície màxima de sòl d'aprofitament urbanístic

TOTAL **18.541m²** **25.58%**

L'ordenació de l'edificació a concretar en el Pla de Millora Urbana, s'ajustarà als següents criteris d'ordenació:

- El Pla de Millora Urbana justificarà el compliment dels paràmetres per un urbanisme sostenible.
- Es respectarà substancialment l'ordenació pel que fa al repartiment de zones i sistemes, establerta indicativament en els plànols d'ordenació.
- No s'admetran usos residencials d'habitatge en la planta baixa.
- L'aprofitament urbanístic es distribuirà en sis unitats: quatre situades a llevant i ponent del nou carrer Sant Ramon de Penyafort i dues més en els sòls situats sobre el carrer Guipúscoa – Tibidabo, a llevant de la traça ferroviària, d'acord amb l'ordenació indicativa que s'acompanya en els plànols d'ordenació d'aquesta modificació.
- S'admetrà un cert transvasament d'edificabilitats entre les unitats, sense que això comporti superar, en cap cas, les edificabilitats màximes establertes, per la totalitat d'aquest sector 79.044 m².

Unitat A18.01

Es preveu una ordenació que ha de respectar l'alineació en planta baixa de la façana que confronta amb el carrer de Sant Ramon de Penyafort.

Paràmetres:

Sòl : 1.070,28 m²

Edificabilitat : 5,795 m²

Alçada màxima: PB+8

Unitat A18.02

Es preveu una ordenació que ha de respectar l'alineació en planta baixa de la façana que confronta amb el carrer de Sant Ramon de Penyafort i l'Antiga carretera a Mataró. S'ha considerat un gàlib més ampli tant en alçada com en la profunditat amb el objectiu de conformar una façana més permeable.

Paràmetres:

Sòl : 3.327,21 m²

Edificabilitat : 12.907 m²

Alçada màxima: PB+8

Unitat A18.03

Es preveu una ordenació que ha de respectar l'alineació en planta baixa de les façanes que confronten amb els carrers Guipúscoa, el nou carrer de prioritat invertida paral•lel a aquest i el de Sant Ramon de Penyafort. Per la seva posició en el creuament entre els dos principal eixos dels sector, Sant Ramon de Penyafort i Guipúscoa es proposa col•locar l'alçada més gran del sector.

Paràmetres:

Sòl : 3,339,39 m²

Edificabilitat : 16.362 m²

Alçada màxima: PB+14

Unitat A18.04

Es preveu una ordenació que ha de respectar l'alineació en planta baixa en tot el perímetre. Es proposen dues alçades de PB+8 i PB+6 únicament en la façana al nou eix cívic.

Paràmetres:

Sòl : 5.728,22 m²

Edificabilitat : 20.413 m²

Alçada màxima: PB+9

Unitat A18.05

L'ordenació ha de respectar l'alineació en planta baixa en les façanes que donen a les dues noves places de la cobertura ferroviària i la que dóna a l'antiga carretera a Mataró i cap a Guipúscoa. Es proposen dues alçades de PB+8 en la façana del carrer Guipúscoa i PB+6 en la façana que dóna a la plaça.

Paràmetres:

Sòl : 2,474,35 m²

Edificabilitat : 11.394 m²

Alçada màxima: PB+9

Unitat A18.06

L'ordenació ha de respectar l'alineació en planta baixa en la façana del carrer Guipúscoa. Es proposen tres alçades de PB+8 al carrer Guipúscoa, PB+6 en la façana de l'antiga carretera a Mataró i PB+10 en la façana del carrer de la Mare de Déu de Montserrat.

Paràmetres:

Sòl : 2,485,80 m²

Edificabilitat : 12.172 m²

Alçada màxima: PB+10

Pel que fa a l'ús dels equipaments esportius, s'establirà el següent:

- La peça de sòl situada sota l'Escola Túrbula, es destinarà preferentment a ús esportiu, en substitució de les instal•lacions del Poliesportiu La Pau, afectat per aquesta transformació.
- En la resta de sòls qualificats d'equipament serà el Pla de Millora Urbana qui en determinarà el seu ús.

d. Distribució de l'aprofitament:

L'índex d'edificabilitat brut (1,097), és resultant del coeficient entre les superfícies totals de sostre 79.044m² i la superfície de l'àmbit 72.027 m².

La distribució de usos és la següent:

Edificabilitat màxima residencial total	59.283(m² st)	75%
Edificabilitat no residencial prevista	19.761 (m² st)	25%

La superfície de sostre no residencial es podrà incrementar reduint la residencial sempre i quan es respectin els percentatges d'edificabilitat i densitat destinats a complir amb les previsions d'habitatge de protecció previstos en aquest Pla.

La reducció d'edificabilitat d'ús residencial no alterarà en cap cas els estàndards de cessió de sistemes i aprofitament considerats en la situació de l'edificabilitat màxima residencial. En aquest sentit el projecte de reparcel•lació ha de tenir en compte el principi de major i millor ús, que és el que equilibra els costos i beneficis de l'operació urbanística.

Pel que respecta a l'edificabilitat residencial i d'acord amb el contingut de la memòria social de la MPPGM aprovada al any 2008 que aquest planejament incorpora, les edificabilitats residencials es repartiran segons els següents percentatges:

Edificabilitat residencial destinada a habitatge lliure	60 %
Edificabilitat residencial destinada a habitatge protegit règim concertat	20 %
Edificabilitat residencial destinada a habitatge protegit règim general	20 %

Altrament i als efectes de calcular la densitat del sector, s'estableix un valor de referència per la dimensió dels diferents tipus d'habitatges que s'aplicarà sobre els sostre residencial que es determina i que s'han d'emplaçar en el Pla de Millora Urbana

Superfície mitjana habitatge lliure	90 (m² st/hab.)
Superfície mitjana habitatge protegit règim concertat	90 (m² st/hab.)
Superfície mitjana habitatge protegit règim general	80 (m² st/hab.)

De l'aplicació del dimensionat anterior s'estableix el següent nombre d'habitatges per règim:

Nombre màxim d'habitatges lliure	395 hab.
Nombre mínim d'habitatges protegits en règim concertat	132 hab.
Nombre mínim d'habitatges protegits en règim general	148 hab.
Nombre total d'habitatges	675 hab.

El Pla de Millora Urbana, localitzarà i qualificarà el sòl destinat a habitatge protegit. La qualificació del sòl correspondrà únicament a la identificació d'habitatge protegit, sense indicar la seva modalitat, ja que aquesta correspondrà al projecte de reparcel•lació.

El projecte de reparcel•lació serà el que localitzi i concreti, la posició dels habitatges protegits en les diferents modalitats (general i concertat).

Els usos admesos en la zona d'aprofitament, s'estaran al que s'estableix a l'article 306 de les Normes Urbanístiques del PGM, respectant en qualsevol cas les limitacions establertes respecte el repartiment de l'edificabilitat destinada a habitatge i la destinada a usos diferents de l'habitatge establertes en aquesta modificació puntual.

Els plans de millora urbana, concretaran el destí dels usos no residencials, garantint pel que fa a l'oferta comercial al detall, dins l'àmbit de la modificació, en format de mitjà o gran establiment comercial, el compliment d'allò que determina el Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials i la normativa comercial d'aplicació, així com les exigències sobre aparcament que al respecte resultin d'aplicació

e. Condicions de gestió i execució:

La totalitat del sòls inclòs dins el sector de Pla de Millora Urbana constituiran un únic polígon d'actuació.

S'estableixen les càrregues urbanístiques que hauran de ser assumides pel sector, ja siguin les internes del propi sector com les externes que es determinen en aquesta modificació puntual:

- Les despeses d'urbanització internes corresponen a les pròpies del sector delimitat i que vénen regulades en la legislació vigent i comprèn tant les de la redacció dels instruments de planejament i gestió, com les de la indemnització de les activitats que resulten incompatibles amb la nova ordenació, així com les despeses de l'obra urbanitzadora dels carrers i sistema d'espais lliures.
- Respecte les despeses d'urbanització externes, el sector participarà en la contribució de les despeses d'urbanització del projecte de la cobertura ferroviària i del pont sobre la Gran Via en continuïtat al carrer Sant Ramon de Penyafort, en la part proporcional al percentatge de nova d'edificabilitat que en aquesta modificació puntual s'estableix pels dos Plans de Millora Urbana. Aquest percentatge proporcional a l'edificabilitat dels dos PMU és en el cas del PMU de Sant Ramon de Penyafort de. 78,23%. Altrament el PMU haurà de realitzar la urbanització d'un tram del carrer d'Extremadura i una part de zona verda, necessàries per poder donar continuïtat a la nova secció del carrer des de Ctra. Mataró fins Guipúscoa. Aquestes obres d'urbanització es delimiten en els plànols d'ordenació d'aquesta modificació puntual.

El cost orientatiu tant de les despeses internes com externes s'estableix en l'Avaluació econòmica i financera d'aquesta modificació puntual.

S'estableix igualment l'obligació de la cessió del 10% de l'aprofitament urbanístic, lliure de càrregues d'urbanització, que haurà de ser cedit a l'administració actuant.

f. Sistema d'actuació.

El sistema d'actuació serà el de reparcel·lació en la modalitat de cooperació

g. Pla d'etapes i terminis.

1. El Pla de Millora Urbana definirà els terminis per l'inici de l'execució de les obres d'urbanització, tant internes com externes, del Pla de Millora Urbana que en qualsevol cas no serà superior a un màxim de dos anys, a comptar des de l'executivitat de l'acord de l'aprovació definitiva del PMU. Durant aquest temps caldrà que estiguin redactats els corresponents Projecte de Reparcel•lació i els Projectes d'Urbanització, tant de l'obra urbanitzadora interna com externa, assenyalats en aquesta modificació puntual.

2. Pel que fa als terminis per la construcció dels habitatges protegits, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 2 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel•la tingui la condició de solar, i no superior a 3 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.

3. Pel que fa als terminis per la resta d'aprofitaments, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 4 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel•la tingui la condició de solar, i no superior a 6 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.

h. Règim transitori d'edificació i usos.

Les edificacions i usos actualment existents en l'àmbit del PMU i que no resultin admesos amb la nova regulació, tenen la consideració de fora d'ordenació als efectes d'aplicació d'allò que correspongui d'acord amb la legislació urbanística vigent.

article 16. Pla de Millora Urbana Can Serra – Ciutat Esportiva

a. Àmbit:

El sector està ubicat al límit oest del municipi de Sant Adrià. Limita a ponent, amb la línia ferroviària i l'antiga carretera de Mataró; per la part superior, limita amb la mateixa carretera i el carrer Margarida Xirgu i la ciutat esportiva del RCD Espanyol; en la part de llevant, pel ramal d'enllaç de la ronda del litoral amb la Gran Via; i per la part inferior, amb el mateix ramal i amb la Gran Via, tal i com s'assenyala en els plànol d'ordenació.

La superfície total del PMU és de 20.884m², segons s'assenyala en els plànols d'ordenació.

b. Objectius:

1. Ordenar els terrenys d'acord amb la cota topogràfica atorgada a l'antiga carretera de Mataró, complementant amb la nova arquitectura proposada, el nou espai urbà – plaça que es configurarà amb la cobertura del tren en aquesta part de la ciutat.

2. Definir les condicions i determinacions urbanístiques que han de permetre el desenvolupament del sector, en compliment dels estàndards mínims establerts per l'actual Text Refós de la Llei d'urbanisme.

3. Establir els criteris d'ordenació dels nous aprofitaments urbanístics, així com el seu percentatge d'usos residencials i terciari, i contribuir al finançament de l'execució de les obres d'urbanització del cobriment de les vies del tren i la construcció del pont del carrer Sant Ramon de Penyafort sobre la Gran Via. Altrament finançar les actuacions de la reordenació viària prevista en el vial per la part posterior de la masia de Can Serra.

c. Condicions d'ordenació, edificació i ús:

S'estableixen i es determinaran les reserves mínimes de sòl destinat a sistema així com el seu destí, i es defineix la qualificació del sòl que correspon a l'aprofitament urbanístic.

Sistema d'espais lliures.

Clau 6	**5.301 m²**	**25,38 %**

Sistema d'equipaments.

Clau 7b	**2.313 m²**	**11,07 %**

Sistema viari.

Clau 5	**7.207 m²**	**34,51 %**
Superfície mínima de sòl destinada a sistema	**14.820 m²**	**70,97 %**

Els percentatges de sòls destinats a sistema, inclouen tant els sòls públics actuals, com els que han de ser cedits en execució d'aquest PMU.

El Pla de Millora podrà variar els percentatges anteriors, a l'alça, garantint en qualsevol cas el percentatge mínim de sòl destinat a espais lliures, equipaments i el percentatge mínim total de sòl destinat a sistemes.

Altrament s'estableix el percentatge màxim de sòl d'aprofitament urbanístic que haurà de ser determinat en el Pla de Millora Urbana.

Superfície màxima de sòl d'aprofitament urbanístic	**6.064m²**	**29,03 %**

L'ordenació de l'edificació a concretar en el Pla de Millora Urbana, s'ajustarà als següents criteris d'ordenació:

- Es respectarà substancialment l'ordenació pel que fa al repartiment de zones i sistemes, establerta indicativament en els plànols d'ordenació.
- Tota l'edificabilitat es concentrarà en la unitat de projecte A18.07 representada en els plànols d'ordenació. L'ordenació ha de respectar l'alineació en planta baixa de les façanes que donen a ctra. Mataró i la continuïtat de la Av. del Ferrocarril. La nova edificació ha de resoldre el salt de cota topogràfica entre la nova rasant de la carretera de Mataró i la rasant del nou carrer que limitarà amb els terrenys dels camps de futbol.
- No s'admetran usos residencials d'habitatge en la planta baixa.
- El Pla de Millora Urbana justificarà el compliment dels paràmetres per un urbanisme sostenible.

Pel que fa a l'ús dels equipaments esportius, s'establirà el següent:

- La totalitat del sòl qualificat d'equipament d'aquest Pla de Millora Urbana, es destinarà com a ús principal a l'ús esportiu, admetent-se altres usos complementaris (educació, formació, administratiu...) sempre vinculats a l'ús principal.

d. Distribució de l'aprofitament:

L'índex d'edificabilitat brut (1,053), és resultant del coeficient entre les superfícies totals de sostre 22.000m² i la superfície de l'àmbit 20.884 m².

La distribució de usos és la següent:

Edificabilitat màxima residencial total	**16.500 (m² st)**	**75%**
Edificabilitat no residencial prevista	**5.500 (m² st)**	**25%**

La superfície de sostre no residencial es podrà incrementar reduint la residencial sempre i quan es respectin els percentatges d'edificabilitat i densitat destinats a complir amb les previsions d'habitatge de protecció previstos en aquest Pla.

La reducció d'edificabilitat d'ús residencial no alterarà en cap cas els estàndards de cessió de sistemes i aprofitament considerats en la situació de l'edificabilitat màxima residencial. En aquest sentit el projecte de reparcel•lació ha de tenir en compte el principi de major i millor ús, que és el que equilibra els costos i beneficis de l'operació urbanística.

Edificabilitat màxima total	22.000 (m² st)

Pel que respecta a l'edificabilitat residencial i d'acord amb el contingut de la memòria social de la MPPGM aprovada al any 2008, que aquesta modificació incorpora, les edificabilitats residencials es repartiran segons els següents percentatges

Edificabilitat residencial destinada a habitatge lliure	60 %
Edificabilitat residencial destinada a habitatge protegit règim concertat	20 %
Edificabilitat residencial destinada a habitatge protegit règim general	20 %

Altrament i als efectes de calcular la densitat del sector, s'estableix un valor de referència per la dimensió dels diferents tipus d'habitatges que s'aplicarà sobre els sostre residencial que es determina i que s'han d'emplaçar en el Pla de Millora Urbana

Superfície mitjana habitatge lliure	90 (m² st/hbtg)
Superfície mitjana habitatge protegit règim concertat	90 (m² st/hbtg)
Superfície mitjana habitatge protegit règim general	80 (m² st/hbtg)

De l'aplicació del dimensionat anterior s'estableix el següent nombre d'habitatges per règim:

Nombre màxim d'habitatges lliure	110 hbtgs
Nombre mínim d'habitatges protegits en règim concertat	37 hbtgs
Nombre mínim d'habitatges protegits en règim general	41 hbtgs
Nombre total d'habitatges	188 hbtgs

El Pla de Millora Urbana, localitzarà i qualificarà el sòl destinat a habitatge protegit. La qualificació del sòl correspondrà únicament a la identificació d'habitatge protegit, sense indicar la seva modalitat, ja que aquesta correspondrà al projecte de reparcel•lació.

El projecte de reparcel•lació serà el que localitzi i concreti, la posició dels habitatges protegits en les diferents modalitats (general i concertat).

Els usos admesos en la zona d'aprofitament, s'estaran al que s'estableix a l'article 306 de les Normes Urbanístiques del PGM, respectant en qualsevol cas les limitacions establertes respecte el repartiment de l'edificabilitat destinada a habitatge i la destinada a usos diferents de l'habitatge establertes en aquesta modificació puntual.

Els plans de millora urbana, concretaran el destí dels usos no residencials, garantint pel que fa a l'oferta comercial al detall, dins l'àmbit de la modificació, en format de mitjà o gran establiment comercial, el compliment d'allò que determina el Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials i la normativa comercial d'aplicació, així com les exigències sobre aparcament que al respecte resultin d'aplicació.

e. Condicions de gestió i execució:

La totalitat del sòl inclòs dins del Pla de Millora Urbana constituirà un únic polígon d'actuació.

S'estableixen les càrregues urbanístiques que hauran de ser assumides pel PMU, ja siguin les internes del propi sector com les externes que es determinen en aquesta modificació puntual:

- Les despeses d'urbanització internes corresponen a les pròpies del sector delimitat i que venen regulades en la legislació vigent i comprèn tant les de la redacció dels instruments de planejament i gestió, com les de la indemnització de les activitats que resulten incompatibles amb la nova ordenació, així com les despeses de l'obra urbanitzadora dels carrers i sistema d'espais lliures.
- Respecte les despeses d'urbanització externes, el sector participarà en la contribució de les despeses d'urbanització del projecte de la cobertura ferroviària i del pont sobre la Gran Via en continuïtat al carrer Sant Ramon de Penyafort, en la part proporcional al percentatge de nova d'edificabilitat que en aquesta modificació puntual s'estableix pels dos Plans de Millora Urbana. Aquest percentatge proporcional a l'edificabilitat dels dos PMU és en el cas del PMU de Can Serra – Ciutat Esportiva de. 21,77%. Altrament el PMU haurà de realitzar les obres d'urbanització de la nova vialitat d'enllaç per darrera de Can Serra.
- Així mateix, el PMU assumirà el cost d'execució del projecte de millora de la urbanització de la nova vialitat establerta en carrer situat en la part posterior de l'illa d'equipaments de Can Serra. La iniciativa de la redacció d'aquest projecte d'urbanització correspondrà al Consorci del Besòs o a l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs. La despeses d'aquesta obra d'urbanització seran repercutides en el sector del Pla de Millora Can Serra – Ciutat Esportiva i hauran de ser degudament garantides per l'execució de l'àmbit.

Aquestes obres d'urbanització es delimiten en els plànols d'ordenació d'aquesta modificació puntual.

El cost orientatiu tant de les despeses internes com externes s'estableix en l'Avaluació econòmica i financera d'aquesta modificació puntual.

S'estableix igualment l'obligació de la cessió del 10% de l'aprofitament urbanístic, referit al nou aprofitament urbanístic del sector que es localitza en les noves zones delimitades, lliure de càrregues d'urbanització, que haurà de ser cedit a l'administració actuant.

f. Sistema d'actuació.

El sistema d'actuació serà el de reparcel•lació en la modalitat de compensació.

g. Pla d'etapes i terminis.

1.- El Pla de Millora Urbana definirà els terminis per l'inici de l'execució de les obres d'urbanització, tant internes com externes, del Pla de Millora Urbana que en qualsevol cas no serà superior a un màxim de dos anys, a comptar des de l'executivitat de l'acord de l'aprovació definitiva del PMU. Durant aquest temps caldrà que estiguin redactats els corresponents projecte de reparcel•lació i els projectes d'urbanització, tant de l'obra urbanitzadora interna com externa, assenyalats en aquesta modificació puntual.

2.- Pel que fa als terminis per la construcció dels habitatges protegits, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 2 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel•la tingui la condició de solar, i no superior a 3 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.

3.- Pel que fa als terminis per la resta d'aprofitaments, el Pla de Millora Urbana establirà un termini no superior a 4 anys per l'inici de les obres, a comptar des que la parcel•la tingui la condició de solar, i no superior a 6 anys per a llur finalització, a comptar des de la data de l'atorgament de la llicència.

h. Règim transitori d'edificació i usos.

Les edificacions i usos actualment existents en l'àmbit del PMU i que no resultin admesos amb la nova regulació, tenen la consideració de fora d'ordenació als efectes d'aplicació d'allò que correspongui d'acord amb la legislació urbanística vigent.